



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 571

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 31 (extraordinaria)

celebrada el jueves 12 de julio de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Ábalos Meco):

- A petición propia, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. (Número de expediente 214/000079) 2
- Para informar de las políticas y actuaciones a desarrollar en los próximos meses por parte de su ministerio. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000968) 2
- Para que explique las líneas generales de actuación de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000984) 2
- Para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/001013) 2
- Para informar sobre las prioridades y plan de trabajo del Gobierno en su ministerio. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001041) 2
- Para explicar los objetivos y las medidas que contempla el programa a desarrollar en la XII Legislatura en materia de infraestructuras de transporte de competencia estatal —terrestres, aéreas y marítimas—, para dar cumplimiento al compromiso del Presidente del Gobierno de ejecutar los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, así como para informar de los plazos de ejecución de las obras viarias, ferroviarias (de alta velocidad y de cercanías) y portuarias en curso, con detalle de las previsiones de mantenimiento de los objetivos de equiparación de la línea de alta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 2

velocidad Valladolid-Palencia-León-Asturias al resto de las líneas de alta velocidad españolas, garantías de instalación del ancho europeo o UIC, plazos de entrada en servicio y tiempos de recorrido entre los diferentes tramos de la línea; al Plan de Vías y la entrada en servicio del Metrotrén de Gijón; y a la entrada en servicio de la Autopista del Mar entre el puerto de El Musel —único de la fachada cantábrica sin conexión con Europa— y Francia. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001060)

2

Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, señor ministro, permítanme antes de comenzar formalmente la Comisión que les dé una noticia y que les haga también una petición. Hace muy pocas horas, esta misma mañana, hemos conocido el fallecimiento en Santiago de don Gerardo Fernández Albor. Estoy hablando del médico y político compostelano que protagonizó el nacimiento del autogobierno gallego, que fue el primer presidente de la Xunta de Galicia desde 1982 a 1987 y, posteriormente, fue diputado del Parlamento Europeo desde 1989 a 1999.

En sus cien años de vida —cumpliría ciento uno en septiembre— Fernández Albor hizo gala de una extraordinaria bonhomía, de un *galeguismo* abierto y fraterno y de un acendrado europeísmo. Sus apelaciones a actuar con *sentidíño*, que ustedes saben que es la expresión gallega del sentido común, permanecerán entre nosotros.

Descanse en paz *un dos bos e xenerosos*.

Les pido que guardemos un minuto de silencio. **(Los miembros de la Comisión, puestos en pie, guardan un minuto de silencio).**

Muchas gracias.

Señorías, señor ministro de Fomento, don José Luis Ábalos, bienvenido a la Comisión en su primera intervención desde este lugar, no así desde esos otros escaños, donde usted ha sido durante tantos años diputado. Le doy en nombre de toda la Comisión la bienvenida, así como a los miembros de su equipo, también por supuesto al señor secretario de Estado, compañero diputado que ha sido durante tantos años en esta casa y en general a todas las personas de su departamento. Vamos a sustanciar esta primera comparecencia, en la que intervendrá, en primer lugar, el señor ministro sin límite de tiempo, luego daremos la palabra a los grupos parlamentarios de menor a mayor y, finalmente, intervendrá el ministro, y daremos ese pequeño turno de réplica final que damos para puntualizaciones.

Sin más que añadir, tiene la palabra, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Muchas gracias, estimado presidente y gracias, señorías. La verdad es que, efectivamente, uno viene aquí como si viniera a casa y realmente como si tampoco hubiera notado el tiempo, después de haber estado de diputado nueve años.

En esta ocasión comparezco como ministro de Fomento y lo hago con la intención de informar sobre las líneas generales de la política de este ministerio para lo que queda de legislatura. Lo hago a petición propia, pero también a petición de los grupos parlamentarios Popular, Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, Ciudadanos y Mixto.

Tal y como nos pidió el presidente del Gobierno en la primera reunión del Consejo de Ministros, nuestro deber es hacer de las respuestas, de las iniciativas del control parlamentario, una verdadera seña de distinción, como exigen el respeto a las Cortes Generales y el compromiso inquebrantable con la transparencia y la rendición de cuentas. Para ello cuento con la colaboración de todo mi equipo y la mía en particular, pueden contar ustedes perfectamente igual, además con la confianza, como decía antes el presidente, de que el propio secretario de Estado ha sido también diputado en esta casa.

Entrando ya en materia, y como no puede ser de otra forma, me gustaría comenzar indicando que la actividad del departamento se enmarcará en los objetivos y las prioridades de la política económica del Gobierno, crecimiento robusto, sostenible e inclusivo. Como consecuencia de los recientes estudios publicados, fundamentalmente desde la OCDE, los principales retos pendientes en este campo y a los que nos tenemos que enfrentar se encuentran en el ámbito de la desigualdad y la pobreza, del mercado de trabajo, de la educación y de la productividad. Para superarlos, en cada uno de los departamentos ministeriales tenemos que sentar las bases necesarias en lo que resta de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 3

legislatura, especialmente en nuestro ámbito para la corrección de la desigualdad y el incremento de la productividad de la economía.

Centrándonos en el ámbito del Ministerio de Fomento, quisiera trasladar a esta Comisión el mensaje de continuidad de las inversiones, que ya he tenido oportunidad de manifestar en otros foros, incluso en la propia sesión de control de esta Cámara. Nuestra voluntad es que con carácter general el cambio de Gobierno no afecte a los compromisos de inversión y de contratos, así les puedo decir que de aquí a final de año vamos a licitar contratos de obra por importe de más de 5000 millones de euros. Además, trabajaremos con transparencia y con realismo, con diálogo y con concertación entre todas las administraciones y también con el sector privado. No obstante, nadie debe confundir este mensaje de continuidad con un aparente inmovilismo ni tampoco con un conformismo, porque queda mucho por hacer en este campo y además tenemos el firme convencimiento de que es posible una política de infraestructuras del transporte más racional y más moderna. Por ello, antes de pasar al detalle de propuestas, haré un breve repaso para hacerles partícipes de la situación actual en materia de infraestructuras, transporte y vivienda de nuestro país.

Comenzaré por las cuestiones de ámbito general. Así, por ejemplo, en materia de planificación, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda vigente, conocido como Pitvi, tiene un importante desfase entre lo presupuestado y lo ejecutado. Por dar un dato concreto, en los dos últimos años lo ejecutado ha sido un 66 % de lo previsto. Si vamos a su concepción, la situación es aún más preocupante, porque el plan no prioriza ni programa actuaciones ni cuantifica objetivos, lo que hace inviable su evaluación práctica. Asimismo, en materia de redes transeuropeas, también hay que revisar la situación actual, pues, por ejemplo, hay un retraso palpable en su desarrollo, que debería tener complementada en 2030 la red básica, o en otros casos, como el de las conexiones del corredor mediterráneo, ha habido alguna ausencia destacable. Y tampoco es baladí el caso del reciente informe del Tribunal de Cuentas Europeo sobre la planificación de infraestructuras de alta velocidad, que debería hacernos reflexionar a todos sobre la evaluación de las decisiones de inversión, porque la política en esta materia trasciende a gobiernos y legislaturas.

En lo referente a la gestión económico-presupuestaria del Grupo Fomento, lo que es verdaderamente preocupante es la ejecución presupuestaria de las inversiones, pues en el periodo 2012-2017 ha sido del 74,4 %, con un mínimo del 55 % en el ejercicio de 2016. Eso quiere decir que en los últimos seis años el Gobierno ha dejado de invertir nada más y nada menos que 12460 millones, más que el presupuesto de un ejercicio completo. Estos recursos, sin duda, habrían contribuido a vertebrar y cohesionar mejor nuestro país, así como a dinamizar la economía.

Continuando el repaso por áreas de actividad del ministerio, en el caso de las carreteras creo que debemos prestar una atención especial a la conservación. En este sentido, señorías, permítanme que les ofrezca un dato concreto, en 2009 y 2010, años previos a la crisis, se destinaron a la conservación de la Red de Carreteras del Estado más de 1250 millones de euros, en 2018, con casi 800 kilómetros más de red, se destinan 917 millones, es decir, 333 millones de euros menos, lo que constituye un descenso de la inversión de casi un 27 %, cifras que se han visto aún más minoradas con las últimas enmiendas presentadas en el Senado.

En el caso de las autopistas es cierto que el anterior Gobierno manifestó en numerosas ocasiones, incluso ante esta misma Cámara, que su voluntad era la de con carácter general no prorrogar los plazos de las concesiones cuyo contrato está más cercano a finalizar, si bien a partir de ese momento vería qué forma de explotación era la que más convendría al interés general. Por ello no se adoptaron las medidas necesarias para hacer efectiva la liberalización de las autopistas, como la licitación de los correspondientes contratos de conservación integral o los estudios funcionales de los corredores con la nueva configuración, porque no se llegó a descartar totalmente la eliminación de los peajes.

Por otro lado, conocen ustedes perfectamente la situación actual de diversas autopistas de peaje, impulsadas durante el Gobierno de José María Aznar, cuyas sociedades concesionarias quebraron por dos razones fundamentales: el alto precio de las expropiaciones y lo excesivo de las previsiones iniciales de tráfico, que nunca se cumplieron y que se vieron agravadas por la crisis económica. La situación actual es que desde los primeros meses de 2018 todas ellas han pasado a ser gestionadas por Seittsa, de las cuales todas menos una han entrado ya en fase de liquidación de las sociedades y que por imperativo legal el Gobierno ha de rescindir sus contratos, y lo hará próximamente. A partir de ese momento, se iniciará el procedimiento de liquidación de la responsabilidad patrimonial de la Administración. Lamentablemente, los plazos anunciados por el anterior Gobierno para la licitación de un nuevo concurso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 4

que descargue a Seittsa de la gestión de estas infraestructuras estaban muy lejos de ser ciertos, era imposible adjudicar antes del 31 de diciembre, máxime cuando los pliegos de licitación no están aprobados, a pesar de que la previsión del anterior equipo ministerial era que lo estuvieran en mayo de este año.

Para finalizar este apartado dedicado a las carreteras, quisiera hacer una breve mención sobre el PIC, el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, basado en la colaboración público-privada que anunció el entonces presidente, Mariano Rajoy, en julio de 2017. Tras diversos anuncios a lo largo y ancho de la geografía española, en los que con cuentagotas se decía qué actuaciones estaban dentro del plan, una comparecencia en esta misma Comisión y casi un año y medio después de su presentación, la realidad es que hasta el pasado 31 de mayo no se había llegado a licitar ningún contrato. Les cuento esto por no entrar en otros detalles técnicos, como el hecho de que no se incluyeran los riesgos de demanda en la petición de techos de gasto que se realizó, que el grado de madurez de los proyectos es menor del que se nos había vendido y que quedan trámites pendientes y algún que otro escollo por desbloquear, especialmente con otros ministerios económicos.

En definitiva, por resumir la situación de carreteras, hace falta poner orden tanto en el presupuesto de carreteras, para priorizar la conservación, como en los contratos de concesión, en aquellos que van a finalizar próximamente, en los que tienen problemas de viabilidad y en aquellos que serán licitados próximamente.

En el caso del ferrocarril, comenzaré hablando de la planificación. Aquí hay un claro incumplimiento, pues, según la Ley del sector ferroviario, antes del 16 de diciembre de 2016 el anterior Gobierno tendría que haber hecho pública la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias y no hay rastro de ello. En lo que se refiere a la puesta en servicio de las actuaciones de alta velocidad, como ya comenté hace un par de semanas en esta Cámara, creo que aquí se han generado inciertas expectativas a los ciudadanos. En el año 2015 se anunció que se pondrían en servicio mil nuevos kilómetros de líneas de alta velocidad, entre ellos los tramos que llegan hasta Burgos, Murcia, Granada, entre Plasencia y Badajoz y la variante de Pajares. La realidad es que ninguno de estos tramos está en servicio a día de hoy y cuando menos quedan meses hasta su puesta en servicio, y eso por no entrar en esta confusión que siempre se plantea en torno a los plazos sobre el final de obra y la puesta en servicio, que nada tiene que ver una cuestión con la otra y que a veces la puesta en servicio demora bastante con respecto a la finalización de la obra. La puesta en servicio de las actuaciones ferroviarias debe ser el resultado de los trabajos técnicos para construir la infraestructura, poner en marcha los servicios ferroviarios necesarios y compaginar todo ello en el indispensable marco de seguridad, un tema que nos preocupa especialmente.

Asimismo, pese a que ADIF se escindió en dos empresas, dando lugar a ADIF y ADIF Alta Velocidad, siguen existiendo problemas de sostenibilidad financiera, que más pronto que tarde habrá que atajar. En el caso de Renfe hemos detectado una falta de impulso para abordar con éxito los retos que representa la liberalización del sector en el caso del transporte ferroviario de viajeros, me refiero a los servicios no declarados como obligaciones de servicio público a partir de diciembre de 2020, tal y como marcan las directivas europeas. Es un dato que a día de hoy Renfe no dispone de un plan estratégico que defina la posición de la empresa ante la liberalización en el mercado de viajeros y le permita tener una estrategia para hacer frente a la competencia que va a presentarse.

Para dar otro apunte de ámbito general, pensando en quienes más lo necesitan, quiero hablar de la accesibilidad de las estaciones. Soy consciente de que se han logrado muchos avances y no quiero desmerecerlos, pero a día de hoy siguen sin ser accesibles noventa y seis estaciones ferroviarias, que deberían haberlo sido de acuerdo con la normativa antes de diciembre de 2017.

En lo que respecta a puertos, hemos detectado un importante potencial de mejora en lo que se refiere al equilibrio y la transparencia institucional y al diálogo con los sectores. Aquí puedo decir que la rebaja de las tasas portuarias no ha conseguido en la totalidad su objetivo, ni todo el empresariado ha mejorado sus economías ni las autoridades portuarias su gestión ni los trabajadores su posición laboral. Asimismo, en el hecho de que los trabajadores del sistema han sido los olvidados en este periodo de crecimiento de las macrocifras de los puertos de titularidad estatal.

Otro tema que es recomendable trasladar a los ciudadanos en el ámbito del sector aéreo es que, tras la insistencia del arco parlamentario, el anterior Gobierno prometió una bajada de las tarifas aeroportuarias del 2,2% anual entre los años 2017 y 2021. Me he encontrado que para el año 2019 no está prevista ninguna bajada de tarifas, como consecuencia de la aplicación de los ajustes de años anteriores recogidos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 5

en la ley. Lo que puedo asegurarles es que la determinación de las tarifas se va a hacer con la metodología objetiva establecida legalmente y que todo el proceso de determinación de las tarifas para el próximo año está siendo supervisado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En el caso de Enaire, salvo en los últimos años, ha habido una importante congelación de la oferta de empleo para controladores aéreos, lo que ha derivado en situaciones en materia de recursos humanos de complicada gestión, como la amenaza de huelga que hemos sufrido para este verano. Hemos logrado, no obstante, parar esta situación con un preacuerdo que implica un compromiso de incrementar las plazas de controladores e introducir más racionalidad a la hora de repartir la masa salarial relacionada con la productividad.

En el ámbito de los transportes —otro tema que parecía solucionado y que no lo estaba—, es el inicio de los nuevos servicios ferroviarios incluidos en la declaración de obligaciones de servicio público, que aprobó el Consejo de Ministros el pasado 15 de diciembre de 2017. Se nos había dicho que estos nuevos servicios se iniciarían en la primavera de 2018. Pues bien, al llegar al ministerio he sido consciente de que estaba pendiente la tramitación del nuevo contrato que debe firmarse entre Renfe y el Ministerio de Fomento, y, por tanto, estamos ahora trabajando en ello intensamente, con objeto de que estos nuevos servicios puedan incluirse el próximo otoño. Nos habían dicho también que la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 iba a aprobar un incremento del porcentaje de la subvención en los billetes de transporte aéreo y marítimo de los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional hasta el 75 %, pero lo que nos encontramos realmente no fue una aplicación automática de esta bonificación en los presupuestos, sino más bien una autorización para que el Gobierno aprobara este incremento, que en condiciones normales nos hubiera supuesto un trámite más largo y que, de acuerdo con los presidentes de Canarias y de Baleares, que me trasladaron la petición de reunirse con el ministerio, acordamos un procedimiento que nos garantizara la inmediatez de la bonificación y al mismo tiempo la seguridad jurídica que debe proteger un acuerdo como este y ya el próximo Consejo de Ministros de mañana acordará la aplicación inmediata de esta bonificación, y sigue la tramitación de modo urgente del real decreto, que permitirá darle rigor jurídico al acuerdo y un sentido de permanencia en el tiempo.

En materia de vivienda, y ya para concluir este diagnóstico inicial, quiero detenerme para hablar de ello un momento. Ha habido poca ambición en política pública de vivienda, especialmente de alquiler, hasta ahora. Esto explica en parte el incremento del coste de los alquileres, así como la desprotección de los ciudadanos en temas tan sensibles como es el precio del alquiler o los abusos del sector financiero ante los sectores más vulnerables de la población, que han propiciado en cierta forma el sinhogarismo. Es preciso acometer nuevas medidas encaminadas a garantizar el acceso a la vivienda por parte de las personas y las familias con menos recursos, a través del plan estatal y la colaboración con comunidades autónomas y entidades locales. Asimismo, es importante mejorar de un modo particular el acceso de los jóvenes a la vivienda, favoreciendo la emancipación y la formación de nuevos hogares. De igual forma, es preciso evitar que se vuelva a producir una nueva burbuja de precios de la vivienda que desestabilice otra vez la economía.

El alquiler está experimentando un notable crecimiento; no obstante, este crecimiento probablemente se deba más a la retracción en la compra de vivienda durante la crisis y a la ausencia de medidas adoptadas estos años. En este sentido es necesario adoptar un paquete de medidas en materia de alquiler que contribuyan a aumentar la oferta, optimizando el uso del parque de vivienda existente, y favorezcan la estabilidad y las garantías de propietarios e inquilinos, fortaleciendo la coordinación a nivel estatal con todos los departamentos ministeriales afectados, a través de canales e instrumentos que respondan a la relevancia de la política de vivienda en el programa de gobierno y la importancia de garantizar el ejercicio de este derecho constitucional.

Dentro de las reformas de la estructura del Gobierno que se han planteado, en el caso del Ministerio de Fomento hemos conseguido crear la Secretaría General de Vivienda, hasta ahora lo que me he encontrado era una dirección general en un ministerio, cuando vivienda llegó a ser todo un ministerio o una secretaría autonómica, y lo que teníamos era una dirección general, con lo cual, este ministerio va a disponer de una Secretaría General de Vivienda, que entiendo que dará el sentido que merece el interés sobre la política de vivienda.

La actividad de rehabilitación edificatoria está creciendo a gran ritmo, sin embargo, los niveles de crecimiento están todavía muy por debajo del incremento de la obra nueva y no responde al enorme potencial del parque edificatorio en España. Por ello, es necesario adoptar medidas decididas que impulsen la rehabilitación edificatoria y que se encuentren centradas específicamente en ámbitos como la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 6

accesibilidad o la eficiencia energética, claves para afrontar retos europeos y globales como el envejecimiento y la transición ecológica.

Finalmente, es importante destacar la notable reducción económica de las partidas destinadas en los Presupuestos Generales del Estado a política de vivienda en el marco de los últimos planes estatales. Daré solo dos datos. El Plan Estatal 2009-2012 contemplaba 4762 millones de euros y lo que dedicaba el último plan aprobado para el 2018-2021 eran 1871 millones, menos del 40% de la cifra anterior. Conscientemente hemos procurado que este diagnóstico preliminar fuera lo más objetivo posible, hemos puesto sobre la mesa hechos, cifras concretas y realidades que nos hemos encontrado en este departamento, que demuestran que la situación no es exactamente idílica y, por lo tanto, queda mucho trabajo por hacer. No quiero hablar de herencias ni quiero tampoco que ese sea el debate, pero la realidad descrita dibuja un diagnóstico de gestión caracterizado por una cierta inconcreción y el incumplimiento de compromisos adquiridos, una cierta falta de ejecución presupuestaria y unas expectativas no del todo ciertas.

Quiero anunciar, por lo tanto, la determinación de este Gobierno, una vez trasladado este diagnóstico, de intentar revertir esta situación en la medida de sus posibilidades y poniendo sobre la mesa mejoras concretas que transformen esta realidad, que, como les decía, es lo que nos hemos encontrado. De esta forma, la intención del nuevo equipo de personas, que todavía no ha concluido, y que estamos al frente del Ministerio de Fomento, es que fruto de este análisis corrijamos esta situación planteando medidas de mejora que nos permitan alcanzar los siguientes objetivos, los cuales constituirán cuatro líneas generales para la legislatura que resta, con el propósito de alcanzar una política moderna en materia de infraestructuras, transportes y vivienda. Estas líneas son: reorientación del sistema de transporte; actitud de diálogo y consenso; acceso social a la vivienda; y protagonismo de la transparencia, la digitalización, la eficiencia y el realismo.

En primer lugar, reorientar el sistema de transporte. Aunque todos lo hemos oído alguna vez, necesitamos que realmente las infraestructuras de transporte no sean un fin en sí mismas, por ello, nos comprometemos a dar al sistema de transporte una clara orientación para mejorar la calidad de vida de las personas, incrementar la cohesión social y territorial y apuntar hacia la economía productiva, con el efecto multiplicador que produce en el PIB cada euro que invierte este ministerio. Con esto conseguiremos que las infraestructuras sean un instrumento eficaz de ordenación y cohesión territorial.

En segundo lugar, nuestras actitudes deben ser el resultado motivado del proceso de diálogo y consenso con el territorio, representado por ejemplo, como no puede ser de otro modo, por otras administraciones territoriales y asociaciones sectoriales. Para saber lo que realmente es necesario, además de hacer muchos estudios técnicos, también es esencial saber escuchar al territorio, saber qué necesidades tiene y qué demanda la sociedad. Sin lugar a dudas, es esencial la interlocución con todas las administraciones públicas para posibilitar la transparencia en la toma de decisiones, en la comunicación de las opciones y del estado actual de las actuaciones.

En tercer lugar, queremos dar a la política de vivienda la importancia que merece, para que deje de ser la hermana pequeña dentro del macroministerio que es Fomento. Por ello, haremos del acceso social a la vivienda una de nuestras prioridades. Es necesario hacer este giro social en las políticas de vivienda que se llevan a cabo desde el ministerio.

En cuarto y último lugar, nos proponemos seriamente hablar de la transparencia, la digitalización, la eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas, así como del realismo de las inversiones en infraestructuras, una de nuestras señas de identidad. Hoy en día la ciudadanía nos exige a los políticos y los gestores públicos un plus cuando paga sus impuestos, y es el del gasto responsable y saber a qué se dedican los fondos con total transparencia. La transparencia tiene que servir para evitar el continuo juego de promesas acumuladas que la ciudadanía recibe con incredulidad por los incumplimientos del pasado y que es un factor más de desgaste de la imagen de la política y de lo público. Con la tecnología que tenemos hoy, es una obligación poner a disposición de la ciudadanía información sobre la situación de los proyectos y la ejecución de las obras de nuestras infraestructuras. Asumo el compromiso de hacerlo paulatinamente a través de la web del Ministerio, en consonancia también con la proposición no de ley que se aprobó en esta Comisión a instancias del Grupo Parlamentario Socialista; la transparencia nos ayudará además a alcanzar acuerdos en el arco parlamentario y permitirá a las empresas —constructoras, concesionarias, transportistas y de otros sectores que dependen de nuestras infraestructuras para que sus productos sean competitivos— planificar mejor sus inversiones optimizando sus recursos y, por tanto, su eficacia y eficiencia en la creación de riqueza y empleo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 7

Asimismo, debemos tener presente en todo momento la digitalización. Vivimos en un mundo con realidades que evolucionan a la par que la tecnología, por lo que la digitalización debe ser una de nuestras referencias. El Ministerio de Fomento va a avanzar, en línea y conjuntamente con las políticas europeas, en dicha materia participando también en la definición de dichas políticas: participación activa en su desarrollo e implementación. En la época del *big data* el ministerio debe desarrollar y recopilar una extensiva base estadística de acceso público y herramientas para potenciar su uso con el fin de fortalecer el diseño de los planes. Además, los datos deben estar al servicio de nuestra inteligencia colectiva, lo que potenciaría la investigación en nuestro país. La innovación es la palanca para lograr los cambios de modelo necesarios y la transformación en diferentes campos: en la descarbonización del transporte, en la mejora de la eficiencia energética, del aprovechamiento de las infraestructuras, de la interoperabilidad, de la intermodalidad, de conseguir una movilidad puerta a puerta, sin barreras; en definitiva, para trabajar en línea con la agenda europea hacia una movilidad segura, limpia y conectada. Y, como no puede ser de otra manera, seguiremos impulsando la incorporación de los nuevos retos tecnológicos a nuestra política de transportes, como es el incipiente sector de los drones y la necesidad de hacer realidad sus excelentes perspectivas de desarrollo.

Siguiendo con otras líneas de la innovación, quiero resaltar la digitalización del transporte como uno de los pilares básicos que proporcionará la base para facilitar una rápida evolución llamada a revolucionar el sector del transporte y sus servicios. Las políticas de datos abiertos del transporte permitirán no solo centralizar la información y hacerla accesible, sino también promover las iniciativas que aporten importantes mejoras en los servicios a los viajeros. También la logística se verá beneficiada por esta digitalización del transporte, que permitirá la eliminación de algunas barreras y aportará mayor control, seguridad y eficiencia en el transporte de mercancías. Asimismo, es de destacar el importante avance en la tecnología y su contribución a la movilidad conectada, poniendo en comunicación todas las partes implicadas en el transporte: vehículos, infraestructura, autoridades de tráfico, titulares de infraestructura, compartirán su información en tiempo real para hacer los viajes más seguros, eficientes y respetuosos con el medioambiente, y también trabajaremos por la implantación efectiva de la metodología BIM en la contratación pública. Por todo ello, en el ámbito del Ministerio pondremos en marcha un plan de transformación digital que alcanzará al conjunto del departamento y a sus organismos públicos adscritos.

Y qué decir de la eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas como principio para favorecer el bien común. Debemos orientar los recursos a aquellas actuaciones que generen mayor bienestar social. Este ministerio maneja una parte muy importante de los impuestos que pagan los españoles y tenemos que manejarlos de manera adecuada. La eficiencia del gasto tiene que estar alumbrada por la rentabilidad social de las actuaciones y su adecuada programación. Son criterios que permitirán una mejor funcionalidad y conectividad de nuestras infraestructuras y que asimismo tienen que velar por su adecuada conservación. En esta línea, para mejorar la planificación y detectar las mejores oportunidades, para aprovechar la inteligencia colectiva de la sociedad, se debe hacer un uso intensivo de los datos. Asimismo, debemos ser realistas, somos conscientes de que la ciudadanía y el sector necesitan certidumbre y es mi propósito darles un mensaje de confianza, que se verá reforzado por los principios de transparencia y eficacia del gasto público al que antes me he referido. La capacidad inversora del Ministerio de Fomento y de sus empresas no se ha visto ni se verá menoscabada por el cambio de gobierno sino al contrario, por cuanto perseguimos una optimización de la programación de las inversiones que permita realmente contar con lo que se va a licitar y ejecutar.

No se nos escapa que estamos en un momento muy especial y que acabamos de traspasar el ecuador de la legislatura, pero créanme si les digo que quienes conformamos el nuevo equipo del ministerio nos sentiremos muy satisfechos si conseguimos alcanzar estos cuatro objetivos y, lo que es más importante, lograr que el Grupo Fomento los asuma como propios para el futuro. Si lo conseguimos estoy convencido de que estaremos progresando como país todos juntos.

A continuación, detallaré de qué forma se concretan estos cuatro objetivos en las diferentes áreas de actividad del ministerio. Comenzaré hablando de la planificación. Uno de los primeros puntos que debemos impulsar es el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte. Como conocen sus señorías, de acuerdo con la regulación europea, en el caso de España deberíamos tener complementada en 2030 su red básica, lo que se traduce en finalizar nada más y nada menos que los corredores mediterráneo y atlántico. Por ello proponemos desarrollar un mecanismo de impulso al desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte en España dentro de los marcos de planificación ya existentes. Este mecanismo aceleraría y potenciaría la ejecución de la Red Transeuropea de Transporte en España de acuerdo con la regulación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 8

europea. En segundo lugar, nos parece necesario revisar los instrumentos de planificación. Debemos plantearnos con rigor cuánto debe invertir España en infraestructura de transporte, en qué tipos y cómo financiarlo. Es básico ver qué sucede con los porcentajes de inversión pública en otros países, dado que mientras en otros países hay cierta estabilidad, en España se pasó del 5 al 2% del PIB en poco más de cinco años, de los que un 0,6% corresponde a Fomento: el stock de capital público, donde sí que es cierto que hemos avanzado considerablemente; los análisis coste-beneficio, y los criterios políticos de coordinación, porque sumar inversiones para multiplicar resultados es el reto. Es esencial realizar una evaluación *ex ante* de los nuevos proyectos de inversión, efectuando el análisis coste-beneficio de cada proyecto, considerando tanto la rentabilidad financiera como la económica y social. Este análisis se realizará siempre con la misma metodología para todo el ministerio y estará presente en los proyectos desde la fase de estudio informativo o equivalente, lo que no siempre sucede hasta ahora. En los próximos meses avanzaremos en esta línea. Pero también nos parece necesario hacer un seguimiento de dichas actuaciones y efectuar una evaluación *ex post*, que se realizará mediante indicadores que se publicarán posteriormente. En este contexto nos gustaría potenciar la figura del Consejo Asesor de Fomento como órgano independiente que ayude a una mejor planificación. Asimismo, nuestro objetivo es el de promover la participación del sector privado en la construcción y explotación de las infraestructuras del transporte como un modo de complementar la inversión de los fondos públicos. No obstante, no queremos hacerlo a cualquier precio, sino siempre que ello suponga un menor coste para los contribuyentes, no genere pasivos contingentes y evite la traslación al Estado de los riesgos de la financiación, construcción y explotación de las infraestructuras.

Desde la óptica de la planificación en materia de transporte queremos dar a la logística, ya lo he dicho antes, la importancia que se merece. Por ello, trabajaremos por la gestión de las cadenas logísticas completas y no de infraestructuras aisladas. En relación con el impulso de la sostenibilidad del transporte, mencionar que este, como el resto de actividades intensivas en el uso de energía y otros recursos naturales, se enfrenta a importantes retos, destacando entre ellos la necesidad de avanzar en su progresiva descarbonización para facilitar el cumplimiento de los compromisos en los ámbitos de la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica. Siendo una actividad básica para aumentar la competitividad de la economía y del sector exportador, reforzar la cohesión social y territorial y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, también conlleva algunos impactos ambientales negativos, como la emisión de contaminantes a la atmósfera o el ruido. En este sentido, los estudios dicen que, con un 26% del total, el transporte es el sector con mayor peso en el balance de gases de efecto invernadero en España. En 2017 las emisiones en este sector se incrementaron en un 2,6% como consecuencia del aumento de las emisiones de transporte por carretera. Para encauzar esta situación, como ustedes saben, es voluntad de este Gobierno presentar una ley de cambio climático y la elaboración del Plan Integrado de Energía y Clima, y por ello, y dentro de la coordinación de las políticas y actuaciones de los distintos ministerios, tomaremos el relevo en el Plan de Sostenibilidad, cuya redacción inició el anterior Gobierno a través de Ineco, para finalizarlo y así poder presentarlo.

En materia de internalización se impulsará y defenderá la defensa de los intereses españoles en la Unión Europea y en el ámbito internacional. España va a participar activamente en todas las instancias europeas para tener voz propia en todos los asuntos que afecten a las competencias de Fomento. Dada la importancia de España en el sector del transporte, España no puede seguir siendo uno más del pelotón; por tanto, vamos a trabajar para lograr una posición clara y nítida de los intereses del sector favoreciendo la participación de nuestros expertos en todas las instancias europeas. Lo anterior conllevará establecer relaciones bilaterales con todos aquellos países con más puntos en común para defender nuestra posición. Asimismo, la defensa de los intereses españoles en el contexto internacionalizado actual requiere una mayor participación de España en los foros donde se generan alianzas y se toman las decisiones que afectarán al comercio internacional y a la imagen de España y también de sus empresas en el exterior. España ha perdido paulatinamente peso en todos los organismos internacionales; esta tendencia tiene que cambiar radicalmente. Quiero insistir en que la actividad internacional no puede quedar relegada a un segundo plano en este sector que cada vez está más internacionalizado. Del mismo modo, las empresas españolas del sector de las infraestructuras y el transporte ya tienen cerca del 75% de su contratación en el exterior; están explotando el *know-how* desarrollado en España y debemos seguir alentándolas en su expansión internacional; siendo conscientes de que no podemos sustituir la iniciativa privada, creemos firmemente que es necesario seguir apoyando a las empresas españolas en sus mercados exteriores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 9

Por otro lado, pretendemos reforzar las relaciones bilaterales con Francia y Portugal; de hecho, ya he conversado con los ministros respectivos de estos países y tengo fijado un calendario de encuentros en estas próximas semanas. La verdad es que he encontrado una actitud muy receptiva y bastante cómplice. Portugal está en la situación de España, pero Francia es la gran puerta que nos permite realmente ser transeuropeos y sin su concurso es muy difícil poder llevar adelante esta red. Por lo tanto, vamos a reforzar la relación bilateral con Francia y Portugal para ganar aliados en las negociaciones a nivel europeo e internacional y avanzar en conexiones que minimicen el impacto de la condición periférica española. De hecho, esta misma semana, además de las conversaciones con estos ministros, me reuní con la comisaria Bulc —creo que fue anteayer— y, entre otras cuestiones, hemos hablado de la inclusión en el reglamento CEF de la conexión del corredor mediterráneo con la fachada atlántica y cantábrica, de la voluntad del Gobierno español de alcanzar un acuerdo global en el paquete de movilidad, para lo cual todos deberíamos hacer un esfuerzo, o también de la preocupación de las compañías españolas por el impacto que puede tener el *brexit* y que, como saben, afecta a una empresa de bandera, como es Iberia.

En lo que respecta a la transparencia, en consonancia con la PNL presentada por el Grupo Socialista y aprobada en esta Comisión, elaboraremos y pondremos a disposición pública —lo he comentado antes—, a través del portal web del Ministerio de Fomento, una herramienta de consulta sobre las infraestructuras de transporte de una manera accesible y transparente; en particular, esta herramienta permitirá dar a conocer la situación de las infraestructuras de transporte viario y ferroviario actualmente promovidas y planificadas por la Administración estatal, con datos concretos sobre principales objetivos y ventajas de la solución propuesta —lo que tiene que ver con el desarrollo económico, cohesión territorial, reducción de tiempos de viaje, etcétera—, el estado de tramitación de los estudios en desarrollo, los procesos y plazos previstos de la participación pública, vigencia y horizonte temporal, localización y comunidades beneficiadas, y otros datos de interés. Análogamente, en materia de arquitectura, vivienda y suelo fomentaremos el acceso a la información a través del Observatorio de Vivienda y Suelo, el Sistema de Información Urbana o el Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas. Por otro lado, como saben ustedes, contamos en nuestro departamento con el Instituto Geográfico Nacional, y en este sentido fomentaremos la actualización continua de las bases de datos de información geoespacial y el mapa oficial automático, potenciaremos las instalaciones e instrumentación en el Centro de Desarrollo Tecnológico, impulsaremos el proyecto de la Red Atlántica de Estaciones Geodinámicas y Espaciales y continuaremos con las tareas de vigilancia volcánica y sísmica, materia donde además es preciso avanzar en los aspectos normativos.

También, entre los aspectos generales, querría hablar de las comisiones de investigación técnica de accidentes de transporte, que gozan de independencia funcional. Desde el punto de vista orgánico, están adscritas a la subsecretaría de este departamento, con la finalidad de que se les provea de los medios humanos y materiales necesarios para el ejercicio de sus funciones. Si bien su actual modelo organizativo es conforme a la normativa europea y similar también a los modelos existentes en otros países de nuestro entorno, estudiaremos la forma de fortalecer aún más su independencia funcional y optimizar su funcionamiento. En esta misma línea, todas nuestras actuaciones en materia de transporte las abordaremos con una prioridad fundamental: la seguridad, tanto en el transporte aéreo como ferroviario. Y es en este ámbito donde juegan un papel esencial tanto la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dependientes ambas, como ya saben, del Ministerio de Fomento. AESA, tras diez años de funcionamiento, se ha consolidado como un organismo de referencia internacional en la supervisión, inspección y ordenación de la aviación civil, en un marco de fortalecimiento continuo de la seguridad aérea. Vamos a trabajar para fortalecer su papel de manera que AESA continúe posicionada en la vanguardia de la seguridad aérea. Y también quiero mencionar expresamente el impulso decidido que vamos a realizar por reforzar la protección de los derechos de la ciudadanía como usuarios del transporte aéreo, en el que, como ya saben, AESA juega y jugará un papel fundamental. Igualmente, por lo que respecta al modo ferroviario, quiero insistir de forma particular en el compromiso de este ministerio y de todo el Grupo Fomento con la seguridad ferroviaria. En este momento quiero destacar el papel de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Como sabrán ustedes, en la Unión Europea está en marcha desde hace años un proceso complejo de transformación del modelo ferroviario que apuesta por la liberalización, la interoperabilidad y la seguridad, y España está realizando un esfuerzo notable en la armonización y adaptación de los sistemas nacionales para contribuir al espacio ferroviario único europeo.

Por lo que se refiere a los servicios postales, soy muy consciente de las importantes responsabilidades que en materia de ordenación normativa y ejecución de la política postal le corresponden a este departamento. Tenemos la intención de impulsar en los próximos meses el plan de prestación del servicio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 10

postal universal y su correspondiente contrato regulador para su aprobación por el Consejo de Ministros. Dicho plan asegurará la adecuada financiación de las obligaciones que el Estado impone a Correos y Telégrafos en la prestación de este servicio de forma que el cumplimiento de estas obligaciones no ponga en riesgo la viabilidad económica de Correos como empresa que compite en un mercado ya completamente liberalizado. Con ello pondremos fin al largo periodo de interinidad en el cumplimiento de los compromisos del Estado con Correos, recogidos en la Ley Postal y no desarrollados hasta la fecha.

Entrando ya en las cuestiones sectoriales, en materia de carreteras, como ya hemos anunciado, por justicia con el resto de españoles —por una cuestión de igualdad entre los españoles— y por equilibrio territorial vamos a liberar los peajes de las autopistas cuya concesión acaba en la presente legislatura. Me estoy refiriendo, para concretar, a la AP-1 entre Burgos y Armiñón, que vence su concesión el 30 de noviembre de este año, y a la AP-7 entre Tarragona y Alicante y a la AP-4 entre Sevilla y Cádiz, que vencerían el 31 de diciembre del próximo año. Es una cuestión de equidad y de justicia con los territorios, que ya han pagado sobradamente estas infraestructuras que en otros casos han sido sufragadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Con este fin, en los próximos meses profundizaremos en las actuaciones complementarias que son necesarias para materializar el levantamiento de los peajes. Asimismo, de todas ellas se realizará un estudio sobre el estado de la infraestructura para determinar las actuaciones que debe llevar a cabo la concesionaria para que el estado de conservación previo a su entrega sea el adecuado y se asumirá su conservación directamente por el Estado, como en el resto de la red, a través del correspondiente contrato de conservación integral y que en este caso y con respecto a la de Burgos, que no había nada previsto, vamos contra reloj para tratar de contratar el servicio de mantenimiento. Espero que esta sea una labor que continúen los sucesivos Gobiernos y que se convierta en un elemento de consenso entre todas las fuerzas políticas. Queremos también, lógicamente, a partir de esta medida emprender un estudio sobre el modelo de red viaria que queremos tener en el futuro de nuestro país, porque, como ya dije en el Senado, el dejar de pagar peaje no significa que no paga nadie, sino que pagamos todos a través de los impuestos. Por ello deberemos hacer una reflexión y sentar las bases para los costes de mantenimiento en el futuro; deberíamos intentar guardar cierta coherencia entre lo que pasa en los diferentes territorios, pues es una realidad que la presencia de los peajes no es homogénea en todo el territorio español. Y, por otro lado, también tenemos que ver qué sucede con las autopistas de peaje quebradas, lo que en todo caso debemos hacer en coordinación con los ministerios de Hacienda y de Economía por su repercusión en el déficit. Asumir estas autopistas requiere revisar las nuevas necesidades que pueden requerir como consecuencia de los incrementos de tráfico, la conectividad con otras redes de carreteras o la conveniencia de algunas actuaciones previstas ahora que las autopistas serán de uso libre y, por tanto, pueden ser saturadas también. Para ello nos dirigiremos a la Diputación Foral de Álava y a los Gobiernos autonómicos, Junta de Castilla y León, Generalitat Valenciana, Generalitat de Cataluña y Junta de Andalucía, para abordar con ellos la nueva conformación de la red viaria tras la supresión de estos peajes. Espero que este pueda ser otro de los puntos en los que hallar un consenso político asociado al anterior; es decir, consagrar la supresión de peajes según concluyen las concesiones debe ir asociado al modelo de conservar nuestras infraestructuras para garantizar su seguridad y su sostenibilidad.

Por otro lado, continuaremos con el Plan Extraordinario de Inversiones en Carreteras, concebido para, mediante la colaboración público-privada, obtener financiación del Banco Europeo de Inversiones y del ahorro privado para desarrollar infraestructuras en un momento en el que las disponibilidades presupuestarias son más limitadas que en épocas pasadas. Como muestra de las certidumbres que queremos aportar a las empresas, queremos asumir sus planteamientos; ahora bien, aquí también actuaremos con transparencia y con eficiencia en el gasto público. La situación encontrada y las implicaciones que conllevará la supresión de peajes nos permitirá ajustar la programación al grado de madurez de la tramitación administrativa y a la mayor eficacia para la Red de Carreteras del Estado, todo ello buscando objetivos similares de inversión a los inicialmente anunciados. En todo caso, las actuaciones que se desarrollen con el modelo del PIC se conjugarán con la inversión ordinaria en carreteras del Ministerio de Fomento. La combinación de ambas herramientas, inversión directa y colaboración público-privada en el PIC, implicarán una programación coordinada de todas las actuaciones a desarrollar. En los últimos años previos a la crisis se impulsó significativamente nuestra red de infraestructuras de alta capacidad, actividad que ha tenido un freno importante durante la crisis, algo que también se ha sentido notablemente en la conservación de nuestra red. Consecuencia de lo que les he hablado en la fase de diagnóstico, se ha roto la máxima de la renovación de firmes cada ocho o diez años de vida útil, haciendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 11

que muchos tramos de nuestra red requieran actuaciones urgentes que vamos a impulsar porque entendemos que esta es una de las principales demandas sociales.

En lo que respecta al sector ferroviario, comenzando por la planificación, queremos que España juegue un papel determinante en la conformación del espacio ferroviario único europeo, lo que nos obligará a impulsar decididamente una acción política conjunta con nuestros vecinos para garantizar que las infraestructuras que se desarrollen en cada Estado miembro conformen una auténtica red transeuropea mediante sus oportunas conexiones. Esas conexiones comunes no solo requieren el desarrollo de infraestructuras, sino que estas alcancen un grado de interoperabilidad adecuado que garantice un tráfico eficiente; para que todo el mundo lo entienda, queremos ser los principales impulsores de una red ferroviaria por la que los trenes puedan circular libremente sin ningún tipo de traba, ya sea técnica o administrativa, todo ello sin olvidar nuestro compromiso con conexiones que aún demandamos, como las del corredor mediterráneo desde Valencia a Madrid y a Zaragoza, de cara a la aprobación del nuevo reglamento de corredores ferroviarios. En este sentido, jugar un papel activo en Europa nos obliga a ser ejemplares en el cumplimiento de las directivas y de las normas con que las trasponemos a nuestro ordenamiento jurídico. Por este motivo, nos comprometemos a iniciar la elaboración de la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, destinada a satisfacer las necesidades futuras de movilidad.

Por otro lado, la planificación de ADIF para los próximos años está basada en su responsabilidad como servicio público y en la sostenibilidad de su actividad como administrador de infraestructuras, pasando así de un enfoque tradicional, orientado casi exclusivamente hacia resultados económicos, a un nuevo enfoque de triple cuenta de resultados en el que son igualmente relevantes los impactos económicos, sociales y ambientales de nuestra actividad. Por ello ADIF y ADIF Alta Velocidad han orientado su actividad, su estrategia, hacia la contribución de las metas de los objetivos de desarrollo sostenible de Naciones Unidas. Esta decisión se encuentra alineada con el fuerte impulso que está dando el Gobierno al desarrollo sostenible y que se ha puesto de manifiesto con la creación de un Alto Comisionado para la Agenda 2030 como órgano dependiente de la Presidencia del Gobierno en este mes de junio reciente.

Para poner en práctica esta nueva orientación, ADIF y ADIF Alta Velocidad han basado su estrategia en tres grandes pilares: seguridad, servicio y sostenibilidad. Seguridad entendida no solo como seguridad en la circulación, sino también como protección y seguridad de personas e instalaciones, aprovechando toda la tecnología a nuestro alcance y teniendo en cuenta que ADIF está considerado operador crítico. Servicio, con la apuesta por incrementar la cuota de transporte ferroviario con el objetivo de alcanzar un incremento total de volumen de tráfico del 7% en toda la red ferroviaria para el año 2020, lo que incluye un fuerte impulso al transporte de mercancías mediante un plan de mercancías. Para conseguir esta mejora en la cuota de transporte es imprescindible crear una experiencia óptima para los usuarios con iniciativas como el Plan de estación inteligente e incrementar la oferta de infraestructuras. Y sostenibilidad, que requiere lograr un resultado de explotación equilibrado, así como contribuir a un transporte respetuoso con el medioambiente mediante un plan director de lucha contra el cambio climático, que buscará la consecución de ambiciosos objetivos en materia de transición energética y descarbonización.

Hay que hacer una mención especial al proceso de adaptación del cuarto paquete ferroviario. Nuestro objetivo es culminar este proceso de adaptación, en especial en lo relativo a la garantía de la independencia del administrador de infraestructuras, especialmente en sus funciones esenciales —asignación de capacidad y fijación de cánones—, a la fijación y tramitación de cánones, a las condiciones de acceso y gestión en instalaciones de servicio y al proceso de adjudicación de capacidad. Del mismo modo, impulsaremos el plan de acción en materia de seguridad ferroviaria, que está en marcha por parte de Renfe y ADIF, con el impulso y coordinación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Por otro lado, somos conscientes de que en los últimos meses se han presentado planes de cercanías de diversos núcleos, en Cataluña, en Cantabria, en Asturias, en la Comunidad Valenciana y en Madrid. Creemos que hay que seguir avanzando en esta línea, pero dando un carácter de unidad a los mismos e integrándolos, por lo que desarrollaremos un plan nacional de cercanías de movilidad urbana en colaboración con todas las administraciones.

Asimismo, con las miras puestas en la liberalización del mercado de viajeros por ferrocarril, una de nuestras prioridades será garantizar que Renfe sea plenamente competitiva en este nuevo contexto. Como decía al principio de la comparecencia, el reto fundamental que Renfe debe afrontar a corto o medio plazo es el de la liberalización de los servicios ferroviarios nacionales de viajeros a partir de diciembre de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 12

2020, tal y como marcan las directivas europeas. Para abordar este reto, Renfe, además de continuar mejorando su eficiencia como empresa y agilizar notablemente sus procesos internos, debe acometer dos tareas básicas: en primer lugar, dotarse de material rodante suficiente y aumentar su productividad y, en segundo lugar, desarrollar un producto propio para competir en los segmentos en los que se espera competencia.

Respecto a la primera de estas cuestiones, desde Renfe se debe ultimar e impulsar el denominado Plan de adquisición de material, tanto en la parte que afecta a los servicios comerciales, alta velocidad fundamentalmente, como en la que afecta a los servicios de obligaciones de servicio público, sobre los que volveré más adelante. Pero también debe acometer un paquete de medidas que permitan aumentar la productividad en la utilización de sus trenes, lo cual exigirá inversiones en talleres e instalaciones de apoyo, tanto para mejorar las existentes como de nueva construcción.

Respecto a la segunda cuestión, la puesta en servicio del producto EVA, que debe prestar especial atención a la intermodalidad, a la movilidad de grupos, a la facilidad para viajar a los clientes nuevos, anunciado para el próximo año entre Barcelona y Madrid, debe continuar también para otras relaciones. Naturalmente, la contrapartida de esta apertura del mercado nacional de viajeros debe ser la internacionalización también de la empresa, no solamente vamos a tener que recibir una competencia internacional, sino que debemos estar también en condiciones de competir internacionalmente.

En el caso de las obligaciones de servicio público ferroviarias, ultimaremos la tramitación y firmaremos el correspondiente contrato. La fórmula que permite la normativa europea es la adjudicación directa a Renfe de la explotación de los servicios de OSP por un plazo de diez años más cinco de prórroga si median inversiones que lo justifiquen. La renovación de buena parte del parque de trenes con el que se prestan y la continuidad de las mejoras en las estaciones que gestiona Renfe avalan la aplicación de esta fórmula. No olvidemos —quizás tendría que haber empezado por aquí— que lo más importante para Renfe son las personas, los usuarios de sus servicios, por eso tenemos que hacer un mayor esfuerzo en orientarnos al cliente y en mejorar los canales de información al ciudadano, conocer mejor sus necesidades concretas y proporcionarle la información de modo segmentado, lo que permitirá al viajero estar informado de la situación de las líneas ferroviarias que realmente le interesan. Para ello la compañía se va a dotar de un sistema único en España que cumpla esa función de servicio a la vez que contribuye a dotar a Renfe de una imagen vanguardista única en la gestión de redes sociales en nuestro país.

Una de las cosas que más me han sorprendido en estas cuatro o cinco semanas que llevo de ministro son las apelaciones y las notificaciones en Twitter que recibo sobre problemas en los servicios, es impresionante. Por lo tanto, más allá de que esto se produzca de una forma tan anárquica, hay que procurar un buen sistema, de acuerdo a los medios que hoy dispone la ciudadanía, para establecer sus quejas, que además se producen sobre momentos reales.

En cuanto al área de mercancías, actividad que ya opera en competencia, el reto fundamental sigue siendo pasar de ser un mero transportista a un operador logístico con presencia internacional. Este gran desafío no debe entenderse como un objetivo exclusivo para Renfe, sino que atañe a otros sectores, a los puertos también, al tejido industrial, que además debe redundar en el despegue del tráfico de mercancías por ferrocarril en nuestro país, con unas cuotas anormalmente bajas, con los beneficios añadidos que ello comporta, que tiene que ver con la saturación de carreteras, la accidentalidad, el impacto medioambiental.

Por último, pero no menos importante, hay que hacer mención al gran reto que tiene por delante la empresa Renfe. Renfe debe acometer su puesta al día para el siglo XXI. Nos estamos refiriendo no solo a la mejora de sus procesos internos, a los que aludía en un principio, sino a su transformación digital, a la innovación, al cambio cultural hacia una empresa pública dinámica y moderna. Estas cuestiones son las que deben abordarse, fundamentalmente desde el plan estratégico que debe elaborar Renfe y que antes nos poníamos como un deber, con la vista puesta en 2020, fecha en que el sistema ferroviario que hemos conocido hasta ahora cambiará profundamente. La renovación, obligada por el tiempo, de buena parte de la plantilla de la empresa, con unos itinerarios formativos adecuados, es una oportunidad de oro para esta puesta al día.

Por otro lado, los puertos españoles deben seguir trabajando en la mejora de su competitividad y accesibilidad para favorecer la economía productiva española y su capacidad exportadora por la vía de la reducción de los costes logísticos y así reforzar su papel esencial en un sistema general de transportes sostenible e interoperable a nivel europeo. Para conseguir estos objetivos, los puertos deben disponer de las mejores condiciones de conectividad marítima y terrestre, posibilitando el mayor desarrollo de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 13

industria logística. El objetivo va a ser el de alcanzar en los próximos años un crecimiento sostenido del tráfico portuario, con tasas anuales superiores al IPC.

Para ello es necesario actuar en diferentes ámbitos. Desde el punto de vista de los costes, estudiaremos la posibilidad de seguir introduciendo medidas para reducir las tasas portuarias, sin afectar a la financiación de nuevas infraestructuras, tanto del lado del mar como en lo referente a la conectividad terrestre. En lo que se refiere a la prestación de servicios en los puertos, fomentaremos la competencia y seguiremos eliminando rigideces en los modelos de pliegos de contrataciones. En el caso de dotación de infraestructuras, se mantendrá una inversión pública sostenible que favorezca el empleo y el desarrollo, orientada a asegurar la mayor cohesión territorial, económica y social posible. Asimismo, se orientará a la demanda dirigiéndola a proyectos que no generen nueva capacidad del sistema, dada la capacidad ya instalada. Por ejemplo, nos centraremos en las exigencias de megabuques o condiciones operativas y, por supuesto, impulsaremos las actuaciones a favor de la intermodalidad marítimo-ferroviaria. De igual modo, se seguirán fomentando los mecanismos de colaboración público-privada. Desde el punto de vista administrativo, se avanzará en la racionalización de los procedimientos. Asimismo, la innovación y los avances tecnológicos tomarán y deben tomar cada vez mayor peso. Por último, entre los aspectos regulatorios habrá que culminar el real decreto en relación con la estiba, que actualmente está pendiente de informe del Consejo de Estado, así como adaptar la legislación portuaria al reglamento de la Unión Europea, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

Paso a continuación al ámbito aéreo. En el caso de AENA, somos plenamente conscientes de que en España contamos con el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros, con más de 315 millones de pasajeros en 2017; es una gran empresa. Por ello, apostaremos por avanzar en el Plan estratégico de AENA 2018-2021, que permitirá desarrollar las líneas de acción que den respuesta a los retos existentes, garantizando la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias para atender la demanda prevista y la calidad y seguridad de la prestación del servicio, desarrollando ciudades aeroportuarias y mejorando la diversificación geográfica, todo con responsabilidad ambiental con su entorno y liderazgo en su gestión.

Frente a los desafíos existentes, dentro de la estrategia de AENA para el futuro más inmediato, deben mencionarse los siguientes ejes de actuación: ampliación y adecuación de la capacidad de los aeropuertos de la red, no solamente dentro del actual marco del primer Documento de Regulación Aeroportuaria, DORA, sino también la programación y lanzamiento de proyectos para el periodo posterior. Mejora de los procesos aeroportuarios con el fin de ofrecer a pasajeros y líneas aéreas una mayor comodidad y calidad de servicio, mejorando su experiencia. Desarrollo de la innovación y nuevas tecnologías y soluciones digitales que integren todos los procesos aeroportuarios. Apuesta por la sostenibilidad medioambiental, priorizando aspectos como la reducción de la huella de carbono, la minimización del impacto acústico, la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la biodiversidad. Impulso de la contribución a la comunidad, garantizando y promoviendo la inclusión social, el emprendimiento, el empleo y la integración del territorio con transparencia, comunicación y colaboración. Optimización del potencial comercial de los aeropuertos, con la doble finalidad de mejorar la experiencia del pasajero a su paso por el aeropuerto y mejorar la eficiencia económica de los mismos. Aprovechamiento de los suelos disponibles de los aeropuertos para mejorar de una forma integral la oferta inmobiliaria y logística de los mismos; no se va a vender suelo, sino se trata de usar activos no utilizados a día de hoy con el fin de generar riqueza y empleo para la comunidad. Atracción de tráfico internacional, preferentemente transoceánico de largo radio, que además de su importante contribución como generador de riqueza al entorno y a la región, permita diversificar riesgos en AENA, potenciando el turismo de alto nivel y la exportación de bienes y servicios. Además, la expansión internacional de AENA, que pasaría por la consolidación de sus actuales activos en el extranjero —Grupo Aeroportuario del Pacífico, Luton, Cartagena, Cali y Montego Bay—, incluiría, asimismo, a medio y largo plazo la participación estratégica en nuevos activos aeroportuarios de interés estratégico económico.

El fortalecimiento de la posición de AENA como líder global limitaría su exposición al ciclo económico y los riesgos asociados al mismo, diversificando su actividad y aprovechando su excelente posición financiera, permitiéndole captar oportunidades de crecimiento frente a otros operadores, competidores, globales. Además, serviría como motor de arrastre de otras industrias españolas en el ámbito de la ingeniería, la consultoría, la construcción, el equipamiento, etcétera.

En el caso de Enaire, las actuaciones se englobarán en su Plan estratégico 2017-2020, conocido como Plan Vuelo 2020, que está guiado por los objetivos de seguridad, capacidad, sostenibilidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 14

medioambiental y eficiencia, para hacer frente con éxito a los retos de la navegación aérea española en los próximos años y en concreto a la construcción del cielo único europeo. Enaire, con 101 millones presupuestados para 2019, realiza el esfuerzo inversor necesario para la innovación y modernización tecnológica de los sistemas de navegación aérea y de control de tráfico aéreo. Las actuaciones inversoras se centrarán en la evolución de los sistemas y la mejora de la eficiencia y la capacidad del espacio aéreo, garantizando la seguridad y calidad de los servicios, manteniendo los compromisos medioambientales. De igual modo, Enaire en 2019 ha previsto una rebaja de la tarifa de ruta de un 12%, por lo que pasaría a posicionarse entre las más bajas de los principales proveedores europeos de navegación aérea y, por tanto, lo más competitivo. Esta bajada de tarifas ha sido posible gracias a la buena evolución del tráfico y el esfuerzo que ha hecho la empresa Enaire desde el punto de vista de la eficiencia, lo que nos permite trasladar los beneficios a las aerolíneas y estas a su vez a los pasajeros, haciendo más eficiente el sistema de control del tráfico aéreo en España.

Por último, como ya indiqué en el diagnóstico, las situaciones que hemos vivido en las últimas semanas tienen su origen en buena parte en las limitaciones de las ofertas de empleo público. Por ello, otra de nuestras medidas será la de impulsar la oferta de controladores aéreos.

En el ámbito del transporte, tal y como he manifestado ya en varias ocasiones, la cohesión territorial y garantizar la movilidad de los ciudadanos va a ser una prioridad durante nuestro mandato. En este contexto, las obligaciones de servicio público, las denominadas OSP, tienen un papel fundamental, ya que garantizan la prestación de servicios de transporte que las empresas no prestarían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial. En el ámbito ferroviario los sistemas declarados OSP incluyen las cercanías, los servicios prestados sobre la red de ancho métrico, los servicios de media distancia y los denominados Avant. Son servicios que utilizan anualmente más de 322 millones de viajeros y son, por tanto, esenciales para garantizar la movilidad de los ciudadanos y la conectividad de los territorios y para este Gobierno van a ser una prioridad.

El Ministerio de Fomento va a destinar en 2018 un total de 1190 millones de euros a financiar el déficit de explotación de estos servicios. Por ello, vamos a tramitar por fin el nuevo contrato de obligaciones de servicio público ferroviarias con Renfe, que permitirán el inicio de los nuevos servicios que había anunciado el anterior Ejecutivo, como los nuevos servicios entre Castellón y Vinaroz, por poner un ejemplo.

En cuanto a las obligaciones de servicio público en rutas aéreas, vamos a dar continuidad a las actuaciones que estaban en curso. Como novedades, puedo anunciar que este mes de julio aprobaremos un acuerdo por el Consejo de Ministros en el que vamos a establecer unas nuevas condiciones para la obligación de servicio público en la ruta Menorca-Madrid, atendiendo a la petición que nos han hecho desde el Govern de les Illes Balears para adecuar mejor estas obligaciones de servicio público a las necesidades de los ciudadanos. Estas nuevas condiciones se implantarán a partir de enero de 2019. Por otra parte, y tal como se ha aprobado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para este año, vamos a tramitar una obligación de servicio público aérea para los vuelos entre Melilla y determinados destinos de Andalucía.

En materia de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares, como saben, el primer compromiso que he asumido es impulsar todas las medidas viables para la implantación lo antes posible de la subvención del 75% para los billetes de transporte, ya me he referido a ello anteriormente, así que no insisto más sobre el particular. Mañana el Consejo de Ministros aprobará su aplicación. En este sentido, quedará ya concretado el mandato de los presupuestos que establecía esta bonificación para Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

Otro tema de gran relevancia es el conflicto que ha surgido en los últimos años entre los taxis y las VTC. El Ministerio de Fomento va a trabajar para buscar un marco equilibrado para una convivencia ordenada entre el taxi y las VTC, siempre cumpliendo la normativa de transportes. La proporcionalidad entre las licencias de taxi y las autorizaciones de VTC es un requisito importante para esta convivencia y por eso el Grupo Socialista apoyó el real decreto-ley del anterior Gobierno que elevaba a rango de ley el requisito de una autorización de VTC por cada treinta de taxi.

En todo caso, debo dejar claro que las autorizaciones VTC actualmente son competencia del Ministerio de Fomento, tienen ámbito de aplicación nacional y las otorgan las comunidades autónomas por delegación del Estado. Como gestor público, el Ministerio de Fomento debe preservar las competencias que el ordenamiento jurídico le otorga. Otra cuestión es —y quiero manifestar mi disponibilidad para ello— abrir el debate de una posible transferencia de esta competencia a las comunidades autónomas. Para ello debería existir un amplio consenso, ya que se trata de una cuestión que requeriría una ley orgánica. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 15

este sentido, invito a esta Cámara a valorar esa posibilidad. De cualquier modo, estoy convencido de que hay margen para favorecer esta convivencia ordenada y que se pueden aplicar por los ayuntamientos mecanismos en este sentido y que estén dentro de su ámbito competencial. Para avanzar con ello ya les anuncio que voy a convocar en las próximas semanas la Conferencia Nacional de Transporte con todas las comunidades autónomas, invitando a los principales ayuntamientos en los que existe cierto conflicto entre el taxi y las VTC. Además, me reuniré con el sector para conocer de primera mano sus inquietudes y tratar de buscar entre todos soluciones proporcionales y ajustadas al ordenamiento jurídico vigente desde el diálogo y la coordinación entre administraciones.

Me voy a referir brevemente, por el impacto que tiene en nuestro transporte por carretera, a la normativa que se está negociando actualmente en el ámbito europeo relativa al transporte por carretera, tanto al transporte de mercancías como al transporte de viajeros. En lo relativo al transporte de mercancías, tengo que decir que compartimos las ocho acciones incluidas en el texto de la Alianza por la Carretera, firmado por los ministros de nueve países europeos el pasado 31 de enero de 2017, en particular las que se refieren a la protección social y a la lucha contra el fraude. Sin embargo, conscientes de nuestra posición periférica, como les decía antes, no podemos compartir algunos de los principios que los países de la alianza están manteniendo en la negociación del paquete de movilidad, por lo que pueden estar seguros de que vamos a defender las condiciones que benefician a nuestros transportistas.

De hecho, la próxima semana, el día 18, tengo prevista una reunión con los representantes del sector de transporte de mercancías, tanto de las grandes empresas como con los representantes de los pequeños transportistas, para escuchar sus preocupaciones y así iremos forjando las prioridades para España en los aspectos sociales del paquete de movilidad.

En lo relativo a la normativa europea que se encuentra actualmente en discusión relativa al transporte de viajeros por autobús, también defenderemos nuestro sistema concesional. Como saben, el sistema español para el transporte de viajeros por carretera se basa en la concesión en exclusiva a empresas privadas de las rutas, previo proceso de licitación pública. Las concesiones de competencia estatal no suponen ningún coste para el presupuesto público, es decir, no detraen recursos para otras necesidades del conjunto de los españoles. El sistema se basa en combinar en un mismo contrato tráficos rentables con otros que no lo son, de tal forma que la rentabilidad conseguida en la explotación de los primeros compensa la falta de rentabilidad en los segundos. Sin duda alguna, tenemos una de las redes más tupidas y eficientes de transportes de viajeros en autobús de toda Europa. En este contexto, vamos a continuar con el proceso de renovación de estas concesiones.

Me gustaría ahora referirme al trabajo realizado por la Sociedad de Salvamento Marítimo, Sasemar. Como saben, Salvamento Marítimo, Sasemar, es una sociedad que depende del Ministerio de Fomento, tiene entre sus misiones la protección de la vida humana en la mar, la lucha contra la contaminación y el control del tráfico marítimo, actividades todas ellas esenciales. En este sentido, me gustaría anunciar que este Gobierno tiene la intención de aprobar un nuevo plan nacional de salvamento 2019-2021, que presentaré el próximo otoño, que asegurará las inversiones necesarias para el mantenimiento de estos servicios imprescindibles para la seguridad de nuestros mares. Además, este plan se va a centrar de manera específica en la aplicación de nuevas tecnologías para dar el mejor servicio posible, por ejemplo, con la autorización de drones para las operaciones de búsqueda.

No quiero dejar este asunto, por más que me refiera brevemente a la misión de Salvamento Marítimo, sin señalar el esfuerzo de los trabajadores de esta empresa, especialmente en estos días, debido al aumento del rescate de personas en el Estrecho y por ello hemos incorporado nuevas tripulaciones, con el objetivo de evitar la sobrecarga de las actuales. Recientemente tuve la oportunidad de desplazarme al Estrecho, sobre todo, para, además de verificar el excelente servicio profesional que se presta, también reconocer la misión que va más allá de lo profesional y que encierra una gran vocación humanitaria.

Ahora quisiera dedicarme ya al bloque de vivienda. Como decía antes, vamos a reorientar la política de vivienda, acometiendo de forma urgente en el corto plazo aquellas medidas que están destinadas a paliar el incremento de precios de alquiler, algunas de las cuales fueron ya adelantadas por el presidente del Gobierno en su comparecencia. Las principales medidas y objetivos en materia de vivienda de alquiler son las dos siguientes.

En primer lugar, fortalecer la coordinación y dar al problema de la vivienda la importancia que tiene como política del Gobierno. Como se puede apreciar a la vista de los datos principales del diagnóstico de la situación de la vivienda, tenemos por delante un reto de la máxima importancia, en el que deben estar implicadas todas las administraciones territoriales, y a nivel estatal, además del Ministerio de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 16

Fomento, con su estructura reforzada, como les he dicho antes, deben participar y colaborar otros departamentos ministeriales especialmente vinculados a la vivienda, por lo que es necesario crear un foro que responda a la amplitud de esta materia. Por ello, hoy mismo la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos va a acordar la creación de un grupo de trabajo interministerial, específicamente dirigido a desarrollar un conjunto de medidas urgentes en materia de vivienda y alquiler. Este grupo de trabajo tendrá la labor prioritaria de detallar el diagnóstico y proponer las medidas a corto, medio y largo plazo que permitan desarrollar en profundidad y con la solidez adecuada nuestra política de vivienda. Además, y en paralelo, se fortalecerán los mecanismos de coordinación con las comunidades autónomas y entidades locales para facilitar el ejercicio de las competencias en materia de vivienda, ofrecer todo el apoyo e impulso institucional del Estado y permitir así el pleno desarrollo de esta reordenación política.

En segundo lugar, debemos atender a las personas que más lo necesitan, con atención especial a nuestros jóvenes. Tenemos que poner el foco en las personas y las familias que necesitan el particular apoyo del Estado para acceder a una vivienda digna, entre los que se encuentran los jóvenes, que necesitan una especial atención, diseñando un conjunto de medidas específicamente dirigidas a facilitar su acceso a la vivienda.

Después de este periodo de inactividad, es necesario recuperar el liderazgo del Estado en materia de vivienda, deben acometerse un conjunto de medidas que tendrán efectos en el corto plazo y otras medidas más estructurales que están encaminadas a reorientar el modelo de la política de vivienda, que tendrán efectos en el medio y largo plazo. Aunque el detalle de las medidas a adoptar debe ser el resultado de las propuestas generadas por el grupo de trabajo mencionado y fruto de un diagnóstico minucioso que tenga en cuenta todos los puntos de vista y efectos, hay asuntos en los que tenemos claro que existe una necesidad acreditada y el necesario consenso social como para poder ya adelantar medidas o líneas de trabajo.

Entre estas líneas de trabajo a corto plazo está mejorar el marco regulatorio del alquiler. Es necesario atender a la intensa demanda social y a los diferentes agentes y operadores económicos, que reclaman revertir las consecuencias de la reforma liberalizadora del año 2013 en la Ley de Arrendamientos Urbanos, buscando el amplio acuerdo político y social en el que se fundamentó la Ley del año 1994. En particular, esperamos promover en el menor plazo posible en sede parlamentaria una modificación que aborde algunas reformas que permitan alcanzar el mayor equilibrio entre los derechos de las partes, arrendador y arrendatario. Entre otras cuestiones, en primer lugar, la duración de los contratos, ampliando los plazos de prórroga obligatoria y tácita de los contratos de arrendamiento, probablemente recuperando los plazos establecidos en la Ley de 1994 sobre la base del amplio consenso acerca de los efectos negativos que comportó la reducción de los plazos operados en la Ley de 2013. En segundo lugar, abordar el régimen de garantías con el objetivo de regular el importe de las garantías adicionales a las fianzas en los contratos de arrendamientos, estableciendo límites razonables con objeto de mejorar el acceso a la vivienda en alquiler, limitando las exigencias al arrendatario al suscribir estos contratos. Y, en tercer lugar, avanzar en la seguridad jurídica de estos mismos contratos. Para ello, se establecerá que en caso de transmisión de una vivienda arrendada, el nuevo propietario debe respetar el contrato de arrendamiento vigente, aunque este no se halle inscrito en el Registro de la Propiedad, recuperando la estabilidad y certidumbre del arrendatario en el marco del contrato suscrito con el propietario de la vivienda.

La segunda línea de trabajo a corto plazo debe ser el diagnóstico y estudio del régimen fiscal en materia de vivienda. Teniendo en cuenta que el sistema fiscal es uno de los principales instrumentos de política económica y social, se entiende que es urgente la necesidad de orientarlo a la consecución de los principales objetivos en materia de vivienda. En particular, es importante avanzar en una reforma fiscal que contribuya a estimular la oferta de vivienda en alquiler, a la moderación de los precios o a la rehabilitación edificatoria. Para ello, es necesario evaluar el efecto de los diferentes tributos que gravan estas actividades, con objeto de introducir las reformas más indicadas, poniendo siempre en el centro de estas políticas el objetivo de mejorar la situación de las personas y hogares más vulnerables y el de prestar una especial atención a los jóvenes. En este sentido, será particularmente oportuno el grupo de trabajo al que me refería antes, en el que estarán representados todos los departamentos con responsabilidades en estas materias, que exceden a la competencia atribuida al Ministerio de Fomento, como es el caso del sistema tributario.

La tercera línea de trabajo que deberá abordar este grupo de trabajo será una mayor coordinación con los servicios sociales en los casos de desahucios. Para atender al drama que representan los desahucios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 17

en muchos hogares vulnerables es preciso reforzar la coordinación entre los órganos judiciales y los servicios sociales competentes.

La cuarta línea de trabajo a corto plazo será la optimización del uso del parque de vivienda existente, para lo que parece inevitable acotar de forma precisa la definición de vivienda vacía y de vivienda turística. Especialmente en los entornos de mayor demanda social y en los que se está registrando un mayor incremento de los precios, es necesario garantizar que el parque de vivienda se destine mayoritariamente a satisfacer el derecho a la vivienda, salvaguardando su función social. Para ello, creemos que deben acometerse tareas pendientes, como la definición de las viviendas vacías, las viviendas desocupadas con carácter permanente, estimulando su incorporación al mercado del alquiler a través de un amplio catálogo de medidas regulatorias y de carácter fiscal. Del mismo modo, deben arbitrarse medidas para regular, en coordinación con el conjunto de administraciones competentes, el fenómeno del alquiler turístico de vivienda, acotando las definiciones del arrendamiento de temporada de la Ley de Arrendamientos Urbanos y los términos de la remisión de alquiler turístico de vivienda a su normativa sectorial. En este asunto hay comunidades autónomas y ayuntamientos que han avanzado en algunas propuestas, pero consideramos que es el Estado el que debería tratar de armonizar y fijar un criterio. En esta línea prioritaria de buscar el incremento de la oferta de viviendas en alquiler a corto plazo, es imprescindible la búsqueda de acuerdos con la Sareb. En un contexto como el de nuestro país, en el que existe un grave déficit de vivienda social, es necesario dedicar el máximo esfuerzo a alcanzar desde el Estado un amplio acuerdo con la Sareb, para asegurar el máximo compromiso social de esta entidad en el ámbito de la vivienda, garantizando siempre el cumplimiento de sus objetivos y principios rectores.

Como les decía, el segundo bloque de medidas son las propuestas para el medio y largo plazo. La primera de ellas es la reorientación del Plan Estatal 2018-2021. Se pretende evaluar una posible mejora y reorientación del plan estatal que se adapte a las nuevas directrices y refleje el impulso de la política de vivienda. Así, una vez finalizado el proceso de firma de convenios con todas las comunidades autónomas, que vamos a hacer en breve, se van a evaluar tres vías para proceder a la mejora y reorientación del plan estatal. En primer lugar, la mejora presupuestaria para los ejercicios 2019, 2020 y 2021. En segundo lugar, revisar los ocho programas de subvenciones. En particular, modificar el programa de ayudas a los jóvenes, mejorando sustancialmente las condiciones para acceder a las ayudas y orientándolo a satisfacer las necesidades reales de este sector de la población, y ajustar otros programas especialmente relevantes en la consecución de los objetivos ya señalados, como el fomento del parque de vivienda en alquiler. Y en tercer lugar, estudiar posibles programas adicionales. Para ello, evaluaremos, en colaboración con las comunidades autónomas, la adecuación del actual catálogo de programas del plan, con objeto de identificar posibles ámbitos que requieran la creación de nuevos programas de ayuda.

La segunda de las medidas a medio y largo plazo será un plan de 20 000 viviendas en alquiler a precios asequibles. Para ello, impulsaremos la promoción de estas viviendas en un plazo de cuatro a seis años, destinadas de forma indefinida al alquiler o a la cesión en uso, con renta o precio limitado, en aquellos municipios y localizaciones, con demanda acreditada, en los que el precio del alquiler se está incrementando con mayor intensidad. Se realizará en colaboración con las comunidades autónomas y ayuntamientos, que identificarán y facilitarán los suelos más adecuados sobre los que realizar las promociones de viviendas, garantizando elevados estándares de sostenibilidad y eficiencia energética, contribuyendo el Estado a través de su impulso y apoyo financiero.

En tercer lugar, reforzaremos el papel de Sepes en la política de vivienda. Sepes, la Entidad Pública Empresarial de Suelo, es un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento cuya misión es lograr el reequilibrio social y económico de todo el territorio español a través de la promoción, adquisición y preparación de suelo para asentamientos residenciales, industriales, terciarios y de servicios. En esta nueva etapa va a fortalecerse el papel activo de Sepes en el ámbito de la promoción de suelo y edificaciones destinadas a vivienda social. En particular, es nuestra intención involucrar a esta empresa pública en el programa de promoción de estas 20 000 viviendas que he mencionado antes.

La cuarta y última medida será la mejora de la financiación a través del ICO. Con objeto de mejorar las vías de acceso al crédito para la promoción de vivienda en alquiler, deben explorarse fórmulas de colaboración con el ICO para crear líneas de financiación específicas para desarrollar esta actividad. Además, es necesario fortalecer la colaboración en esta materia con el conjunto de las entidades financieras.

En definitiva, todo un conjunto de medidas a corto, medio y largo plazo, que articularán el giro social en materia de política de vivienda de este Gobierno.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 18

Adicionalmente, no quiero olvidarme de otras medidas en materia de arquitectura, vivienda y suelo y políticas urbanas, que impulsaremos también en este mandato, algunas de las cuales ya se iniciaron en los años precedentes. Nuestra política en esta materia se inspirará en los principios de la reciente Declaración de Davos, que pone en valor la calidad del espacio construido como elemento central de las transformaciones urbanas. En definitiva, un planteamiento que está arraigado en la cultura y que es respetuoso con la memoria y el patrimonio, que fomenta activamente la cohesión social, que garantiza la sostenibilidad medioambiental y que contribuye a la salud y al bienestar de todas las personas. Para ello, se desarrollarán, entre otras, las siguientes iniciativas: la aprobación e implementación de una agenda urbana para España, que comparte los objetivos del desarrollo sostenible de la Agenda 2030 y que tiene como referentes las dos agendas urbanas internacionales, la de Naciones Unidas y la de la Unión Europea. Esta agenda urbana española ya ha sido reconocida de hecho como una de las políticas palanca identificadas en el Plan de Acción de la Agenda 2030, que el Gobierno presentará ante Naciones Unidas el próximo 18 de julio en Nueva York. La agenda urbana española será un documento estratégico que buscará la sostenibilidad de las políticas urbanas en su triple dimensión social, económica y medioambiental. La agenda apuesta por un modelo urbano deseable, con el que pueden identificarse todos los pueblos y ciudades, con independencia de su tamaño y situación, porque hasta los territorios predominantemente rurales tienen un papel fundamental en el desarrollo y debemos trabajar con ellos para minimizar el riesgo de la despoblación y para reforzar sus vínculos con el medio urbano. Queremos que esta agenda sea la referencia para la asignación de los fondos de la Unión Europea orientados al desarrollo urbano.

En el ámbito de la edificación definiremos nuevas exigencias reglamentarias sobre eficiencia energética, que permitan un nuevo impulso hacia el cumplimiento de los objetivos climáticos planteados por la Unión Europea de reducción progresiva de las emisiones de gases de efecto invernadero y la transformación hacia una economía baja en carbono en 2050, objetivos en los que estamos profundamente comprometidos. Y trabajaremos también en la mejora de las condiciones de habitabilidad y de protección de la salud de los edificios mediante la introducción de medidas reglamentarias, algunas inmediatas, como la que acaba de lanzarse a información pública referente a las medidas de protección frente al gas radón.

Como ya he avanzado, el ministerio quiere ser responsable y ejemplar también con el patrimonio arquitectónico español, que, como decía, es parte de nuestra memoria y de nuestra historia. Para ello, vamos a aumentar la dotación presupuestaria del Programa de Rehabilitación Arquitectónica, que cuenta con 83 proyectos en marcha en la actualidad, en los que el Ministerio de Fomento invertirá en los próximos años más de 120 millones de euros, y va a impulsar con la mayor prioridad el Programa de ayudas para la conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico español, conocido como 1,5% Cultural, cuya última convocatoria publicada en junio está dotada con 51 millones de euros. Esperamos seguir publicando anualmente convocatorias con importes similares a este. Estos programas se han convertido en nuestro país en una de las piedras angulares para la conservación de nuestro patrimonio y en un ejemplo de colaboración entre administraciones y de impulso de la actividad económica, cultural y social. Pero la calidad de los entornos construidos a los que me refería antes no puede garantizarse sin la necesaria seguridad jurídica en los instrumentos de planeamiento urbanístico. Por eso, queremos impulsar definitivamente el anteproyecto de ley de medidas administrativas y procesales para reforzar la seguridad jurídica en el ámbito de la ordenación territorial y urbanística —que me consta, porque el equipo del anterior ministro y el propio ministro ya estaban embarcados en esta cuestión para dar seguridad jurídica a todo el planeamiento urbanístico—, que tiene por objetivo minimizar las consecuencias de la declaración de la nulidad radical de los instrumentos urbanísticos, dando así respuesta a necesidades de los ayuntamientos de toda España y a las reivindicaciones de muchas comunidades autónomas, que se enfrentan con demasiada frecuencia a una situación que supone un importante perjuicio a los intereses públicos y privados.

Quiero terminar este bloque de vivienda, arquitectura y políticas urbanas poniendo de relieve la excelencia de la arquitectura española, a veces más reconocida y alabada fuera de nuestra frontera que en nuestro propio país. Más que nunca queremos poner en valor este activo de la marca España mediante el Programa de promoción y difusión de la arquitectura española que lidera el ministerio, para potenciarla como referente internacional de una arquitectura contemporánea que sabe combinar la identidad cultural, histórica y artística de su patrimonio también con la innovación y la modernidad. Coordinar una red de centros e instituciones que participen de esta iniciativa y potenciar su presencia en Internet serán los ejes sobre los que vamos a poner todo nuestro esfuerzo y empeño.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 19

Concluyo ya, señorías, y estoy convencido de que lo estaban deseando (**risas**), no sin antes volver a enumerar los grandes objetivos que nos hemos marcado para alcanzar una política moderna en materia de infraestructura, transporte y vivienda, en los que se enmarcan todas las actuaciones concretas que les acabo de detallar: la reorientación del sistema de transporte, el diálogo y el consenso, el acceso social a la vivienda y, para finalizar, la transparencia, la digitalización, la eficiencia y la evaluación social de las inversiones públicas, así como el realismo de las inversiones en estas infraestructuras. Ya sé que lo he dicho antes, pero quería acabar justamente volviendo a invocar lo mismo que cuando empecé. Así que a partir de ahora me tienen a su disposición para plantearme cuantas cuestiones deseen y que yo sea capaz de resolver porque, como se han podido dar cuenta con mi extensa intervención, que no deja de ser un breve resumen de lo que significa este ministerio, como comprenderán, si entramos en detalles nos podríamos ir muchísimo más. Obviamente, uno no sabe de la importancia de este ministerio hasta que traspasa esas puertas y entonces yo solamente puedo decirles que reconozco su afán, su propósito de intentar controlar la acción política de este ministerio, porque es tremenda, y también su capacidad propositiva, porque entra dentro de su función legislativa. Así es que les agradezco toda esa labor, sin haber formado parte nunca de esta Comisión, creo recordar, igual sí. Sí, he hecho alguna iniciativa, pero no creo haber sido miembro, aunque no lo sé, porque también he pasado temporadas muy breves en mi actividad parlamentaria, pero, en todo caso, será de las pocas que no haya estado, si no he estado. En todo caso, les quiero agradecer esa vocación, porque la mayoría de los miembros que están en la Comisión de Fomento yo sé que son los que quieren estar, no es un castigo, sino que más bien es una Comisión de aquellos que creen en el fomento, en la obra pública. Por lo tanto, les reconozco esa sensibilidad.

Quiero también aprovechar para reconocer a quienes trabajan en el ministerio. Me he encontrado con personal muy, muy especializado y con una gran vocación de servicio público, capaz de trabajar con cualquier gobierno. Les puedo decir que yo hubiera podido trabajar con buena parte, si no casi con todo el equipo que tenía el anterior ministro, no me hubiera representado ninguno problema ni en el orden técnico ni en el de la confianza, es más, invité a que algunos permanecieran y no han querido. Tengo algún responsable de departamento nombrado por el Gobierno anterior que me dice: 'Por favor, ministro, céseme ya' (**risas**), cosa que no me ha pasado en la vida. Por lo tanto, yo quiero aprovechar esta Comisión, qué mejor marco que el Congreso de los Diputados, para reconocerles toda su labor a quienes han participado en estos años de gobierno en el ministerio, a los que aún están, a los que aún pueden ser renovados y a estos mismos que piden ser cesados. Y respecto del anterior ministro, he leído de él en alguna entrevista que no tiene ninguna palabra respecto de mí; claro, también es verdad que acabo de empezar, no es momento, pero yo no tengo ninguna mala palabra tampoco respecto de él. Siempre me quedará el gesto de que cuando salió público que yo iba a ser ministro él me llamó por teléfono, el primero, y me pidió vernos para hablar de los temas del ministro y hacerme traslado de un documento que aún conservo y que me sirve de guía. Sé que hizo cuanto pudo y en todo caso yo también quiero expresar mi reconocimiento al escaso tiempo que pudo estar. Sé que le hubiera gustado estar más y que se fue en el mejor momento para él, ¿y en el mejor momento qué pasa? Este es un ministerio que, ya ven, se deja todo para el siguiente. Así es que tampoco hay que reprocharle al que llegue nada (**risas**), todos van a pasar por lo mismo, empezarán cosas que no acabarán y otros se verán beneficiados. Pero yo creo que este ministerio sin duda representa claramente lo que debe ser España. A mí no me importa que me digan que usted se aprovecha del Gobierno anterior. Es posible que tengamos que insistir más en las debilidades de los Gobiernos anteriores, porque eso implica siempre un afán de superación y de mejora en beneficio del país, pero no me importa que me digan que me aprovecho, porque, en definitiva, nos estamos aprovechando del Gobierno de España y, por lo tanto, de lo que representa España, y aprovecharse de lo que el país te da y te ofrece nunca constituye un abuso, siempre constituye un gran beneficio, un mérito y un honor seguir la labor en beneficio de este país, de este proyecto al que llamamos España.

Así es que, ahora sí, quedo ya a su disposición y por supuesto del presidente, que ordena este debate.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Le agradecemos mucho el amplio espacio de tiempo que ha dedicado a su intervención, que le habrá supuesto un esfuerzo físico y vocal sin duda importante. Es cierto que las áreas de este ministerio son enormes y exigen un cierto grado de explicación. Compartimos esas palabras que ha dicho usted y que yo creo que le honran, de reconocimiento al trabajo de los antecesores, de los diferentes equipos y trabajadores del ministerio; estamos seguros de que los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 20

que ahora comienzan su tarea pondrán el mismo celo y empeño en hacer una buena gestión y se lo deseamos desde esta Comisión. Y, ciertamente, acierta usted cuando dice que en esta Comisión se sientan los diputados que quieren estar, porque esta es una Comisión un tanto vocacional, el trabajo no falta, son muchas las sesiones, las reuniones y la preparación de los asuntos de la misma exigen un trabajo minucioso. Vamos a intentar colaborar, como lo hemos hecho con el anterior equipo, con el ministerio para tener la perfecta relación que tiene que haber entre Ejecutivo y Legislativo de control y de impulso.

Vamos a comenzar, si le parece, ministro —salvo que usted me pida un receso de cinco minutos; si lo necesita yo se lo concedo—, con el turno de los grupos parlamentarios y luego podemos hacer si acaso un pequeño alto en el camino. Es cierto que el señor ministro ha empleado mucho tiempo y sabemos que esta comparecencia exige más tiempo. En principio, cada grupo dispondrá de quince minutos para su intervención, pero tendré la flexibilidad debida, atendiendo a lo que acabo de exponer.

En el caso del Grupo Parlamentario Mixto, por el que vamos a comenzar, van a intervenir tres diputados, el señor Martínez Oblanca, el señor Bel y el señor Baldoví. El señor Baldoví ha tenido que ausentarse unos instantes porque tiene otra tarea parlamentaria ineludible, así que si no llega antes de que concluya el turno del Grupo Mixto, le daré luego la palabra en esos cinco minutos que le tocan.

Comienza, por lo tanto, don Isidro Martínez Oblanca en nombre del Grupo Parlamentario Mixto, por Foro Asturias. Tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Buenos días, señor ministro de Fomento, un saludo muy cordial para usted y para todo su equipo, con nuestros mejores deseos de éxito en su tarea en pro del interés general.

No voy a desperdiciar la oportunidad de intervenir ante una cuestión tan decisiva para España como son las infraestructuras de transporte, así que le plantearé directamente varios interrogantes derivados del cambio de Gobierno producido hace mes y medio. Le he escuchado con atención, pero Foro quiere corroborar si el ministro de Fomento, efectivamente, va a cumplir o no en Asturias el compromiso de Pedro Sánchez de ejecutar los Presupuestos Generales del Estado 2018 sobre la Autovía del Suroccidente, la variante de Pajares, el Plan de Vías de Gijón, la Autopista del Mar y la Ronda Norte de Oviedo, longevos asuntos que este año, gracias al impulso de las enmiendas presupuestarias de Foro junto con el Partido Popular y otros grupos parlamentarios, disponen de consignación económica para avanzar en su ejecución.

Se ha referido usted a la política ferroviaria y quiero señalar que en la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-León-Asturias, dentro del corredor norte-noroeste se están desarrollando obras para que después de muchos años de paralizaciones y retrasos se puedan completar y poner en servicio. De hecho, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de este año se han consignado varias partidas que totalizan del orden de 10,5 millones de euros para completar el desdoblamiento de diferentes tramos en la meseta castellana que aún no lo están y que limitan la velocidad, así como el equipamiento con ancho de vía estándar UIC y electrificación a 25000 voltios de los grandes túneles de Pajares, que ya están construidos tras una inversión y tarea colosales, a las que hay que tratar de obtener rentabilidad social cuanto antes. Quisiera preguntarle por las previsiones de ejecución presupuestaria para todas estas obras, teniendo en cuenta, como recordé al principio, ese compromiso que el hoy presidente Pedro Sánchez adquirió en la tribuna del Congreso durante el debate de la moción de censura. Por cierto, usted ha expresado su compromiso con el corredor mediterráneo y, de hecho, ya ha nombrado a un coordinador para estas infraestructuras. Como soy, al igual que el resto de los diputados, de los que quieren para mi tierra lo mismo que se les da a los demás, le pido, señor ministro, que, al igual que ha hecho con los valencianos, reciba a los empresarios asturianos y leoneses y nombre también coordinador para facilitar el cumplimiento del programa y de los tiempos de viaje comprometidos para la línea Madrid-Asturias, que, si son homólogos a los del resto de líneas de alta velocidad, deberían comunicar la capital de España y la de Asturias en dos horas y media.

Usted, al realizar un diagnóstico sobre la situación de las áreas de Fomento ha dedicado algunos reproches al anterior Gobierno; a la vista de los antecedentes, ya nos daríamos los asturianos por satisfechos si el compromiso de continuidad de las inversiones y de los contratos que usted ha anunciado se cumple, teniendo en cuenta siempre que el Ministerio de Fomento tuvo a su frente al Partido Socialista y Asturias lo sufrió en esas etapas de modo especialmente lacerante. De hecho, señor Ábalos, algunas de las principales asignaturas aún pendientes en el Principado lo son precisamente como secuela de sus

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 21

antecesores socialistas en el ministerio del que usted ahora es titular. Por lo tanto, recojo la sucesión de compromisos que usted ha adquirido esta mañana y nada celebraría mejor que constatar al término de esta XII Legislatura que los gestores socialistas en Fomento no han vuelto a las andadas.

Sin abandonar la política ferroviaria, quiero recordarle la necesidad de cumplir con el acuerdo para afrontar el denominado Plan de Vías de Gijón, cumpliendo lo pactado en las tres administraciones para construir la estación intermodal, clave para alta velocidad, pero también para el servicio de cercanías, y para dotarnos de una terminal de autobuses digna del siglo XXI y poniendo en servicio el túnel de casi 4 kilómetros que atraviesa la ciudad. Tiene consignados 2 millones en los presupuestos de este año. Nuestro antiguo colega parlamentario, don Pedro Saura, aquí presente y ahora en la secretaría de Estado de su ministerio, ya conoce de primera mano este asunto y se está a la espera de su visita para firmar con Principado y Ayuntamiento el convenio del Plan de Vías. En Gijón, señor Saura, ya han puesto la sidra a enfriar, por lo tanto, le pido que lo aproveche y que no se demore.

También quiero preguntarle por sus intenciones respecto a la terminación de la Autovía A-63 Oviedo-La Espina, que es clave para la vertebración del suroccidente de Asturias y que ya ha recobrado el avance en su construcción tras la paralización del año 2008 y la puesta en marcha de las obras que permitieron el pasado año la apertura del tramo Doriga-Cornellana y el inicio del tramo entre Salas y El Regueirón. Tienen ustedes en los presupuestos 4,5 millones para avanzar en una obra imprescindible, como también lo es en materia viaria dotar a Oviedo de su Ronda Norte para que deje de tener el dudoso honor de ser la única capital de provincia española sin ronda de circunvalación. Finalmente, quisiera recordarle la necesidad de recuperar la Autopista del Mar entre el puerto de El Musel en Gijón y el francés de Saint Nazaire, suspendida hace tres años y medio y para la que su ministerio también tiene consignación presupuestaria.

Señor Ábalos, no sé si es usted aficionado al fútbol, pero sabrá que en los mundiales se está utilizando este año un instrumento conocido como VAR, y aquí en el Parlamento —y usted lo sabrá como antiguo parlamentario nacional y distinguido diputado en esta casa— los diputados utilizamos nuestro VAR particular, que no es otra cosa que el *Diario de Sesiones*; lo utilizaré, recurriré a él en los próximos meses para certificar que, efectivamente, el Partido Socialista en el Gobierno está cumpliendo sus compromisos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.

En el turno también del Grupo Parlamentario Mixto, por el PDeCAT tiene la palabra don Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Ministro, bienvenido, bien regresado a esta casa. En primer lugar, quiero darle la enhorabuena a usted y a su equipo y desearle mucha suerte.

Dicho esto, lo he hecho en la mayoría de las comparecencias con el resto de sus compañeros ministros, quiero manifestarle que los ocho diputados del Partit Demòcrata estamos para intentar apoyar aquellas iniciativas que nos parezcan acertadas y aquellas que no nos lo parezcan enmendarlas o bien no apoyarlas, pero, en todo caso, tengan en cuenta siempre nuestro espíritu constructivo.

En el ámbito de Cataluña, yo no le voy a hacer una enumeración de las obras pendientes porque yo creo que con los ciento y pico minutos que usted ha utilizado no tendríamos suficiente, por tanto no voy a cometer esta imprudencia, pero sí quiero decirle que no es un tema personal, porque al anterior ministro de Fomento, con el que me unía una buena relación y una buena amistad, también se lo dije y se lo digo a usted. El ministro de Fomento tiene mal cartel en Cataluña, sea quien sea, por los antecedentes, porque entre estas obras que le decía, que son innumerables, hay algunas que han visto desgraciadamente muchos ministros y ministras de Fomento, han visto algunas, y tengo identificadas seis o siete que han visto —con este— cuatro presidentes del Gobierno. Por tanto yo solo le doy un consejo: no prometa, en Cataluña no prometa, sé que no es su forma de actuar, sino ejecute, y la credibilidad se la va a ganar ejecutando.

Estaba repasando algunos datos del año pasado, y ya sé que habrán cogido el presupuesto a medio año y tendrán dificultades para ejecutar, pero ADIF en Cataluña no ejecutó ni el 50 % de su presupuesto, Puertos del Estado el año pasado en Cataluña no ejecutó más del 30 % de su presupuesto. Por tanto el gran reto es la ejecución, y yo he venido diciendo que en Cataluña se presupuestaba poco y se ejecutaba mal. Lo del presupuesto este año ya no lo vamos a arreglar, al menos intenten solventar la ejecución.

De todo lo que ha analizado solo algunas matizaciones. Mire, la apuesta por el corredor mediterráneo la compartimos, y le debo decir que yo creo que han acertado nombrando el coordinador, y por tanto yo lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 22

único que ahora les pido a usted y a su secretario de Estado es que le den capacidad de actuación al coordinador, porque seguramente será garantía de éxito.

En cuanto a las carreteras ha abierto un debate interesante, en el que nos va a tener; liberalizar las autopistas que van llegando al final de su concesión es de justicia, pero yo creo que también deberemos tener un debate tranquilo, sereno, de cómo se debe financiar el mantenimiento de determinadas infraestructuras, y sabe que en Cataluña hay una posición muy clara, nosotros entendemos que quien utiliza estas infraestructuras debe contribuir más que el resto de los ciudadanos a financiarlas, quien contamina paga, pero en todo caso va a ser un debate que vamos a tener próximamente.

En cuanto a la AP-7, señor ministro, solo una aclaración muy concreta. Existía un compromiso, fijado también presupuestariamente, por lo tanto entendemos que si asumen el presupuesto, deben asumir el compromiso de establecer durante el periodo de no finalización de la concesión entre el tramo de la provincia de Tarragona y la parte de la de Castellón de la AP-7 unas bonificaciones para el transporte pesado, y a la vez para los usuarios recurrentes en el tráfico interno; esto tendría que estar operativo desde el año pasado, no lo está, nos gustaría saber si mantienen el compromiso y qué calendario hay al respecto.

En cuanto a ferrocarriles en Cataluña sabe que se traspasó cercanías, desde nuestra óptica se traspasó parcialmente y de forma mal resuelta, y aquí tienen el gran reto y les instamos también a compartirlo con la Generalitat de Catalunya.

En todo caso también en vivienda seguramente podremos coincidir en algunos de los planteamientos que ustedes hacen. Y termino brevemente esta intervención y le pido disculpas, señor ministro, porque no he podido asistir a una parte de su intervención, estoy con la Comisión de Ciencia, Innovación y Universidades, y ahora tampoco voy a poder asistir a una parte de su respuesta, pero en todo caso lo vamos a leer en el *Diario de Sesiones*. Reitero nuestra disposición, en aquellos temas de interés conjunto, a poder colaborar.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bel.

Pasamos al Grupo Parlamentario Vasco, EAJ-PNV. Tiene la palabra don Iñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenos días, señor presidente. Buenos días, señor ministro, y vuelvo a repetir las felicitaciones que le pude dar en el ámbito del propio Congreso por su nuevo cargo, y espero que también, como le han señalado antes, podamos colaborar con usted en una materia que es prolija, ardua y demasiado extensa como para poder ser abordada seguramente en este tipo de foros de una forma más precisa.

Son muchas las cuestiones a las que usted ha hecho referencia, de algunas hemos participado, en otras no tanto, y sí me gustaría sin embargo destacar algunas cuestiones por hechos que ya han sido objeto de acuerdo o de tratamiento con el anterior equipo de gobierno o del Ministerio, por cuanto son cuestiones que afectan a temas territoriales en los que el Gobierno Vasco y el Gobierno del Estado han llegado a acuerdos, e imagino que la premisa desde la que plantea su acción es la del cumplimiento de los acuerdos existentes en el ámbito institucional entre el Gobierno Vasco y el Gobierno del Estado, ya que afectan a numerosas cuestiones y a numerosos objetos diferentes que tocan los intereses de nuestro territorio.

Además añadido a eso hay una consideración; una de las cuestiones que usted ha abordado ha sido precisamente no tanto la del ámbito de la alta velocidad, sino directamente la del informe del Tribunal de Cuentas Europeo sobre el ámbito de la alta velocidad, que lo que ha destacado es precisamente que la decisión de construcción de determinadas líneas se ha basado a menudo en consideraciones políticas, más que en aquellas relacionadas con el coste-beneficio, que son las que tenían que haberlas soportado. Y en esa consideración también ha sido importante la relativa a que había determinadas líneas que se entendían estructurantes del territorio europeo, que son las que ha llamado líneas estratégicas, el eje atlántico y el corredor mediterráneo, respecto de las que entendíamos nosotros siempre, y por eso lo hemos promovido, que eran prioritarias o hubieran debido de ser prioritarias a la hora de su construcción, sin embargo hemos tenido que esperar demasiado, aunque ahora ya hoy en día ya están en marcha.

Compartiré por eso conmigo, ministro, y esa es la primera pregunta que le hago, que siendo la Y vasca, siendo el corredor atlántico un eje prioritario, no se puede incurrir en más retrasos en su ejecución y por tanto en la previsión de su puesta en servicio en el año 2023; es algo en lo que nos gustaría que se implicara y que por lo menos avanzara su intención de que esto fuera así.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 23

Unido a eso hay otros elementos, ya que usted responde no solo en el ámbito ferroviario, respecto al que luego volveré, sino también en el portuario, en el aeroportuario y en algunos otros, pero es que ligado al tren de alta velocidad también está la variante sur ferroviaria de Bilbao, desde el sur metropolitano, mejor dicho, que constituye la conexión de la Y vasca con el puerto de Bilbao, y forma parte del corredor de altas prestaciones del Cantábrico. Este es un elemento estructurante del territorio, puesto que el puerto de Bilbao, además de ser un puerto de interés general, es una actividad o actuación de carácter prioritario, tanto desde el punto de vista estructurante como desde el punto de vista económico. Por ello entiendo necesario preguntarle si estará con nosotros en que esta infraestructura debe estar concluida para cuando la Y vasca esté terminada, y es algo que nos importa saber también.

Y ya metidos en el ámbito de puertos quería comentarle también que, dentro de los planes de puertos, efectivamente ha habido determinados compromisos presupuestarios, tanto respecto al puerto de Bilbao como también respecto del puerto de Pasajes, donde se han contemplado diferentes actuaciones, y espero también que las actuaciones que se contemplan en el presupuesto del año 2018 y los compromisos para el año siguiente respecto del puerto de Pasajes, que contempla diferentes actuaciones, como también respecto del puerto de Bilbao se seguirán manteniendo como prioridad presupuestaria por parte de su departamento.

Y en el mismo sentido también otra pregunta más, sobre aeropuertos en este caso. Una de las previsiones de los presupuestos de 2018 es la de que el aeropuerto de Foronda sea operativo las veinticuatro horas. La cuestión es que, estando ya previsto en el presupuesto, ¿en qué fecha va a ser realidad y en qué momento se va a acometer la ampliación de la zona franca del aeropuerto de Foronda? Es otra de las cuestiones respecto de las que nos gustaría tener respuesta. Pero no por eso me voy a olvidar de una pretensión que se nos ha trasladado por parte de la representación de los trabajadores de los diferentes aeropuertos vascos, que es la relativa a la ampliación de personal por parte de AENA o a las nuevas contrataciones que va a realizar AENA en un número importante, que estando en marcha, en un momento se han debido paralizar, y respecto de las que no existía un criterio establecido de selección, teniendo en cuenta además que, tanto en el aeropuerto de Fuenterrabía como en el de Bilbao y también en el de Vitoria, ahora que ya está ampliado a veinticuatro horas, las necesidades van a ser mucho mayores. Por tanto me gustaría saber qué criterios va a manejar el departamento a la hora de la selección de las nuevas contrataciones de personal que va a efectuar AENA, en los aeropuertos vascos también, entendiéndolo que las necesidades, tanto en materia de seguridad como de atención al público, han sido reducidas durante años anteriores a pesar de que el incremento de pasajeros en estos aeropuertos recomendaría actuar en una dirección completamente diferente.

Ha hecho usted también referencia a otra cuestión respecto de la que me gustaría extenderme un poco más, si es que me da tiempo, señor presidente, y es la referente al aspecto de los peajes, de las carreteras, etcétera. Hay dos cuestiones previas. Por una parte, en materia de carreteras, como usted ya conocerá, los tres territorios vascos, Guipúzcoa, Vizcaya y Álava, son y han sido competentes a lo largo de toda su historia, de tal manera que, salvo en el periodo de la Dictadura de Franco, nadie ha construido carreteras en Euskadi, y en ese momento solo se sometió ese territorio a la construcción de determinadas autopistas que fueron sometidas a concesión, cuestión que luego ha supuesto la reversión a las diputaciones, que son quienes las gestionan actualmente, salvo con dos excepciones, que eran dos pequeños tramos, un pequeño tramo de 5,7 kilómetros en la AP-1 y otro tramo de 77 kilómetros, si no me equivoco, en la AP-68, de las que en principio existe una reivindicación histórica de que sean transferidas, y por tanto vuelvan a ser gestionadas por parte de las diputaciones forales. A una de ellas ha hecho usted referencia al hablar de la concesión de la AP-1. Por tanto a la hora de plantear otra cuestión, como es la política tarifaria en materia de carreteras de alta capacidad, respecto de las que sin embargo existe una política determinada en los territorios forales, en las diputaciones forales que es la de atender a lo dispuesto en las directivas del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo, que provienen ya del año 1999 y que han sido modificadas en varias ocasiones, que atienden, primero, a la creación de una euroviñeta, que a su vez estaba basada en dos principios: uno, el que usa, paga; y otro, el que contamina, paga. De tal manera que eso nos lleva a la cuestión del mantenimiento de las carreteras, que en el ámbito vasco se construyen y se mantienen por parte de las propias diputaciones forales, lo cual ha llevado a una política de asunción de determinado gasto de mantenimiento, etcétera, a través de esos peajes. Sin embargo —corríjame si le he entendido mal— me ha parecido entender que ha dicho usted que cuando finalizara la concesión de la AP-1 pretendía generalizar determinada política de no cobro de peajes en determinadas vías de alta capacidad, entendiéndolo que a quien primero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 24

se iba a dirigir en esa cuestión era a la Diputación Foral de Álava para que asumiera también esas políticas. Yo le quiero recordar simplemente que no es ya una competencia propia de los territorios históricos del País Vasco, sino que además forma parte del núcleo de la foralidad, es decir, aquellas competencias que nunca han sido ejercidas por el Estado y que han sido ejercidas siempre por los territorios vascos. Hay que precisar qué tipo de política van a poder llevar en el ámbito de sus competencias y en el de carreteras. Ya le he explicado cuál es la opción que se ha tomado por parte de los territorios forales. Por eso me ha llamado la atención la forma en la que ha pretendido dirigir ese tipo de pretensión, porque sí le advierto de que puede tropezar con algún tipo de idea diferente de cuál debe ser el sistema de mantenimiento de las carreteras en los territorios históricos.

Por último simplemente quiero hacerle un par de indicaciones. Una, hablaba usted de Sasemar. Acabo de comentar justo antes del inicio de su comparecencia con el secretario de Estado algún ofrecimiento, que también se me ha hecho llegar por parte de diversas organizaciones no gubernamentales de colaboración con su ministerio, precisamente en las labores de salvamento en el mar de Alborán, entidades que se dedican a esta cuestión. Eso por una parte. Luego hacer una pequeña acotación respecto a la materia de vivienda, muy amplia, muy ambiciosa. Coincidimos en su propósito y en sus criterios. Solamente me gustaría hacerle una acotación. La materia de vivienda, artículo 148.3 de la Constitución, sigue siendo competencia de las comunidades autónomas. Existen sentencias del Constitucional que precisan cuál es el ámbito de actuación de cada una de ellas. Y lo que sí le pediría es que en el ámbito del ejercicio de sus funciones, la regulación que vaya a ser sostenida lo sea con completo respeto a esas competencias de las comunidades, de tal manera que un ejercicio expansivo de sus facultades no suponga el desdibujamiento —o la pretensión de desdibujamiento— de las que actualmente existen, al menos en el ámbito de la comunidad autónoma del País Vasco.

Por otra parte, agradeciéndole la prolija exposición, también me ofrezco para colaborar con usted en todo aquello que necesite.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barandiaran.

Acaba de llegar el señor Baldoví, así que vamos a darle sus cinco minutos de intervención. Tiene la palabra, señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president, y moltes gràcies per la seva generositat.*

En primer lugar, le felicito, señor Ábalos; nos conocemos y me alegra sinceramente verle de ministro. En segundo lugar, y ya entrando en materia, leí —no sé si sería cierto— en algún medio de comunicación que usted dijo —y además con buen criterio— que la Comunidad Valenciana no iba a tener ningún trato de privilegio por el mero hecho de que usted fuera valenciano. Me parece absolutamente impecable su declaración. No queremos ningún trato de favor, queremos simplemente que sea justo. Ligando con esto le pido que en los próximos presupuestos o en las decisiones que tenga que tomar como ministro lo que ya señalaba el informe del Tribunal Europeo —un tribunal que probablemente se le debe de haber indigestado a algún portavoz de algún partido—: criterios; criterios de coste y rentabilidad, es decir, que cuando se acometa una inversión desde el ministerio que se sepa que esa inversión realmente no es por un capricho, no es una inversión política, sino que es una inversión necesaria para el conjunto de los españoles. Hablando de criterios, quiero felicitarle nuevamente —hoy estoy muy generoso, puede ser que sea por ser el primer día— por el nombramiento del coordinador del corredor mediterráneo. Josep Vicent Boira es una persona totalmente acertada, y además creo que una persona aceptada por todos por su valía; por tanto le felicito.

Hablando del corredor y tomando las palabras de mi presidente, Ximo Puig, quiero saber si va a cambiar el ritmo, es decir, si va a haber un ritmo más alegre —por poner un adjetivo amable— a la hora de la construcción del corredor mediterráneo. Nos gustaría que nos diera, si puede ser, algunos plazos, entre ellos en concreto cuándo llegará el AVE a Elche. En segundo lugar, que nos hable del plan de cercanías. Del anterior plan, el de 2010, no se ejecutó ni una sola actuación en territorio valenciano. En este se prevén cuarenta y cinco actuaciones, cuarenta antes de 2022. Nos gustaría saber —porque en estos presupuestos el ritmo no era demasiado inversor, por decirlo claramente— si realmente se van a cumplir esos plazos que anunció el anterior ministro de Fomento. Asimismo el anterior ministro de Fomento habló de una comisión evaluadora que se reuniría cada seis meses, estamos a punto de cumplir los seis meses por lo que queremos saber si esa comisión evaluadora de este plan de cercanías se va a reunir para abordar y ver las inversiones de cosas tan importantes como el tren de la costa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 25

Otra cosa que quería preguntarle, pero que usted ya la ha desvelado —y que no conseguimos con el anterior ministro— es si íbamos a seguir pagando. Usted ha dicho claramente que se van a levantar los peajes, por tanto entendemos que no se va a pagar más. Lo único que le digo es si esas conexiones desde la consellería de Infraestructuras valenciana con diferentes ciudades como Vinaròs, Benicàssim, Vila-Real, Alzira, Oliva, Gata, Pedreguer o Altea, las va a prever en el próximo presupuesto.

Por último, una petición: le pido humildemente que considere la oportunidad de replantear la ampliación de la V 21. Nosotros hicimos una propuesta; puede que no sea la mejor propuesta, pero hicimos una propuesta que en todo caso reducía el impacto en la huerta, que es un bien material que tenemos los valencianos y que no tienen muchas ciudades del mundo; reducía el impacto, tanto en la afectación a la huerta como los costos a la hora de hacerla. Por lo tanto me gustaría que me contestara si hay la posibilidad de que el ministerio se replantee este proyecto para intentar acercar posturas con los ayuntamientos, que son en definitiva los principales afectados, cuando, por ejemplo, en esa ampliación, en el carril de salida de Valencia no se produce ningún embotellamiento. Yo creo por lo tanto que tenemos margen y le pido sinceramente desde Compromís que abordemos este tema.

Moltes gràcies.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.

Pasamos al Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Tiene la palabra el diputado don Joan Margall.

El señor **MARGALL SASTRE**: *Molt bon dia, ministre.*

Buenos días. Primero de todo quiero felicitarle por su nombramiento y desearle suerte y aciertos en su gestión al frente del ministerio. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la presidencia)**. Es mi primera intervención en esta Comisión, ya que accedí al acta de diputado el pasado 12 de junio, pero no de mi grupo, Esquerra Republicana, que durante años ha venido denunciando la inversión mínima en infraestructuras del Estado en Cataluña. Si le parece empezamos con unos pocos números.

El nivel de inversiones previstas en el proyecto de presupuestos del Estado de este año sigue estando por debajo del que le correspondería por su peso en la población total, puesto que a pesar de vivir el 16,2% de habitantes del Estado y ser su peso en el PIB del 19,4%, las cuentas reservan a Cataluña solamente el 13,3% de las inversiones. Cabe recordar que de estas inversiones presupuestadas la experiencia nos dice que con suerte veremos ejecutado un porcentaje que ni de lejos llega a lo comprometido. Ministro, llevamos años, años y años en que no se cumple la disposición adicional tercera de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que liga la inversión con su peso respecto al PIB. En este sentido desde el propio Departament de Territori de la Generalitat se destaca el olvido de proyectos estratégicos como la estación de la Sagrera, inversiones en *rodalies* —cercanías—, corredor mediterráneo, entre otras. Pero además se prevén inversiones que la realidad desmiente, puesto que no hay tiempo material para ejecutarlas. Permítame que me centre en Cataluña aun sabiendo que, tanto el País Valencià como les Illes Balears, adolecen de aquello que adolecemos los catalanes: el maltrato sistemático, la desinversión y los incumplimientos de inversión a los que el Estado ha sometido a las infraestructuras en Cataluña no pueden continuar. Este maltrato está lastrando la competitividad de las empresas, que pierden competitividad y los ciudadanos pierden tiempo. La reunión del lunes entre el president Torra y el presidente Sánchez fijó el compromiso de reabrir la Comisión bilateral Estado-Generalitat. Pues bien, ministro, las expectativas son altas pues hay muchas cuestiones encima de la mesa especialmente en materia de inversión en infraestructuras.

En cuanto al corredor mediterráneo no voy a entrar en la importancia estratégica de la obra, porque es de sobra conocida, y usted como valenciano conoce perfectamente la repercusión e importancia que tendría su funcionamiento; así que vamos a ser muy claros y directos. ¿Podría anunciarnos el calendario de construcción de la línea de alta velocidad Tarragona-Castellón-Valencia? Por lo que se refiere a las carreteras del corredor mediterráneo el ministro anunció que nos iba a librar de los peajes de la AP-7. Creo que sería interesante obtener de ese encuentro un compromiso del ministro de no ampliar en ningún caso las concesiones de la AP-2 y de la AP-7, y no proponer ni autorizar incrementos adicionales de las tarifas de precios en los peajes de la AP-2 y de la AP-7 hasta la finalización de la concesión. Parece ser que usted en su intervención se ha comprometido a esto; vamos a vigilar para que realmente sea así.

Sobre las inversiones en la red vial catalana, ¿cuándo se va a acabar de desdoblar, ministro, la nacional N-II a su paso por Comarques Gironines? Los presupuestos prevén 9 millones de euros en varias actuaciones, pero a día de hoy no hay ninguna obra licitada. La única activa es el tramo Medinyà-

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 26

Orriols, con un presupuesto de 4,3 millones de euros. O la A-2, al sur de Girona, donde las obras de enlace de Vidreres están paradas desde octubre y no sabemos por qué. Este año hay una dotación de 9,8 millones de euros, pero difícilmente se podrán gastar si no se reinician los trabajos inmediatamente. O la A-26, entre Besalú y Cabanellas, donde los presupuestos prevén una inversión de 3,7 millones de euros, pero difícilmente se ejecutarán porque las obras no se han licitado. Tenemos que recordar nuevamente las variantes crónicamente pendientes en la misma zona: San Joan de las Abadesas, Ripoll, Ribes de Freser y la recuperación importante del proyecto del túnel de la Collada de Toses. La dejadez en todos estos proyectos ha sido increíble, ministro. Ha pasado un Gobierno del PSOE, otro del PP, ahora otro del PSOE y ninguno ha tenido la voluntad política de llevar a cabo todos estos proyectos. Quiero pensar, ministro, que es consecuencia de la incompetencia de sus antecesores, y no de la voluntad de castigo a esos malditos *gironins* y *gironinas* porque siempre votan mayoritariamente a partidos independentistas.

Pasamos ahora al bloque de cercanías, *rodalies*, como lo llamamos en Cataluña. Se trata de una cuestión de importancia capital en Cataluña. En su momento, con un gobierno del PSOE, con un ministro del PSOE y con un *conseller* del Partido Socialista no se hizo bien este traspaso. Nosotros pedimos el traspaso integral, con estaciones, con trenes y con vías. Estamos convencidos de que con el conocimiento de la realidad concreta es como podemos garantizar la mejor movilidad de los ciudadanos del área metropolitana de Barcelona y Tarragona, y también de los de Girona, de la línea que llega hasta el Pirineo, bien sea Girona o bien sea en Lleida. A los incumplimientos del gasto de estos últimos años se le añade también un servicio pésimo de la mayoría de las incidencias registradas que recaen sobre ADIF; unas incidencias que ya no solo recaen en Rodalies de Barcelona, sino que también en los últimos meses afectan de manera muy importante a las comarcas de Tarragona y de Girona; un desastre, señor ministro.

No sé si el ministerio tiene en mente más inversiones en estaciones y líneas de AVE, pero mientras tanto miles de usuarios de Renfe seguirán llegando tarde todos los días al trabajo en Cataluña y volviendo tarde a sus casas después del trabajo. En su día el presidente Zapatero, y más recientemente la ministra Pastor y el presidente Rajoy, prometieron las inversiones necesarias para la puesta a punto de la infraestructura ferroviaria catalana propiedad del Estado. 'Lluvia de millones', tituló a toda página un conocido periódico catalán. Bien, donde dije lluvia de millones digo Diego. Así que antes de escuchar nuevas promesas, tal vez deberíamos preguntar al ministro si el Gobierno piensa realizar de manera inmediata las inversiones no ejecutadas pertenecientes a los 300 millones de euros destinados a actuaciones prioritarias comprometidas por el anterior Gobierno, o si piensa realizar antes de acabar el año el total de las inversiones ferroviarias en Cataluña presupuestadas para este año o, en su defecto, transferir la cantidad no ejecutada a la Generalitat, tal como dispone la disposición adicional tercera del Estatuto de Cataluña.

Antes de terminar quisiera dedicar una pequeña reflexión al tema de la vivienda. En abril de 2016 y a instancias de la PAH, la Plataforma de Afectados por la Hipoteca, todos los grupos de esta Cámara, a excepción del Partido Popular, firmaron un documento en el que se comprometían a defender la Ley 24/2015, de 29 de julio, de medidas urgentes para afrontar la emergencia en el ámbito de la vivienda y la pobreza energética, aprobada por el Parlament de Catalunya. Como usted sabe, el Gobierno del Partido Popular la recurrió al Constitucional y ahora está suspendida. Le pido que como Gobierno retire este recurso y que podamos legislar con una ley, fruto de una ILP, con amplio consenso social y político en Cataluña. No puede ser, ministro, que por las presiones de la oligarquía extractiva de siempre no tengamos mecanismos que permitan evitar desahucios y que en invierno corten el agua, la luz y la calefacción a familias necesitadas, porque, si es así, la política pierde totalmente la credibilidad. Por cierto, no sabemos si ha tenido tiempo de sentarse y hablar con la PAH. Creo que sería muy interesante para ambas partes.

En resumen, ministro, desde Esquerra Republicana vamos a fiscalizar el trabajo y la acción de este ministro, así como del resto del Gobierno. Si queremos resultados distintos, hay que empezar a hacer las cosas distintas. Como portavoz de mi grupo en esta Comisión me pongo a su disposición; por otros compromisos no podré estar en su réplica, pero, cuando usted lo crea conveniente, nos podemos sentar y hablar de todos estos temas.

Moltes gràcies, ministre.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Margall.
Por el Grupo Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 27

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Bienvenido, ministro; en nombre de mi grupo le damos la bienvenida y la enhorabuena por su cargo, a usted y a su equipo. Supongo que su portavoz de Fomento ya le ha dicho que en esta Comisión estamos intentando hacer un trabajo constructivo en un ambiente razonable, aunque, por supuesto, no exento de crítica, como tendrá ocasión de comprobar. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Geografía del despilfarro. Este es el título del enésimo estudio sobre la falta de planificación en inversión pública en España que se ha publicado muy recientemente, en este caso por la Asociación de Geógrafos Españoles. Pero tenemos otros estudios similares que llegan a las mismas conclusiones de economistas, de ingenieros, de grandes empresas e incluso de la CNMC. Hay uno muy famoso que hemos mencionado muchas veces y que cifraba el despilfarro anual en 46 000 millones de euros, 46 000 millones. ¿De dónde viene este despilfarro? Pues de una costumbre arraigada en la vieja política, que es la colonización de las infraestructuras, la utilización de las inversiones en infraestructuras como una gigantesca bolsa de caramelos que se van repartiendo con criterios partidistas, de modo que las inversiones, con frecuencia, se van haciendo sin atender a la planificación, sin atender a criterios de bienestar social, sino más bien partidistas y de rentabilidad electoral. La práctica en el fondo es el caciquismo de toda la vida pero mejorado, porque antes los caciques compraban o pretendían comprar voluntades con su dinero y ahora se hace con el de todos. El resultado es, como decía, el despilfarro: los aeropuertos vacíos, las radiales sin coches, los puertos sobredimensionados... Contemplémoslo además desde el punto de vista del coste de oportunidad —el dinero que se gasta en algo no útil se ha dejado de emplear en algo útil—, pero también desde la perspectiva de la corrupción.

Arnold Heidenheimer distingue entre corrupción negra, gris y blanca, según la percepción que tienen políticos y ciudadanos de que esa práctica que se está haciendo es realmente o no corrupción o lo es medianamente. Todo parece indicar que durante un tiempo para los viejos partidos financiarse a cambio de obra pública, a cambio de adjudicar contratos, era corrupción gris —decir eso de que esto lo hacen todos— y la crisis destruyó esa visión y ahora, afortunadamente, es negra. Pues bien, señorías, creo que ahora estamos en un caso similar. Se sigue contemplando la utilización partidista del dinero público como mera corrupción gris o blanca y creo que dentro de unos años contemplaremos o contemplarán esta situación con asombro porque entonces ya será claramente negra.

Desde el principio de la legislatura en Ciudadanos nos hemos propuesto combatir esta utilización partidista de las inversiones y para ello nos hemos fijado en lo que hacen otros países, lo que se ha hecho en el Reino Unido, en Alemania, en Australia y, recientemente, en Portugal. Son imprescindibles dos palancas para acabar con esta situación. La primera, llegar a un gran acuerdo sobre transportes e infraestructuras entre todas las fuerzas políticas. Usted ha incidido en esto en parte de su discurso. Ha dicho que no tienen que tener las inversiones fines estrictamente políticos, que es necesario escuchar a los involucrados y que es necesario escuchar a las administraciones. Pues bien, nosotros estamos totalmente de acuerdo. Creo que su portavoz está totalmente de acuerdo y que el señor portavoz de Podemos también está en ello. Nosotros teníamos esa necesidad de acuerdo y era parte del acuerdo de investidura con el PP, pero no hemos conseguido llevarlo a cabo. Le propongo que lo retomemos.

La segunda de esas palancas, de la que lateralmente también ha mencionado algunas cosas, es una oficina independiente que evalúe los proyectos de inversión. Esto también ocurre en otros países como, por ejemplo, Chile, con el Banco de Proyectos. De hecho, ya lo tenemos en la ley. Nosotros hemos trabajado en la Ley de Contratos y ahora tenemos una oficina nacional de evaluación. Desarrollémosla porque usted también ha dicho que es necesario la evaluación de las políticas de inversión por medio de análisis coste/beneficio, con la misma metodología para todos los proyectos, con análisis *ex ante* y con análisis *ex post*. Todo eso con la ayuda del plan y de esa oficina independiente es la única manera de que podamos lograrlo.

Tenemos que decir que ante la necesidad de despolitizar, lo primero que el PSOE hizo no fue muy estimulante. Ante la necesidad de usar Fomento con criterios partidistas, el PSOE ha puesto al frente al secretario de organización del PSOE, lo cual, como digo, no fue un inicio muy estimulante. Todo parece indicar, por tanto, que este Gobierno, aparentemente centrado en el *marketing* y en hacer campaña electoral permanente, puede estar muy tentado de continuar usando las infraestructuras y hacer campaña electoral con ellas. La pregunta inmediata es: ¿Piensan ustedes pagar la hipoteca de La Moncloa con el dinero de Fomento? ¿Piensan usar la bolsa de caramelos para apaciguar a los separatistas? ¿Van a pagar la campaña del señor Sánchez a precio de kilómetro de AVE o con cesiones de infraestructuras?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 28

Señor Ábalos, usted está ahora en una situación peculiar. Usted ha sido un firme defensor del no es no. Mientras nosotros nos sentábamos a negociar los presupuestos, mientras nosotros hemos conseguido un complemento salarial para jóvenes, bajar impuestos a las rentas más bajas, una ayuda de 1000 euros a las familias con hijos de cero a tres años, subir el permiso de paternidad a cinco semanas y ayudas a autónomos, usted era de los que se atrincheraba en el no es no y por eso le digo que está en una situación un poco peculiar. En todo caso, necesitamos saber su opinión sobre algunos asuntos concretos. Ha mencionado algunos, pero otros no, como, por ejemplo, el sector aéreo. ¿Están ustedes preocupados por las tensiones laborales que hay actualmente en distintas compañías aéreas a causa de la precariedad laboral? Otra pregunta: ¿Piensan ustedes continuar con la liberalización de los servicios de tránsito aéreo que empezó su predecesor don José Blanco? Me estoy refiriendo al control de torre. Otra pregunta: ¿Qué van a hacer o no hacer con los desarrollos urbanísticos anunciados para Barajas y El Prat? ¿Cómo se solaparían estos en el tiempo en el desarrollo de Chamartín-Castellana Norte? ¿Cabe esperar, en caso de que estos planes se pongan en marcha, alguna reorientación del Plan Barajas para atender a las necesidades de carga aérea?

Por la parte de puertos, ¿tiene pensado cambiar el modelo de gestión y gobernanza portuaria? Y una pregunta muy concreta: ¿Tienen pensado ceder la gestión del puerto de Pasajes, considerado de interés general?

En la parte de ferrocarriles, tenemos muchísimas. Han demostrado con frecuencia su suspicacia ante los plazos de las actuaciones detalladas por el anterior Gobierno. ¿Nos podría detallar plazos de actuaciones pendientes en Murcia o en Granada? ¿Qué van a hacer con el ferrocarril a Extremadura? ¿Necesitan los extremeños volverse nacionalistas para tener tren? ¿Va a tener que volverse separatista el señor Ramos? ¿Qué van a hacer con el directo a Burgos? Esto es una cosa particular. Yo asistí a una mesa con su compañera, Esther Peña, donde defendió con gran vehemencia, entre otras cosas porque estaba en la oposición, la necesidad del Madrid-Burgos. Ciudadanos defendió la necesidad de hacer estudios de viabilidad y, si son viables, encantados de que salgan adelante, siempre involucrando a las administraciones y a las empresas. Como digo, su compañera, Esther Peña, lo defendió y el señor Ramos dijo que antes del verano los ciudadanos tenían que saber qué iba a pasar con esto. Bueno, pues todavía estamos en plazo para saberlo. ¿Qué van a hacer con el tramo Algeciras-Boadilla? ¿Qué van a hacer con Cantabria? Como ve, hay muchísimas necesidades que van a tener que priorizar y esto lo van a tener que decir con criterios técnicos o electorales. ¿Van a aprobar la estrategia indicativa? Algo ha mencionado, pero me gustaría que nos lo confirmase.

En cuanto a las carreteras y las concesiones, ha abierto aquí un debate muy interesante, que han continuado otros portavoces, sobre quién debe pagar. ¿Tiene una estimación del coste del mantenimiento de todas las vías de alta capacidad que van a ir quedándose liberadas de peaje? Estamos de acuerdo con que la parte de inversión está completamente amortizada y, por tanto, es muy razonable que se deje de pagar, pero es necesario saber qué se va a hacer con el coste del mantenimiento. ¿Y qué se va a hacer con las radiales? Porque creo que ya han postergado el asunto para 2019.

Déjeme mencionarle unos asuntos de distinto calado. Me ha gustado que haya hecho referencia a la conservación. Es una de las cuestiones que tenemos pendiente. Es una materia que no corta cinta, por lo que siempre ha sido marginada de las inversiones. Se ha referido a lo del 75% de descuento y que se aprobará en el Consejo de Ministros, pero no me ha quedado claro si va a ser efectivo cuando se apruebe en el Consejo de Ministros o cuando se apruebe el real decreto. Para nosotros es importante saberlo.

Ya que hablamos de Baleares, como es mi circunscripción, me gustaría saber qué va a pasar con el convenio de carreteras, puesto que su predecesora, Magdalena Álvarez, se negó a cumplir una sentencia de 2011 en ese sentido. Y siguiendo con el sombrero de diputado de Baleares, me gustaría recordar, aunque no esté, al diputado de Esquerra que su circunscripción es una provincia de Cataluña, la que sea en su caso, y que representan a todos los españoles, aunque esto lo olviden con frecuencia. Desde luego, lo que es un poquito cansino es que se empeñen en hablar exclusivamente de Cataluña, de Valencia y de Baleares, porque están haciendo implícita referencia a ese animalito mitológico tan molesto que son los *països catalans*.

Déjeme preguntarle otra cosa. Usted ha comentado lo del taxi y los VTC. Estamos de acuerdo, creemos que sería un error comparar el sector a una tarta a la que los VTC le van a quitar un trozo. Esto es una tarta que puede crecer inmensamente en función de cómo lo tratemos y una de las maneras de tratarlo es liberar de trabas a los taxis para que puedan competir en situaciones de igualdad adaptándose a las nuevas tecnologías y a los nuevos usos de los ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 29

También ha mencionado Correos. Nos parece muy bien que se haya comprometido a la aprobación del plan de prestación del servicio postal universal.

Antes de dar paso a mi compañero, Miguel Garaulet, para que le pregunte sobre vivienda, tenía pensado acabar pidiéndole dos cosas, pero una ya la ha dicho usted y me parece muy bien. Se trata de una página web de transparencia donde se diga cuál es el estado de la obra pública, cuál es la justificación de esa obra para establecer las prioridades, y en eso tendrán ustedes todo nuestro apoyo. En segundo lugar, quería insistirle en que el gran acuerdo de infraestructuras no es Pitvi, no es el PEIT, no es el PIT, todos esos son acuerdos de partido y nosotros queremos un gran acuerdo nacional. Lo que el PP nos presentó en su caso nos parecía insuficiente, y no solo el Ansit —que así se llamaba—. El acuerdo tiene que ser un punto de partida con un punto de llegada; lo que se nos presentaba era como si ya hubiéramos hecho todo el camino y estuviéramos ya en el punto de llegada, pero no, durante todo el camino tenemos que hablar con todos los interlocutores, tenemos que establecer los órganos de ese gran acuerdo para llegar a finalizar con lo que usted mismo ha dicho, tener unos criterios para aplicar y evaluar todas las inversiones. Nosotros tenemos una propuesta de este acuerdo, ya lo hemos trabajado, y estaríamos encantados de tener una reunión con usted para presentárselo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Me uno a las felicitaciones de mi compañero de grupo, Fernando, y de todos los compañeros de la Comisión por su nombramiento y el de su equipo, personas que conozco y a las que tengo bastante afecto, y sobre todo desearle suerte en su proceder porque, si usted tiene suerte, España la tendrá.

Quería comentarle un par de asuntos sobre el tema de vivienda. En primer lugar, quiero agradecerle que se le haya dado un apoyo fundamental a la vivienda. Es un problema bandera que más tarde o más temprano va a estar dentro de los problemas más importantes que tienen los españoles en su día a día. Creo que la vivienda necesitaba un reforzamiento y en ese aspecto le agradecemos ese impulso.

Para ir abreviando, usted ha dicho dos cosas importantes del Plan de Vivienda 2018-2021. En primer lugar, que se va a incrementar el volumen de financiación independientemente de que se vayan a modificar una serie de programas que tenemos funcionando. Sigue orientándolo solamente a jóvenes y yo creo que el problema de la vivienda ya no es solamente de jóvenes, sino que afecta a un arco importante del sesgo social, no solamente los jóvenes tienen ahora problemas de vivienda, sino que lo tienen ya prácticamente todos, desde los dieciocho hasta los sesenta y cinco años. Para ello hace falta un incremento del presupuesto, que tiene que rondar o igualar prácticamente a lo que están haciendo nuestros países vecinos, es decir, subir al 1 o al 1,5 del PIB. Eso significa volver otra vez a los 1000 millones por año, lo que supone dos cosas, bien que vamos a retraer inversiones en otros ámbitos de su ministerio, que espero que no, bien un incremento de impuestos, que espero que tampoco. Hay que hacer lo que ha dicho hoy mi compañero, el señor Navarro, establecer la oficina nacional de evaluación, en la cual evaluemos cuáles son las inversiones adecuadas y maximicemos la eficiencia en las inversiones, que nos permitan invertir ese dinero que mejoremos en ahorros en vivienda —estaban hablando de 46 000 millones y solamente 4000 millones nos vendrían bien—, es decir, que mejoremos la eficiencia en la gestión.

En cuanto al objetivo que se han marcado sobre la política relativa al alquiler, entiendo que van a seguir las medidas que contemplaba su proposición no de ley de fomentar el alquiler. Solo quiero darle un consejo. Habla de desgravaciones fiscales, y muchas veces cuando se han hecho desgravaciones fiscales al final esas desgravaciones han ido al precio final de la vivienda. Nosotros nos centramos más en el tema de regular las imposiciones, yo creo que eso sería mucho más adecuado.

En cuanto a la vivienda pública, queríamos preguntarle cuáles son las líneas que va a seguir su Gobierno en cuanto a políticas públicas de vivienda. Es decir, todo el mundo nos habla de las restricciones que supone el artículo 25 de la Ley de racionalización y sostenibilidad de la Administración local. También están hablando los promotores de vivienda pública que en el Real Decreto-Ley 1/2018 el destino del superávit de muchas de las corporaciones locales para inversiones se podrían hacer en cualquier ámbito, excepto en vivienda. Es decir, limitamos la posibilidad de creación de vivienda pública a corto plazo y, como usted bien dice, eso incrementaría la oferta de vivienda, incrementaría una oferta de vivienda regulada, una oferta de vivienda en alquiler, una oferta de vivienda de protección oficial.

Respecto a la protección oficial, he de decir que ha habido un trabajo muy arduo y muy importante por parte de su compañera, la señora Rominguera, acerca de la eliminación de las ayudas de subsidiación a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 30

trescientas mil familias, que se produjo en un mes de agosto. Tendrían que volverse a reponer esas ayudas, pues el efecto es negativo. Nosotros, en su momento, apoyamos esta iniciativa.

Hay otro tema que me plantea una duda. Respecto al plan de rehabilitación sostenible, hablan de pasar de 23 000 viviendas al año a 200 000 en el año 2025, lo que supone multiplicarlas por nueve. ¿Cómo van a conseguir multiplicar esas cantidades? Solo se puede hacer cambiando la normativa o incrementando el dinero. Me gustaría que me lo explicara.

Sobre el tema del transporte, le diré que me ha gustado oírle decir que van a apoyar los objetivos de la Alianza por la Carretera. ¿Eso significa que nos vamos a incorporar a esa alianza? Igual que usted le ha dado importancia al tema de la vivienda, creo que también hay que dársela al sector del transporte en esta Comisión y a nivel de Gobierno, en función de los puestos de trabajo que genera y en función del PIB.

Por último, quisiera hacer un ruego —acabo, señor presidente—. Hay más de cincuenta mil personas que están esperando una respuesta en la ciudad de Murcia, personas que llevan trescientos días consecutivos reclamando que no se ponga un muro en su ciudad. ¿Cuál va a ser la decisión que va a tomar su Gobierno con la llegada en superficie del AVE a Murcia? Le preguntaría si va a hacerla en paralelo al soterramiento o va a hacer el soterramiento y darle prioridad a la terminación de la variante de Camarillas, que permite poder conectarnos con trenes híbridos con Madrid, sin tener que eliminar una red importante de transporte para las personas que viven entre Murcia y Albacete, ya que con el AVE esas personas se iban a quedar sin transporte público de ferrocarril. Por tanto, le pediría que me dijera cuál es su intención, si es dejar a la variante de Camarillas no solo para mercancías, sino también para transporte público. Asimismo, me gustaría saber cuál va a ser su posición sobre la llegada en superficie a la ciudad de Murcia. Muchísimas gracias.

Señor presidente, gracias por el extra de tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.

Continuamos con el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quisiera felicitar al ministro y a todo su equipo y unirnos al reconocimiento que ha hecho de la vocación de servicio público de los trabajadores y las trabajadoras del Grupo Fomento, así como del señor De la Serna y de sus directivos. A la vez, nos ha sorprendido cuando nos ha explicado que, detrás de todos los planes que había en el ministerio, Fomento estaba desnudo, que había muchos planes, pero poca concreción. Eso nos preocupa especialmente, y por diferentes motivos. Todos recordaremos que en marzo de 2017 el expresidente del Gobierno, señor Rajoy, dijo que se haría una inversión de 4000 millones en el Plan de Rodalies de Cataluña, de 2017 a 2025, de los que casi 1900 corresponderían a esta legislatura. Se incluían diferentes actuaciones, que para nosotros son imprescindibles, como es el soterramiento de las líneas a su paso por Moncada, por San Feliú de Llobregat y por Hospitalet de Llobregat. Nuestra pregunta es muy sencilla: ¿Piensa mantener los compromisos del anterior presidente de ADIF respecto a los diferentes planes de cercanías, y no exclusivamente de Cataluña?

Como valenciano que es, seguro que conoce perfectamente las dificultades que padecen las áreas metropolitanas para financiar el transporte público. Nuestro grupo confederal siempre ha considerado que tienen que tener la financiación adecuada. Esto está relacionado también con la calidad del aire y con el cambio climático. Parece que usted ha podido resolver el pastel —entre comillas— que le dejaron con la enmienda de la financiación del 75 % de la movilidad insular. Le felicitamos por la solvencia que ha tenido. Ya sabe que nosotros estamos a favor de una tarifa plana en el tema insular, pero me gustaría decirle que tuviera esa misma agilidad para resolver en los próximos Presupuestos Generales del Estado el déficit económico del transporte de las áreas metropolitanas y del transporte público en general.

Lo ha dicho usted, se necesita reforzar el número de trabajadores y trabajadoras en los diferentes sectores —en ADIF, Renfe, etcétera—, y le pondré un ejemplo. En ADIF, en cuatro años, se han perdido mil puestos de trabajo, y no solo eso, sino que solo el 11 % de la plantilla son mujeres y aproximadamente un 75 % del total son mayores de cincuenta años. Es evidente que esto debe pasar también en Renfe —aunque no nos llegaron a contestar—, pero nosotros estamos de acuerdo con la sugerencia que usted ha hecho y le ayudaremos a que modifique la plantilla, que la amplíe, porque consideramos que ampliar las plantillas de ADIF, Renfe, Enaire y AENA es imprescindible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 31

Ayer supimos —y usted hoy lo ha vuelto a reconocer— que va a retrasar el plan para relicitar las autopistas radiales quebradas hasta 2019. Nosotros somos conscientes de que para cualquier tipo de relicitación tendría que hacerse primero una auditoría para saber exactamente qué hay ahí. Yo recuerdo que la anterior ministra de Fomento, la señora Ana Pastor, nos dijo que el rescate de las radiales no les costaría ni un euro a los españoles. Posteriormente, escuchamos al ministro De la Serna decir que llegaría a los 1800 millones. ¿Cuáles son las cifras, cero, 1800 o 5000, como reclaman los fondos de inversión o las concesionarias? Señor ministro, este ya no es única y exclusivamente un problema de cifras —que también—, sino un problema de qué hacemos con las vías de alta capacidad y las vías rápidas, y aquí lo hemos discutido muchas veces.

Usted está hablando de una propuesta que a nosotros nos suena bien, el hecho de que, una vez se acaben las concesiones, este tipo de vías sean rescatadas para la Administración pública, pero, en nuestra opinión, no únicamente aquellas que acaban la concesión. Tenemos, por ejemplo, la AP-9, que nosotros entendemos que hace muchos años que está amortizada, pero también le hablo de las que están en libre concesión. Usted lo ha dicho, hay españoles que pagan dos veces por la utilización de una vía rápida, hay españoles que pagan una vez y hay españoles que sin utilizarla, porque ni siquiera tienen carné de conducir, también pagan estas autopistas. Por tanto, esta es una discusión que hemos de tener y recogemos su guante en este sentido.

En cuanto a reducir la siniestralidad, como sabe, el 4 de agosto de 2017 los alcaldes del Pacto de Berà y de Terres de l'Ebre, junto a los departamentos de la Generalitat del Territori y de Interior, llegamos a una propuesta por la que el ministerio estaba de acuerdo en prohibir el paso de los camiones por la N-340, desde Peñíscola hasta Vilafranca sur, en las zonas donde no está desdoblada la A-7, y establecer una serie de bonificaciones, del 42,5% para los vehículos pesados y del 100% para los ciudadanos del territorio, siempre y cuando fuera en el transcurso de veinticuatro horas. Ayer vimos que ya se han puesto las señales en la rotonda de Torredembarra y en la salida de la autopista en Altafulla. Su antecesor nos dijo que ya estaba todo hecho y que solo faltaba el acuerdo del Consejo de Ministros. ¿Cuándo está previsto que esto sea aprobado por el Consejo de Ministros y hacerlo efectivo de una vez?

Hace unos días, el Tribunal de Cuentas Europeo nos informó —lo ha dicho usted también varias veces— sobre el desastre del AVE, tal y como se ha planteado en este país. La Comisión Europea lamentaba que se hayan destinado 23700 millones de euros a la alta velocidad y que apenas tenga valor añadido europeo, que no ha logrado conectar las redes ferroviarias nacionales entre sí y que solo opere un 36% de la velocidad prevista. España ha recibido el 47% de esas inversiones. ¿Tiene previsto este Gobierno ralentizar o proponer una moratoria de las obras no proyectadas de la alta velocidad hasta definir su viabilidad social y económica?

Le preguntábamos antes qué medidas preparan en Renfe y ADIF para competir con otros operadores, y nos ha dicho que no tenían plan estratégico. Lógicamente, le apremiamos a que lo tenga, porque es absolutamente imprescindible mantener esas empresas y su potencialidad pública. ¿Ha contemplado, por cierto —volvemos a Valencia—, al País Valencià? ¿Ha contemplado usted, como ministro, paralizar el procedimiento de expropiación urgente de terrenos para la ampliación de la V-21 en su tramo de entrada a la ciudad de Valencia y buscar alternativas con los ayuntamientos y actores afectados?

Entre los planes del ministerio —lo hemos escuchado— está resolver el problema de Correos. Nosotros lo llevamos reclamando desde hace mucho tiempo y estamos preocupados, porque daba la sensación de se quería ir desmantelando, para terminar privatizándolo. Nos alegra mucho haber escuchado sus palabras en referencia al plan estratégico.

Y no querría acabar sin hablarle de otro tema de gran trascendencia y preocupación, el relativo al sector del taxi. Le preguntamos cuáles son las medidas que contempla el Gobierno —algunas ya las ha indicado— para hacer efectivo el cumplimiento de la Ley, que establece la proporción 1 a 30 entre VTC y taxis. ¿Piensa el Gobierno tomar alguna medida contra las empresas que mediante diversas maquinaciones intentan impedir el cumplimiento de la Ley? Usted ha contestado —y recogemos el guante— sobre el tema de las competencias. Pero las competencias ya existen en los ayuntamientos para regular el transporte urbano. Lo que tiene que evaluarse es si se puede y se debe mejorar la norma, y medidas efectivas para el cumplimiento del 1/30, y, sobre todo, recordar que el conflicto no es con los taxistas, sino de los taxistas y las transnacionales.

Para acabar y pasar la palabra a mi compañera, le diré que los cuatro ejes que usted ha planteado nos han sonado muy bien y esperamos acompañarle, pero queremos recordarle que algunos de los planes de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 32

los que nos hablaba el señor De la Serna también nos sonaban muy bien. Podemos estar muy de acuerdo con la música, pero ahora hay que ver la letra.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.
Tiene la palabra doña Lucía Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ** (doña Lucía): Gracias, presidente. Gracias, ministro.

Nos alegramos mucho de que diga que quiere que la vivienda deje de ser la hermana pequeña y olvidada de este ministerio. Realmente, su exposición —creo que estamos todas de acuerdo— supone un cambio bastante importante con respecto a lo que estábamos acostumbradas en esta Comisión y se lo queremos agradecer. Le felicitamos por ello y por la creación de la nueva secretaría general. El siguiente paso ahora es concretar todas las cuestiones que usted ha mencionado y, por supuesto, incluir aquellas que pensamos que son importantes. Voy a intentar decir muchas cosas en poco tiempo —normalmente, las taquígrafas me quieren matar—, pero voy a ir al grano.

Sobre una primera cuestión de diagnóstico —estoy segura de que ya le habrán puesto al día acerca de la nefasta situación que venimos sufriendo en materia de vivienda como consecuencia de los últimos años de Gobierno del Partido Popular—, no me extenderé, pero han recortado el presupuesto del plan estatal en un 60 %, han legislado básicamente para trasladar la especulación inmobiliaria, que antes estaba en el mercado hipotecario, hacia el mercado del alquiler, y hoy lo que tenemos en este país es que un 43 % de las personas que viven de alquiler dedican el 40 % de sus ingresos a pagar esos gastos, y eso significa que estamos 20 puntos por encima de la media europea, con todo lo que ello supone no solo para esas familias, sino también económicamente para todo el país; han dejado que las entidades financieras y los fondos de inversión, después de todo lo que ha pasado, sigan sin estar obligadas a poner en alquiler social sus pisos y sigan desahuciando.

Pero también me parece importante resaltar que el problema que hoy estamos sufriendo no solo tiene que ver con estos últimos seis nefastos años de Gobierno, que, efectivamente, han sido un desastre, básicamente porque han tratado un derecho como si se tratara de caridad para personas en situaciones muy extremas. El problema lo arrastramos, venimos de hace más de treinta años con políticas en que la vivienda ha sido considerada, y en esta casa especialmente, salvo en contadas excepciones muy muy puntuales, como pieza imprescindible de un negocio, en concreto del negocio inmobiliario financiero. Ningún Gobierno estatal ha priorizado la vivienda —y digo priorizado, no digo incluido lateralmente, que eso sí ha existido— conceptual, legislativa ni presupuestariamente como un bien de primera necesidad a garantizar para toda la población. Y para saber o para darse cuenta de eso solo hace falta repasar toda la legislación que se ha ido implementando durante los últimos años y, obviamente, la situación en la que estamos ahora, que —ya digo— es consecuencia de todo ello, y por eso nosotras creemos que no puede seguir así.

Entonces, vamos a repasar algunos temas clave en los que nos queremos centrar. Para empezar, el tema del parque público, porque, básicamente, no tenemos parque público de alquiler. Después de años de gastar el dinero en compra de vivienda de protección oficial que al descalificarse volvía al mercado privado, hoy tenemos alrededor de 180 000 viviendas públicas de alquiler en un Estado que tiene 25 millones de viviendas, lo que significa que no llegamos ni al 1 %. Sin parque público no podemos dar respuesta a la emergencia, no podemos dar respuesta a familias con sueldos medios —insisto, medios— que no pueden pagar los precios del mercado ni podemos contrarrestar esos incrementos de precios en el mercado privado que estamos viendo. Hemos sabido por la prensa, y lo ha dicho usted aquí también, que prepara un plan para construir 20 000 viviendas en los próximos cinco años. Es importante decir que esas viviendas no se pueden descalificar. Tenemos que aprender de los errores, no podemos volver a cometerlos. Deben permanecer en el parque público, y, evidentemente —ya lo ha dicho usted también—, deben construirse en zonas de alta demanda. Sin embargo, esa cifra es bajísima —permítame que se lo diga—. En un solo mandato el Ayuntamiento de Barcelona, por supuesto con muchísimo menos presupuesto que el Estado, ha iniciado la construcción de casi 5 000 viviendas, es decir, una cuarta parte de lo que usted quiere construir en todo el Estado en los próximos seis años. Es poquísimo, ministro. Hay que explorar otras opciones. Por ejemplo, el BBVA y La Caixa están vendiendo sus carteras de vivienda actualmente a fondos de inversión, esto está pasando ahora. ¿Por qué el Gobierno no les obliga a ceder esas viviendas en alquiler social? ¿O por qué no se destina presupuesto para que los ayuntamientos puedan comprar esas viviendas a bajos precios, que son a los que se están vendiendo? Se trata de una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 33

opción mucho más económica —es vivienda ya construida— y más rápida, porque ese plan que usted dice va a requerir tiempo: ya sabemos cómo funciona la Administración para licitar, construir, etcétera. Y todas esas viviendas que se están vendiendo de estas entidades financieras en muchos casos están en lugares con demanda; el BBVA tiene en Barcelona 1000 viviendas. ¿Y otras opciones? Levantar los recursos que están en el Tribunal Constitucional sobre numerosas leyes autonómicas que contemplan precisamente que esos grandes propietarios pongan sus pisos en alquiler. Una de las más emblemáticas es la Ley 24/2015; y digo emblemática porque viene de una ILP impulsada por la Plataforma de Afectados y la Alianza contra la Pobreza Energética, pero hay muchas más, hay leyes de ese estilo suspendidas en el Constitucional de Valencia, de Andalucía, de Navarra, es decir, aquí el PP protegía los intereses de las entidades financieras en todo el Estado y lo que necesitamos ahora es que esas leyes vuelvan a tener vigencia.

En lo que respecta al alquiler, es uno de nuestros caballos de batalla desde que empezó la legislatura. Estamos a la cola de Europa en esta materia y, por su exposición, nos preocupa mucho que se pueda continuar con esa concepción, que a nuestro juicio responde a otro tiempo, de que el alquiler es una opción solo para jóvenes o para gente con muy pocos ingresos que, porque no tienen otra oportunidad, no pueden acceder a una hipoteca. Eso no puede ser así; los problemas del alquiler actuales están afectando a gente de todas las edades y el alquiler debe ser una opción de acceso a la vivienda estable, asequible y segura para toda la población, no solo para jóvenes, no solo para gente que está muy mal y aún no ha podido hipotecarse. Y para ello hay que hacer muchas cosas, pero, sin duda, es imprescindible la reforma de la LAU, una reforma que alargue los contratos, mejore las garantías y trate el tema —aquí está la principal discrepancia que tenemos con ustedes— de cómo se acaba con los incrementos de precios abusivos. Y me centro en esta parte porque es donde está la discrepancia: ustedes proponen dar beneficios fiscales para que voluntariamente los propietarios bajen los precios, pero eso no ha funcionado en ningún lugar. Hoy el mercado del alquiler es un mercado altamente rentable, especulativo se puede decir, y una medida voluntaria de ese estilo sería, para empezar, un despilfarro de dinero. ¿Qué van a hacer? ¿Van a gastarse, como ya se ha hecho en años pasados, 300, 400 millones de euros en beneficios fiscales, para ver si así tenemos suerte y a los propietarios les compensamos esas subidas que estamos viendo del 40, del 50, del 100%? ¿Vamos a decir a los fondos de inversión: tengan ustedes, con estos impuestos que pagamos todas vamos a ver si les podemos cubrir esas subidas que quieren aplicar, no se preocupen? Eso es injustificable y sería una vergüenza. Lo que nosotras estamos proponiendo funciona en otros lugares de Europa. Por ejemplo, les pediría que estudien el caso de París, con una alcaldesa socialista con la que creo que tienen afinidad y que les puede dar información. Se trata de garantizar que el alquiler no sea un mercado especulativo. Evidentemente, debe ser rentable, pero no abusivo, y, por lo tanto, los ayuntamientos deben poder impedir esos incrementos.

No sé si usted conoce, en particular, la situación del bloque de Argumosa, en Lavapiés, un ejemplo que creo que es paradigmático de lo que está ocurriendo con el alquiler en muchos lugares del Estado; un bloque con varios propietarios —entre ellos, ahora un fondo de inversión que se llama Proindivisos—, que tienen nombres y apellidos, aunque muchas veces no se mencionan, como Pedro José Aguado, Santiago Viciano, etcétera, que están exigiendo subidas del 300% a las vecinas, y estas se han organizado para decir basta. ¿Qué les propone el PSOE, que demos unos beneficios fiscales del 280% a Proindivisos para que a las vecinas les suban solo un 20%? ¿Estamos diciendo eso? ¿Va a explicar usted eso al Sindicato de Inquilinas de Madrid? ¿Va a explicar eso a la ciudadanía? Esa propuesta de intentar limitar los incrementos de precios dando beneficios fiscales no tiene ningún sentido, ni sentido político ni presupuestario ni en términos de efectividad. Ese dinero se necesita para construir o comprar a precio bajo el parque público de alquiler que no tenemos.

Sobre desahucios, en 2017 fueron casi 70 000, una cifra cercana a las peores de la crisis, y el 60% de esos desahucios son de alquiler, sin contabilizar los que llamamos desahucios invisibles, que son aquellos que se producen cuando la gente no puede pagar su siguiente contrato y se va cuando se extingue el actual. ¿Cómo es posible que los grandes propietarios estén desahuciendo sin antes ofrecer un alquiler social? ¿Cómo se permiten desahucios de familias vulnerables sin garantizar el realojo? Usted ha hablado de mejorar la coordinación con los servicios sociales; no es suficiente. Los servicios sociales —hable con ellos— están desbordados. Los ayuntamientos están gestionando este día a día, que es durísimo, sin recursos, sin competencias, con los servicios sociales quemados y desbordados, o sea, o se les exige a los privados, especialmente a los grandes, y se ponen más recursos, o las familias se van a la calle o, como mucho, a una pensión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 34

Sobre los fondos de inversión, están arrasando muchas de nuestras ciudades comprando bloques enteros, rehabilitando, alquilando al doble de precio que antes, y esos fondos luego tienen sus respectivas Socimi, donde reinvierten sus beneficios para pagar cero impuestos, unas Socimi a las que vamos a regalar en 2018 casi 250 millones de euros, que es más del doble de lo que está presupuestado en el plan estatal para 2018. Por tanto, hay que condicionar esos beneficios fiscales a alquileres estables y asequibles. Le pregunto qué tiene pensado su ministerio al respecto.

Y, por último, que no es lo menos importante, el presupuesto. El Plan Estatal de Vivienda ha sufrido un recorte, este último con respecto al anterior, del 18%, o sea, sin dinero no se puede hacer nada. Como ya ha dicho mi compañero de Ciudadanos —me alegra que repita nuestro argumentario, está muy bien—, estamos a años luz de la inversión en vivienda que se hace en países de Europa de nuestro entorno —tenemos que llegar al 1,5% del PIB—, y, como mínimo, para el próximo año se debería doblar el presupuesto que su ministerio destina a este plan.

Y acabo ya. Estamos a cien años de distancia con respecto a las políticas de vivienda en los países europeos de nuestro entorno, ni más ni menos, y eso es un desastre, porque la vulneración de derechos que sufrimos es brutal. Pero en cierta medida también es una oportunidad, porque para hacer políticas de vivienda decentes y que garanticen ese derecho lo que tenemos que hacer es fijarnos en qué han hecho esos países y ver qué ha funcionado y qué no —tan sencillo como eso—, y todo lo que nosotras les proponemos va en ese sentido. Además, durante estos dos años su grupo parlamentario ha votado sistemáticamente nuestras propuestas, ya fuera en esta Comisión o en Pleno; repasen ustedes las PNL.

Y ahora sí que acabo, con una última reflexión. No se va a poder hacer ninguna política pública de vivienda que sea realmente transformadora y ponga por delante la protección del derecho a la vivienda si no se corresponsabiliza a los actores privados, especialmente a los grandes: a los fondos, a las Socimi, a los promotores, a los constructores; pero no solo a los grandes, también a los privados que han hecho muchísimo dinero, que reciben millones en ayudas públicas hay que exigirles que sean parte de la solución, y ahí a nosotras nos van a encontrar siempre. Ahora bien, para parches o cambios cosméticos o seguir dando dinero a los de siempre, que ya sabemos a dónde nos ha llevado, ahí sí vamos a ejercer la oposición. Tenemos dos ejemplos de lo que funciona, no perdamos más el tiempo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Martín.

Pasamos al Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra en primer lugar don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Voy a reconocer que es una legislatura un poco rara: empezamos con un presidente de Gobierno y un ministro y hoy tenemos otro presidente de Gobierno y otro ministro. Además, para el Grupo Socialista, que a día de hoy es el grupo que sustenta al Gobierno, esta es una intervención radicalmente distinta a la que hemos tenido en otros tiempos. Y la verdad es que, preparando la intervención, tenía mis dudas sobre qué tipo de intervención hacer, incluso pensé en si hacer un Barrachina, y voy a decir qué es para mí hacer un Barrachina: mi amigo, el portavoz del Partido Popular, cuando intervenía su ministro de Fomento siempre decía que todo iba muy bien, que España iba muy bien y que el Gobierno, todos los miembros del Gobierno eran altos, guapos, rubios y con ojos azules. ¿Qué ocurre? La verdad es que hacer eso a mí no me sale, y además me parece que supondría una sensación un poco extraña para los ciudadanos. Nosotros somos el grupo que sustenta el Gobierno, pero somos el grupo que, trabajando con el Gobierno, vamos a intentar cumplir lo que pedimos y dijimos siendo oposición. Vamos a intentar hacer eso, porque creo que los ciudadanos están bastante cansados de ver que al partido del Gobierno le parece siempre que todo lo hace bien y que el partido de la oposición lo hace todo mal. Entonces, voy a intentar hacer la intervención lo mejor posible y además haciendo las reflexiones que hemos hecho durante este tiempo en la oposición y que vamos a intentar poner en práctica a día de hoy desde el Gobierno.

Además, permitidme que ponga un ejemplo de lo que pasa en política cuando cambia el partido en el Gobierno durante una legislatura. Yo tengo un paisano, un compañero por parte del Partido Popular que es diputado, el señor Floriano, que hasta ahora no había recogido ni registrado ninguna iniciativa en el Parlamento y se ha estrenado registrando una iniciativa preguntando por las gafas del presidente del Gobierno en el helicóptero. Eso es lo que creo que los ciudadanos no llegan a entender, que un diputado que no ha preguntado nada ni ha registrado ninguna iniciativa durante toda la legislatura, y llevamos ya dos años, se estrene con una pregunta de ese tipo. Entonces, desde el Grupo Socialista vamos a intentar ser lo más coherentes posibles. Además hemos podido ver también cómo en esta sesión de la Comisión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 35

incluso el portavoz de Ciudadanos, el amigo Fernando Navarro, que suele ser muy moderado, se nos está radicalizando un poco; digo solo un poco, no voy a decir que se haya radicalizado de forma exagerada, pero ya vamos viendo cómo va tendiendo a hacer la oposición al Partido Socialista.

Voy a empezar la intervención con un tema que me preocupa y preocupa al Grupo Parlamentario Socialista. Ya se ha hablado de las comisiones de investigación, de las que a día de hoy hay dos abiertas, una sobre el accidente de Spanair, un accidente aéreo, y otra sobre el accidente en Angrois, un accidente ferroviario. Si seguimos la información en los medios de comunicación cada día, observamos que el tratamiento está siendo radicalmente distinto, y voy a explicar por qué tengo la sensación de que el tratamiento está siendo distinto. En la Comisión de Angrois hay algunos partidos políticos que han puesto más el interés y el foco en sus intervenciones que en buscar conclusiones del problema. Vemos un día sí y otro también en los medios de comunicación determinadas dinámicas en algunos grupos parlamentarios que creo que están perjudicando a las comisiones de investigación. Por eso, desde el Grupo Socialista lo vamos a dejar muy claro. Además apoyamos las dos comisiones de investigación para sacar conclusiones, no para que ningún portavoz parlamentario saliera en los medios de comunicación, y además me parece que no se está consiguiendo por parte de algunos grupos. Hemos dejado muy claro que no vetamos ni hemos vetado ninguna comparecencia ni proyección de vídeos o audio que se haya pedido. Por eso, pido a los grupos que estamos hoy reunidos en la Comisión de Fomento que, si pensamos en las víctimas, pensemos en las conclusiones del problema, dejemos de utilizar estas comisiones para el interés partidista, porque creo que ello hace un flaco favor a los que vivieron esas tragedias. Por eso, creemos que se tienen que revisar las comisiones de investigación técnica. Existen varias comisiones de investigación, una es la del accidente ferroviario y otra la del accidente aéreo. En los últimos tiempos se ha puesto muchas veces en duda la independencia, lo que ha motivado que en este Parlamento se hayan tenido que crear comisiones políticas. Si se hubieran hecho las cosas bien, se hubiera garantizado la independencia de esos órganos, y si se hubieran sacado buenas conclusiones, creo que a día de hoy no estaríamos en la dinámica en que nos encontramos en este Parlamento.

La filosofía del Grupo Parlamentario Socialista es que primero haya una conversación permanente con las comunidades autónomas para decidir las infraestructuras —creemos que es imprescindible—, y nos alegra saber que se va a poner el foco en las infraestructuras y en la obra pública para aplicar la máxima transparencia, y que además se ha de llevar a cabo con una serie de criterios en la planificación, el desarrollo y el seguimiento. Constantemente observamos en este país que los ciudadanos sienten frustración por ver cómo muchos de los compromisos que adquieren los distintos Gobiernos después no se llevan a cabo. Se ha hablado del actual Pitvi, un plan aprobado por el Gobierno del Partido Popular para el periodo 2012-2024, pero, cuando uno considera las actuaciones previstas, observa que, literalmente, resulta imposible que estén en 2024, y creo que es la hora de que un Gobierno aplique la máxima transparencia para que los ciudadanos puedan conocer de primera mano y de una forma muy sencilla cuándo va a estar finalizada una obra, cuándo va a comenzar tal otra a estar en funcionamiento, cómo se ha ejecutado o cuáles han sido los modificados. Por eso digo que me alegra mucho escuchar que el Gobierno del Partido Socialista va a poner esto en marcha. Creo que era una de las prioridades y me parece muy interesante.

Además, nos encontramos en la Comisión de Fomento, y durante muchos años este fue el ministerio que a través de la obra pública consiguió generar mucho empleo. Es cierto que estamos en una situación radicalmente distinta, pero es bueno recordar que durante el Gobierno del Partido Popular las cifras de inversión en obra pública de Fomento bajaron al 0,6% del PIB. ¿Eso es mucho, es poco, es razonable? Si lo comparamos con otros países de Europa, vemos que es la cifra más pequeña de los países de la Unión Europea y que nos ha llevado a un mínimo histórico. Por eso, creemos que poco a poco, con el apoyo de los grupos, hay que ir revisándolo, pero hay que hacerlo sin trampas —lo decía antes—, hay que hacerlo sin anunciar cosas que los ciudadanos después ven que no se ponen en marcha y que no se cumplen los plazos, que continuamente los políticos no cumplimos con lo que hemos dicho.

Hay un tema importante —y quiero felicitar al nuevo ministro por haber sido el primer anuncio que hizo—, que es el relativo a las autopistas de peaje que cumplen el tiempo de concesión. El Grupo Socialista lo dijo muy claro desde el primer momento en esta Cámara, que, una vez que se cumpliera el plazo de concesión que actualmente tienen las autopistas de peaje, se liberalizarían y se levantarían barreras para que los ciudadanos pudieran circular libremente por ellas; lo dijimos claramente y el ministro socialista lo ha cumplido. ¿Hubiera hecho eso el Partido Popular? Ahora seguramente el señor Barrachina nos dirá que estaba previsto levantar las barreras cuando se cumpliera el periodo de concesión. Sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 36

embargo, todos los datos que se tienen, todas las informaciones, todas las actuaciones que se hicieron por parte del Ministerio dejan clara una cosa, que el Gobierno del Partido Popular no tenía ninguna intención de levantar barreras. Y si ahora nos cuentan otra cosa —y lo digo claramente—, estarán mintiendo. Entonces, animo al señor Barrachina a que no caiga en ese error, porque creo que los ciudadanos no permiten que les engañemos con determinadas cosas y quieren que seamos muy claros. Fuimos muy claros acerca de qué íbamos a hacer con las autopistas de peaje y desde el Gobierno lo estamos cumpliendo.

También se ha hablado aquí del PIC, del Plan de Inversión en Carreteras que anunció el señor presidente del Gobierno anterior, el señor Rajoy, dentro de dos días hace un año. Se iban a poner en marcha determinadas actuaciones entre los años 2017 y 2021, pero, como siempre, viendo la dinámica que ha seguido el Partido Popular, lo que hizo fue anunciar un día y otro día actuaciones que después estaban muy verdes, y voy a poner un ejemplo. De las últimas actuaciones que anunció el presidente de Gobierno, el 2 de abril de 2018 fue la relativa a la circunvalación de Pontevedra por la A-52, que no tiene ni declaración de impacto ambiental y no puede sacarse a licitación, otro ejemplo más de lo que hacía el Gobierno del Partido Popular intentando vendernos cosas que después no se cumplían.

Entre los temas que consideramos muy importantes está también AENA, del que vamos a pedir al ministro varias cosas. Desde el Grupo Socialista se criticó en múltiples ocasiones que las licitaciones, cómo se sacaban las adjudicaciones conllevaba casi obligatoriamente peores condiciones que las anteriores para los trabajadores de la compañía o, mejor dicho, para los trabajadores de las contratas, de las empresas que se quedaban con los contratos de AENA. Todos los días llegaba al Grupo Socialista algún colectivo quejándose de que las licitaciones que sacaba AENA obligaban a las empresas que se quedaban con esos contratos a tener peores condiciones laborales. Creo que hay que fijarse en ello y buscar la forma de que no suceda, hay que garantizar contratos que permitan cláusulas sociales que garanticen que los trabajadores siguen teniendo, por lo menos, las mismas condiciones que antes.

Y voy a ir terminando —si no, además me como el tiempo de mi compañera—, haciendo una reflexión sobre lo que se va a buscar en este periodo por parte del Grupo Socialista. Como he dicho, vamos a trabajar con el Gobierno para cumplir lo que decíamos en la oposición, pero pedimos al resto de los grupos parlamentarios que también se pongan a trabajar con el Grupo Socialista y el Gobierno para que podamos sacar cosas adelante, lo que demostrará si estamos a la altura o no. El Gobierno del Partido Popular sabe que en temas importantes contó con nuestra ayuda. Lo vio en el reglamento de la estiba con las gestiones que hicimos, y lo sabe perfectamente el señor Barrachina, y, si no, que le pregunte a su compañero Íñigo de la Serna. Saben perfectamente que lo hicimos también con el taxi aprobando el 1/30. Y les pedimos que, si tienen altura de miras, hagan lo mismo y colaboren con el Gobierno en lo que crean importante para este país.

Nosotros vamos a seguir reivindicando, y termino mi intervención con las reivindicaciones que hemos hecho en este tiempo y vamos a seguir haciendo: un tren digno en Extremadura —como es lógico—, que el AVE llegue a Huelva, el tren en Almería, el de Granada, que también lleva muchos días sin circulación ferroviaria, que La Rioja no se quede fuera, que el tren llegue a Asturias de una vez, también en Galicia. Podría detallar aquí todo lo que hemos reivindicado durante este tiempo, pero hay que tener muy clara una cosa, que el Partido Socialista lo va a seguir haciendo, con coherencia, con trabajo, desde el Gobierno y también desde el grupo parlamentario.

Y le paso la palabra a mi compañera para que hable del tema de vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Adelante, señora Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias, señoría, por dejarme tanto tiempo.

Señor ministro, bienvenido a esta Comisión de Fomento y Vivienda, donde, generalmente, en comparencias en las que se abordan ambos temas conjuntamente, suelen ser muchos menos los minutos y el interés que se dedica a la vivienda por parte del compareciente. Por eso, se lo queremos agradecer, porque además nos parece fundamental dar un mayor impulso a las políticas de vivienda, y ello pasa, sin duda, por la creación, cuando menos, de esa Secretaría General de Vivienda que ha anunciado. Por eso le decíamos que es importante todo lo que nos ha expuesto, sobre todo porque estamos hablando de un derecho consagrado como básico para las personas y así es reconocido en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, un pacto del que España forma parte desde que fue ratificado en 1977 y en cuyo artículo 11 se obliga a los Estados parte a tomar las medidas oportunas para garantizar la efectividad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 37

este derecho. Por tanto, bienvenidas sean esas medidas que hoy anuncia, precisamente destinadas a garantizar ese derecho a la vivienda digna a todas las personas y, como ha mencionado, para erradicar el problema del sinhogarismo. Es tan urgente ponerse manos a la obra que se hace indispensable implicar a todas las administraciones, pero además a los distintos departamentos ministeriales: Justicia, Economía o Hacienda, porque son muchas las personas que reclaman una vivienda, y esas personas, en su mayoría, son vulnerables y requieren de toda la protección de la Administración. Nos parece positiva también la exigencia de esa mayor implicación con el resto de administraciones, porque si algo reprochábamos al anterior Gobierno era precisamente dejar de lado a las demás administraciones; concretamente en la redacción del Plan de vivienda vigente no hubo la absoluta y necesaria coordinación con las comunidades autónomas, una coordinación tan necesaria como la firma de los convenios con las comunidades para que puedan aprovecharse de las ayudas del nuevo Plan de vivienda, para que estas se hagan efectivas. También reprochábamos al anterior Gobierno esa tardanza en la firma, y hoy de nuevo reiteramos la necesidad de que se produzca ya, porque si no el plan va a perder su eficacia. Todo ello, siendo conscientes de que los programas que el plan contempla requieren de una mayor dotación económica y por ello se hace indispensable una mejora presupuestaria para los próximos ejercicios, porque debe acabarse con esa mala costumbre de recortar en políticas sociales y las políticas de vivienda lo son. Así que es una buena noticia también conocer esa previsión de mejoras presupuestarias.

Coincidimos con la necesidad de reorientar las políticas de vivienda, y eso pasa sobre todo por reforzar el alquiler frente a la compra. Actualmente, frente a la disminución de la oferta del alquiler residencial ha aumentado la demanda, tal vez propiciada por las contrataciones temporales, por esos salarios reducidos o esos empleos precarios a los que nos tenía acostumbrados el anterior Gobierno y que no ofrecen solvencia para adquirir una vivienda en propiedad. Pues bien, es fundamental esa implicación seria y directa de las administraciones y que esté impulsado por el Gobierno central. Hay que fomentar y potenciar el parque público de viviendas, un parque público en el que SEPES debe ser o será, según ha anunciado aquí, quien promocióne viviendas que estén destinadas a un uso social. Nos parece una iniciativa importante y a la vez necesaria que, sin duda contribuirá a ese tan demandado por la mayor parte de la sociedad aumento del parque público de viviendas destinadas a un alquiler asequible. Además, potenciar el alquiler también implica una serie de reformas que pasan, como decía, por modificar plazos, ampliando la prórroga obligatoria del arrendamiento a cinco años más tres de prórroga tácita. Los socialistas estimamos que esto nunca debió haberse modificado, por lo que aplaudimos esta iniciativa, así como otras que se han mencionado en materia de alquiler y que entendemos que son fundamentales.

No quisiera extenderme mucho más, pero tampoco quiero dejar de mencionar la necesidad de implementar medidas de cara a hacer frente al drama social de los desahucios. Por ello, esa coordinación con los servicios sociales, a la que se ha referido, nos parece básica, pero además estimamos, y así se lo trasladamos, que a mayores se hace necesario suscribir protocolos que refuercen los mecanismos de colaboración, de coordinación, o incluso de financiación que garanticen el derecho a la vivienda tanto de quien se encuentra en riesgo de exclusión como de quien la posee en propiedad. Estos protocolos deberán contemplar la participación no solo de los servicios sociales, sino también del Consejo General del Poder Judicial, la Fiscalía General del Estado o los letrados de la Administración que tengan responsabilidad en esta materia. Insisto en que cualquier medida para hacer frente a los desahucios es poca.

Y ahora ya sí terminando, quiero decir que nos parece importante esa adopción de medidas para mejorar la sostenibilidad y la habitabilidad, compartiendo en esa agenda urbana para España los objetivos del desarrollo sostenible de la Agenda 2030, principalmente, claro está, los del ODS 11, dado que las ciudades y los pueblos requieren planes de ejecución y apoyos firmes para alcanzar las metas fijadas y para que, como en otros muchos objetivos, las mismas contribuyan a crear ciudades y pueblos centrados en las personas; así se fija población.

Esta nos parece una medida importante, pero también —y ya sí que voy acabando— lo es esa mejora de las condiciones de habitabilidad y de protección de la salud de los edificios. Usted hablaba de medidas referentes a la protección frente al gas radón, nosotros, además, creemos que es necesario que se mejoren las exigencias básicas de seguridad en caso de incendio, incrementando las medidas de seguridad de los elementos constructivos utilizados, como el acabado exterior de las fachadas de los edificios, tanto en rehabilitación como en obra nueva, y mejorando los sistemas de evaluación y análisis de comportamiento en función de la experiencia adquirida, por desgracia, en incendios acaecidos estos últimos años en Europa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 38

Y, por último, y ahora sí ya, quiero hacer una mención al impulso al programa de ayudas para la conservación del patrimonio con cargo al 1,5% cultural; es un impulso necesario, sobre todo en provincias como Zamora, que es la mía —así acabo con mi provincia—, donde hay un rico patrimonio cultural en parte deteriorado y necesitado precisamente de ese impulso que solo el Estado puede darle.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rominguera.

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor ministro, bienvenido. Le deseo, como ya hice en la primera pregunta parlamentaria, los mayores éxitos, que serán los éxitos de nuestra común nación. Al Grupo Popular —lo decimos para futuras comparecencias— le parece que las doce del mediodía no es la mejor hora de comenzar una comparecencia, a sabiendas de que, naturalmente, debe durar dos horas. Lo razonable en el futuro, y así se lo sugeriremos al resto de grupos, es que comience a las nueve, a las diez, a las diez y media, pero nos sometemos, naturalmente, a la agenda del señor ministro, al que además en lo personal sabe que le tengo gran afecto desde hace mucho tiempo.

El Grupo Popular celebra parte de las afirmaciones del ministro y también del Grupo Socialista. He tomado nota del objetivo de reducción de desigualdades, de escucha al territorio, de ganancia en accesibilidad, de apuesta social, etcétera. Lo celebramos porque todo lo hace con el presupuesto del Partido Popular, y lo celebro especialmente porque ese presupuesto del Partido Popular, paralizado en la cuestión de infraestructuras en este momento y ejecutado con lentitud, va a obrar elementos milagrosos, y lo digo yo, que defendí en la Comisión de Presupuestos este texto presupuestario y ni yo mismo era capaz de conocer el ardor con el cual hoy el PSOE iba a defender las cualidades ministeriales del presupuesto que con mucha lentitud este Gobierno va a ejecutar; ni yo. Yo lo defendí, y el señor ministro, que era diputado y tuvo la oportunidad de escuchar cuando yo decía alguna cosa parecida a lo que afirma ahora, vio cómo se burlaba la oposición al completo, la que ahora le hace al ola, que, por cierto, me dicen a mí qué es lo que debo decir y qué es lo que no debo decir. Es la primera vez en cuarenta años que un partido político que no ha ganado las elecciones gobierna España y le dice a quien ganó las elecciones lo que puede decir y lo que no puede decir. Por eso, celebramos que este presupuesto benéfico del Partido Popular, paralizado en buena medida y ejecutado con lentitud en la otra parte, vaya a procurar esta serie de beneficios, de reducción de desigualdad, de escucha del territorio, accesibilidad y apuesta social. Gracias, señor ministro, gracias Grupo Socialista por vuestras palabras hacia nuestro presupuesto. Celebro el ardor con el cual han defendido nuestro texto.

Además de esa celebración, tenemos una preocupación, y es que se ha deslizado, y nos gustaría que el ministro lo explicase, algo de una nueva transferencia en un inminente consejo sectorial con comunidades autónomas. Me ha parecido entender que en la cuestión del taxi el actual Gobierno va a mantener el real decreto, que prácticamente por unanimidad respaldó este Parlamento, sobre el equilibrio entre las VTC y el sector del taxi. Lo celebro, porque es un sector que merece estabilidad y respaldo. En definitiva, ha venido a decir que se podría producir alguna transferencia en esa materia, rompiendo, por tanto, el marco nacional de transportes. No sé si es así porque ha sido una velada referencia, entiendo que la cesión que van a hacer en materia de transportes debe ser el alquiler mensual por la Moncloa, pero nos gustaría conocer el detalle para poder ver si estamos de acuerdo o no. Ha sido tan solo una pequeña pincelada.

Eso nos preocupa, pero lo que nos alarma es que el ministro haya anunciado que hasta final de año se van a licitar, se van a llevar a cabo —he tomado nota, pero me gustaría que me lo confirmase— 5000 millones de obra pública. Vamos a ver, 5000 de obra pública es la obra pública que para el mes de junio estaba previsto licitar solo con dos actuaciones: la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, y los 3120 millones para la adquisición de materia rodante para 438 maquinarias y vagones de Renfe. Dos actuaciones del mes de junio ya suman 5000 millones de euros, y ahora resulta que van a gastar 5000 millones de euros en lo que queda de año. El presupuesto que han heredado, y que con tanto júbilo la izquierda hoy jalea, el del Partido Popular, contemplaba 8000 millones de euros de inversión y además un plan extraordinario de carreteras de 5000 millones, del cual estaban ya anunciados 2800 millones.

Por tanto, el anuncio de hoy del ministro de que solo se va a hacer lo que ya estaba programado en el primer mes que ustedes llegaron, en junio, viene a refrendar lo que han denunciado varios medios de comunicación: Fomento frena 8000 millones para llevar a cabo actuaciones. Evidentemente. No hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 39

ningún gesto, ninguno, ni el turismo sanitario ni el efecto llamada ni las gafas por las que se pregunta a un presidente que para no tener que elaborar ningún presupuesto tiene un 56% más de altos cargos en Moncloa y necesita cuatro ministerios adicionales, repito, para no elaborar ningún presupuesto y ejecutar lo que esta gente del Partido Popular aprobó en solitario cuando ustedes se carcajaban. No hay ningún gesto que sea gratis y la obra pública, evidentemente, es la que va a pagar todos los gestos simpáticos, incluyendo la llegada del evidente turismo sanitario, cifrado en más de 1100 millones, porque si el presupuesto del Estado es el que ustedes han heredado y supuestamente van a atender al universo en multitud de tareas, de algún sitio deben drenarse recursos y, por tanto, algunas cosas se aplazan, se aplazan o se paralizan, que es el motivo por el que quiero hacerle una serie de preguntas. Digo que se aplazan o se paralizan porque invertir 5000 millones de un presupuesto, cuando lo natural hubiese sido, incluyendo el Plan extraordinario de carreteras, que superásemos los 10 000 millones de euros, es reducir a la mitad la previsión inversora de este presupuesto de 2018.

Digo eso porque soy plenamente consciente de que este Gobierno lo que necesita —este televisivo Gobierno, porque llevamos ya tres plenos, nos quedan otros dos, urgentísimos para que la izquierda acabe de ocupar la televisión pública española, y otros dos en el Senado, siete; eso sí que es urgente, eso es urgentísimo— es dominar la tele y paralizar las obras, porque si hoy se contase lo obvio, es decir, si en junio se dijese: oye, hemos sacado ya a contratación los 3100 millones para maquinaria de Renfe, nadie creería que ha sido Pedro Sánchez. Pedro Sánchez necesita tiempo, necesita que esto se pare, se detenga, se demore, y ya lo hará en Navidades o en otoño, como la OSP, que el ministro de Fomento anunció aquí el 22 de mayo que esos 1000 millones se firmaban en junio, y ahora han dicho que será para otoño. ¿Por qué? Porque es inexplicable a efectos de medallismo político. Si ahora, que es cuando tocaba, los vecinos de Castellón y Vinaroz ven cumplida la palabra del ministro y, por tanto, multiplicadas, es decir, pasar de 4 a 12, las frecuencias de trenes, es muy difícil ponerse la medalla; la medalla se la puede poner el nuevo Gobierno si retrasa las obras, si retrasa las actuaciones y las desvincula del anterior Gobierno del Partido Popular y del presupuesto del cual es, naturalmente, tributario. Por eso, no se trata de desidia, el ministerio tiene un personal de una categoría y de una calidad excepcional, son todos trabajadores entregados. Por tanto, que no se licite y que no se haga más obra pública no es desidia, es planificación, el Gobierno necesita parar toda la acción pública para después arrogarse, atribuirse el mérito en solitario. Lo he visto recientemente con la bajada del IVA de los cines, aprobada en el presupuesto que votaron en contra, que incluso han salido a reprocharnos a quienes lo aprobamos el hecho de que en su día no estuviere.

Celebro que el actual ministro y el nuevo equipo hayan llegado a un ministerio que, naturalmente, no han podido reconocer. Este ministerio, cuando el PSOE abandonó precipitadamente el Gobierno de España, tenía un grupo empresarial que perdía al año 700 millones de euros de los españoles, 700 millones de euros. Hoy ese grupo empresarial gana para los españoles 1241 millones de euros. Este ministerio y este ministro no se ha encontrado en el cajón ninguna factura de aquellos 3700 millones de euros en facturas que a finales de 2011, principios del 2012, doña Ana Pastor encontró en los cajones ministeriales. Por tanto, tiene razón el ministro cuando afirma que, efectivamente, don Íñigo de la Serna se marchaba en el mejor momento. Ustedes heredan del Partido Popular un presupuesto por estrenar con un crecimiento en las inversiones de Fomento del 27%, hasta 8000 millones en presupuesto, y en los planes extraordinarios de carreteras una previsión de 5000 millones, algo más de 2000 millones a ejecutar este año. Por tanto, rebajar a la mitad la previsión inversora de este Gobierno es una muy mala noticia. Lo sabíamos, éramos conscientes de que la política de gestos, de que los pagos y los anuncios del Gobierno no iban a resultar gratuitos, que alguien los iba a pagar y, evidentemente, esa es la obra pública. Por eso, acertadamente, y lo celebro, el propio ministro, señor Ábalos, cuando estábamos en la política esta del *photocall*, del efecto llamada, dijo aquello de: Una cosa es que colaboremos —que todos queremos colaborar con las causas humanitarias— y otra que nos constituyamos en la organización de salvamento marítimo de toda Europa. El señor Ábalos es plenamente consciente de eso.

No hay ningún gesto, no hay ningún anuncio que realice Moncloa que resulte gratuito. Todo eso tiene un coste que va a repercutir en la paralización y en el freno de la obra pública española. Por tanto, celebro, señor ministro, que haya llegado al ministerio que deja don Íñigo de la Serna, el que recibió en su día doña Ana Pastor, que, si no llega a ser por los carteles de la entrada, nadie lo hubiese reconocido; un ministerio en el que todos sus ámbitos de actuación, aviación, puertos, ferrocarriles, carreteras, están en una situación de enorme crecimiento, de enorme pujanza. Por tanto, mi grupo y yo aspiramos a que ustedes ejecuten el presupuesto y lo desarrollen con la mayor intensidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 40

No nos ha parecido apropiada la referencia al anterior Gobierno cuando han dicho que en global se ejecutaba poco más del 70 % de la obra pública y que en el año 2016 solo se ejecutó el 55 %. Hombre, hasta noviembre de 2016 no pudo tomar posesión el Gobierno por aquello del no es no; mantuvieron en funciones a un Gobierno once meses, y ahora —usted estaba en la campaña de don Pedro Sánchez— quienes mantuvieron el no es no vienen a reprocharnos a los del sí es sí que hicimos poca obra pública. Nuestro Gobierno no pudo tomar posesión, hubo que volver a celebrar elecciones en junio y tomar finalmente posesión en el mes de noviembre. Me parece inapropiado —no diré más— utilizar la ejecución de 2016 del 55 % para hacer un reproche a un Gobierno que, como usted sabe, al estar en funciones debe cumplir la ley y no llevar a cabo ninguna actuación extraordinaria, sino tan solo el mantenimiento ordinario de la Administración

Me preocupa, le preocupa al Grupo Popular cuando habla de auditar los plazos del AVE y dice que se dieron —cito literalmente— para quedar bien. Cuando celebrábamos Comisión de Fomento, a todos los diputados del Partido Socialista y de Podemos todos los plazos les parecían larguísimos y ahora resulta que son demasiado cortos y se han dado para quedar bien. Pues dígame usted cuáles van a ser los tramos que van a retrasar para pagar tantos anuncios de Pedro Sánchez, cuáles van a ser los tramos que se dieron para quedar bien, que a sus diputados les parecían muy mal, porque les parecían larguísimos, y ese eufemismo de auditoría, que a los que tenemos recorrido nos recuerda aquel julio del 2010, cuando don José Blanco dijo aquello de: Voy a reestructurar, y la reestructuración fueron cien obras públicas de alta velocidad y de carreteras paralizadas, cien. Entiendo el eufemismo de la auditoría, pero con los precedentes de los últimos ministros socialistas de Fomento entenderá que le pregunte cuáles cree usted que van a ser los tramos agraciados con esa demora en la construcción y en la licitación de obra pública. Nos gustaría saberlo.

Hay seis actuaciones previstas en este año —voy concluyendo, señor presidente, para que doña Ana Zurita pueda preguntar sobre vivienda—, seis tramos importantes: uno que ya ha puesto en marcha, el Valencia-Castellón, el que me permite llegar en la alta velocidad que ustedes criticaban y que ahora ustedes mismos utilizan asiduamente; un tramo importantísimo, el Zamora-Pedralba de la Pradería, que es del corredor de Galicia, que estaba previsto concluir este año, terminarlo en 2018, y que llegara hasta Ourense, hasta la ciudad de don Celso Delgado en 2019, si se mantiene —era la segunda actuación de AVE que se pretendía terminar en 2018—; la misma actuación de AVE, Venta de Baños, en Palencia con Burgos, la Chamartín-Torrejón de Velasco en Madrid, la Monforte del Cid-Murcia, y dos actuaciones en el corredor mediterráneo, también previstas para concluir la obra —no hablo de la puesta en servicio, que es una cuestión de la Agencia de Seguridad— entre Tarragona y Vandellós hacia mi provincia de Castellón, y también entre Antequera y Granada.

Concluyo con una referencia. Se ha hecho la petición —en esto sí voy a coincidir probablemente con el criterio del señor ministro— de que paralicen, que no realicen una obra adjudicada por 19 millones por el Ministerio de Fomento en el acceso a Valencia, que es el acceso que utilizamos quienes venimos desde Castellón por la V-21, quienes vienen de Tarragona, de las provincias hermanas del norte. Le pido que no lo haga, sería demorar muchos años esa actuación, es un estrangulamiento innecesario que vive la ciudad de Valencia, la antigua capital de nuestro reino y que no se merece. Aquellos que aspiran, desde el ecologismo de salón, a vigilar la huerta, que no a trabajarla —no a trabajar la huerta, porque los aficionados a la agricultura sabemos lo que es trabajarla—, quieren hacerlo a costa de las larguísimas colas que hacemos todos los días los vecinos de las provincias pequeñas. No lo haga. Es más, lance como tercer proyecto del Plan de inversión en carreteras el Plan extraordinario, junto al de mi provincia, Castellón, junto al de la A-7 y junto al de Alicante-Murcia, la del bypass, el de la A-7, que puede afectar a huertas en una comunidad como la valenciana que tiene 900 000 hectáreas protegidas. Le pido, señor ministro, que haga caso omiso a esas referencias y que agilice el trámite medioambiental, que lleva ya quince meses de espera en la conexión entre Tarragona, la zona de nuestro compañero don Félix Alonso, y Castellón, de la A-7 entre el aeropuerto de Castellón y La Jana.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Barrachina.
Señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente. Muy buenos días a todos.

La verdad es que el que interviene a las cuatro de la tarde empieza ya a tener un sentimiento de culpa por los que no hemos comido, pero intentaré ser breve. En principio, quiero felicitar al señor ministro por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 41

su cargo, que esperamos que lo ejerza con sentido común, y agradecerle su comparecencia y su profusión de detalles, sobre todo en materia de vivienda y arquitectura. La verdad es que teníamos ganas de oírle, señor ministro, y más yo como portavoz de vivienda, ante sus primeras declaraciones de que la vivienda iba a ser una prioridad para su Gobierno y que la estructura de su ministerio iba a ser algo relevante. Pero tras estas declaraciones hubo un silencio absoluto, nunca más se volvió a hablar de vivienda ni de nada y creo que ha sido el ministro que menos declaraciones ha hecho; bueno, hizo una que más le hubiera valido no hacerla, referente al descuento del 75 % del transporte aéreo para los territorios extrapeninsulares —después hablaremos de eso porque yo, aparte de portavoz de vivienda, soy diputada de Canarias— y queremos que explique en esta Comisión las razones por las que no puso en marcha dicha subvención. Señor Ábalos, tenemos la firme creencia de que usted no lo ha puesto en marcha de inmediato porque no ha querido —no me refiero a usted a nivel personal, sino a su Gobierno— ya que era algo sumamente sencillo de resolver. Al final me gustaría dedicar a esto unos minutos. El problema es que los canarios entendemos que hemos dejado de ser una cuestión de Estado porque usted tiene ahora mismo otros socios a los que tiene que pagar una costosa hipoteca.

Hoy nos ha contado algo sobre la construcción de 20 000 viviendas, que esperemos que no sean como las 180 000 del señor Zapatero, que derivaron en una campaña de zapatillas de deporte para buscar la vivienda que el Gobierno no les podía ofrecer. Nos gustaría, señor Ábalos, saber qué más tiene guardado en materia de vivienda, sobre todo cuál es su deuda con todos aquellos que le apoyaron en la moción de censura y que les jaleaban que las cosas iban a cambiar, aunque le tengo que decir que por ahora nos ha sorprendido, porque han asumido, al igual que han hecho con los presupuestos, los objetivos principales de nuestro Plan de Vivienda. Las medidas que nos ha contado, incrementar el parque de alquiler y fomentar la rehabilitación, son nuestros objetivos, sumados al principal, que es que todo el mundo tenga una vivienda digna y al menos en las mejores condiciones.

Celebro la creación de ese equipo interministerial que ha anunciado, porque esas medidas fiscales que nos ha mencionado hoy son incompatibles absolutamente con la subida generalizada de impuestos que nos anunció ayer la ministra de Hacienda, por lo que tememos que se pueda quedar en mera propaganda y en un brindis al sol.

Y otro brindis al sol que puede aparecer también es ese anuncio de las 20 000 viviendas, no solo por el número, sino por la gestión adecuada en cada territorio. SEPEs, que es su proveedor de suelo, no tiene suelo ni en las grandes ciudades, Madrid y Barcelona, ni en Canarias, que es donde se producen los aumentos máximos de los picos de precios de alquiler. Lo que le digo que tiene que hacer, lo que me gustaría que hiciera, es poner en marcha nuestro Plan de Vivienda, establecer una gestión coordinada con las comunidades autónomas y un marco general para alquiler turístico; con eso tendrá resuelto gran parte del problema. Entiendo que no debe prometer lo que no puede hacer, porque corre el peligro que ya le he dicho antes, que es convertirlo en una campaña de zapatillas de deporte. Lo que tiene que hacer es flexibilizar y no encorsetar los programas de alquiler, porque nuestro Plan de Vivienda tiene medidas suficientes. Y no le digo que no a la reforma de la LAU, solo le digo que hay que estudiar las medidas colaterales y cuidar de que el efecto no sea el contrario.

Una cosa que nos ha llamado la atención, y que además celebramos, es que en su primer Consejo de Ministros haya aprobado el reparto territorial del dinero del convenio de vivienda, pero nuestra pregunta y nuestra inquietud, al igual que la portavoz del Partido Socialista, es cuándo va a firmar los convenios, porque es absolutamente importante y necesario para poder hacer efectiva esa política que nos ha anunciado de alquiler y de rehabilitación, tan necesaria en nuestras ciudades y para que todo el mundo tenga una vivienda digna. Eso es lo primero. Lo que me gustaría, señor ministro, es que no jugara al despiste con las medidas que nos acaba de anunciar, porque sabe que lo primero es eso: poner en marcha los convenios del Plan de Vivienda del Partido Popular. Si lleva a cabo esa medida, será prueba de su credibilidad. Como le he dicho, ese es nuestro plan y es nuestra política de vivienda.

También nos preocupan una serie de cosas. Nos preocupa su deuda con el señor Iglesias, con el Grupo Confederado de Unidos Podemos, y que quiera aplicar esas políticas que encorsetan el mercado del alquiler. Nos preocupa, señor ministro, su postura frente al ocupacionismo, que todos lo hemos mencionado. Nos preocupa además que el PSOE no se haya sumado a la modificación de Ley de Enjuiciamiento Civil, en la que se regula un procedimiento para el desalojo en la ocupación ilegal de viviendas, que por primera vez iba acompañado de un protocolo para proporcionar una vivienda alternativa en el caso de familias vulnerables. Ahí el Partido Socialista votó no, y votó junto con Podemos. Me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 42

preocupa que esté en su agenda defender esas prácticas, el ocupacionismo como forma de acceso a la vivienda que promueven los que le apoyaron en su moción de censura.

También nos preocupa, señor Ábalos, que su silencio en estos cuarenta días gobernando se deba a que esté pensando en la deuda que tiene con partidos políticos como Podemos y que vaya a fomentar medidas como la regulación de los precios de alquiler, las expropiaciones a quienes tengan más de cinco viviendas y otras de carácter marcadamente inconstitucional, y todo ello para amparar la ineficiencia en la construcción de un verdadero parque público de viviendas de alquiler. Esperemos que no le pase lo mismo con sus veinte mil viviendas. Quisiéramos, señor Ábalos, que mantuviera las medidas del Partido Popular, que desde 2011 han venido solucionando los principales problemas de vivienda que ha tenido nuestro país y que su política sea continuista con la nuestra. Ahí le fiscalizaremos, pero nos tendrá de su lado.

Ahora quiero hacer una breve mención, señor presidente, sobre la bonificación de las tarifas aéreas del 75 % entre territorios extrapeninsulares y la península, que afecta principalmente a Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Tuvo, señor ministro, un mal comienzo con este tema y con ello quiero decir que la subvención del 75 % no es como se ha dicho una ocurrencia de última hora, que se introdujo una enmienda mal redactada de Nueva Canarias y de imposible aplicación en menos de seis meses, como ha afirmado usted en el último Pleno. Esta es una firme apuesta del Partido Popular para que los ciudadanos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla nos desplacemos por todo el territorio nacional con iguales condiciones que el resto de los españoles y que en caso de los canarios quede anclado, además, en nuestro régimen económico y fiscal para que siempre, de manera indefinida, podamos disfrutar de esta medida como dicen los presupuestos del Partido Popular. Esa era nuestra voluntad, la voluntad del Partido Popular.

Sin embargo, lo que está realmente en duda es la voluntad del Partido Socialista, partido para el que las islas han dejado de ser una cuestión prioritaria, y más con un ministro de Fomento que de primeras confirma la imposibilidad del Gobierno de que la subvención se pueda aplicar antes de seis meses, algo realmente inaudito, cuando es capaz de sacar adelante en menos de una semana un real decreto-ley para la designación del Consejo de Radiotelevisión Española. Esa falta de compromiso es corroborada con sus declaraciones posteriores diciendo que lo sacará antes de un mes, jugando al acertijo y sin dar fecha concreta, que lo sacará cualquier viernes de julio. ¿Pero qué viernes? Antes de escucharle hoy aquí no sabíamos lo que iba a llevar mañana al Consejo de Ministros, no sabemos sus planes. Señor Ábalos, le pediría que no nos tome por tontos. Ya sabemos que mañana no llevará el real decreto al Consejo de Ministros, algo que por supuesto deja mucho que desear. Lo que ha anunciado es que llevará un acuerdo de Gobierno para que la subvención se pueda aplicar antes del lunes. Es algo raro cuando su decreto, al menos el borrador que ha remitido al Parlamento de Canarias, dice que entrará en vigor al día siguiente de su publicación. Esto es raro y no da seguridad, señor ministro, sino inseguridad jurídica. Usted ya tenía el trabajo hecho, pero está mareando la perdiz. Sabía lo que tenía que hacer, que era la modificación del Real Decreto 1316/2001, que es el que regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Si quiere puede adornarlo después, pero eso era lo que había que modificar. Hubiese sido correcto que modificara ese texto y estableciera una disposición transitoria para su aplicación con carácter retroactivo al 1 de julio, así como los mecanismos para facilitarlo, porque eso fue a lo que se comprometió el Partido Popular. El Partido Popular se comprometió a que esto entrara en vigor, que los ciudadanos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla pudieran disfrutar de esta medida el 1 de julio. Sin embargo, este texto dice que se aplicará para los billetes emitidos desde la entrada en vigor de este texto.

Señor ministro, haga las cosas como las tenía previstas el Partido Popular. Esta medida tenía que entrar en vigor el 1 de julio de 2018, o antes, si usted hubiera querido porque para eso la Ley de Presupuestos le da potestad y además le autoriza para ello. Por eso yo le pido, señor ministro, que no nos tome por tontos.

Muchas gracias, señor ministro, porque sé que usted lo va a resolver todo, y a nuestro presidente por la generosidad con el tiempo. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!—Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita.

Vamos a suspender la sesión por quince minutos. Señorías, en quince minutos reanudaremos la sesión. **(Pausa).**

A continuación, para contestar a las preguntas de los grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 43

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Gracias, señor presidente.

Voy a tratar de referirme a algunos de los contenidos expresados aquí por sus señorías, con independencia de que procuraré repasar sus intervenciones para dar respuesta a algunas preguntas sobre obras y proyectos en concreto a los que muchos se han ido refiriendo. Tengo la información aquí, pero sería hartarles mucho más de lo que he conseguido hartarles esta mañana. Creo que por escrito también les merece la respuesta, al margen de que hay quien me ha planteado preguntas sobre determinadas obras y tampoco está aquí en la sala para escucharme, así que va resultar lo mismo.

No está el diputado Isidro Martínez, que ya se ha justificado de todas formas porque tenía que acudir a otra Comisión, pero le daremos cuenta de las obras en Asturias por las que se ha preocupado. Simplemente me hubiera gustado, en todo caso, que el señor diputado por Asturias hubiera escuchado al señor Baldoví, por Valencia, porque hubieran encontrado el mismo sentido de mis palabras. El señor Martínez se lamentaba de mi querencia por Valencia y el señor Baldoví hacía referencia, en este caso, a mi mayor neutralidad porque él me echaba un poco en cuenta de que había nombrado un coordinador del corredor mediterráneo. Pero, claro, yo no me inventado el cargo, ya existía. Por tanto, quiero aclarar al diputado del Foro que no ha hecho falta que me inventara nada, ya estaba creado y como todos los demás cargos de confianza han sido removidos, unos sí y otros no. En todo caso, aprovecho para decir lo que dije en Valencia, lo que pasa es que a veces cada uno se queda con lo que quiere, ya estamos acostumbrados. Tampoco vamos a encontrar ninguna reacción por mi parte negativa, porque tampoco era tan larga la frase que yo dije en Valencia. Yo dije: «No esperen trato de favor, pero sí luchar por la injusticia que vive mi comunidad». Lo dije tal cual, pero hubo quien dijo: «Uy, no hará trato de favor, pues por lo menos que luche por la injusticia». Pero si ya lo he dicho. A mí me parece que es mucho más pulcro apelar a la justicia, que no a la arbitrariedad. Me parece que lo es y yo lo he intentado hacer, además, en mi condición de ministro del Gobierno de España. Por tanto, lo hecho hasta en los nombramientos. Yo sé que alguno diría: que se lleve a todos los de su casa. Pues yo no, porque tengo otra visión de España y no trato de colonizar nada, ni trasladar mi origen.

Es verdad que al diputado de Ciudadanos le molesta que sea secretario de organización del PSOE, espero que se lo aplique siempre incluso a su propia formación a la hora de tener responsabilidades. Eso también me da una responsabilidad, que a alguno le parecerá mal, pero a mí me parece que es positiva, porque también contraigo una responsabilidad con la globalidad de España y no vengo a tratar de favorecer intereses de origen.

Dicho esto, yo no me he reunido con los empresarios valencianos y, por tanto, no constituye ningún agravio con respecto a los empresarios asturianos. Ahora bien, estaré encantado de reunirme con los empresarios valencianos y también con los empresarios asturianos. En la medida en que mi agenda cada vez sea un poco más razonable, yo no tengo ningún problema. Sin embargo, yo no me he reunido con ninguna plataforma de empresarios, ni valencianos, ni por supuesto asturianos, que es lo que me reclama. Por supuesto lo que consta en el *Diario de Sesiones* ya lo sabemos, siempre lo vamos a utilizar, no hay problema. Lo que yo pueda decir ahora, se me echará en cara, y yo hecho lo propio. Esto forma parte de la vida parlamentaria, como no puede ser de otro modo.

En cuanto a Cataluña el diputado señor Bel comentaba que en Cataluña el ministro que habitualmente tiene peor imagen es el ministro de Fomento. Yo quiero consolarle y decirle que esto no constituye un hecho diferenciado, esto no forma parte del *fet diferencial per a res*. Eso no es un hecho singular, me dado cuenta de que me ocurre en toda España, allá donde vaya. Por tanto, no constituye ninguna singularidad.

En cuanto al tema de las autopistas que me ha planteado, vuelvo a decir lo mismo. Creo que tenemos que ir a un debate sobre la sostenibilidad y, además, deberíamos buscar un encaje europeo. Pero este es un debate que tenemos que hacer todos, porque nos tenemos que poner de acuerdo, ya que en definitiva estamos hablando de los recursos públicos y de la necesaria racionalidad que hay que introducir. Por tanto, he oído algo acerca de un acuerdo parlamentario, este bien puede ser uno de ellos. Ahora bien, yo insisto en que para abordar un debate de esta naturaleza no podemos aplicar la reflexión particularmente a unos, porque en mi tierra también pagamos impuestos para las autopistas. A ver si se creen que solo pagamos el uso de la autopista, pues no, también se pagan impuestos que financian toda la Red de Carreteras de España. Pero además de eso quienes usan esa autopista tienen que pagar, o sea, que se paga por dos vías. Por tanto, hagamos ese debate pero sobre toda la red, no le apliquemos la reflexión a determinados kilómetros. Todas las cuestiones que ha planteado el diputado Bel yo estaría encantado de responderlas, y además le invito a que se produzca en el marco de una reunión bilateral donde podamos hablar de los temas de gestión. Cuánto me agradecería que los problemas que pudiéramos discutir se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 44

refirieran a la gestión de gobierno, y no a otras cuestiones que oigo recurrentemente aquí. Hay a quien le encanta mantener una cierta hostilidad con los territorios, pues esa pasión yo no la tengo. Y como yo tengo una concepción de España muy integradora, no me gusta estigmatizar a ninguna parte de España. Es más, me cuesta mucho hablar de España desconsiderando determinados territorios o personas. Cada uno tiene su concepción, y la mía es esta. Por tanto, no me gusta el lenguaje de hostilidad entre españoles y españolas.

Me ha preguntado una cosa concreta que sí que voy a contestar, porque ha sido repetida también por el diputado de Podemos, que tiene que ver con la implantación —creo que he entendido eso— de las bonificaciones al peaje de vehículos pesados en los tramos de las autopistas AP-7 y AP-2, paralelos a la N-340 y a la N-240. ¿Es así? **(Asentimiento)**. Esta implantación en estos momentos se encuentra en fase de tramitación, pendiente del informe del Servei Catala de Trànsit. **(El señor Alonso Cantorné: Ya está)**. Pues habrá sido ahora mismo. Como es una reclamación al Gobierno de España, ya le digo que estaba en el Servei Catala de Trànsit, ahí estaba la cosa. Ahora sería oportuno que esta bonificación, que la paga íntegramente Fomento, algo que no ocurre con otras comunidades autónomas, y su resolución de prohibición de tráfico de la N-340 y la N-240 se publicara en el DOGC, en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, el mismo día en que se publique también el real decreto con las bonificaciones en el BOE, es decir, para que sea al mismo tiempo, simultáneamente. No hay ningún problema si efectivamente el Servei Catala de Trànsit ya ha despachado este trámite, nosotros estamos en condiciones de hacerlo. No es una medida de este Gobierno, y lo aviso. Por tanto, no es un pago a las hipotecas de La Moncloa a las que alguien se ha referido. No estamos pagando un acuerdo por los apoyos recibidos, ya estaba hecho este caso, también singular, que excepcionaba claramente a Cataluña, y no así al resto de comunidades autónomas.

Digo esto por el discurso recurrente de los pactos. A mí me lo van a contar, que estuve hablando con los representantes de las otras formaciones políticas. Olvídense, no ha habido nunca nada de eso. Sé que es muy recurrente, les puede generar un relato, pero sinceramente no habido ningún pacto oscuro, ninguno. No hacía falta, y además no había tiempo. Yo lo he vivido en persona, cualquiera de los que haya hablado conmigo en ese tiempo se habrá dado cuenta. Yo me acuerdo cuando hablé con el diputado Baldoví, que me dijo: «Pues si no hay nada de qué hablar ni negociar, ya hemos terminado». Y es cierto, así fue. Por tanto, no hay nada. Pueden seguir insistiendo, les vendrá bien por un tiempo. Aunque yo creo que no les viene bien sinceramente, porque lo de las teorías conspirativas tiene un recorrido corto. Pero, bueno, cada uno puede hacer lo que quiera.

El diputado del Partido Nacionalista Vasco también ha hablado de peajes y le digo lo mismo que acabo de decir, respecto a otras preguntas similares. Me ha preguntado por la gestión de los Presupuestos Generales del Estado, el actual presidente ya se comprometió en el Congreso. De hecho yo estoy trabajando con esos presupuestos, no tengo otro instrumento. No he hecho loas al presupuesto, a pesar de que el señor Barrachina diga que he hecho una encendida defensa. Este es el presupuesto que tengo, lo cual no quiere decir que sea el mejor, es el que tengo. Pero tampoco se trata de que tenga otra opción, es que tengo la obligación de gestionarlo. Eso no significa que diga qué maravillosos presupuestos me han dejado. Me han dejado lo que me han dejado, al igual que a ustedes, cuando asumieron el Gobierno, se les dejó lo que tenían que dejarles. Cada uno asume su responsabilidad como Gobierno de España, este no es un tema de cojo lo que me da la gana y lo que no quiero, no lo cojo. Por tanto, el presupuesto incorpora un mandato legal de cumplimiento y yo no tengo otro instrumento financiero más que el presupuesto. Lo único que digo es que voy a cumplir con el presupuesto, pero no estoy diciendo que vaya a cumplirlo con una gran ilusión, porque me hace muy feliz, sino simplemente que voy a cumplir con un mandato legal, y en principio me incumbe su cumplimiento más a mí que al resto de los mortales. Pero eso no significa que esté encantado con el presupuesto, ojalá tuviera posibilidades de mejorarlo y actualizarlo, de acuerdo incluso con los alineamientos que esta mañana he tratado de trazar respecto al futuro.

En cuanto al diputado vasco, tenga la seguridad de que ese compromiso se mantiene. Hoy el presupuesto ya es una realidad, pero su vigencia es desde el jueves. Digo esto porque no acabo de entender esa tesis de la lentitud de este Gobierno. Me han dicho que estamos demorando la gestión del presupuesto. Pero si es del jueves, ni aún queriendo podemos. ¿Desde el jueves? ¿Hoy qué es? Jueves. ¿Y ya estamos demorando las obras? ¿En una sola semana estamos dando lentitud? Lo que me ha parecido un poco de ficción es esto de que sirven para que el presidente luego venda. Esa me parece una teoría un poquito forzada. ¿Lentitud? Déjennos un poco, que llevo un mes de ministro. Antes ha dicho que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 45

es absolutamente inapropiado que usted me saque el dato de ejecución de 2016, cuando la investidura se produjo en noviembre. Pues esto es lo mismo. ¿A usted le parece mal e inapropiado, pero es muy apropiado pedirme cuentas a mí de la lentitud de un presupuesto que entró en vigor el jueves? Un poquito forzado. Yo entiendo todo esto, y todos ustedes también. Yo también he sido parlamentario. Digo esto más que nada por la credibilidad, porque si se fuerzan mucho las cosas pierden credibilidad.

Volviendo a responder al diputado del Partido Nacionalista Vasco, que no está en la sala, el día 19 tengo una reunión con la consejera competente y vamos a analizar todos los temas que tenemos del País Vasco, entre los cuales, por supuesto, se integran los él que ha mencionado, y, acerca de esa preocupación por la apertura del aeropuerto las veinticuatro horas, ya está considerado en los presupuestos, de modo que, igualmente, lo que hay que hacer es cumplirlo, no se espere más.

Voy mezclando distintas cuestiones si me permiten, porque tampoco es una cosa de vis a vis, lo que tampoco creo que tuviera mucho interés. Sobre el AVE a Elche, me dicen que para la primavera de 2019, esa es la previsión técnica que hay, aunque tampoco es nueva la fecha.

Acerca de las conexiones a la AP-7, también me ha alertado el diputado nacionalista vasco de que tenga en cuenta la foralidad. Justamente por eso queremos tener la reunión, porque, si no la tuviéramos en cuenta, igual no hacíamos la reunión. Pero, como somos respetuosos con las competencias autonómicas y porque creemos que incluso más allá de la competencia se siente y se observa la necesidad y hay un gran conocimiento de la realidad, tendremos que reunirnos para ver cómo se van a gestionar esas vías, y sucede lo mismo para las conexiones de la AP-7. De hecho, la semana pasada estuve en Valencia con el presidente de la Generalitat y acordamos crear una comisión justamente para ir preparando la consideración de la AP-7, para estudiar su mantenimiento y conservación y también las conexiones. Esto lo tenemos que hacer con los Gobiernos autonómicos, que no significa invadir competencias para nada ni tampoco es unilateralidad. Eso es lo que estaba planteando y por eso he citado todas esas reuniones.

Con respecto a la V-21, acabo de hablar con la diputada Rosana Pastor y, evidentemente, me llega la inquietud. Como ya he dicho públicamente, vamos a ver cómo se puede minimizar este proyecto. En cualquier caso, lo vamos a revisar en las reuniones que podamos mantener con todos. Pero hasta ahora es uno de los proyectos que he tramitado, porque, efectivamente, no he querido parar nada. A lo mejor es la consecuencia de no querer demorar nada, como pasó también, como me ha recordado la diputada canaria del Partido Popular, acerca de que, efectivamente, en el primer Consejo de Ministros traté el Plan de Vivienda, un plan que heredábamos. Pero es que no quiero parar nada, está claro, y eso es lo que nos va a permitir, por haberlo pasado en ese Consejo de Ministros, que antes de que acabe el mes tengamos ya autorizados los convenios, de modo que podemos proceder a la firma en este mismo mes. Pero precisamente porque no lo paré, porque esa es la voluntad que tenemos en todo.

Con respecto a algunas preguntas, como, por ejemplo, la del señor Barrachina con respecto a Galicia y las obras entre Zamora y Pedralba de la Pradería, puedo decirles que es lo mismo que ya sabían ustedes, o sea, tengo la misma respuesta, me dan la misma respuesta, que antes de que termine este 2018 estarán finalizadas las obras entre Zamora y Pedralba de la Pradería y antes de terminar el próximo año 2019 estarán finalizadas las obras entre Pedralba de la Pradería y Ourense. Tengo la misma información, así que de momento lo único que puedo hacer es confirmarla.

El señor Margall —tampoco está en la sala— ha hablado de numerosas inversiones. Me parece bien que haya conflictos, puntos de vista distintos y reivindicaciones, porque eso significa que podemos entrar en una senda de normalidad institucional y ponernos a hablar de la gestión de los asuntos públicos, de las políticas públicas y de las reivindicaciones ciudadanas; me parece que es positivo. Por tanto, no voy a contestar ahora sobre todas esas obras, por no aburrirles a todos ustedes, que siguen aquí, pero estoy absolutamente dispuesto y tengo la intención de que podamos reunirnos y ver proyecto a proyecto.

Dice que si he hablado de nuevas promesas. No les estoy haciendo nuevas promesas, entre otras cosas, porque en este momento no dispongo de más instrumento financiero que los presupuestos aprobados, así es que a lo único que me puedo comprometer es a gestionar ese presupuesto. Ya tendremos tiempo en el debate presupuestario, cuando corresponda, de hablar de intenciones y promesas, pero ahora me van a ahorrar que hable de promesas. El otro día en Valencia escuché este titular: Ábalos anuncia comisiones y pocos millones. Si no fuera realista, como he dicho aquí, hubiera hablado de millones. ¿Hubiera sido más serio por mi arte anunciar millones? ¿Hubiera dado mejor imagen? Creo que no sirve para nada. Además, ¿para qué vamos a engañar? Lo que tengo que intentar es gestionar lo que hemos acordado en esta Cámara. Lo que ha pasado ya por el debate del Congreso,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 46

Senado y nuevamente por esta Cámara eso es lo que tengo que hacer. Ya tendremos tiempo de discutir el presupuesto y ya veremos entonces los millones, pero ahora no tengo que ir por la vida así. A alguno le parece decepcionante, ya sé que la realidad siempre es más dura que vender ilusiones, pero me parece que es lo que toca. Efectivamente, antes he dicho que en buena parte el desgaste de la representación política se debe a esta falta de realismo y sinceridad. Entonces, me voy a mover en ese terreno —lo lamento—, por lo menos hasta que iniciemos un ámbito de debate presupuestario. Además, insisto en que el presupuesto se aprobó en junio y estamos en julio, y tenemos un tiempo muy breve para gestionar este presupuesto.

No tengo ningún problema en reunirme también con la plataforma de la hipoteca.

Acerca del transporte público metropolitano, he sido autor de muchas enmiendas año tras año en favor del área metropolitana de Valencia, pero no es competencia de este ministerio. Por tanto, puedo mostrar un apoyo testimonial, simbólico, político —cuenten conmigo—, pero no corresponde a este ministerio. Mi respaldo es político, y no puedo hacer más.

De la vivienda tenemos mucho que hablar. He estado mirando el modelo París y parece que ha sido suspendido por la justicia y hay problemas, aunque en todo caso no es el objeto de debate. Es verdad que se trata de un debate sobre derecho —no hay que perder la perspectiva— y que exige hablar mucho. La comisión interministerial puede ser más instrumental, pero en el ámbito parlamentario, que es más político, lógicamente, tendremos que llegar a fórmulas de acuerdo y consenso. Desde luego, por nuestra parte, no creo en una política unilateral, no creo que la política de vivienda se agote en los convenios con las comunidades autónomas ni en el plan del Partido Popular. Respeto que el Partido Popular piense que esa es toda la política de vivienda posible, pero entiéndanme que con el grave problema que hay considere que es absolutamente insuficiente. Más allá de las pasiones, la realidad se impone, y la realidad es que en este país hay una preocupación tremenda por la vivienda. Y como decía, la vivienda en alquiler no es el recurso de los que no pueden comprar. Hay quien no quiere ser propietario ni tiene por qué verse obligado a ello. Además, en un mundo donde la movilidad es tan importante, uno no puede ir necesariamente con esta carga, como si fuera la concha del caracol. Muchas veces somos menos libres precisamente por las ataduras que vamos generando en lo físico. Por tanto, es otra cultura y mentalidad, y en otros países con menos concepción patrimonialista que en el nuestro se tiene más claro.

Con respecto al portavoz de Ciudadanos, el señor Fernando Navarro, me cuesta seguirle en el relato, pero lo sistematizaría en tres cuestiones. Veo que hace una apuesta clara por el tema de la racionalidad en la política de infraestructuras, eso me ha quedado claro y nosotros lo apoyamos. Así, la Oficina Nacional de Evaluación tiene asignadas determinadas funciones según la legislación en materia de contratos, y esto es una novedad, una introducción de racionalidad. Y pese al poco aprecio que le merecen los Gobiernos socialistas, quiero recordarle que ya se aprobó con un Gobierno socialista una orden de eficiencia que acotaba los costes de infraestructuras, para evitar desmanes en épocas pasadas. En fin, algún intento ha habido en esta línea y no es la primera vez que se habla de racionalidad. Por lo demás, voy a obviar si esto es marketing, la hipoteca de Moncloa, la campaña para Pedro Sánchez. Entiendo el disgusto que les produce tener un Gobierno socialista, pero eso ya va al gusto de cada uno y lo respeto. Respéteme a mí también que prefiera un Gobierno socialista antes que a otro. En esto estamos cada uno jugando a lo suyo.

También me ha hablado de toda una serie de proyectos, que me ha costado anotar porque lo ha hecho de forma muy rápida, pero, como le digo, si quiere, no hace falta ni que lo repita formalmente mediante pregunta parlamentaria. Me da la lista o tratamos de recogerlo del *Diario de Sesiones* y le remito todas las respuestas. Entienda que me ha hablado de racionalidad y luego me ha lanzado un montón de obras de toda España: de Andalucía, Mallorca; en fin, tampoco todo muy estructurado.

Paso a contestar acerca del 75% de la bonificación para el transporte y lo expresado por la diputada del Partido Popular. Yo no tendría que haber hecho nada ni este Gobierno tendría que haber tomado ninguna decisión si en los presupuestos para 2018 se hubiera expresado la bonificación en los mismos términos que para 2017. Este debate no lo tendríamos ahora, no haría falta que apelaran a nosotros para nada. El problema es que, tal y como recogían los presupuestos para 2017, suponía la aplicación inmediata desde la entrada en vigor del presupuesto, cosa que, por otra parte, insisto, en este caso ocurría el pasado jueves. Así, he tenido que ver alguna crónica hablando de la demora en la bonificación. ¿Demora? Si no hay presupuesto, no se puede proceder a la bonificación. Por tanto, ha habido una anticipación del debate, calificaciones adelantadas. Es como si, efectivamente, se esperara que lo hiciéramos mal. Pero creo que eso no constituye ningún éxito para la representación política. No hay que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 47

anticiparse; al final, todo esto no perjudica al Partido Socialista, sino a quienes dicen que quieren beneficiar. Por lo tanto, no adelantemos dramas ni catástrofes, esperemos a que las cosas se produzcan. Y hasta el jueves no había presupuesto. Por tanto, si no hay presupuesto hasta el jueves, no se puede hablar de demora. Lo digo como con la lentitud, es lo mismo. Pero ni demora ni lentitud. El presupuesto entró en vigor el jueves, tras su publicación en el *BOE* el miércoles.

A partir de ahí —insisto—, nuestra participación como Gobierno hubiera sido absolutamente innecesaria si el presupuesto para 2018 hubiera contemplado la bonificación como lo fue en el de 2017. Pero, extrañamente, porque nadie me ha sabido dar una razón, para el presupuesto del 2018 se recoge un mandato al Gobierno para que proceda a la bonificación, es decir, se traslada este mandato para que lo instrumente el Gobierno, y ahí es donde surge el problema. Por eso sucede el debate sobre si real decreto o decreto ley. Señoría, no voy a hacer un debate político sobre aspectos jurídicos, que además me vienen referidos por la misma Abogacía del Estado que estaba con el anterior ministro e incluso con el anterior y es probable que con el anterior —lleva años—. No voy a discutir con la Abogacía del Estado estas cosas, porque eso sería imponer por encima de la legalidad, y me merece mucho respeto. Por lo tanto, hago caso de lo que me dice la Abogacía del Estado, y me dice que es un real decreto y me habla de los procedimientos ordinarios. Es verdad que luego, por la necesidad que tenemos de hacerlo de forma rápida, encontramos la posibilidad de tratarlo con carácter de urgencia, lo cual delimita. Pero a partir de ahí hay un debate público absurdo sobre si real decreto o decreto ley. La semana pasada declararon inconstitucional al Gobierno del Partido Popular un decreto ley, claro, cinco años después —es lo que ocurre—, no por el fondo ni por el contenido, sino por recurrir a la figura del decreto ley, que, como saben, tiene que ser por un hecho singular, coyuntural y urgente. Y esto podría ser urgente porque la ciudadanía quiere disfrutar de la bonificación, pero, si hubiera sido urgente, el Congreso de los Diputados no hubiera mandado al Gobierno a hacerlo, sino que lo hubiera puesto en la ley inmediatamente. Y no es coyuntural, porque lo que se pretende es que se mantenga en el tiempo la bonificación. Por lo tanto, ¿podemos hacer el decreto ley? Sí. ¿Y nos lo pueden declarar inconstitucional dentro de cinco años? También. Por eso, no sé cómo se puede hacer propaganda de recursos de dudosa constitucionalidad pudiendo recurrir a otros.

El presidente de Canarias y la presidenta de Baleares me pidieron una reunión —no otros— y yo hago la reunión con quien me la pide. Podría haber preguntado si les importaba que además vinieran otros, pero no me parece decoroso. Entonces, tuve una reunión, una reunión que en nuestra cultura política habitual puede que no sea normal pero que en las circunstancias actuales me parece que es una necesidad, y en otras también debería ser una virtud, de modo que, teniendo claro el propósito, sin descalificar ni poner en cuestión la voluntad de nadie, se pueda llegar al acuerdo sobre la instrumentalización. Y mi planteamiento en esa reunión fue el siguiente: ¿Estamos de acuerdo en que la bonificación se tiene que hacer del modo más rápido posible y, por supuesto, ajustado a derecho? ¿Todos de acuerdo? Todos de acuerdo, vamos a ponernos de acuerdo en el instrumento; y se produjo un debate abierto sobre las figuras y los instrumentos. Ya sé que eso no es normal, que lo normal es que de una parte te digan que tiene que ser así y de la otra que tiene que ser así. Pero eso no sucedió y, entendiendo que la ley mandata al Gobierno, llegamos a la consideración de acordar en Consejo de Ministros esa bonificación. Ahora bien, para adoptar ese acuerdo nos hace falta tener el presupuesto vigente y crédito consignado. Pero eso es para una medida concreta, y los de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla no quieren una cuestión concreta, sino que la medida permanezca. Y para eso lo mejor es dotarlo de la seguridad jurídica conveniente, de modo que nadie pueda recurrir y además tengamos el crédito ampliable necesario. Por eso dijimos que acuerdo de Gobierno para que la bonificación fuera ya, pero mientras tanto y paralelamente ir armando el instrumento jurídico que dé seguridad a este acuerdo y preserve la medida en el tiempo. Los servicios jurídicos nos dijeron que adelante, pero además estamos tramitando el real decreto con carácter de urgencia, limitando los plazos, de modo que es probable que entre la entrada en vigor del real decreto y la bonificación del acuerdo del Consejo de Ministros el intervalo sea muy pequeño. Pero para eso ha hecho falta estar todos estos días y cada hora con los servicios.

Soy consciente de la propaganda, claro que sí, y de lo famoso que me he hecho en Canarias solo por ayudar con esto. No tenía necesidad, no habría habido necesidad si se hubiera hecho como en 2017. Pero al final lo hemos arreglado, y es lo que me importa. Quizá puedo agradecer la presión que he tenido porque ha hecho que, efectivamente, me levantara solamente pensando en la bonificación de Canarias y me acostara pensando en la bonificación de Canarias, que haya perseguido a todos los funcionarios de la casa y al Ministerio de Hacienda —por cierto, no corresponde a mi ministerio— para que me gestionaran todas estas cuestiones. Y otra cosa, ¿me puede decir a qué partida iba la bonificación que sustentaba la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 48

enmienda, con cargo a quién, qué ministerio tenía que pagarlo? Ese fue otro gran descubrimiento por mi parte. No estaba claro quién tenía que pagarlo, y, si Fomento lo tenía que pagar, ya saben cómo, porque conocen el presupuesto de Fomento: tendríamos que quitarlo de alguna de las inversiones que estamos comentando, porque no tenía partida presupuestaria asignada. Entonces, bien está lo que bien queda. He aprendido mucho de esta experiencia y lo importante es que lo vamos a conseguir del modo más rápido que uno podía imaginar. Y esta es la historia de la bonificación. A continuación tendremos más temas, sé que ahora hablaremos del convenio de carreteras para Canarias, y esto es un no parar, o sea, detrás de una viene otra reivindicación, y así permanentemente. Pero para eso estamos, no hay problema.

Y ya —porque les estoy cansando mucho, y tengo muchas notas—, señor Barrachina, lamento que no me haya escuchado bien, porque eso ha hecho que usted construyera un discurso sobre un mal dato de partida, porque usted ha dicho que nosotros vamos a invertir 5000 millones, pero yo he dicho en obra, con claridad he dicho en obra. Y he dicho más de 5000 porque no quiero pillarme los dedos, pero es bastante más de 5000 millones de obra y tres mil y pico de equipamiento. Por eso no le salían a usted las cuentas. Pero me ha interpretado mal. Lo que pasa es que se ha agarrado a eso, y he notado que ha improvisado, porque me ha escuchado mal. Igual no es hasta diciembre de 2018 —no me quiero pillar los dedos—, pero entre diciembre de 2018 y enero de 2019 tenemos que invertir esto, y es una cifra considerable, estamos hablando del orden de casi 9000 millones si sumamos el material rodante. Efectivamente, esta es la cifra que tengo, y cuadra con la que usted ya conocía. Simplemente, me ha escuchado mal. No he hablado del material rodante y solamente me he referido a la obra.

A partir de ahí, ya ha hablado de la lentitud, pero vamos a intentar que todo surja. No voy a decir que cuando se hablara de plazos se dieran de mala fe. Creo que hay que dar esperanza a la gente, dar horizontes, pero luego también surgen los problemas, como que, cuando se acomete la obra, no todo sale como se había pensado, y también es verdad que unos informes tardan más que otros. Por lo tanto, siempre nos mantenemos en unos límites razonables. Insisto, una cosa es que se haga la obra y otra que se ponga en servicio. Y el problema de la puesta en servicio es que tiene que ver con la seguridad, y yo estoy muy preocupado por la seguridad, así que daría un consejo: antes de poner en marcha un servicio, garanticemos la seguridad. Vale la pena esperar, a veces vale la pena esperar si con eso nos ahorramos algún disgusto. Y esto es algo que tenemos que integrar, porque lo importante no es ya la obra, sino la puesta en marcha del servicio con garantía, con seguridad, de modo que no suceda algo que ya nos ha pasado. Me parece que es importante.

No hay ningún freno a la obra pública, por lo tanto. ¿Qué interés tenemos en frenar la obra pública si sabemos que dinamiza enormemente, que tiene repercusión en el empleo, en la economía? ¿Qué ganamos nosotros parando esto? ¿Qué ganamos diciendo que no sabemos gestionar? No acabo de entender esa teoría conspirativa, me parece demasiado intrincada. Entiendo que les moleste este Gobierno. Ya ha dicho que es el primer Gobierno que no gana elecciones. Ya lo sé, lo sabemos todos, lo que es obvio no hace falta subrayarlo. Pero esa no es la valoración que tiene que hacer sobre la consideración, sino que, efectivamente, por primera vez en la democracia gobierna un partido que no ha sido el más votado pero también que por primera vez en la democracia española un Gobierno cae como consecuencia de una sentencia de la Audiencia Nacional. Eso es lo que les tiene que mover a la reflexión, y ni una cosa ni otra resta ni pone legitimidad, simplemente expresa la solución de un procedimiento constitucional relativo a que en este país se inviste a los presidentes y se nombra a los Gobiernos. No hay ninguna puerta paralela, es tan constitucional una cosa como la otra, y ese es el hecho por el que estamos aquí. A partir de ahí, puedo entender el trauma que supone haber salido del Gobierno.

Pero, fíjese, usted ha apelado, y el portavoz de Ciudadanos también, al no es no. Efectivamente, el no es no. Pero, claro, no sé qué es mejor. No sé qué les molesta del no es no, aunque tampoco tenemos la exclusiva. El no es no es de la investidura de 2015 y lo proclamaba el Partido Popular: que nadie espere que votemos nunca a un Gobierno socialista. Todos recordamos aquello, y no hace falta que tengamos buena memoria. El no es no lo inauguraron ustedes. ¿Y cuál es el problema del no es no? ¿O es mejor el no es sí o el sí es no? Ciudadanos me dice que estamos disfrutando de un presupuesto del que hemos colaborado en su articulación. A veces parece que no, diría que a veces no lo parece, porque han criticado tanto al Partido Popular que no entiendo, efectivamente, si se sienten parte de esa obra, porque es no pero sí, y luego sí al presupuesto pero no al señor Rajoy. No sé qué es lo mejor. En todo caso, cada uno que haga lo que tenga a bien según su propósito político.

No estoy buscando facturas en los cajones, señor Barrachina, y posiblemente no me haga ni falta. No he tenido oportunidad todavía de despachar mucho, pero el otro día lo hacía con una empresa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 49

concesionaria de autopistas y me hablaron de un litigio, de una deuda tremenda que se originó durante la gestión del Partido Popular. Pero tendremos tiempo, con unas cifras muy difíciles de asumir, como muchas otras que nos vamos a encontrar, como en la gestión de las autopistas radiales, que parece que a nadie se le ocurrió poner en marcha. Este ministerio es tan grande que convendría hacer comparecencias por sectores —estoy convencido que las van a pedir—, porque los temas son tremendos.

En todo caso, ya saben que me gusta discutir, me encanta la vida parlamentaria, pero también que por mi parte nunca hay una cuestión personal, y que, pese a todo, mi debate y mi polémica siempre constituyen una invitación a ponernos de acuerdo en lo fundamental, como sé que después de todo y detrás de todo siempre es eso lo que también les importa a ustedes. Por lo tanto, entiendan esta primera comparecencia como la exposición de unos planes que ojalá se puedan cumplir. Posiblemente alguno de ustedes diga que ojalá no se cumplan, pero aquel es el propósito y el motivo de esta comparecencia. A partir de ahí, tenemos la disposición total, abierta, como quieran, grupo parlamentario a grupo parlamentario, en comisiones del Congreso, etcétera, pero sepan que por nuestra parte siempre tienen la puerta abierta del ministerio y la voluntad de escuchar y poder converger tanto con los grupos parlamentarios, como con las distintas administraciones y, por supuesto, también con el sector privado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Señorías, llevamos muchísimo tiempo. ¿Es necesario para ustedes algún tipo de puntualización brevísima? **(Pausa)**.

Tiene la palabra el señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Pensábamos que teníamos duplica, señor presidente. En cualquier caso, seré breve.

En primer lugar, quiero dar la enhorabuena públicamente al señor Ábalos y desearle suerte, como corresponde, porque nos irá a todos bien si tiene suerte al frente del ministerio.

Recogiendo alguna de las ideas que ha planteado y empezando por la de ser justos entre territorios, dado que ha habido una extensa exposición sobre la cuestión valenciana, el País Vasco, Canarias, etcétera, me voy a permitir tener un principio de intervención recordándole algunas deudas del Gobierno de España, que ahora es su Gobierno, con Andalucía. Y la primera se refiere al llamado AVE a Granada pero que quiero reconvertir en tren a Granada. Me parece más que pertinente su apunte sobre la necesidad de apostar por el máximo de seguridad posible, y, como usted sabe, hay un problema en los túneles de Loja que podrían complicar la apertura de esa línea. Le recomendaría que se convirtiera en el ministro que devuelve el tren a Granada mañana, porque hay una línea, la de Moreda, que está abierta, por la que circulan trenes turísticos y por la que el día de mañana podrían circular trenes entre Madrid y Granada. Y puesto que ha dicho que va a tener una gestión del ministerio abierta a la escucha, le sugeriría que también atendiera a los vecinos del barrio de La Chana, que están pidiendo una entrada a Granada que no los aisle, no vaya a ser que nos encontremos con un problema similar al de Murcia y se tenga que acordar del barrio de La Chana y de los granadinos.

La segunda cuestión, y también recogiendo una de sus ideas, que es la de la colaboración interadministrativa, sería que paralizara una de las iniciativas del Partido Popular, que es que los andaluces que vamos de oriente a occidente y de occidente a oriente tengamos que subir a Córdoba cuando vamos en tren, que es lo mismo que si para ir de Barcelona a Madrid tuviéramos que ir a Huesca, cuando lo lógico sería retomar un convenio, un viejo convenio de 2009 entre la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento, que apostaba por la A-92 ferroviaria.

En tercer lugar, y voy muy rápido, como le digo, le pediría alguna información sobre el Plan de impulso a los corredores, porque en particular nos preocupa el caso de Algeciras, que además es crucial en cualquier desarrollo logístico que quiera hacer el Ministerio, puesto que es el puerto más importante de todo el Mediterráneo, el mayor en tránsito, y la conexión con Almería. Los ritmos actuales nos llevan hasta 2030, si no más allá. Ha indicado usted que va a poner en marcha un plan para impulsar los corredores, la agilización de esas obras, y le agradeceríamos que nos diera algún detalle más.

Una pregunta muy rápida sobre Sevilla. Sé que se va a ver con el alcalde, pero hay una comisión técnica abierta para el tema de la línea 3 del metro. No sé si puede adelantarnos alguna conclusión. También le voy a pedir algo que a lo mejor es demasiado precipitado, pero la C-40 de Sevilla tiene un *gap*, que es el paso del río Guadalquivir. En su momento se desestimó la opción de un puente, que era la más económica, y se optó por túneles, túneles que no se están haciendo y que llevan varados bastantes años.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 50

Me pregunto si existe alguna solución Ábalos —entre comillas— para que los sevillanos podamos saber si va terminar esa obra fundamental para la provincia antes de que finalice la legislatura.

Muy rápidamente, mencionaré algunas cuestiones más generales. No se ha citado la cuestión de la licitación que tenía pendiente el anterior ministro para estudiar la posible privatización de la mitad de Renfe mercancías. No sé qué planes tiene su Gobierno sobre este proceso, porque también se anunció a bombo y platillo y creo que no es menor.

Me han preocupado bastante las referencias que ha hecho, casi parecía ser un alumno —termino muy rápido, señor presidente— ejemplar, a la cuestión del proceso de liberalización y la trasposición de la directiva pendiente. Le diría que casi es mejor escuchar a los técnicos de Renfe y de ADIF que a los de la CNMC, porque vamos a ser el único alumno aventajado, ni Francia ni Alemania están en esas.

Me referiré ahora a algunas cuestiones que me han pedido expresamente que le pregunte. La fecha del reglamento de la estiba, que aportaría estabilidad al sector. También me han pedido que le pregunte por la fecha de la licitación del Baza-Almendricos, que está en los presupuestos. Hay un convenio que tapa las vergüenzas al Gobierno de Murcia para cerrar San Javier y abrir Corvera; quisiéramos saber si tiene usted algún plan para reconducir ese aberrante convenio. Hay un caso muy concreto, que afecta a más de 170 familias, que es el de la Cooperativa Vitra, que tiene un litigio con su ministerio y que simplemente habría que desbloquearlo para que se puedan emprender esas obras.

Nada más. Me quedan muchas cosas en el tintero. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Les ruego que puntualicen sobre lo que el ministro haya contestado o sobre una aclaración, porque si no reabrimos un debate que, efectivamente, está cerrado.

¿El Grupo Parlamentario Ciudadanos desea intervenir? (**Pausa**).

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Sí, muy brevemente. Muchas gracias.

La verdad es que no recuerdo haber dicho en la intervención nada sobre si me gustan o no me gustan los Gobiernos socialistas. De hecho, tampoco tiene mucho sentido hablar de Gobiernos socialistas en general, porque habrá unos que lo han hecho bien, otros mal, incluso unos que han hecho cosas bien y otras mal. Asumo la pulla de que la segunda parte de mi discurso estaba poco estructurada porque es cierto, eran una serie de inquietudes sobre las que de todas formas queremos saber la respuesta. Yo me reservo mi opinión sobre el discurso previo.

Por último —termino con lo que ha acabado— nos gustaría tener una reunión con usted para presentarle nuestra propuesta del Plan de infraestructuras porque lo creemos absolutamente fundamental.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Baldoví, un minuto.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Un minuto. En primer lugar, quiero decir que solo por el discurso de hoy del señor Barrachina ha valido la pena haber cambiado de Gobierno. Ha sido un placer escucharlo.

Segundo. Estaba poco acertado, y le emplazo a que mire los datos del Centro de Gestión de Tráfico del Ayuntamiento de Valencia. En la V-21 de salida nunca hay congestiones, nunca, y de entrada hay por la mañana, un poquito, por la tarde, una hora por la tarde, y los domingos cuando se vuelve. Por tanto, repito, mírese los datos del Centro de Gestión. Por eso le digo al señor ministro, que este es un tema de sentido común, porque hay menos afección a la huerta y es más barato. En definitiva, le pediría que me aclarara dos cosas. Primero, ¿se va a paralizar la expropiación de los terrenos? Segundo, ¿confirma el señor ministro que va a haber reuniones con todas las partes afectadas?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Baldoví.

Señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Yo voy a ser muy breve. Voy a utilizar menos tiempo del que ha utilizado el señor Barrachina, pero creo que hay algunos elementos que hay que puntualizar.

Recomiendo al portavoz del PP que salga a la calle y además que escuche y que vea la realidad, porque me da la sensación de que el Gobierno anterior en los dos años de legislatura que hemos pasado no era consciente de la realidad y España iba bien por todas partes porque estaba el Gobierno del Partido Popular. Era el discurso radicalmente distinto, como nosotros preveíamos en la intervención que hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 51

hecho. Yo solo me voy a referir a la herencia recibida y a la herencia dejada, de la que tanto hablaba el señor Barrachina. En los Gobiernos del Partido Socialista, durante la época de Zapatero se llegaron a invertir anualmente 30000 millones de euros, 30000 millones de euros en el 2008, bajó a 7000 millones en los últimos años y ha sido la cifra más baja de la historia de España, y además comparándolo con el resto de países. La herencia que dejó el Partido Socialista fue que en todas las cifras se estaba por encima en inversión y con el Partido Popular ha bajado a mínimos históricos. Esas son cifras que aparecen y que cualquiera puede comprobar.

Voy a terminar enumerando una serie de herencias recibidas del Gobierno del Partido Popular y sobre todo de Ana Pastor, los conflictos laborales que dejó abiertos en muchos sitios, como hemos dicho antes. La privatización de AENA supuso un pelotazo para los fondos de inversión extranjeros, ya que a día de hoy valen el triple del precio con el que salió la acción, y no por una buena gestión del Gobierno, sino porque hicieron mal el cálculo de la acción. También nos dejaron las autopistas quebradas, que se olvidan de ellas. Nos dejaron, y yo, que soy extremeño, lo voy a resaltar, cuatro años sin ninguna actuación en el tren extremeño, y estamos así a día de hoy porque durante la época de doña Ana Pastor no se hizo nada en Extremadura ni en otras muchas regiones. Nos dejaron el problema de la estiba, varios años pendientes y con una multa que es responsabilidad del Gobierno del Partido Popular. Por eso, y no voy a seguir relatando ni enumerando las cosas que nos dejó el Partido Popular, yo le recomendaría, porque además es buen amigo y le tengo mucho aprecio, que si pone a los ciudadanos de a pie esas intervenciones que le permiten que sus compañeros le saquen a hombros cada vez que se pronuncia aquí, aunque sean votantes del Partido Popular, la sensación será muy distinta a la que tienen sus compañeros del Partido Popular de aquí. Esto no lo digo yo, lo dice el resto de portavoces y ha sido reconocido por esta Comisión. El señor Barrachina nos anima a todos y nos da el momento de gloria, pero yo creo que tenemos que conseguir no plantear determinadas cosas de una forma que los ciudadanos se sientan engañados.

Y termino con dos agradecimientos de la primera intervención que ha hecho el ministro, porque además hay sectores que ya lo han agradecido. El sector del taxi está muy agradecido porque se abra la posibilidad de la transmisión de las competencias, y así lo han trasladado en el descanso de la Comisión, y los trabajadores de Correos, porque de una vez por todas se habla de que se trabaja y de que se va a aprobar el Plan de prestaciones del servicio postal universal, que eran dos de las reivindicaciones que se llevan haciendo muchos años y que por fin vemos que pueden ser una realidad.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.
Señor Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchas gracias de nuevo, señor ministro. Les recuerdo que quien gobierna es el Partido Socialista, y ustedes deberían interpelar al ministro y no a este humilde portavoz, al que ustedes hacen famoso, y mi madre se lo agradece. **(Risas)**.

Me alegro mucho, señor Ábalos, de la aclaración que ha hecho —probablemente haya sido error mío y todos los demás han debido escucharlo— sobre que se iban a invertir 5000 millones. Ahora ha dicho que son 5000 millones en obras y 3000 en material rodante, que hacen un total de 8000. Yo no lo he escuchado, pero juraría que usted no lo ha dicho. Por tanto, celebro la aclaración. Van a ser 8000 millones, que es lo que contiene el presupuesto del Partido Popular. Estoy feliz de que descubran los superpoderes del presupuesto del Partido Popular y que los 8000 millones de euros los ejecuten en su totalidad. No es que me moleste, es que me hace feliz, señor ministro, me hace feliz que descubran esos benéficos poderes. Ya lo ha dicho.

Le he hecho tres preguntas y se las reitero —mi compañera hará una cuarta—. Imagino que los 1800 millones de la línea de alta velocidad del corredor mediterráneo entre Murcia y Albacete que se iban a licitar en junio se van a ejecutar de manera inminente —no me ha respondido, supongo que debe ser que sí— y los 3100 millones para la adquisición del material rodante de Renfe, los 439 trenes, 172 en Madrid, 52 en cercanías Valencia, 28 Cantabria, Asturias, etcétera, que estaban previstos para junio entiendo que se hará en breve. Por tanto, celebraré que sea en julio, en agosto o en el momento que usted determine. Solo le he recordado tres actuaciones que estaban previstas para el mes de junio, incluida la OSP, la obligación de servicio público, de cercanías, que ya ha dicho que no será en junio y que será en otoño. Intuyo, y se lo pregunto también, que si ustedes no cambian el acuerdo de Consejo de Ministros vigente del Partido Popular, llevarán a cabo todas las actuaciones previstas en Alicante-Villena, Castellón-Vinaroz,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 52

Córdoba, Asturias, Cantabria, Madrid, Madrid-Cuenca y Madrid-Salamanca. Supongo que serán todas porque no lo van a modificar, sino simplemente a aplazar.

Celebro —y concluyo— que, efectivamente, hayan tomado la decisión de que las autopistas sean gratuitas. Lo hacen por dos motivos. Primero, porque ha habido un Gobierno que ha sido el primero en cuarenta años que decidió no prorrogar a las empresas privadas concesionarias las concesiones, por tanto, se ha encontrado con esa libertad para hacerlo; segundo, porque recibe un presupuesto y un país cuyos ingresos crecen al 8% anual que le permiten hacerlo. Yo, que soy usuario habitual de esa autopista entre Castellón y Valencia lo celebraré, pero esto no ha caído del guindo, no es fruto del arduo trabajo de don César, sino de que por primera vez un Gobierno, el del PP, el de Rajoy, dijo: Yo ya no prorrogo más esa concesión. Si hubiéramos hecho lo mismo que el señor Rodríguez Zapatero o que don Felipe González, se hubiesen encontrado ustedes con la prórroga firmada. Por tanto, yo celebro eso.

Ha apelado usted a un diálogo inexistente, ni con los trabajadores del sector ni con las empresas del sector ni con el Grupo Popular. El ministro don Íñigo de la Serna perseguía al Partido Socialista para alcanzar un acuerdo, que probablemente era el final deseado por todos, pero perseguíamos un acuerdo. Ahora la decisión está tomada y se dice que el acuerdo sea *a posteriori*. Siempre estamos dispuestos a alcanzar acuerdos, pero lo razonable y lo normal es alcanzar primero el acuerdo y después actuar, no actuar primero y decir después: Ahora haremos un acuerdo, porque esto afecta a muchas legislaturas. Eso sería lo razonable.

Muchas gracias, señor ministro, por su amable comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Zurita, tiene la palabra para formular esa pregunta que le restaba.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Sí. Más que una pregunta era una puntualización al señor ministro. En principio quiero agradecerle que la subvención del 75% a los territorios extrapeninsulares le haya quitado el sueño, pero a mí me gustaría puntualizar una serie de cosas que creo que realmente desconoce. Lo primero es que todo es un problema de base, que es que el Partido Socialista decía no a estos presupuestos, decía no y no sin apenas conocerlos, no conocían los presupuestos; presentaron enmiendas sin conocer los presupuestos, sin leerse los, y luego los asumieron como propios, igualmente sin conocerlos y sin leerse los. Además, le tengo que decir que esa medida de subvención del 75% al transporte de los territorios extrapeninsulares está contemplada en los presupuestos y nada tiene que ver con la que se adoptó en 2017, en la que solamente se establecía la bonificación a trayectos interinsulares. Empezamos a hablar a través de una enmienda a los presupuestos del 2018 del transporte Canarias-península, y con una particularidad —le digo todo esto porque creo que no lo conoce—, que era la vigencia indefinida. ¿Dónde había que tratar el carácter de esa enmienda? Desde nuestro punto de vista, no donde ustedes lo han hecho, sino como tenía previsto hacer el Ministerio de Fomento. Hay un Real decreto, el 1316/2001, donde se regulan las subvenciones al transporte regular de pasajeros de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Ese decreto es el que había que modificar, eran tres líneas, un solo artículo, el artículo 2, y establecer una disposición transitoria que hablara del carácter retroactivo al 1 de julio. Eso era lo que tenía pensado hacer el Ministerio de Fomento, y están dándole vueltas, vueltas y vueltas y mareando la perdiz. Le agradezco que usted haya buscado un camino, aunque no creo que tenga demasiadas garantías jurídicas, y mañana llevará al Consejo de Ministros un acuerdo de Gobierno, o lo que sea, donde dirá que eso se aplica el lunes, pero no creo que sea lo correcto. Además, todo deriva de esa particularidad de este Gobierno, que asume unos presupuestos sin saber lo que contienen y sin haber estudiado previamente las medidas y los pasos que había que haber dado antes para poner en vigor esta subvención. El Plan de vivienda lo tenía, y se lo habrán apuntado ya sus compañeros, porque me imagino que en su partido habrá alguien que se dedique exclusivamente a tratar los temas de vivienda. Usted sabía que pese a que los presupuestos no se habían aprobado, tenía que poner en marcha los convenios dando un paso previo. Eso mismo había que hacer con esta subvención.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Zurita.

Tiene la palabra el señor ministro para cerrar el debate.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Ábalos Meco): Permítanme que empiece por el final.

¿Usted cree que yo trabajo apoyándome en compañeros del partido, teniendo un ministerio como tengo? ¿Usted cree que tengo que llegar a esos niveles? ¿Usted cree que quienes me asesoran son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 53

voluntarios del Partido Socialista, con el ministerio tan tremendo que me ha correspondido? No me hace falta. No acabo de entenderla, porque no sé qué está insinuando respecto a la capacidad de los servicios jurídicos del ministerio. No sé por qué me plantea una fórmula tan simple, que tampoco la acabo de entender, en la lógica de haber estado en contra de un real decreto y proponerme en este caso una modificación de un real decreto, con lo cual, seguimos centrándonos en la misma figura jurídica. Lo que entiendo es que todo vale, y a veces lo fuerzan tanto que yo le digo, porque en este caso su esfuerzo justificatorio solamente conduce a la melancolía, que salgan de la melancolía. Es un consejo que les doy, afronten el nuevo tiempo.

No me puede hablar usted de una salida, y me la dice hoy, habiendo tenido tanto tiempo, cuando le insisto en que esto estaba inventado. No teníamos que inventar ni usted ni yo ni nadie ni los del decreto ley ni los del bando del decreto ni los del bando del acuerdo; estaba ya inventado que la bonificación llegaba al 50%. Insisto, nadie me sabe decir por qué no se aplicó esa medida ya ensayada y con resultados. A partir de ahí todo lo demás son especulaciones. Pero, claro, si yo luego voy y veo que, efectivamente, no hay crédito presupuestario, pues está claro que esto fue una enmienda de última hora para sacar adelante un apoyo de los presupuestos y luego el que venga ya lo arreglará. Ese fue el desenlace y esa es la realidad. A partir de ahí, insisto, no hace falta que nos diga que no leemos los presupuestos, que no los queremos. ¿Quiere decir usted que a estos presupuestos solamente podía uno oponerse si no se los leía porque, seguramente, si uno los leyera quedaría enamorado? ¿Esa es la interpretación que tengo que hacer? Yo creo que cada uno tiene derecho a plantear una opción y le puede gustar o no, pero en este caso no prejuzgue que es por falta de lectura.

Al diputado Sergio Ramos le diré que le voy a contestar por escrito, pero por respeto a los demás, porque en mi intervención anterior le he dicho que le voy a contestar y luego usted pide la palabra y me hace un rosario de preguntas. Yo le puedo adelantar algunas respuestas, por ejemplo, lo de Antequera a Granada, que se están realizando pruebas en el trayecto completo, llevando a cabo remates en estaciones y zonas anexas a la plataforma; una vez finalicen las pruebas, se procederá a su puesta en servicio. Esto se le ha dicho al alcalde y al presidente de la Diputación Provincial de Granada, con los que me reuní, y la presidenta de ADIF les explicó con un rigor meticuloso las pruebas de seguridad. Luego esto se malinterpreta, pero está solamente pendiente de esto y, por tanto, no hay nada más. A lo que nos hemos comprometido, no hay problema. ¡Vamos a ver, si ya me lo están recordando y llevo tres semanas! No tengo ningún problema, ojalá tengamos todos, yo el primero, la oportunidad de que me lo reclamen, eso significará que sigo siendo ministro; yo encantado. En lo que hemos quedado con el alcalde y con la Diputación es en enviar mensualmente información directa —no sé si es correcto hacerlo— de cómo van las pruebas, de cómo va el testeo de las pruebas de seguridad, que es lo que se está poniendo ahora, porque no hay nada más, está todo para entrar en servicio.

Ha citado Boadilla-Algeciras. Como coincidió que estaba la víspera en Algeciras, allí mismo lo anuncié con el alcalde Landaluce. Él mismo me dijo: Anúncialo, José Luis, que esto la gente quiere escucharlo. Así lo hice, anuncié la contratación que, evidentemente, ya estaba prevista. Este no es ningún mérito de este Gobierno, porque lo único que hicimos fue llevarlo al Consejo de Ministros, ya que todos los consejos de ADIF que estaban calendarizados y previstos se han hecho y han ido tal cual a los consejos de ministros correspondientes. No hemos demorado ni un solo consejo de ninguna empresa, ni de ADIF ni de Renfe ni de AENA, ninguno; tenían las fechas y aun cambiando el Gobierno se han hecho tal cual. No hemos dicho: Alto, paro, vamos a ver. No. Ahí están los directores y los presidentes para acreditarlo. No hemos parado nada.

Si le parece, señor Ramos, le informamos de toda esa relación. En cualquier caso, si hay discrepancia lo hablamos, porque en esta comparecencia no acaba nada, todo lo contrario, esta es la presentación del plan, pero es también la presentación del propio ministro, del equipo que me acompaña. Tenemos la voluntad de empezar a hablar y de acordar posteriormente, señor Barrachina. No hemos tomado ninguna decisión y después buscamos el acuerdo, porque la única decisión que hemos tomado ha sido la de —no hay elección— cumplir con los presupuestos. Yo he anunciado los retos, los desafíos que tiene este ministerio, que tienen los transportes en España, así como también he anunciado la necesidad de determinados planes. Ahora, de llevarse a cabo todos esos planes tendrán que ser acuerdos, entre otras cosas porque, como ya nos recuerdan bastante, el grupo parlamentario con el que podemos contar de entrada tiene lo que tiene y eso nos exige llegar a acuerdos. A mí esto, sinceramente, no me parece ningún problema. Hace mucho tiempo que digo que en este país hace falta integrar una cultura política que corresponda con la realidad política que existe, y la verdad es que no hemos sido capaces todavía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 571

12 de julio de 2018

Pág. 54

A veces nos parece que el hecho de no imponerse, de no actuar unilateralmente, es un síntoma de debilidad; yo creo que no, que forma parte de la realidad, que nos tenemos que acostumbrar a que la política, en la medida en que sea tan plural la representación, nos exige negociar y acordar. Ya sé que cuesta mucho más y que cuesta más tiempo y más esfuerzo y más desgaste, pero también es una virtud democrática de la que no cabe lamentarse. Desde 2015 no hemos tenido ocasión de practicar esta cultura política, pero estamos obligados porque esta realidad va a permanecer. Por tanto, tenemos que cambiar nuestra política en ese sentido. No vamos a traer aquí, ni podemos permitirnoslo, decisiones para luego acordarlas; no podemos, no podemos ni aún queriendo.

No voy a entrar en la polémica. Les agradezco mucho sus intervenciones. La verdad es que me ha venido muy bien este ejercicio, espero que a los demás también, aunque ha sido pesado. De todas formas, hay una cuestión que no vale la pena decirla porque yo también conozco bien la AP-7 y le puedo decir que en el año 1997 —lo recuerdo, es una vivencia personal— en mi condición política de entonces pedí la liberación de esta autopista, y la respuesta fueron trece años de prórroga por el Gobierno de José María Aznar. El Gobierno socialista, los Gobiernos socialistas que han pasado solamente demoraron por dos años esa autopista de cincuenta años de vida. Esa fue la gran obra, el resto le corresponde a su partido. Pero yo no lo he sacado, no está bien que lo saque usted porque en eso es imposible ganar, dos frente a trece no hay color.

Por lo demás, muchas gracias y, como siempre, a su disposición, y en lo personal, por supuesto, mucho más. Quiero que sepan que el ministerio no es del ministro, el ministerio es del Gobierno de España y, por lo tanto, de todos ustedes como representantes del pueblo español. Por esa razón lo tienen abierto, buen trato van a recibir; ahora, las cosas van a quedar tal cual allí.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor ministro, muchas gracias por ese ofrecimiento y por su comparecencia. También doy las gracias a todos los portavoces.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y cuarenta minutos de la tarde.