



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2019

XII LEGISLATURA

Núm. 716

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 40 (extraordinaria)

celebrada el lunes 28 de enero de 2019

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019. (Número de expediente 121/000038):

- Del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (Saura García). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002296); Socialista (número de expediente 212/001971); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (números de expediente 212/002090, 212/002078 y 212/002084); Ciudadanos (número de expediente 212/002165) y Mixto (números de expediente 212/002227, 212/001896, 212/001901 y 212/001909) 2
- Del señor subsecretario de Fomento (Gómez García). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002298); Socialista (número de expediente 212/001972); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (números de expediente 212/002092 y 212/002079) y Ciudadanos (número de expediente 212/002166) 28
- Del señor secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., Seittsa (Izquierdo Roncero). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002297); Socialista (número de expediente 212/001973); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (números de expediente 212/002091, 212/002077, 212/002074 y 212/002083) y Mixto (números de expediente 212/002228, 212/001898 y 212/001911) 40

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 2

- De la señora secretaria general de Transporte (Rallo del Olmo). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002299); Socialista (número de expediente 212/001974); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (números de expediente 212/002088, 212/002081, 212/002080, 212/002073, 212/002076, 212/002087 y 212/002082) y Mixto (número de expediente 212/002229) 57
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe Operadora (Táboas Suárez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002300); Socialista (número de expediente 212/001978) y Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/002086) 70
- De la señora secretaria general de vivienda (Beunza Ibáñez). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/001975); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (números de expediente 212/002089 y 212/002075) y Mixto (número de expediente 212/002230) 82
- De la señora presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif (Pardo de Vera Posada). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002302); Socialista (número de expediente 212/001976); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/002070); Ciudadanos (número de expediente 212/002167) y Mixto (números de expediente 212/002231, 212/001900 y 212/001908) 92
- De la señora presidenta del Ente Público Puertos del Estado (Chacón Martel). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002301); Socialista (número de expediente 212/001977); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/002085) y Mixto (número de expediente 212/001910) 108
- Del señor presidente y consejero delegado del Consejo de Administración de Aena SME, S.A. (Lucena Betriu). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002303); Socialista (número de expediente 212/001979); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/002071) y Ciudadanos (número de expediente 212/002168) 119

Se abre la sesión a las diez y diez minutos de la mañana.

COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2019. (Número de expediente 121/000038):

- **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (SAURA GARCÍA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002296); SOCIALISTA (Número de expediente 212/001971); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (números de expediente 212/002090, 212/002078 y 212/002084); CIUDADANOS (número de expediente 212/002165) Y MIXTO (números de expediente 212/002227, 212/001896, 212/001901 y 212/001909).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a comenzar la amplia sesión de comparencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado para que informen sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 3

Para conocimiento de los portavoces de los grupos parlamentarios, les informo de que la sesión se va a desarrollar de la siguiente manera. El secretario de Estado, que es el primer compareciente, hará una intervención inicial de treinta minutos. Después, por un tiempo de diez minutos, daré paso a los grupos parlamentarios para que expresen su posición. Contestará el secretario de Estado a los grupos y, finalmente, como siempre, habrá un pequeño turno de puntualizaciones que no superará los cinco minutos. En el caso de los demás comparecientes los tiempos de intervención se reducen. En el caso del interviniente, será de quince minutos en lugar de treinta y los grupos dispondrán de siete minutos en lugar de diez. Dada la enorme cantidad de comparecencias, pido a sus señorías que respeten estas previsiones temporales.

Comenzamos dando la bienvenida a Pedro Saura García, hoy secretario de Estado, que ha sido compañero durante muchos años en el Congreso, diputado por Murcia, que tantas veces ha estado ahí dirigiéndose al Gobierno para formular iniciativas o para intervenir en debates de proposiciones no de ley. Hoy está al frente de una importante responsabilidad, que es la secretaría de Estado. Es su primera comparecencia, puesto que no ha tenido ocasión de estar antes aquí. Le doy la bienvenida en nombre de la Comisión y esperamos con interés lo que nos tenga que decir sobre el presupuesto.

Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Saura García): Señor presidente, muchas gracias por la bienvenida y por sus sentidas palabras.

Tengo que decirles que siento algo especial porque esta es mi primera comparecencia en el Congreso de los Diputados después de muchos años como portavoz de Hacienda, de Presupuestos y de Economía. Insisto en que siento algo especial representando en esta comparecencia al Gobierno, y algo más especial por participar en el debate de presupuestos. Hace solo unos meses estaba en esos escaños debatiendo sobre presupuestos. Siempre he tenido mucho cariño al debate de presupuestos, ya que han sido muchos años —no quiero contarles cuántos porque todos nos hacemos viejos—, por lo que me produce un sentimiento muy especial estar aquí en este debate. Creo que, además, el destino nos ha llevado a que justamente el debate de los presupuestos empiece en la Comisión de Fomento con mi comparecencia.

Dicho esto, y entrando ya en materia, diré que el proyecto de presupuestos para el año 2019 tiene tres grandes objetivos. En primer lugar, incrementar la productividad de la economía y alargar el ciclo económico; en segundo lugar, la cohesión social; en tercer lugar, el respeto al medio ambiente y la transición ecológica. Precisamente una de las grandes palancas para conseguir esos tres objetivos es una política moderna de las infraestructuras del transporte, que es la que está contenida en el proyecto de presupuestos para Fomento. Lo que hay detrás de ese proyecto de presupuestos es una reorientación de la política de infraestructuras del transporte. **(Apoya su intervención con una presentación en Power Point.)**

¿Por qué crece la inversión del Ministerio de Fomento un 26,6%? Hay muchas razones, pero las podemos reducir a dos. La primera es que hay un efecto agregado, ya que son muchos años en los que la inversión del Ministerio de Fomento, del Gobierno, está creciendo por debajo del PIB nominal, por lo que está perdiendo peso en la economía, en la dinamización de la economía y de la productividad, por lo que tiene sentido que crezca muy por encima —como lo hace ahora— del PIB nominal. La segunda tiene un efecto composición, y es que justamente se habían dejado de lado políticas fundamentales, como la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras, la inversión en el tren convencional y en las cercanías y la política de vivienda, que son actividades fundamentales para la cohesión social, para incrementar la productividad y mejorar el medio ambiente. Por consiguiente, hay un segundo efecto que explica que la inversión del Ministerio de Fomento crezca al ritmo que crece.

El porqué de este incremento del 26,6% de la inversión del Ministerio de Fomento se fundamenta en muchas razones que he resumido en dos. Ahora quisiera ampliarlas diciendo que esto tiene que ver con el bajo nivel de inversión pública en estos últimos años, con el deterioro de las infraestructuras del transporte, con el recorte en la política de vivienda y el abandono del parque público y con la escasa inversión en cercanías. En el caso de la inversión pública, desgraciadamente vemos cómo en estos años se ha producido una caída de un 60%, es decir, 6500 millones de euros, lo que se ha traducido en 185000 empleos menos. Esta es la primera razón del incremento del 26,6% en la inversión del Ministerio de Fomento. La segunda razón es que desde hace ya bastantes años se ha deteriorado la calidad de todos los modos de transportes. Esto explica la necesidad de ese incremento de la inversión pública. Hay una tercera razón que todo el mundo entiende, desgraciadamente, que es la caída del presupuesto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 4

vivienda; particularmente, si nos vamos al Plan Estatal de Vivienda observamos que hay una caída del 61% comparándolo con el Plan de Vivienda 2009-2012. Es una caída sustancial que, como digo, explica ese incremento de la inversión de Fomento de un 26,6%. La caída de la inversión destinada a políticas de vivienda ha llevado a que el parque de vivienda social en España sea del 2,5%, uno de los más bajos de la Unión Europea. Desgraciadamente, después de hacer tantos esfuerzos en democracia en políticas de vivienda durante tantos años es una pena que el parque de vivienda social en España represente solo el 2,5% del parque total. Esto también nos ha llevado a la sobreexplotación financiera de las familias, alcanzando el 42% de los hogares, muy por encima de la media europea, que está en el 26%.

Junto con lo anterior, está el hecho de que las cercanías hayan perdido peso en la inversión del Ministerio de Fomento de manera significativa, del tal modo que solamente representan el 4% de toda la inversión del ministerio, cuando durante estos últimos años se han producido anualmente 400 millones de viajes. Si nos vamos a la inversión media ejecutada en cercanías entre los años 2011 y 2018, vemos que solo son 300 millones de euros anuales.

Hay otra razón importante que también explica la necesidad de que la inversión del Ministerio de Fomento crezca a la tasa que he expuesto al principio de mi intervención, que es la compra de material rodante de Renfe. Esta diapositiva que ven ustedes pone de manifiesto que entre los años 2012 y 2018 no se ha invertido en la compra de un solo tren de cercanías ni de media distancia. Evidentemente, esto explica la importancia de incrementar los recursos destinados a la inversión del Ministerio de Fomento. Esta es una razón más por la que el Gobierno justifica ese incremento del 26,6%. En primer lugar, porque ha estado muy por debajo del crecimiento nominal de la economía y porque nuestras infraestructuras, por primera vez en cuarenta años, están por debajo del nivel en el que estaban en el año 2011. Además, en lo que tiene que ver con la movilidad y con las personas, hay razones que explican esa reorientación de la política de infraestructuras del transporte y de la política de vivienda, esa reorientación de la inversión del Ministerio de Fomento, que, en definitiva, explican el incremento del 26,6%.

El proyecto de presupuestos del Grupo Fomento para 2019 supone, en primer lugar, una mayor inversión pública para alargar el ciclo económico, una inversión que va a suponer unos 285000 puestos de trabajo, entre directos e indirectos; en segundo lugar, una estrategia de movilidad sostenible, competitiva y conectada para todos —en ese sentido, se prioriza la inversión en cercanías, como demostraré próximamente y como se demostrará a lo largo de la jornada de hoy con las comparecencias de los responsables del Ministerio de Fomento—; en tercer lugar, el incremento y la priorización de la red convencional.

Por supuesto, el derecho a la vivienda se convierte en una de las prioridades del Ministerio de Fomento y del Gobierno. Hay un aumento de la inversión en conservación y mantenimiento de las infraestructuras del transporte, muy relacionado con la seguridad. Si queremos mejorar la seguridad hay que invertir en conservación y mantenimiento de estas infraestructuras. También hay una apuesta por la calidad del gasto público. Me gustaría recordarles —porque esto lo saben ustedes, señorías— que el Consejo de Ministros ha pedido a la Autoridad Fiscal que las infraestructuras del transporte sean evaluadas *ex ante* y *ex post* desde el punto de vista de la calidad del gasto público. De lo que se trata es de invertir más porque lo necesitan los ciudadanos, y nuestras infraestructuras, para pasar del paradigma de la inversión en infraestructuras al paradigma de la inversión en movilidad sostenible. Quiero decir que además de invertir más porque lo necesitan los ciudadanos hay que apostar también por la calidad en el gasto público, y el Gobierno se lo ha tomado en serio.

Como saben sus señorías, en el presupuesto de 2019, todo lo que tiene que ver con la inversión no es solo capítulo 6, pero si nos vamos solo al capítulo 6 veremos que hay un incremento del 26,6%, que es el que vengo manejando desde el comienzo de mi intervención, que supone un crecimiento seis veces superior al crecimiento nominal de la economía; aproximadamente 2100 millones de euros. Si lo comparamos con los presupuestos de estos últimos años se puede comprobar que es el volumen más elevado desde el año 2013. En relación con el PIB, la inversión del capítulo 6 de Fomento representa el 0,8%. Evidentemente, Fomento pretende acercarse a la media europea de toda la inversión, que está en el 2,5%. Les recuerdo que aquí no está la inversión de las comunidades autónomas, de los entes locales y del resto de ministerios, sino que solo está la del Ministerio de Fomento.

Por modos de transporte podemos comprobar que la carretera tiene un incremento del 14%; en el caso del ferrocarril el incremento es del 42% si lo comparamos con el presupuesto del año anterior; en el caso del marítimo hay un incremento del 12%; en el del aeronáutico hay una disminución del 7,8%; la arquitectura y el urbanismo crecen un 4,4%; y la política de vivienda crece un 43,4%. La política de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 5

vivienda, como sus señorías conocen perfectamente, se hace a través del capítulo 7, porque la vivienda es una competencia transferida a las comunidades autónomas. Por consiguiente, lo que habría que hacer aquí sería introducirlo en el capítulo 7 que, como digo, crece en vivienda un 43,4 %. Si profundizamos en los datos generales que he expuesto anteriormente, la alta velocidad tiene una disminución del 2 %, pero en unos niveles importantes que se sitúan casi en 2700 millones de euros. Podemos comprobar que cercanías y la red convencional incrementan por tres lo presupuestado si lo comparamos con el presupuesto del año 2018.

Al final, la inversión tiene muchísimo que ver con la licitación que se ha hecho anteriormente, porque puedes presupuestar mucho —como se hizo en el pasado— y luego ejecutar poco —como sucedió en el pasado—. El Gobierno está preparando el camino de cara a elevar la ejecución presupuestaria, de forma que solo teniendo en cuenta estrictamente la inversión, en el segundo semestre de 2018, comparado con el segundo semestre de 2017, por ser homogéneos, el incremento de la licitación es de casi un 80 %. No está mal.

Si seguimos profundizando en los datos, vemos que si incluimos las inversiones de ADIF y Renfe cercanías se pone en una cifra en torno a los 1400 millones de euros, comparado con el presupuesto de 2018. Comparándolo con el presupuesto de 2018, estamos multiplicando por tres la inversión en cercanías. Es importante el incremento de recursos presupuestarios destinados a las obligaciones de servicio público; esas obligaciones crecen un 4,3 %, situándose en 970 millones de euros. No menos importantes son los recursos presupuestarios destinados a las subvenciones al transporte, que se sitúan en una cifra elevada, 815 millones de euros, lo que representa un incremento del 40 %.

Si seguimos profundizando en los datos relacionados con cercanías, veremos que los recursos destinados por ADIF se incrementan casi en un 200 % y los destinados por Renfe un 71 %. En el caso de Renfe hay que tener en cuenta que se comienza a concretar la inversión que se va a hacer en 2019 de 3000 millones de euros para la compra de material rodante, la licitación de 3000 millones de euros. Les recuerdo que durante siete años se han invertido cero euros en material rodante de cercanías y de tren convencional. Es importante el tren convencional y las cercanías, porque en el año 2018 se movieron por las cercanías 440 millones de pasajeros y 30 millones de viajeros por la alta velocidad. Lo digo para que entiendan la importancia de la reorientación que queremos dar a la política de infraestructuras del ministerio, es decir, manteniendo un nivel alto en inversión en la alta velocidad. Pero entendemos que la inversión en alta velocidad no se puede hacer a costa de la inversión en cercanías, en conservación y en el tren convencional.

Hablando de vivienda, una de las prioridades del Gobierno, comprobamos que la caída en estos años ha sido considerable. Si hablamos de la política de vivienda anterior, en realidad no tengo muy claro que haya habido política de vivienda anteriormente por dos razones. En primer lugar, por esa caída del 60 % de la inversión en vivienda; en segundo lugar, por esa privatización del mercado de la vivienda. La desregulación anterior, que supuestamente se había hecho para que el alquiler ganara peso en el mercado de la vivienda, para bajar el precio del alquiler, para reducir los desahucios, ha tenido el efecto contrario: subió el precio del alquiler, subieron los desahucios y no ha habido un cambio significativo en el peso del alquiler en el mercado de la vivienda, además de la caída de los recursos destinados a la política de vivienda. En este caso, lo que planteamos en el proyecto de presupuestos es un incremento del 43 % destinado a esa política de vivienda, que básicamente va destinado al Plan Estatal de Vivienda con un crecimiento del 17 %.

Como les he dicho al principio de mi intervención, una de las líneas estratégicas de esa reorientación de la política de infraestructura en el transporte tiene que ser la conservación y el mantenimiento. Precisamente, en la Dirección General de Carreteras se produce un incremento en los recursos destinados a la conservación de un 32 %. Este incremento es una señal más que demuestra la importancia que el Gobierno da a la seguridad y a la conservación. En esta diapositiva se muestran los recursos, los créditos de la Dirección General de Carreteras que crecen un 5,3 %. Cuando hablamos de carreteras tenemos que pensar en la Dirección General de Carreteras y también en Seittsa, la empresa que destina una parte de sus recursos a las carreteras.

Les hablaba de la línea estratégica del Gobierno en seguridad y conservación. Efectivamente, los organismos de seguridad y control del transporte incrementan sus recursos un 9,4 % en 2019, si lo comparamos con 2018. En el ferrocarril, en concreto en ADIF convencional, se incrementa el presupuesto para conservación un 180 %. Si pensamos en Renfe, en seguridad operacional hay un incremento prácticamente de un 90 %; eso es lo que destina Renfe a seguridad operacional. Asimismo, en AENA hay

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 6

un incremento, situándose los recursos en seguridad en 157 millones de euros y también en Enaire existe un incremento del 15%.

Aquí pueden ver que en Puertos hay un incremento en conservación y mantenimiento del 12%. Este incremento es muy importante porque es esencial que se destinen cada vez más recursos a la conservación y al mantenimiento de los puertos, ya que están sometidos a las inclemencias del medio. Además, esa conservación es necesaria para mantener la calidad de la inversión. Asimismo, hay un incremento en seguridad de un 80%.

En intermodalidad el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria destina unos recursos de 132 millones de euros. Asimismo, el 92% de la financiación se destina a los accesos ferroviarios, otro de los cuellos de botella de nuestras infraestructuras y del transporte de mercancías. En el conjunto de los modos de transporte de mercancías el ferrocarril está estancado en el 5%. Por tanto, esta línea estratégica es importante para abordar uno de los cuellos de botella de nuestras infraestructuras y del transporte. En el caso del transporte ferroviario de mercancías, siguiendo con el razonamiento, ADIF va a destinar una inversión que crece un 12% comparada con el año 2018. Las ayudas al transporte de mercancías también tienen recursos importantes.

Finalmente, quiero acabar con unas ideas que he expuesto a lo largo de esta intervención que explican el porqué del incremento de la inversión de Fomento de un 26,6%. Este incremento tiene su raíz en que una de las grandes palancas que tiene el Gobierno para cambiar el modelo económico, para apostar por la justicia social, porque también estamos haciendo política social desde este ministerio, y para apoyar el medio ambiente, precisamente es el Ministerio de Fomento, pero reorientando la política del ministerio hacia una estrategia o un paradigma de movilidad sostenible. Eso se concreta en que, efectivamente, en el caso de cercanías se triplica la inversión comparada con 2018, en que la red convencional más que duplica la inversión del año 2018, en que el derecho a la vivienda digna afortunadamente ve incrementada su inversión en un 43% y en que la conservación de carreteras, que tiene mucho que ver con la movilidad y la seguridad, incrementa su presupuesto un 32%. En definitiva, creemos que podemos demostrar con datos y rigor que hay una seria apuesta por el transporte y por un cambio, por una concepción distinta de las infraestructuras del transporte por parte del Gobierno y, más concretamente, por parte del Ministerio de Fomento.

Gracias, señor presidente.

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

A continuación vamos a escuchar la posición de los grupos parlamentarios. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto, que va a repartir su tiempo entre dos portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, presidente.

Muy buenos días a todos. Gracias también al secretario de Estado, que como ha acreditado es un veterano combatiente en las contiendas parlamentarias. Entenderá que no gaste tiempo en fórmulas de cortesía y vaya directamente a la materia que a usted le ocupa y que a mí me preocupa, con especial incidencia en Asturias.

En primer lugar, al hilo de las graves inundaciones sufridas la pasada semana y que en materia de infraestructuras ferroviarias han dañado gravemente las líneas de cercanías, sobre todo las correspondientes a la antigua FEVE, quiero interesarme por las medidas presupuestarias extraordinarias que va a adoptar el Ministerio de Fomento, con el fin de recuperar lo antes posible la normalidad en el transporte por ferrocarril tanto de viajeros como de mercancías. También, señor Saura, considero que el ministerio tiene que incorporar en este capítulo presupuestario de emergencias la resolución de las graves y continuas incidencias ferroviarias que Asturias viene sufriendo en su conexión con León, y singularmente en el escenario de Pajares. Hace solo unas horas se produjo una nueva avería en uno de los trenes que afectó a medio millar de pasajeros, circunstancia que es reiterada, ya que cuando no es por avería del tren, lo es por la infraestructura, por el terreno o por el clima. Por tanto, señor secretario de Estado, desde Foro le reclamamos que añada a los tres grandes objetivos ministeriales que usted ha apuntado otro que no admite excusas: el respeto a los asturianos. Porque lo que está sucediendo con el tren es una falta absoluta de respeto y la muestra incontestable de marginación y abandono de Asturias.

En segundo lugar, quiero expresarle mi queja por el paupérrimo nivel de ejecución presupuestaria del ministerio en el año 2018. A pesar de que el Gobierno elude precisar el gasto realizado por el Grupo Fomento, los datos de inversión ejecutados en los proyectos ferroviarios, viarios y portuarios que estaban

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 7

consignados en las cuentas públicas que entraron en vigor a principios de julio, es decir, al mes de tomar posesión el Gobierno de Pedro Sánchez, son muy escasos. De hecho se puede afirmar con rotundidad que 2018 ha sido un año perdido para las infraestructuras de comunicaciones y transportes asturianas, lo que descalifica las palabras del propio presidente del Gobierno que en el debate de la moción de censura literalmente se comprometió al cumplimiento de los presupuestos. Él dijo: «Evidentemente, no son nuestros presupuestos, pero no vamos a incumplir el acuerdo de esta Cámara». Estas palabras del señor Sánchez, que fueron pronunciadas en un marco y en un debate de especial solemnidad, se han trastocado hoy, nueve meses después, en un solemne engaño. El año 2018 ha sido un año perdido para recuperar el funcionamiento de la autopista del mar entre el puerto de El Musel y el francés Saint-Nazaire, suspendido en 2014. A la vista de la consignación que ha presentado el Gobierno en su proyecto de ley, que es menor que la prevista el pasado ejercicio, va a seguir suspendido el funcionamiento de la autopista del mar.

Año perdido también para los enlaces portuarios con El Musel que ven cómo, más de trece años después de ser firmado un protocolo entre las tres administraciones de Autoridad Portuaria, seguimos bajo mínimos. Además, para 2019 desaparece en la práctica la dotación para el vial de Jove, con lo que un barrio tan populoso como es el de la Calzada, en Gijón, seguirá siendo atravesado diariamente por docenas y docenas de camiones con carga pesada y peligrosa. Asimismo, la Zalia podría tener un enlace directo por Somonte con la Y asturiana. Pero su Gobierno se ha sacado de la chistera una orden ministerial de 2010, es decir, de los tiempos en los que Rodríguez Zapatero y el ministro José Blanco paralizaron la ejecución de las obras pública, y así le va a la Zalia, sin accesos y sin crear la actividad y los 10 000 puestos de trabajo para los que fue planificada a principios de siglo.

El año 2018 ha sido un año perdido también para avanzar con mayor rapidez en las obras de la A-63, autovía del suroccidente, que otro Gobierno socialista paralizó también en el año 2010. En la actual XII Legislatura se retomaron las obras e incluso el anterior ministro de Fomento inauguró el tramo de Doriga-Cornellana, dando continuidad a la ejecución de las obras hacia La Espina. Pero ahora están los socialistas, señor Saura, pasando el tiempo con sus homólogos del Gobierno del Principado para que el Estado se haga cargo de una competencia autonómica: la continuidad hasta el límite de Asturias con León, a través de una autovía que una La Espina con Tineo, Cangas del Narcea y Degaña. Mientras tanto, venga a pasar los años.

Ha sido un año perdido también para la ronda norte de Oviedo, la única capital de provincia española que no tiene ronda de circunvalación. ¿Qué van a hacer en 2019 con semejante irrisoria cantidad?

De los temas relacionados con el ministerio, como son los relativos a política ferroviaria, me extenderé durante la comparecencia de los responsables de Renfe y ADIF. Pero a usted le pregunto específicamente por el plan de vías de Gijón, que espera ser solventado desde hace nueve meses en las arenas movedizas burocráticas del Ministerio de Fomento.

Concluyo, señor presidente. Lo que el señor secretario de Estado define como reordenación del Ministerio de Fomento es, en el caso de Asturias, ni más ni menos, que una vuelta a las andadas socialistas. Señor Saura, no hay ni un solo proyecto novedoso para Asturias en este proyecto de ley presupuestario, ni uno solo. Encima, ustedes aplican a algunos de los proyectos que están en lista de espera desde hace años, como son los casos del tercer carril de la Y, del vial de Jove y de la ronda norte, consignaciones económicas anecdóticas, de cuantía testimonial cuando no evanescente.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Le adelanto que sentimos mucho la pérdida de vidas humanas que hubo en las inundaciones de Asturias y, en nombre de toda la Comisión, así se lo hacemos llegar a usted.

A continuación, tiene la palabra don Ferran Bel.

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

Bienvenido, señor secretario de Estado. Usted conoce perfectamente la casa, así que sin más dilación entraré en materia. Podemos estar de acuerdo con los tres objetivos globales que plantea respecto a este presupuesto. Es más, estamos de acuerdo con el diagnóstico que ha hecho respecto al Ministerio de Fomento y todas sus deficiencias, en cuanto al efecto presupuestario de todas sus inversiones a lo largo de los últimos años. No obstante, tenemos dudas y estamos disconformes con algunas de las cuestiones que usted ha planteado. Estamos de acuerdo en priorizar la inversión ferroviaria en cercanías, porque efectivamente es uno de los grandes defectos que ha tenido la inversión pública en infraestructuras a lo largo de los últimos años. Sin embargo, esta mayor dotación presupuestaria —como voy a intentar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 8

después acreditarle— nos inquieta en cuanto a su credibilidad a efectos de ejecución. Además, nos preocupa que esta concentración de las inversiones en el ámbito ferroviario deje de lado las inversiones, al menos en Cataluña de forma muy preocupante, en el ámbito de las infraestructuras de las carreteras.

Vayamos ya con datos. Usted decía que las infraestructuras en carreteras en el conjunto del Estado español se van a incrementar en un 5,3%. En Cataluña la inversión presupuestada de la Dirección General de Carreteras disminuye en un 30% y de Seittsa, en un 29%. Por tanto, aquí hay un dato muy preocupante que desde nuestra óptica se tendría que solventar. No voy a entrar en detalle de infraestructuras e inversiones concretas, vamos a reservarnos con otras intervenciones, pero sí quiero dejar esta situación clara.

Respecto a ADIF hay que recordar que la mayor parte del incremento de inversión en Cataluña se centra en inversiones de ADIF y en cercanías, en Rodalies. Nosotros lo vemos positivamente, ya que hay un incremento del presupuesto de ADIF en Cataluña del 233%, pero nos genera muchísimas dudas en cuanto a la ejecución presupuestaria. Usted decía —no voy a poner en duda su palabra— que a lo largo del último semestre se ha incrementado, en comparación con el último semestre del año anterior, la licitación en un 80%. Pero la realidad que tenemos en estos momentos es que ADIF en Cataluña solo ha ejecutado un 38% de lo presupuestado en 2018. Es decir, de cada 100 euros presupuestados no se han ejecutado ni 40 euros. Si centramos nuestra atención exclusivamente en cercanías, esta cantidad es más escandalosa. En cercanías durante el último presupuesto se ha ejecutado solo el 31% en Cataluña. Concretamente, en el caso de Tarragona, mi demarcación, solo se ha ejecutado el 24%, es decir, no ha sido ejecutado ni 1 de cada 4 euros en cercanías. Esta cifra del 38% de ejecución de ADIF en Cataluña contrasta, desgraciadamente, con la cifra del año anterior del 48%, que ya entendíamos que era baja. Por tanto, de 2017 a 2018 hemos empeorado en cuanto a grado de ejecución en ADIF. En ADIF Alta Velocidad la situación es muy similar, con una ejecución del 61%, cuando el año anterior se había ejecutado un 85%. En Puertos del Estado la ejecución ha mejorado porque ha pasado de un 35% a un 66%, pero aun así sigue siendo muy baja.

En términos generales entendemos que la ejecución del Ministerio de Fomento es baja, al igual que la de todas las sociedades estatales que es de un 60%. En Cataluña tenemos una cifra muy similar. Eso hace que los presupuestos pierdan cierta credibilidad. Yo le quería hoy hacer una pregunta. Señor secretario de Estado, ¿qué mecanismos contempla su ministerio y su secretaría para intentar mejorar esta situación endémica en el conjunto de la Administración pública? Más allá de que nos pueda decir que ha intentado durante estos meses licitar, ¿piensa en establecer algún mecanismo de seguimiento de las inversiones presupuestadas? ¿Piensan establecer algún mecanismo de colaboración con cada una de las comunidades autónomas para ver cómo avanza o no esta ejecución presupuestaria? Cuando en estos momentos en Cataluña alguien intenta explicar que hay mucha más inversión en infraestructuras en estos presupuestos que en otros anteriores, lo primero que contesta es que todas estas infraestructuras que se pretenden invertir ahora ya han estado presupuestadas en otros ejercicios presupuestarios y no se han ejecutado. Por tanto, ¿por qué motivo puede reclamar en estos momentos a Cataluña credibilidad en esta ejecución de un presupuesto, que es el que nos presenta en estos momentos?

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra don Íñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, muchas gracias por su comparecencia. En primer lugar, quisiera pedir disculpas porque cuestiones de tráfico, que ustedes conocen ya sobradamente en Madrid, me han impedido llegar a tiempo para poder escucharle. Por tanto, mi intervención va a ser breve pero va a estar centrada en aquellas cuestiones que ya tenía pensado preformularle. No podré tener en cuenta lo que usted haya podido explicar, porque simplemente lo desconozco.

Me voy a referir con dos o tres pinceladas a un tema que quería que me aclarase. El primer asunto fundamental está ligado curiosamente también, al igual que quien me ha precedido en el uso de la palabra, con el porcentaje de ejecución del presupuesto. El ministerio en manos de un anterior Gobierno llegó a un acuerdo determinado para la ejecución de unas obras del tren de alta velocidad con una programación determinada, que se suponía que podía garantizar en un ámbito plurianual la ejecución completa del tramo de la Y vasca del tren de alta velocidad. El primer proyecto que se estableció del tren de alta velocidad ya por el año 1989, sin embargo, está aún sin ejecutar. No obstante, en esa programación se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 9

contemplaban la ejecución de diversas obras, primero, de la estructura, y después, de la infraestructura, que han tenido un nivel de ejecución el año pasado excesivamente bajo. En concreto, solo se han ejecutado 53 millones, es decir, cerca de un 18% de los trescientos y pico millones que estaban previstos. Ha habido declaraciones de cargos de su ministerio señalando que ello podía poner en riesgo la fecha de terminación para el año 2023 del proyecto de Y vasca, el proyecto del tren de alta velocidad que debe circular sobre el País Vasco, y además, su conexión con el tramo de Burgos, y por tanto, su enlace con el resto de la red de alta velocidad del Estado. La cuestión es esta: ¿se va a recuperar esa ejecución, que solo se ha llevado a término en un 18% durante el año pasado?, ¿se va a incidir en el presupuesto de este año en el cumplimiento de aquellos compromisos que existían con el anterior Gobierno para que se ejecutara en los términos previstos el proyecto del tren de alta velocidad, y por tanto, podemos garantizar a los ciudadanos vascos que en el año 2023 va a estar terminada esa obra? Esa es la cuestión principal que le quería plantear, sin perjuicio de otras que quizás vaya a plantear de forma más precisa a otros intervinientes en estas comparecencias.

Tenemos también otra preocupación alta en el ámbito aeroportuario, en concreto con la situación de los aeropuertos de Vitoria y de Hondarribia. Como curiosidad le puedo mostrar la foto que he sacado a las siete de la mañana en el aeropuerto de San Sebastián. Ya no es que no hubiera condiciones de salida por aire o por lluvia; ya no es que no hubiera personal que atendía, que tenía que haberse contratado para atención al pasajero y que no se ha hecho, dejando en una situación deficitaria al aeropuerto; ya no es que no se haya ejecutado hasta el momento determinados sistemas de seguridad para permitir aterrizar otro tipo de aeronaves diferentes a las que actualmente pueden aterrizar en el aeropuerto de San Sebastián, es que hoy —tengo una foto aquí a las siete de la mañana— el aeropuerto se ha quedado sin luz, lo cual es una situación que nos parece espeluznante para una infraestructura de este tipo. Con eso le quiero señalar que hay un déficit de inversión en materia aeroportuaria en Euskadi que es importante, respecto a la que sí quiero llamarle la atención.

Otro tanto ocurre con el aeropuerto de Vitoria en donde la puesta en práctica del H24, es decir, la posibilidad de que el aeropuerto de Vitoria funcione a efectos de poder embarcar pasajeros, no solo mercancías, durante las veinticuatro horas, está supeditada, entre otras, a una ampliación de sus instalaciones, a la ejecución de determinadas obras y a la contratación de nuevo personal. Si bien la contratación del personal parece que se ha prometido que se va a cumplir, aún no se ha llevado a término y la de las inversiones, tampoco. También queremos mostrarle la preocupación en ese ámbito.

Del mismo modo quiero mostrarle mi preocupación respecto de otras inversiones en el ámbito aeroportuario relacionado con el aeropuerto Pasajes, porque determinadas inversiones no se han llevado a término el año pasado. Se supone que se deben llevar a término, pero no ha quedado claro en el presupuesto de este año cuáles van a ser las que se van a poder acometer y respecto de las que nos gustaría algún tipo de aclaración.

Aun cuando no sea estrictamente de ámbito presupuestario, sí lo es de su responsabilidad política y quiero pedirle algún tipo de valoración y explicación, de lo que a mi modo de ver supone un giro determinado en la política del ministerio del departamento, yo diría que del Gobierno, en una cuestión extremadamente sensible. Me refiero, porque tiene residencia del País Vasco, al barco de ayuda humanitaria *Aita Mari*, al que se le ha negado el despacho y la posibilidad de acceder al Mediterráneo a efectos de salvamento humanitario. Otro tanto ocurre con el *Open Arms* en Barcelona, pero sus condiciones las desconozco o no las conozco de una forma tan intensa como las del *Aita Mari* porque he tenido relación con ellos. Me gustaría señalarle que anteriores actuaciones del Gobierno del Estado, por ejemplo, permitiendo el desembarco de refugiados en otros puertos en España en un momento clave, en el que hubo conflicto y en el que la política europea aún no se había definido, marcaron una impronta que quería señalar que el salvamento humanitario era un ámbito que había que deslindar de la política de acogida y que, por tanto, merecía una atención determinada que sí se le dio en ese momento. A nuestro juicio se le dio una atención adecuada, pero entendemos que ahora, con la denegación del despacho al barco *Aita Mari*, se ha incurrido en un giro político que nos parece desacertado y respecto del que nos gustaría, primero, una valoración, y segundo, una explicación de cuál es la política que en el futuro va a llevar el Gobierno en esta materia.

Disculpeme nuevamente que no haya podido atender su alocución, pero espero que después de mi intervención tenga suficientes cuestiones para responder. Muchas gracias.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 10

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Bienvenido, señor Saura. En esta comparecencia suya en materia de presupuestos, vamos a seguir el mismo formato que seguimos en los anteriores presupuestos. En aquel entonces explicamos por qué apoyamos los presupuestos, y ahora vamos a explicar por qué no los apoyamos, pero partiendo de una visión general porque si nos centramos simplemente en algunas cosas de las que nos ha dicho podríamos perder una visión del conjunto. Nos ha mencionado tres líneas clave: potenciar el crecimiento, potenciar la cohesión social y el respeto al medio ambiente. Ahora veremos si es cierto que estos ejes están presentes en los presupuestos. De momento sabemos que son unos presupuestos descaradamente preelectorales, que ponen en peligro la recuperación económica, que van a frenar la creación de empleo, que afectan a los autónomos, que van a afectar a la prosperidad de las familias, que van exactamente en contra de la dirección de España en este momento en el que se está recuperando todavía de la crisis, lo cual no debería sorprender porque están pactados precisamente con quienes pretenden acabar con España. Estos presupuestos son fruto de su precariedad parlamentaria, nacen de su reunión con el señor Pablo Iglesias, convertido en ministro de Economía *de facto*. Todos vimos ese membrete que salió en un documento de unas declaraciones del Gobierno de España y Unidos Podemos, algo bastante sorprendente; más sorprendente fue a continuación que el señor Pablo Iglesias fuera a negociar a la cárcel. De modo que estos presupuestos no prometían grandes cosas y así se ha confirmado.

Son unos presupuestos falsos en los que bailan 10 000 millones, con lo cual para cumplir van a tener que estrangular a los españoles a base de impuestos. La Comisión Europea pone a España en peligro de incumplimiento del Pacto de Estabilidad y Crecimiento de 2019. No se creen los números porque son increíbles, y así lo puso de manifiesto desde el primer momento nuestra oficina económica, después fue la Comisión Europea y más tarde ha sido la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal. Recordemos que como son unos presupuestos electoralistas, cortoplacistas y populistas en cuanto al gasto, se convierten en los Presupuestos Generales del Estado del cuerno de la abundancia, de reparto de dádivas que luego tendrán que pagar los españoles vía impuestos y que frenarán la recuperación. Lo primero que intentaron —recordemos— fue romper el techo de gasto, intentaron elevarlo del 1,3 al 1,8%. El techo de gasto es ese molesto corsé para los populistas, que ven el dinero público meramente como un medio para hacer campaña electoral. Pero es que estas cuentas disparan el déficit, que puede llegar al 2,2% y se puede desviar en 5230 millones. Como digo, para solucionar este desastre se estrangulará a la clase media con impuestos y se incrementará la deuda pública, lo cual aumentará el gasto financiero en ese círculo vicioso de aumento de déficit, aumento de gasto, que a su vez aumenta el déficit, y, por supuesto, dejará un país con menor capacidad de reacción ante una eventual crisis.

En cuanto a los ingresos previstos, 6000 provienen de esa nueva constelación de impuestos, pero dicen que 14 000 provendrán del crecimiento económico, que los datos dicen que se está ralentizando. Veán, en 2018, con un crecimiento del PIB del 2,5%, se preveía un crecimiento de la recaudación del 4,6%. En 2019, con un crecimiento inferior, del 2,2%, se prevé un crecimiento del 7,8%, es decir, con 2,5% bajó a 2,2% de recaudación, pero ahora con 4,6% crece al 7,8%. Como digo, la Airef no se lo cree, y aumentarán los impuestos. Como el dieselazo, por cierto; es un buen momento para hablar de esto, de lo que conlleva, porque va a suponer dos euros más llenar el depósito a los españoles. Obviamente, como no podían dejar al sector del transporte por carretera tan enfadado, luego aumentan las subvenciones al transporte por carretera. Sin embargo, no parece que haya subvenciones para la mejora de vehículos en esa mejora ambiental, con lo cual lo del respeto al medioambiente lo tenemos que poner un poquito entre paréntesis; eso, por no hablar de la broma del IVA y los trece meses. Señorías, no van a embellecer unos presupuestos tan feos con un maquillaje contable tan barato. Además, luego vendrán las enmiendas de sus socios, claro.

Sobre las inversiones concretamente, el gasto se dispara, en general, a 472 000 millones, sube un 5,1%, y, como son impuestos electoralistas, que no se sabe cómo se van a pagar, suben todas las partidas, incluidas las relativas a infraestructuras, que suben, como usted ha dicho, un 26,6%. Bueno, ¿por qué no? Podría ser un 30%, un 40%, un 50%. Y de esos 2161 millones que aumentan, como era previsible 700 millones van a Cataluña, y baja en otras comunidades, baja en Cantabria, en Galicia, en La Rioja, en Baleares. Por tanto, 700 millones, un tercio, va a Cataluña, y no digo que no tengan que ir, pero es que las políticas de infraestructuras y transporte tienen que ser políticas de país. Ustedes no dicen: Estas son las necesidades que hemos detectado en toda España en carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 11

Podrían ustedes haber dicho: Hemos detectado que las Rodalías de Cataluña necesitan esto, como las de Madrid o las de Murcia necesitan esto otro. No, ustedes se sientan a negociar y pagan su estancia en la Moncloa con infraestructuras. Y luego sale el ministro Ábalos, como salió con esas pintorescas declaraciones, diciendo que, bueno, que no se quejen en Madrid, que ya tuvieron sus radiales, con lo que están reconociendo el uso electoralista de las infraestructuras. Lo que está diciendo a Madrid es: ustedes ya tuvieron su dosis de electoralismo despilfarrador con las radiales, ahora le toca a Cataluña su dosis de electoralismo despilfarrador. Quizás lo que hay que hacer es que cada vez haya un nuevo ministro de Fomento o presidente en cada una de las comunidades, y así se irán igualando las infraestructuras, aunque, en realidad, todo esto, al final, importa poco, porque cuando los presupuestos se empiecen a desviar lo que harán será no ejecutar, pero ya habrán pasado las elecciones autonómicas y municipales.

Usted ha dicho cosas en su presentación que suenan bien, como lo relativo al enfoque en la red convencional —esto era necesario—, el enfoque en las cercanías —era necesario—, el enfoque en el mantenimiento —es necesario— y en vivienda. Ha hablado usted incluso —el problema, como digo, es que no es creíble— de la evaluación *ex ante* y *ex post* de los proyectos, y esto es magnífico. Tenemos ya en la Ley de Contratos del Sector Público una Oficina Nacional de Evaluación que cuelga de un supervisor, pero no se ha desarrollado porque ninguno ha tenido interés en hacerlo. ¿Le han preguntado ustedes a sus colegas de Hacienda qué partidas han dedicado para esa Oficina Nacional de Evaluación, que es precisamente, tal y como dice la ley, la que tiene que hacer la evaluación *ex ante* y *ex post*, con ese fin de alejar las infraestructuras del debate partidista? Como digo, deberían ser proyectos de país, no de reparto electoralista.

Le voy a proponer, para terminar esta primera intervención, unas cuestiones concretas. Hasta sus socios le han puesto de manifiesto su desconfianza en la ejecución, y hay motivo para ello. En estos presupuestos hay muchas partidas dedicadas a proyectos no maduros, proyectos que no pasan de una mera idea y que todavía no están en una fase en la que se pueda decir si son viables y cuánto van a costar. Señorías, un proyecto no maduro va a tener que pasar por un estudio informativo —digamos tres años— y, si se aprueba, tendrá que hacerse un proyecto de construcción —digamos otros tres años—, y entonces se tendrá que licitar —digamos seis meses—; estamos hablando de dedicar partidas a proyectos de seis años y seis meses en el caso de que a lo largo de ese camino se decida que son viables socialmente, por utilidad social, y económicamente. Claro, hablar de proyectos a seis años y medio o siete años vista no sé si tiene mucho sentido.

Otra cuestión importante sobre la que también preguntaremos a lo largo de esta jornada es con relación a la capacidad de gasto. Un ejemplo es lo que se ha gastado en los últimos años en los distintos entes públicos. Si en un ente público a lo largo de todo un año se ha conseguido ejecutar 500 millones, no sé cómo ustedes presupuestan 2000, porque, si ustedes proponen ejecutar cuatro veces más, tendrían que haber aumentado la dotación de personal cuatro veces más o en una proporción similar, pero no lo hacen, y con esto se demuestra una vez más que no son creíbles. Ustedes elevan las previsiones de ejecución sin variar las dotaciones de personal, y esto genera frustración y desconfianza. Por lo tanto —creo que ya está encendida mi luz roja—, estos son unos presupuestos electoralistas, no creíbles y que nosotros de ningún modo podemos apoyar.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor Saura, es todo un placer escucharle. Muchas veces le hemos escuchado en la tribuna del Congreso, y no siempre estamos de acuerdo, pero siempre es un placer escucharle.

Empezaría por una cosa que creo que es muy importante. Hoy en la calle hay una movilización de los taxistas, y, queramos o no, afecta al Ministerio de Fomento y a la Comisión de Fomento. Es obvio que la solución no es fácil, pero tenemos un ejemplo, un ejemplo que podrían adoptar otras comunidades, que es el de Barcelona; el ejemplo al que se ha llegado en Cataluña podría ser una solución también para otras comunidades. Dicho eso, espero que sea la mejor fórmula la que se resuelva en estos días, porque lo que no puede suceder es una situación como la que estamos padeciendo en estos momentos: familias sufriendo, en algunos casos conatos de violencia que no podemos hacer otra cosa que condenar y, sobre todo, perjudicando a la movilidad; por tanto, una solución consensuada, como se ha logrado en otros lugares.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 12

Dicho eso, no podemos hacer otra cosa que coincidir en su diagnóstico, porque, de hecho, en cierta medida también somos partícipes de esos presupuestos, y, por tanto, nos felicitamos por lo que significa en inversión en vivienda y por lo que también recogen, sobre todo, en referencia a la movilidad sostenible, una de nuestras reivindicaciones durante estos largos años. Y también es importante valorar lo que se proponía el año pasado, lo que se hizo el pasado año y lo que se va a hacer este año y, sobre todo, lo que ha ocurrido después de la moción de censura. Y mire, en lo que va de un año a otro, nosotros nos hemos de felicitar, y nos hemos de felicitar en aquellas cosas, porque muchas veces nada más hacemos que agrandar los problemas, pero cuando ha habido soluciones también hay que destacarlas. Y este año —efectivamente, el acuerdo era con el Gobierno del Partido Popular, lo cual siempre he agradecido— hay bonificaciones en la AP-7 y en la AP-2 y los camiones no van por la Nacional 340 a su paso por Tarragona ni por la Nacional 240, y eso —tarde o temprano tendremos las cifras— está salvando vidas; y no solo está salvando vidas, sino que también está mejorando la movilidad. Pero siempre hemos dicho que este ejemplo no ha de quedar exclusivo para la Comunidad Autónoma de Cataluña, sino que también puede hacerse extensivo a otros lugares.

También nos felicitamos, porque llevábamos muchos años reivindicándolo, sobre todo desde la provincia de Tarragona, porque es un problema fundamental en cuanto a la movilidad por ferrocarril, por la reapertura —en este caso, el estudio— de la línea Reus-Roda para el paso de mercancías. Sabemos que las obras de este tipo necesitan muchos años y entiendo que lo más fácil es prometer cosas a dieciocho meses, pero lo más importante es que las cumplan, si es posible antes de dieciocho años. Y, dicho eso, no ha de quedar exclusivamente en un estudio inicial, sino que en los años posteriores, cuando espero que sigan gobernando con nuestra ayuda —y, si es posible, que sea al revés—, continúen esos estudios, se haga el proyecto y termine ejecutándose.

También nos felicitamos de que siga el estudio de la línea Lorca-Baza-Guadix-Granada, porque eso significa un giro en la política de Fomento, ya que durante años lo que hemos hecho ha sido cerrar líneas, y ahora ya empezamos a estudiar la reapertura de algunas, que no se tenían que haber cerrado en su momento. El tren ya llega a Granada, pero llevábamos mucho tiempo sin que llegara, tres años.

En Correos aún estamos por debajo de lo que estaba presupuestado en el 2015 y 2016, pero hemos pasado a 150 millones; no llegamos a los 180 millones del 2015 y 2016, pero, como mínimo, estamos en el buen camino.

Hay una mejor financiación en el área metropolitana de Barcelona, que también es otra de las cosas por la que nos hemos de felicitar; inversiones en Extremadura —ahora que no está el amigo César Ramos—, más inversiones también en Andalucía, el túnel pasante de Valencia; en los próximos meses se licitará el túnel de Martorell, que ya sabe usted perfectamente que es el cuello de botella que tenemos en Cataluña sobre el tema del tercer hilo y el ancho europeo, y pensamos que la variante de Vandellós estará operativa en verano.

Otro aspecto que también destacamos es el frenazo al PIC, porque durante mucho tiempo aquí se habló muy bien de él, aunque nosotros teníamos dudas, éramos de los pocos o los únicos que planteábamos esas dudas —por cierto, los abogados del Estado también generaron algún tipo de discrepancia—, y, por tanto, nos alegra que ustedes lo hayan reconsiderado, entendiendo que algunas de esas carreteras se deben hacer, pero siempre con la posibilidad de que sea impulsor el Gobierno. La conexión del puerto de Tarragona, muy bien; fuerte incremento de las inversiones en cercanías de Madrid y un giro constante —lo ha destacado usted— entre el tren convencional y la alta velocidad, y eso para nosotros es fundamental. Pero también nos surgen dudas, dudas que usted en las próximas semanas o meses tendrá que resolver, como, por cierto, en el tema de la estiba. Y también tenemos una duda principal: 200 millones de la sentencia del Tribunal Superior sobre las infraestructuras en Cataluña, ¿quién las ejecutará, cómo se ejecutarán, cuáles son las que se ejecutarán? ¿Han llegado a un acuerdo con el Gobierno de la Generalitat de Cataluña para saber adónde van, entre otras cosas? Igual sucede respecto a Rodalías de Cataluña, cuestión sobre la que ya preguntaremos al siguiente compareciente, porque nos gustaría saber —son muchos millones, 800 millones si no recuerdo mal— adónde van. Efectivamente, puedes poner una cantidad, pero luego hay que ejecutarlo, como bien ha dicho mi compañero Ferran Bel —ambos somos de Tarragona—, y nosotros tenemos el ejemplo de ADIF, con una ejecución del 24%, o, para no centrarnos siempre en Cataluña o en Tarragona, si vamos a Andalucía, en el primer semestre el Ministerio de Fomento solo había ejecutado el 18,5% —vamos a ser generosos, pero no habrán llegado al 50%—. Por tanto, la ejecución es un elemento fundamental.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 13

También tenemos preocupación por saber si el reinicio de las obras para el tren lanzadera de El Prat llegará antes del verano, y no se tengan que volver a paralizar. Y, lógicamente, respecto a la estación del aeropuerto de Girona, si no volveremos a hacer una barbaridad como la que se hizo en su día con el Camp de Tarragona. Además, están las expectativas que en su momento el señor De la Serna nos planteó sobre la cuarta pista de El Prat en Girona, y nosotros reclamábamos la quinta para Reus, porque no nos podemos olvidar de Tarragona, y no sabemos cómo está el tema, por lo que posiblemente también le preguntaremos al presidente de AENA. También tenemos encima de la mesa qué pasará con Salou y Cambrils, porque nosotros siempre hemos reivindicado un tren-tram, no podemos dejar a Salou y Cambrils sin conexión por vía con la ciudad de Tarragona. Asimismo, ¿está previsto —si es necesario, también le preguntaré al secretario de Infraestructuras— el corredor Medina del Campo-Valladolid-Palencia?

Muchas veces gastamos demasiadas energías en los problemas, como decía antes, y pocas en solucionarlos. Por eso, entiendo que uno de los temas que debemos tener encima de la mesa es qué hacemos a partir de noviembre. Usted sabe perfectamente que al final de este año cumple una de las autopistas más importantes, la AP-7, y no será la única, y que ese debate, que ya se planteó con el señor De la Serna, sigue estando encima de la mesa. Qué hacemos con el mantenimiento de las vías rápidas en este país es un tema de debate importantísimo que no podemos aplazar, independientemente de que haya elecciones autonómicas o municipales. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Finalmente, querría destacar algunas cosas que encontramos a faltar. En relación a la provincia de Lleida, nosotros siempre hemos apostado por el plan de la estación, que no está recogido y creemos que refiere una de las faltas de inversión en Cataluña, igual que sucede respecto al nuevo tramo de la A-14 entre Sopeira y El Pont de Suert. También nos gustaría que se estudiara o, como mínimo, se abriera la posibilidad a la conexión de las cercanías con el puerto de Sagunto, pues no puede estar desconectado por un kilómetro; y es el tren de poniente de Almería, no nos podemos olvidar. Algún día también tendríamos que ver la posibilidad, aunque sé que no es fácil, de recuperar algunos tramos de la Vía de la Plata. Finalmente, como decía, hay cosas que se plantearon con el ministro De la Serna y ahora están en el aire respecto de las que sería bueno conocer cuál es su posición, como, por ejemplo, en cuanto al EVA. Hubo una presentación muy bonita cerca del aeropuerto de El Prat, en la estación, pero no hemos oído hablar más de él, y nos preocupa no tanto el EVA sino quién ocupará esos surcos, porque, lógicamente, nos gustaría que los ocupara una empresa pública española.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Alonso.

Para defender la posición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos.

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

Gracias, y bienvenido, señor secretario de Estado, por venir a la que ha sido siempre su casa como diputado, y ahora como secretario de Estado.

Nadie puede dudar de que esta es una legislatura apasionante, que da lugar a hechos e intervenciones muy curiosas, porque, como es una legislatura en la que en un tiempo ha gobernado el Partido Popular y en otro el Partido Socialista, es interesante ver cómo han ido evolucionando las intervenciones de cada uno de los diputados. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).** Hoy tenemos aquí los presupuestos de Fomento y cada grupo parlamentario tiene la obligación de evaluarlos, de dar su opinión y analizarlos según los datos. Y si uno se pone a comparar los datos de los presupuestos de Fomento de 2018 que hizo el Partido Popular y los que ha presentado este año el Partido Socialista, fácilmente puede sacar unas conclusiones. Yo pediría a un grupo de estudiantes de cualquier carrera universitaria, incluso de instituto o de educación primaria que hiciera un análisis comparativo de los datos, sin tener en cuenta qué partido los ha hecho, y que sacara conclusiones. Si uno ve los datos, lo primero que diría es que los presupuestos de Fomento son buenos. ¿Por qué son buenos? Porque suben, porque además hacen que políticas que se habían abandonado durante mucho tiempo, políticas que creemos que son imprescindibles, se vuelvan a poner en marcha. Pero, como digo, cuando escuchamos las intervenciones de algunos diputados, teniendo en cuenta el grupo que representan, diciendo que son unos malos presupuestos, cuando los del año pasado eran muy buenos, la verdad es que uno se lleva las manos a la cabeza y se pregunta qué análisis se hace de estos datos, si no es objetivo sino subjetivo. Creo que los ciudadanos, y lo hemos dicho en muchas ocasiones aquí, están cansados de que los partidos políticos y los que tenemos la obligación de representarlos hagamos nuestro discurso teniendo más en cuenta al partido que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 14

representamos que datos medianamente objetivos. Escuchar el mantra en el que insisten Ciudadanos y el Partido Popular de que son unos presupuestos que benefician a Cataluña me parece un insulto, primero, a la inteligencia, y, después, a los ciudadanos de este país y también a los ciudadanos de Cataluña, que también tienen derecho a recibir inversiones. Pero además me resulta curioso que en los últimos años, cuando Ana Pastor prometió 5000 millones de euros para las cercanías de Cataluña que después no ejecutó, el Partido Popular no dijera nada; me resulta curioso que, cuando Íñigo de la Serna hace dos años prometió para cercanías de Cataluña 5000 millones de euros que después no ejecutó, Ciudadanos y el Partido Popular no dijeran nada. Creo que de verdad ha llegado el momento en el que en esta Comisión y en el resto del Parlamento tenemos que hacer los discursos pensando en los ciudadanos, no intentando crear una realidad ficticia que dé la sensación de que hay territorios que se ven más beneficiados que otros, porque no es cierto, y que hay ciudadanos que son de primera y ciudadanos de segunda.

Nosotros siempre hemos dicho que creíamos que había ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, y esos son los ciudadanos extremeños, que sufrimos un tren que consideramos que no es digno y debe tener mejoras, porque durante muchos años se abandonó. Cuando uno hace el análisis de los presupuestos y de los datos del pasado, comprueba por qué pasa esto. ¿Por qué se estropean los trenes extremeños? Si tenemos en cuenta que durante los años de Gobierno del Partido Popular no se compró ningún tren nuevo, evidentemente ahí tenemos la respuesta, o una de las respuestas. Nosotros creemos que se ha hecho un gran trabajo por parte del Ministerio de Fomento, y no lo decimos porque sea el partido que gobierna el mismo que el del diputado que está en el uso de la palabra, lo decimos porque hemos comparado los números, porque desde hace años venimos reivindicando y denunciando en esta Comisión, además en la comparecencia de Fomento, que España se había alejado de los objetivos que tenía Europa en inversión en obra pública y que había bajado el porcentaje del PIB que durante años se había ejecutado en este país. Este año ha subido al 0,8%, que entendemos que es un paso, y creemos que hay que seguir avanzando en ello, porque además consideramos que es una fuente de creación de riqueza; creemos que la inversión en obra pública es una forma de crear riqueza, de crear empleo en este país, y, además, empleo de calidad, y de garantizar y conseguir que los ciudadanos se sientan iguales a través de las infraestructuras. Por tanto, ese es un dato objetivo: después de muchos años de bajada, se ha logrado aumentar al 0,8%. Además, como ha dicho el secretario de Estado, las inversiones del capítulo 6 han subido un 26%, cantidad que nos parece razonable.

Pero lo importante no es simplemente que las partidas aumenten, sino cómo se distribuyen. Creemos, y lo dijimos en el último pleno del Congreso, que en España se había planificado, se había desarrollado mal el sistema ferroviario, porque hacía, y lo vemos últimamente en muchos programas de televisión, que haya territorios que cuentan con alta velocidad y otros en los que, como no se invirtió en tren convencional, cuentan con un tren que es del siglo pasado. Eso hace que tengamos territorios desiguales, no solo los extremeños, sino otros, como Soria, Huelva o Almería, respecto de los que, porque no se invirtió en el tren convencional, a día de hoy alguna gente va a 300 kilómetros/hora, mientras que otros van a 30 kilómetros/hora. Y creemos que una de las cosas a las que ayudan las políticas o lo que se plasma en estos presupuestos es a que los ciudadanos consigamos tener las mismas oportunidades, y esto nos parece importante. La inversión y su incremento en el tren convencional nos parece muy importante, creemos que hay que salir de la locura en la que nos habíamos metido, ya que a todos los ciudadanos se les prometió durante mucho tiempo que iban a tener una alta velocidad pero veían cómo pasaban los años y los años y no tenían unas comunicaciones razonables.

Por eso, creo que hay que equilibrar, que los presupuestos nos tienen que ayudar a ejecutar entre comunidades autónomas y a pensar más en ciudadanos que en territorios. Creo que ha llegado el momento de que dejemos de intentar enfrentar a los territorios con las inversiones, como están intentando hacer con estos presupuestos el Partido Popular y Ciudadanos. No creo que sea justo con los ciudadanos de Cataluña, que no tienen unas cercanías razonables. Es cierto que otro tipo de infraestructuras las tienen mejores que otras comunidades autónomas, pero también es cierto que sufren un sistema de cercanías que no es el razonable, y los ciudadanos de Cataluña también tienen los mismos derechos, y lo dice un extremeño, con la situación del ferrocarril que tiene; los ciudadanos de Cataluña tienen el mismo derecho que el resto de ciudadanos españoles. Si queremos que todos nos envolvamos algún día con la bandera de España, tendremos que pensar que los ciudadanos de Cataluña son exactamente igual que los del resto del Estado, y creo que se está haciendo un flaco favor, como he dicho muchas veces, a la unidad de España con los mensajes que se lanzan cada día. Por eso pido a esos partidos, aunque sé que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 15

va a servir de poco, que dejen de enfrentar a ciudadanos de un sitio con ciudadanos de otro, porque, al final, puede que llegue un momento en que no seamos capaces de reconducir la situación, y la responsabilidad de Estado nos obliga a que pensemos y defendamos a todos.

Como decía, creo que son unos buenos presupuestos. Pero los presupuestos no tienen importancia si después, a la hora de ejecutar, no se ejecutan. Hace muy poco, intentando averiguar por qué el tren de mi comunidad autónoma estaba como estaba, pedí la información de cómo se había licitado cada año, y me encontré con una sorpresa que me daba la demostración de por qué Extremadura tenía la situación que tenía. En dos años y medio, 2016, 2017 y la mitad de 2018, el Gobierno del Partido Popular licitó para el ferrocarril extremeño 99 millones de euros, mientras que en siete meses de Gobierno del Partido Socialista hubo 320 millones de euros de licitación. Por eso, nos vamos a fijar en qué pone en los presupuestos, pero yo prefiero fijarme en las licitaciones que se hacen y en la obra que se ejecuta. Si no, al final, los ciudadanos tienen la sensación de que se les está engañando con los presupuestos y de que los partidos políticos hacen trampa, aunque, como digo, es lo que se ha hecho en estos años. Si voy más atrás y miro los seis años y medio de Gobierno del Partido Popular, compruebo que se licitó la misma cantidad que se va a licitar en un solo año de Gobierno del Partido Socialista. ¿Quién va a decir, sinceramente, que con estos presupuestos y los números que señalamos Cataluña se beneficia más que Extremadura? Lo voy a decir aquí alto y claro: viendo los datos de forma objetiva, creo que Extremadura sale beneficiada, también por una razón, porque durante muchos años fue abandonada, y creo que hay que recuperar una situación que habíamos perdido.

Con respecto a las intervenciones que hemos hecho en otras comparecencias, he intentado no entrar en contradicción con lo que dije otras veces ante el secretario de Estado, porque alguien puede hacer un montaje con su ordenador, poner mi intervención del año pasado y esta e intentar sacar mis incoherencias o incongruencias. Claro, en la última comparecencia pedí que se subieran las partidas que iban destinadas a mantenimiento de carreteras porque en España existe un gran déficit. Después de años y años de bajadas del dinero que se destinaba a carreteras con el Gobierno del Partido Popular, puedo decir que cuando el Partido Socialista ha llegado al Gobierno ha subido la cantidad hasta los 1000 millones de euros, ha recuperado una gran parte de lo que el Partido Popular había quitado a mantenimiento de carreteras. ¿Soy coherente diciendo que son unos buenos presupuestos? Sí, soy coherente diciendo que son unos buenos presupuestos, porque en anteriores pedíamos políticas que consiguieran que todos los ciudadanos sean iguales a través de una red convencional de ferrocarril, el mantenimiento de carreteras y políticas que acerquen a los ciudadanos, y, si vemos los presupuestos, los datos demuestran que eso es así. Después podremos evaluar si se ejecutan o no, y para eso pediremos al ministerio que sea lo más transparente posible. Cuando el ministro de Fomento tomó posesión, una de las cosas a las que se comprometió fue a que iba a aplicar la máxima transparencia. Le pedimos que lo haga, porque además demostrará y demostraremos cómo las políticas que está llevando a cabo el Partido Socialista manifiestan la coherencia de los presupuestos que se han presentado. Por eso —voy terminando, porque veo que se me acaba el tiempo y además creo que hoy tendremos muchas oportunidades para debatir sobre ello—, considero que en política debemos tener la capacidad de conseguir que algún día los ciudadanos vuelvan a escucharnos con la intención de creernos. Si las intervenciones que hacemos en un año y en el siguiente son radicalmente distintas porque el partido que gobierna es otro, entiendo que los ciudadanos no nos crean, lo entiendo perfectamente. Por eso, creo que todos los que estamos en esta sala, todos los que formamos parte del Parlamento tenemos la obligación de hacer creíbles nuestras intervenciones con datos objetivos. Eso no quita para que un partido como el Socialista, que ahora está en el Gobierno, reivindique que sigamos trabajando para que los ciudadanos sean iguales y que yo, como extremeño, siga reivindicando un tren digno, porque no se entendería que lo hiciera de otra forma. Creo que tenemos que recuperar el Parlamento para los ciudadanos y la opinión de los ciudadanos y conseguir ser altavoces de la coherencia, no simplemente los altavoces de los intereses de nuestros partidos.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Miguel Barrachina.

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

Sea usted bienvenido, don Pedro Saura.

No me puedo sustraer a responder a una referencia que acabo de escuchar en este mismo instante, y es que durante los Gobiernos del Partido Popular se invirtieron 99 millones en las vías férreas de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 16

Comunidad de Extremadura pero que en este año pasado, en 2018, con los socialistas, fueron 320 millones de euros; con los socialistas no, con el presupuesto del PP, al que los socialistas votaron en contra, es decir, 320 millones con la resistencia, con la oposición de la izquierda de este Parlamento.

Y como hablaban de no hacer trampas, decía que si cogemos los dos últimos años. No, no, cójanlos todos, los seis años de Gobierno del Partido Popular, que dicen 691 millones de inversión en la querida, en la apreciada Comunidad Autónoma de Extremadura, 691 millones en las peores circunstancias económicas posibles, con un grado de ejecución del 67% medio año a año. Asimismo, en los seis años anteriores, por si lo quiere comparar, en la época de mayor gasto público de la historia de la Hacienda pública española, que es larga, 416 millones y un 25% de ejecución media. Por tanto, los datos son tozudos.

Yo celebro hoy y me alegro mucho de que el señor secretario de Estado haya venido a anunciar enormes crecimientos en la inversión pública. Dice que es la primera vez que viene a comparecer y a anunciar grandes aumentos en las inversiones y colocarse las correspondientes medallas en su pecho. Me gustaría saber qué mérito han hecho ustedes para elevar el presupuesto, que le permita a usted colocarse tantas medallas; si le falta pecho, señor secretario de Estado, puede colocar alguna a su izquierda a don Celso Delgado, que tuvo que ver, como todos los diputados y compañeros del Partido Popular que aprobaron los presupuestos, en algo determinante; y es que si coges a un estudiante y compara los presupuestos, diría una cosa evidente: hoy usted viene a anunciar 2000 millones más porque los ingresos del Estado han crecido en 60 000 millones de euros. En el último año, cuando ustedes recibieron el Gobierno y un presupuesto intacto para estrenar, los ingresos públicos de España, los que usted utiliza ahora, crecían un 10%. Crecer un 10% es mucho, es decir, algo más de 20 000 millones sin ustedes hacer nada; ¿qué han hecho ustedes para que la recaudación siga esta espiral? A partir de ahora ya lo veremos, pero hasta el día de hoy, ¿qué han hecho ustedes? Se lo voy a contar. ¿Por qué se ha invertido menos algunos años? Porque esos 60 000 millones son los ingresos públicos del Estado en 2012 que ustedes mismos —usted en calidad de coautor porque, efectivamente, estaba aquí— desplomaron, y un Gobierno responsable, el Gobierno de Rajoy, hizo las reformas que España necesitaba. Los ingresos públicos se desplomaron en 60 000 millones de euros, y ustedes han venido a abrir ese papel de celofán y a descubrir unos ingresos creciendo al ritmo al que crecía el empleo; cuando llegaron ustedes había algo más de medio millón de nuevos empleos al año; cuando llegamos nosotros destruían casi un millón de empleos al año. Por lo tanto, esa varita mágica con la que usted ha venido aquí a anunciarnos grandísimas inversiones tiene un solo secreto: creación de empleo y generación de ingresos. Hay quienes los desplomaban destruyendo empleo, y hay quiénes los generábamos y le dan a usted la oportunidad de arrogarse el mérito de elevar presuntamente la inversión en 2000 millones de euros.

Don Pedro, una cosa es lo que ustedes pintan y otra cosa es lo que hacen, porque ustedes tienen historia. Esta es su historia contada por ustedes mismos; nos envían este documento que es de ejecución del presupuesto de 2018 que, como ustedes saben, aprobamos con su resistencia, con su oposición, y ahora otros se arrogan el mérito de las inversiones, pero esto descubre enorme pereza a la hora de llevar a cabo actuaciones. Pereza porque, según el documento que ustedes nos envían y me gustaría preguntarle si es fidedigno, se han dejado por ejecutar 2683 millones, casi 2700 millones de euros de empresas públicas, de organismos autónomos inversores, en todos los meses de vigencia del presupuesto de 2018 que aprobamos una semana, y a la semana siguiente ustedes ocuparon el Gobierno. Esos 2700 millones ya son más que todo el crecimiento que usted se ha arrogado el mérito de traer a esta Cámara. Es decir, aunque todo lo que nos ha contado, aunque nos creyésemos que lo de los trece meses de IVA en un solo año fuese verdad y lo ejecutasen, ya les faltaría dinero. Este documento presupuestario nos lo han remitido ustedes desde el Gobierno.

Cuando hablan de que no se hizo nada, de que nada había; en fin, hay una gran contradicción entre su intervención y lo que he escuchado al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista arrogándose el mérito de ese gran esfuerzo presupuestario de los últimos meses. Y en cuanto a la compra de trenes, yo tengo aquí un documento del año 2017, que tendrá usted, con la previsión de adquisición de nuevos trenes en enero, justo hace un año, dentro de ese plan de material rodante anunciado por don Íñigo de la Serna, que alcanzaba un importe de 4465 millones para comprar hasta 558 trenes. Es un documento de Renfe fechado en el año 2017, no es un documento mío. Como usted bien sabe, una cosa es cuando se licita la adquisición de un nuevo tren y otra cuando te lo sirven. Por tanto, lo que han venido a anunciar con ese nuevo plan de material rodante es simplemente una cosa: el aplazamiento en un año y la reducción a la mitad, al 50%, del número de trenes nuevos y el dinero a invertir en las previsiones del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 17

Gobierno. Yo estoy encantado de que ustedes celebren —ojalá lo podamos hacer todos— ese crecimiento en la inversión.

Don Pedro, en esta Comisión hoy ha sido comentario general que la gente había llegado tarde —don Iñigo Barandiaran y el resto de diputados— por la manifestación del taxi. Ustedes son responsables de la Dirección General de Transporte Terrestre y, hasta hace bien poco, responsables de la gestión del taxi y las VTC en España. En un ejercicio mayúsculo de cobardía política —se lo digo así, sin ninguna duda—, ustedes decidieron abdicar, renunciar; dijeron en septiembre que no querían saber nada ni de taxistas ni de VTC, que se apañasen las comunidades autónomas. No está decidido, es decir, este Parlamento está tramitando ese enésimo decreto suyo para ver de quién es la responsabilidad, pero yo se lo digo claro; si hay taxistas, si hay coches o vehículos cortando hoy calles en España, especialmente en la ciudad de Madrid, es porque no es —como ustedes tratan de decir o, de hecho, ha afirmado el propio ministro, señor Ábalos ha dicho— un problema o un tema de las comunidades autónomas. El ministro ha dicho: Si todos me piden que medie, yo haré de mediador. ¿Se podrá tener mayor atrevimiento político que decir que no va conmigo, cuando es un problema tuyo que multiplicas por diecisiete abocando a las comunidades autónomas a copiarles a ustedes y a multiplicarlo por ocho mil! Cuando aquí vienen taxistas de toda España, de mi tierra y de la suya, será porque el problema obviamente es de toda España; es un problema común en el que ustedes han decidido inhibirse, desaparecer. De hecho, he leído que ahora se debate en la Diputación Permanente la comparecencia o no del ministro, así que por si acaso, para no tener que venir y vincularse con ese tema tan desagradable, se ha marchado a Marruecos. Entonces, me gustaría preguntarle si van a tomar alguna decisión referida a este ámbito, si van a mantener ese deseo de eludir completamente su responsabilidad.

Cuando el señor Barandiaran comentaba que había llegado tarde, como siempre con una amable sonrisa, usted le sonreía; yo me he acordado de otra sonrisa y la he encontrado —luego lo mostraré—, pero esto no es para reírse; es decir, España tiene un problema y ustedes han renunciado a ser su Gobierno, esto no es para reírse. Entiendo que ustedes se rían porque cuando este verano había taxistas movilizados en la puerta de Nuevos Ministerios, el único objetivo del socialismo era que hoy esas manifestaciones nacionales estuviesen en la sede del Partido Popular, en Génova 13, y en la Puerta del Sol, en la sede del Gobierno madrileño. Y ustedes se ríen porque creen que les ha salido bien la jugada política, creen que aunque ustedes han multiplicado los problemas de los españoles por diecisiete, les ha salido bien. De hecho, fíjese, el ministro que lleva el tema se ha marchado a Marruecos. La semana pasada le preguntaron en Fitur, pero la situación de enormes dificultades con la que hoy se han encontrado los madrileños no es para causar risa, y el Gobierno tiene la obligación de respetar las movilizaciones, pero sobre todo de que todos los españoles tengan derecho a su movilidad. Este país no es de nadie más que de sus vecinos, de sus ciudadanos, todos tienen derecho a la libre circulación; libre circulación que ustedes no están haciendo efectiva. Decía que no es para reírse ni cuando se cortan las calles ni cuando España vive un problema de reputación internacional. Fíjese, en la feria internacional más importante del mundo, Fitur, esto no es para reírse, señor secretario de Estado: once heridos y un detenido en el intento de asalto a Fitur, luego fueron muchos más detenidos. **(Muestra una fotografía en la tableta).** Y fíjese arriba quién está, el señor Ábalos riéndose; no es para risas. ¿Sabe por qué se reía? Porque cuando le preguntaban decía: Oiga, las leyes son para cumplirlas, pregúntele a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, que yo ya he hecho mi decreto. ¿Es posible tener un Gobierno más irresponsable, que se inhiba de tal forma de problemas nacionales que ya existían desde la Ley ómnibus que usted votó favorablemente, pero que ahora han multiplicado por diecisiete? Un problema complejo en el que desde luego lo último que tiene que hacer un gobernante, don Pedro Saura, es huir; eso es lo último que tiene que hacer un gobernante, huir. Y mi pregunta en este momento de fugas socialistas es si tienen previsto llevar a cabo alguna actuación, aparte de esa posición mayestática del ministro de Fomento diciendo: Si todos me lo piden, mediaré. No, mediar no, asúmelo que es tuyo, era tuyo y seguirá siendo tuyo porque es un problema nacional en el que hay dos cuestiones evidentes, porque al final ¿quién tiene razón en esto? El vecino o el ciudadano que quiere dos cosas; que le dejen circular porque hoy no puede y poder elegir porque con sus textos tampoco podría elegir.

En esta materia de fugas y de no hacer porque es más difícil criticar lo que no se hace que lo que se hace, por eso es difícil criticar a su Gobierno, también me gustaría preguntarle si ustedes van a renunciar o a reformular, como he escuchado en alguna otra ocasión, el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, que podía llegar a incluir 5000 millones adicionales en 27 actuaciones, que no figuraban en presupuesto, pero que multiplicaban el potencial inversor nacional, y para el que usted bien sabe que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 18

podían acceder las empresas hasta un 42,5% de financiación europea. Usted no ha comparecido, pero el ministro sí y anunció una reprogramación de todas las actuaciones de alta velocidad y de cercanías del Gobierno Popular. Después del estudio y de las reprogramaciones, me gustaría preguntarle cuál ha sido resultado simplemente en aquellas actuaciones en que ha variado, en las que permanezca igual no; nos gustaría conocerlo.

Finalmente —concluyo, señor presidente— le doy las gracias por esta su primera comparecencia. Yo celebro que venga usted a disfrutar de unos ingresos generados por un Gobierno que se esforzó mucho, con su posición en contra. Desgraciadamente, lo que verán los ciudadanos cuando se apruebe esto en el mes de abril o mayo es que los 20 millones de usuarios de diésel, que también tiene que ver con el transporte y con Fomento, verán aumentada su factura mensual por llenar el depósito; que según su previsión, piensan crear una cantidad de empleo que es un 50% inferior a la que nosotros creábamos; y además, suben todos los tributos a empresarios, cotizaciones sociales, IRPF, Impuesto sobre Sociedades, incluso algunos inventados como el de transacciones bancarias y servicios digitales del que ya han previsto gastarse el dinero sin saber todavía, don Pedro, cómo implementar esas figuras tributarias.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Responde a los portavoces el señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Saura García): Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero agradecer el tono de todas sus intervenciones y, además, todas sus aportaciones y preguntas. Señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular, ¿dónde estaba usted estos últimos años? Parece que no estaba en la política. Ha hecho un análisis, en fin, muy doméstico del tema de los ingresos públicos. Señoría, los ingresos públicos empezaron a caer en los años 2008 y 2009 y la inversión pública se mantuvo. Ahí están los datos, porque en España en los cuarenta años de democracia cuando se hace inversión en infraestructuras es cuando gobierna el Partido Socialista. Pero, además de esta interpretación suya muy particular sobre los ingresos, se trata de ver cómo inviertes los recursos que tienes. Y ustedes tendrán que explicar a la opinión pública que durante muchísimos años no hayan invertido un solo euro en material rodante ni de cercanías ni de larga distancia. Estas son sus prioridades, ustedes optaron por unas prioridades y no por otras.

Señor Barrachina, cuando llega el nuevo Gobierno lo que nos hemos encontrado en el ministerio es indolencia, desidia y dejar que los problemas se resuelvan solos. Esto es lo que nos hemos encontrado en el ministerio, y cuando se tomaron medidas fueron siempre diseñadas y promovidas por grupos de interés, como ahora voy a demostrar a continuación; muchas de esas medidas se tomaron pensando en los grandes fondos de inversión internacionales. Señoría, teniendo presupuesto no compraron ni un solo tren en este tiempo porque no eran sus prioridades. ¿Habría mayor desidia, habrá mayor dejación o indolencia que no comprar ni un solo tren de cercanías y de media distancia? ¿Habría mayor indolencia y desidia que el hecho de que cuando ustedes gobernaban la conservación y mantenimiento de las infraestructuras se redujera en España un 50%, llevando prácticamente al colapso ese modelo de infraestructuras? ¿Habría más indolencia y más desidia que las autopistas que dejaron en quiebra? ¿Habría más indolencia y desidia que querer renovar la concesión de las autopistas para las que concluía el tiempo de concesión? El nivel de infraestructuras de España ha caído por primera vez en cuarenta años. Claro, y usted me habla de pintura, pero si ustedes son pintores de primera división; los pintores en materia presupuestaria e infraestructuras, si al final el anterior ministro era el ministro de la pintura y de la maqueta. ¿Saben cuál es la ejecución de ADIF en los años que gobernaron? ¿Un 60%, un 50%? No, no llega al 45%. ¿Eso cómo lo llamamos? Más pintura que en *El Planeta de los Simios*, señor Barrachina. Por no hablarle del incremento de la deuda de ADIF; no llegaron al 45% de ejecución, pero incrementaron la deuda de ADIF Alta Velocidad en 7000 millones de euros. ¡Qué gran gestión, qué magnífica gestión! Por otra parte, la ausencia de planificación indicativa que le viene reclamando Europa. ¿A eso cómo lo llamamos? Lo llamamos dejación, desidia, indolencia, no hacer caso a las recomendaciones europeas en materia de seguridad, señor Barrachina, sin hacer caso a esas reclamaciones.

Le decía que las pocas medidas que tomaron fueron diseñadas y formuladas a gusto de los grupos de interés y grandes fondos de inversión. Por ejemplo, el PIC, un negocio para los fondos de inversión internacionales, señor Barrachina; para los 5000 millones estimados en cánones anuales había que pagar 550 millones. Es decir, en total por esos 5000 millones, 16 500 millones de coste final, multiplicando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 19

por tres el coste del plan y limitando sustancialmente, prácticamente a nada, el presupuesto de carreteras que se quedaba a medio plazo básicamente para pagar los cánones para estos fondos de inversión o grupos de interés. Sí, señor Barrachina, efectivamente hemos remodelado ese PIC. Y hoy, por ejemplo, el *Boletín Oficial del Estado* ya publica una obra que ha salido a estudio de viabilidad con una nueva dimensión del PIC mucho más ajustada y más en clave de los intereses generales; obras que tienen que ver con el tercer carril entre Alhama de Murcia y Murcia o con Los Arcos, también de la Región de Murcia, que estaban en el PIC anterior, pero, claro, ahora no pensando en esos grupos de interés, sino en el interés general; o la desregulación del mercado de alquiler, los grandes grupos de interés estaban encantados con esa desregulación, que al final nos trajo más desahucios, un precio de alquiler mayor y el alquiler no ganó peso en el mercado de la vivienda. Por otro lado, los grandes fondos también estaban encantados con la regulación del taxi y de las VTC, señor Barrachina; estaban encantados, solamente hay que seguir las declaraciones; algunos se han hecho multimillonarios con su regulación, multimillonarios porque han multiplicado por doscientos su riqueza en nuestro país, concentrada en muy pocas manos. Solamente hay que ver la evolución de la riqueza y sus declaraciones en relación con sus reformas sobre el taxi y las VTC, señor Barrachina; indolencia y siempre apartando el interés general en pro del interés de unos cuantos, señor Barrachina, esa es su política de infraestructuras.

Señoría, en cuanto a la regulación del taxi y las VTC, como en toda Europa, la movilidad urbana es competencia de las administraciones locales y autonómicas porque la movilidad tiene que ser gestionada en ese ámbito. Los objetivos de una ciudad, los objetivos medioambientales y la congestión de tráfico son determinantes a la hora de definir cómo regular las VTC y el taxi. Y lo que no se entiende es que desde septiembre, mes en que se aprobó un real decreto-ley aquí en el Congreso de los Diputados, la Comunidad de Madrid y su presidente no se hayan puesto las pilas y estén trabajando para resolver el problema. Bueno, ya lo entiendo, estaba en lo suyo, había un lío interno del Partido Popular de Madrid para ver quién iba a ser el próximo candidato a presidente de la comunidad autónoma y estaba más en eso que en resolver el taxi y las VTC. Varios meses después y la Comunidad de Madrid mirando para otro lado, ¿a eso cómo lo llamamos? Desidia, irresponsabilidad, que es lo que pone de manifiesto su gestión en materia de infraestructuras, señor Barrachina. Desde luego nunca regularemos en favor de esos grandes fondos de inversión, que ahora no están muy contentos con la regulación que ha hecho el Gobierno de España, más bien estaban de acuerdo con su regulación en materia del taxi y las VTC, concentrando los recursos y la riqueza en manos de unos pocos, señor Barrachina. Y por supuesto, no solo el ministro de Fomento ha planteado una regulación en materia de transporte urbano acorde con lo que sucede en el conjunto de Europa, señor Barrachina, sino que, además, ha solicitado venir aquí esta semana a dar cuentas; por supuesto que sí, lo ha hecho desde el minuto uno, señor Barrachina. **(El señor Barrachina Ros: ¡Que se lo cuenten!)** Sí, a usted este tipo de cosas no le gustan, pero sí, señor Barrachina. Escúcheme, no se aturulle; sí va a venir, pero sobre todo, señor Barrachina, hable con el presidente de la Comunidad de Madrid. Yo sé que usted puede hablar con el presidente de la Comunidad de Madrid, que se ponga las pilas, que se aclare quién va a ser el candidato en Madrid y que se ponga a trabajar en pro de la resolución del problema del taxi y de las VTC.

Usted hablaba, señor Barrachina

El señor **BARRACHINA ROS**: Pido la palabra por alusiones, señor presidente.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Saura García): No, estoy en el uso de la palabra. Usted tranquilo, si va a poder intervenir después; usted tiene tiempo, yo tengo toda la mañana para estar aquí, o sea que les voy a escuchar; le he escuchado atentamente, usted me tiene que escuchar a mí.

En cuanto a Extremadura, en los últimos seis años y si lo comparamos con el periodo anterior, el Gobierno redujo la inversión en ferrocarril un 52%. La inversión en ferrocarril acumula desde 2012 un déficit de 665 millones de euros. La red convencional se abandonó, por ejemplo, el pasado año 2017 se dejó de invertir el 80% del presupuesto previsto en la línea convencional. Repito, el Gobierno anterior no adjudicó una mala máquina de ferrocarril, ni una mala máquina y tenía un presupuesto importante, pero no era una prioridad, había que inaugurar, cortar cintas, la maqueta de un sitio para otro, la pintura, pero no había para comprar máquinas y trenes. Claro, ahora se paran los trenes porque la media está en los veinte años, pero hay trenes que llegan a una antigüedad de cuarenta años. Pero estaban en la pintura, en cortar la cinta y en la maqueta; no estaban en los problemas de los ciudadanos, señor Barrachina. En este tiempo de Gobierno la licitación que hemos publicado multiplica ya por más de 80 los valores del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 20

mismo periodo del año 2017. Actualmente hemos adjudicado obra aumentando así la adjudicación un 755 % y, por supuesto, vamos a licitar otros 350 millones de euros en los próximos meses, señor Barrachina.

Le he escuchado decir que subimos los impuestos a los españoles, pero si ustedes subieron más de sesenta veces los impuestos cuando empezaron a gobernar, pero si ustedes con Ciudadanos en el presupuesto para 2018 aprobaron una subida del diésel y de la gasolina que ahora van a tener que pagar los ciudadanos. ¡Que ustedes me hablen de impuestos y de déficit! El portavoz de Ciudadanos decía que no íbamos a cumplir los objetivos de ingresos y déficit; pero si ustedes no dieron ni una, si el señor Montoro no dio ni una en relación con los ingresos y el déficit que presupuestó, ni una. Por favor, un poco más de modestia a la hora de criticar los presupuestos del nuevo Gobierno, no dieron ni una.

Lo que sí va a conseguir que el ciclo sea más duradero que en Europa, como se pone de manifiesto en las previsiones de crecimiento del año que viene, es precisamente la inversión pública; si ustedes tendrían que estar encantados con el incremento de la inversión pública. Y desde luego lo que hacen estos presupuestos es subir los impuestos al 1 % más rico del país. Lo que sucede es que esto no lo pueden reconocer, dicen que subimos los impuestos a todos los españoles; no, al 1 % más rico. Ustedes son aquí los altavoces del 1 % más rico del país. **(Rumores)**. Sí, sí, como siempre ha sido en nuestro país en la política hacendística y tributaria, como siempre ha sido. Cuando ustedes gobernaron lo que hicieron fue subir los impuestos a las rentas medias, los bajaron para las rentas más altas y aprobaron una amnistía fiscal para que se fueran de rositas todos los amigos del Partido Popular. Yo conozco bien lo de la amnistía fiscal, no porque yo me haya acogido a ella, sino porque, efectivamente, demostramos que eso era una cacicada de palabras mayores, además de inconstitucional, evidentemente.

Respecto a las preguntas de los otros grupos parlamentarios, quiero agradecer —el señor presidente me hace indicaciones de que tengo que terminar ya— las palabras del portavoz, don César Ramos; y agradecer también las palabras del portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos sobre todo en una cuestión que nos parece clave, y es que efectivamente hay que pasar ya —porque es lo adecuado, eso es lo moderno, es lo que están haciendo otros países— del paradigma de la inversión en infraestructuras a un paradigma de la movilidad sostenible. Ese es el gran objetivo porque, además de lograr cohesión social, hace que el sistema español de infraestructuras no colapse, porque con esos trenes y con esas inversiones en conservación iba camino de colapsar. Eso es lo que tenemos que reorientar de manera urgente, lo que sucede es que no se hace de una mañana para la tarde y lo que necesitamos es planificación.

En relación con el peaje en las autopistas, lo que creemos es que en España tenemos un sistema muy injusto, muy asimétrico. Eso debe implicar que las concesiones que finalizan en los próximos años —en la AP-7 a finales de este año— tienen que terminar y las autopistas tienen que ser gratuitas. Eso es lo que estamos diciendo. Es verdad que lo que hemos dicho es que en este Congreso de los Diputados se tiene que abrir un debate, que el Gobierno no prejuzga, sobre el futuro de la financiación de las infraestructuras. Pero, desde luego, estas concesiones, dado que es un sistema asimétrico e injusto, no se pueden reproducir. En el ministerio nos hemos encontrado documentos que demuestran que el Gobierno estaba trabajando para seguir reproduciendo estas concesiones de autopistas para seguir pagando.

Me han hecho muchas preguntas, y evidentemente no puedo contestarlas todas. Tengo que decir al portavoz de Foro Asturias que en este presupuesto no solo hay un crecimiento del 15 % para Asturias, sino que en relación con el PIB es la quinta comunidad con más inversión. Es verdad que la ejecución en estos últimos siete años ha sido muy baja, pero usted no debería pedir cuentas a este humilde secretario de Estado, sino a algún otro político. Lo que le puedo decir es que la licitación en 2018 creció un 122 % en el caso de Asturias. Por supuesto, el plan de vías está en el presupuesto, pero no solo eso, sino que se está trabajando en la tramitación del convenio con el resto de administraciones. Lo que están haciendo en este momento el Gobierno, Fomento y ADIF es trabajar en un plan de obras de emergencia en relación con el temporal que se ha producido en el norte de España; pero también se ha agravado el problema —permítame que se lo diga, señoría— en la cornisa cantábrica por la baja inversión en conservación y mantenimiento que ha habido en estos últimos años. Estamos trabajando en ese plan de emergencias porque nos parece prioritario.

Haré algún comentario sobre las cuestiones que se han planteado aquí en relación con el presupuesto de Cataluña. El crecimiento de la inversión en Cataluña por parte de Fomento no es culpa del actual Gobierno socialista —permítanme que se lo diga—, sino del Gobierno anterior que invirtió muy poco en Cataluña. Eso explica que, efectivamente, como los catalanes son españoles —algunos piensan que no,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 21

pero los catalanes son españoles—, como consecuencia de esa baja presupuestación y de esa baja ejecución el Gobierno ha incrementado los recursos destinados a Cataluña. El portavoz de Ciudadanos ha dicho: La inversión en los territorios tiene que tener una lógica, tiene que tener una estrategia, no puede hacerse así como así. Al principio de mi intervención he planteado que una de las prioridades de este ministerio en esa reorientación de la política de infraestructuras son las cercanías. El 50 % del incremento del presupuesto destinado a Cataluña se explica en el caso de Fomento por las cercanías. Es un presupuesto que piensa en las personas, no en los territorios. Estoy de acuerdo en que lo importante es la ejecución. Por eso, en el segundo semestre del año pasado la licitación en Cataluña creció prácticamente un 60 % si la comparamos con el periodo anterior.

Me preguntaba, ¿cuál tiene que ser el elemento que nos ayude —lo hacía también el portavoz del PNV— a que la inversión en infraestructuras sea la que pone el presupuesto? Fundamentalmente, que la variable de ajuste a la hora de reducir el déficit no sean las infraestructuras. Un planteamiento estratégico, fundamental, es que cuando haya que ajustar el déficit la variable no sean las infraestructuras. Esta es la estrategia del Gobierno. Tenemos una relación muy fluida —y queremos seguir teniéndola— con todas las comunidades autónomas.

El portavoz del PNV me preguntaba por algo muy concreto, por la situación del buque *Aita Mari*. Lo que el Gobierno ha hecho ha sido cumplir estrictamente los tratados internacionales y las normas de seguridad de los que puedan viajar en cualquier embarcación. El buque *Aita Mari* dijo que quería salir para determinadas cuestiones, y dado que todos los puertos seguros están cerrados a cal y canto, eso genera al Gobierno, sobre todo a la Dirección General de la Marina Mercante, un problema de seguridad de todos los que puedan ir en ese barco o en cualquier otro. No hay una reorientación de la política migratoria. No se le puede decir a España que no es un país solidario, que lo es, y ahí están los datos de acogida. No hay reorientación ni se puede decir que España no sea un país solidaria. Lo que estamos haciendo es velar por el cumplimiento de la normativa internacional y por la seguridad de las personas que puedan viajar en ese barco y en cualquier otro.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Para intervenir en este turno de precisiones, que no puede superar en ningún caso los cinco minutos, tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Saura, por su respuesta, aunque ha habido muy poquitos datos en relación con lo que le he planteado. En todo caso, simplemente quería replicar en el sentido de que ya he visto que la ejecución presupuestaria no ha sido paupérrima solo para Asturias, ya que también otros portavoces han señalado la bajísima ejecución que ha realizado su Gobierno en el pasado ejercicio.

Creo que este es el proyecto de presupuestos de la desigualdad. Felicito a los valencianos cuando el Gobierno de España condona 350 millones de deuda al puerto de Valencia, pero me permitirá que reclame para los puertos asturianos, como han reclamado, por ejemplo, en Galicia, idéntico trato. Felicito a los catalanes cuando en este proyecto de presupuestos hay previsto un 52 % de inversión real, pero permítame que reclame un trato equitativo para Asturias que se va a quedar en apenas un 4 % de incremento. Usted es murciano. Yo felicito a los españoles que ya disfrutan de la alta velocidad. Felicito también a los murcianos, a los catalanes, a los valencianos y a los andaluces que reclaman un corredor ferroviario mediterráneo, 900 kilómetros en alta velocidad, ancho internacional, pero permítame que para Asturias, para 60 kilómetros entre Pola de Lena y León también reclame ese ancho de vía internacional, esa alta velocidad. No quiero ser más que nadie, pero los asturianos no queremos ser menos que nadie.

Me temo, señor Saura, que estas cuentas públicas para el año 2019 son para una España hemipléjica, para una España desigual.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.

Tiene la palabra el señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Intervendré muy brevemente, señor presidente.

La verdad es que a todos aquellos que intentan enarbolar la bandera anticatalana y decir que estos presupuestos favorecen a Cataluña o que se incrementan un 52 % las inversiones presupuestadas, les

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 22

tengo que decir que sí, que se incrementan un 52%, pero que aún así no se cumple el objetivo que se establecía en el Estatut de Catalunya. Cuando tú inviertes muy poco, aunque dobles continuas invirtiendo muy poco. Por tanto, utilizar esta arma contra el Gobierno diciendo que estos son unos presupuestos que favorecen de forma especial a Cataluña me parece poco decente políticamente, aparte de que no se corresponde con las cifras. Ustedes lo pueden comparar con cualquier otra de las variables, con el producto interior bruto, con la aportación a la economía, con la población, etcétera. Eso sí, comparándolo con presupuestos que infrapresupuestaban a Cataluña, la cifra les va a parecer muy escandalosa, pero compárenlo con la realidad, y aún así —yo ponía el ejemplo de las carreteras—, es el que es.

En todo caso, lo que nos ocupa hoy son las infraestructuras, señor secretario de Estado. Por lo que he entendido, usted achaca la baja ejecución a que la variable de ajuste para cumplir los objetivos de déficit sean las infraestructuras. Creo que eso puede ser una explicación, pero nosotros intuimos que no solo es esto lo que ha provocado en los últimos años unos niveles de ejecución tan bajos. Por tanto, le preguntamos cuáles van a ser los mecanismos que van a establecer en el ministerio para garantizar esta ejecución presupuestaria, más allá de que entendemos que van a cumplir los objetivos de déficit y no van a necesitar esta variable de ajuste. Entendemos que no es suficiente. Que usted nos diga hoy que la licitación en Cataluña se ha incrementado durante el último semestre en el 60% no deja de ser una buena noticia, veremos si esto se mantiene en el tiempo y si después está licitación acaba convirtiéndose en ejecución. No le voy a recordar ejemplos de obras licitadas y adjudicadas en Cataluña que por diferentes motivos se han paralizado y no se han ejecutado. Son varios proyectos, algunos de ellos que se han alargado durante años.

Permítame que le vuelva a preguntar si van a establecer algún mecanismo de seguimiento y de corrección de esta baja ejecución presupuestaria de las inversiones.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Gracias, señor presidente.

Dos cuestiones, señor secretario de Estado. En primer lugar, le pedía respuesta a una pregunta. ¿Se va a recuperar el margen de inversión que no se ha ejecutado en 2018 para el tren de alta velocidad, de manera que podamos garantizar a los ciudadanos vascos que en el año 2023 va a estar finalizado, como estaba previsto? Esa es una pregunta que no me ha respondido, dicho sea con todo respeto, y me gustaría que la contestara.

En segundo lugar, el señor Barrachina comentaba antes que yo decía las cosas con una sonrisa, como siempre. Voy a dejar de sonreír, porque el tema es demasiado serio. *Aita Mari*. Acaba usted de mencionar que el Gobierno se escuda —digo se escuda, porque no lo razona— en razones jurídicas, supuestamente sostenidas por convenios internacionales, para impedir la salida de un barco de salvamento humanitario al Mediterráneo por la inexistencia de puertos seguros; esto es, que no habría posibilidad de desembarcar más que a miembros de la tripulación y que, por tanto, no tendría sentido autorizar el despacho de un barco a una zona donde puede haber naufragos sin poder desembarcarlos. Me gustaría que advirtiera la gravedad de este argumento, porque con él se está impidiendo por completo la acción humanitaria en alta mar, se está condenando a muerte a cualquier naufrago en alta mar, con independencia de las razones que motiven esa salida al mar, y por los medios que sean, de toda la gente que ha sido rescatada a lo largo de la historia en medio del Mediterráneo.

Le he pedido una cosa: que se deslinde la acción humanitaria de la política de acogida o de refugio. Lo que no es admisible, no me refiero solo a este Gobierno, sino a la Unión Europea, es que no se tenga una política concreta en esta materia que incide en la garantía y la defensa de las vidas, en la dignidad de esas personas que salen a la mar, posiblemente muchos engañados, posiblemente todos en condiciones precarias, pero a los que no se puede condenar a muerte en el momento de su salida porque los Gobiernos que forman parte de la Unión Europea deciden que no hay ningún puerto seguro donde poder desembarcar a quien se recoja en alta mar. Señor Saura, esa es una decisión que me parece inconcebible, inasumible y reprobable.

Quiero pedir, a usted como secretario de Estado, al ministro de Fomento, como inspirador de la resolución que deniega el despacho del barco *Aita Mari* y también del *Open Arms*, y al Gobierno que se dirijan a la Unión Europea para que se adopten unas decisiones concretas en estas materias, porque están vinculadas a razones humanitarias; no están vinculadas a razones de seguridad, como pretende

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 23

algún ministro del Interior, como el italiano, ni a políticas de acogida. Se trata de políticas de acción humanitaria. Quiero que reflexionen sobre ello. Ni siquiera le pido que me responda ahora. Solo quiero que traslade esta reflexión.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

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

En primer lugar, me gustaría contestar a lo de Cataluña, porque el portavoz del PSOE ha establecido la cláusula de cierre de todo discurso electoralista-populista: el que no está con nosotros está contra la gente. El señor Bel acaba de decir que nosotros, los que nos permitimos discutir que los presupuestos y los cálculos de necesidades se hagan en una mesa en función de necesidades electorales, somos anticatalanistas. Pues no. Lo que pretendemos es que se detecten las necesidades en toda España y que desde ahí se llegue a unas partidas, y no que se haga al revés, es decir, que se detecten las necesidades a nivel personal del señor Sánchez y que de ahí se llegue a unas partidas. Nosotros hemos presentado en esta Comisión partidas concretas referidas a Cataluña, por ejemplo, de las Rodalies, de las que tanto se ha hablado. Pero que se nos critique o que se eluda la cuestión de unos presupuestos electoralistas diciendo que somos anticatalanes, es un poco bajuno.

Habla usted del cambio de paradigma. Me gustaría recordarle el pacto de Estado por el transporte y las infraestructuras que llevamos reclamando desde el comienzo de la legislatura y que sigue aparcado, igual que el supervisor y que la oficina nacional de evaluación. En el fondo les interesa poco a los políticos, porque el pacto supone alejar la tentación de electoralismo de las infraestructuras. Esto es difícil de hacer; es fácil decirlo, queda muy bien, pero cuesta más llevarlo a cabo.

Tengo que terminar con lo del taxi. Me había reservado esto para la comparecencia del señor Ábalos por ser él quien ha creado este problema. Señor Saura, tengo que decirle que me alarma que haya asumido con ese entusiasmo el discurso del señor Mayoral —que es el que ha llevado esto del taxi por parte de Podemos—, que es incendiario, de confrontación, de poner por un lado a la gente y por otro a los buitres, aunque usted como es más fino no los ha llamado buitres, sino grandes fondos de inversión, pero el resultado es el mismo. Es un discurso, repito, de confrontación, en el que no caben acuerdos, sino que para que triunfen los buenos hay que aplastar a los malos. Claro, entre los buitres tenemos que suponer que están todos los trabajadores de las VTC, y le recuerdo que la UGT nos envió a todos los diputados una carta preguntando qué pasaba con esos trabajadores, y el señor Mayoral se reía cuando recordaba eso. Pero es que aparte de los trabajadores de las VTC están esos siete millones de ciudadanos a los que se les pretende hurtar la capacidad de decidir en un mercado de movilidad creciente, cada vez más complejo y con más necesidades.

Resulta que todo lo que dijimos en el Pleno en el mes de octubre se está cumpliendo milimétricamente. Quitarse la patata caliente, que fue lo que hizo el señor Ábalos, ha multiplicado el problema. Está provocando un serio riesgo de romper la unidad de mercado y fragmentar las normativas locales. Usted ha dicho lo de la competencia municipal y ha recriminado a las autonomías que desde la publicación del decreto hayan tardado tanto en regular, pero es que ustedes han tardado desde la Transición en descubrir que esto era una competencia municipal y lo han decidido de repente porque era una buena manera de pasar esa patata caliente. Aparte de esto están —también lo dijimos entonces— las indemnizaciones que puede acarrear el hecho de que al final los operadores de las VTC queden expulsados del mercado. También está la cuestión del paro, de esos 20 000 conductores y hay informes que hablan de 60 000 empleos que se perderían directamente.

Nosotros queremos proteger al taxi de las VTC, queremos que convivan, porque creemos que pueden hacerlo, pero las medidas que se han adoptado, por ejemplo, en Barcelona, lo que hacen es eliminar artificialmente la competencia y decidir que los ciudadanos no tienen nada que opinar en este asunto. Todo esto se lo recordaremos también al señor ministro el próximo jueves.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 24

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Quiero sumarme a las palabras pronunciadas por el portavoz del PNV. También, aprovechando un poco el turno de réplica, aunque no soy el señor Mayoral, por supuesto, diré que creo que lo mejor en la vida es mostrar el camino andando. Si hay una cosa clara es que nuestro grupo ha buscado siempre el acuerdo, y el ejemplo lo tenemos en Cataluña, en Barcelona. Por tanto, menos escenificar y más concretar, más discutir, más pactar, más dialogar y más firmar acuerdos. No se trata únicamente de incendiar las comisiones, sino de llegar a acuerdo. Nosotros lo hemos demostrado.

Lógicamente el secretario no ha tenido tiempo de contestar a todas las preguntas —se les repetiremos al secretario de Infraestructuras—, pero hay una cuestión que no hemos discutido y que creo que valdría la pena que constara, que es que hemos de acordarnos de lo que dice el Libro Blanco de la Unión Europea en referencia al transporte de mercancías por ferrocarril, que es que debemos llegar a un 30 % en el año 2030 y a un 50 % en 2050. Para eso tiene que haber medidas, ya sean ayudas o restricciones. ¿Qué medidas ha contemplado el ministerio? Aunque parezca que no, en temas ferroviarios el año 2030 es pasado mañana.

Finalmente, utilizando las palabras del portavoz socialista, le recuerdo una cosa: su grupo y el nuestro aprobaron una PNL sobre el tema de la transparencia. Espero y deseo que siga trabajando en la web de transparencia en el Ministerio de Fomento para que se sepa exactamente cómo se está ejecutando —en el caso de que se ejecute—, dónde están las licitaciones y cómo vamos en los programas.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos.

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

Voy a utilizar el turno para hacer dos reflexiones, a ver si un día conseguimos en la Comisión de Fomento que dejemos de tirarnos los trastos y nos pongamos a trabajar por el interés de los ciudadanos, aunque todos los partidos dirán que estamos trabajando aquí por el interés de los ciudadanos.

En los últimos años, las infraestructuras han servido para que unos partidos y otros nos achaquemos los problemas, echemos las culpas a los demás y que al final no consigamos solucionar los problemas de los ciudadanos, es decir, que las infraestructuras garanticen que todos son iguales. Al principio de la legislatura el Partido Socialista propuso buscar la fórmula para garantizar, a través de la planificación, que todos los ciudadanos se sientan iguales. Creo que hay que seguir trabajando en ello. Pero no ayuda nada —se lo digo al portavoz de Ciudadanos— utilizar la política de infraestructuras para achacar que los catalanes nos roban. Hemos dicho siempre que no nos gustaba la frase de que España roba a Cataluña, pero ahora escuchamos decir al PP y al Ciudadanos que Cataluña nos roba a los demás. Si no conseguimos eliminar esa dinámica en la que se han metido algunos partidos, sinceramente creo que haremos poca política pensando en los ciudadanos.

Haré una reflexión sobre el conflicto que vivimos, aunque en los próximos días podremos debatir aquí largo y tendido sobre el sector del taxi. Para conseguir solucionar el problema primero hay que entenderlo. Sigo pensando que hay partidos que no tienen ningún interés en entender cuál es el problema al que nos estamos enfrentando. Este problema se va a dar próximamente en muchos sectores, porque está cambiando radicalmente el modelo que hemos tenido hasta ahora, y ante eso los políticos tenemos la obligación de entenderlo. Para poder entender hay que escuchar al sector, hay que montarse en un taxi y escuchar al taxista para conocer las consecuencias del nuevo modelo. Los políticos tenemos la obligación de buscar un acuerdo, un consenso, sentarnos, arremangarnos y no parar hasta que no hayamos conseguido la solución.

Se habla aquí de que es un problema de toda España, pero no es cierto. El Gobierno de España hizo un decreto que posibilitaba algo que ya existía y para lo que estaban habilitadas las comunidades autónomas y los ayuntamientos, que era regular en el ámbito de sus competencias. Pusimos los elementos que permitían que se solucionara una parte del problema, pero para eso las comunidades autónomas tienen que trabajar en ello. La Comunidad Valenciana está trabajando en ello y por eso allí no hay concentraciones de taxistas; la Generalitat también se ha puesto a trabajar en ello y ha llegado a un acuerdo, por eso a día de hoy no se está manifestando el sector del taxi en Cataluña. Yo me pregunto, ¿de quién es la culpa de que el sector del taxi se manifieste en Madrid? Evidentemente, del que no tiene la capacidad de sentarse, de arremangarse y de buscar la solución al problema, que es la Comunidad de Madrid, en la que gobiernan el Partido Popular y Ciudadanos. Les recomiendo que bajen a la calle, que escuchen a la gente, que se pongan a trabajar para solucionar un problema que se va a dar en muchos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 25

otros sectores. Si consiguen aprender cómo solucionar este tipo de problemas, creo que entre todos conseguiremos que la política sea útil para los ciudadanos y que no sirva solo para echarnos en cara la responsabilidad los unos a los otros. Señores del Partido Popular, trabajen para solucionar un problema que ahora está en sus manos, lo que no quiere decir que el Partido Socialista se quite de encima la responsabilidad, puesto que gobernamos en la Comunidad Valenciana y estamos trabajando para solucionarlo en el ámbito de nuestras competencias y responsabilidades. Dejen de tirar balones fuera, porque quienes están sufriendo las consecuencias de la dejación de funciones son los ciudadanos.

Hago una última petición. Pido al sector del taxi que tenga la capacidad de explicar a los ciudadanos cuáles son sus reivindicaciones, porque creo que no lo están consiguiendo. Creo que al final el Partido Popular y Ciudadanos están logrando en parte lo que quieren, que es que no se entienda el problema y que se piense que los taxistas son unos egoístas que no piensan en los intereses de todos. Creo que el sector del taxi tiene un reto por delante, que es buscar la forma de hacer entender a los ciudadanos que lo que defienden es justo y que lo que les pasa hoy en día le puede pasar mañana a otro sector y a otros trabajadores. Si no lo consiguen, podrán tener la mejor regulación del mundo, pero no habrán logrado ganar la batalla de los usuarios y de los ciudadanos. Por eso les animo a que afronten ese reto para intentar solucionar el problema.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.
Tiene la palabra el señor Barrachina.

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

Señor secretario de Estado, gracias por haberme nombrado treinta y ocho veces. Me ha traído bonitos recuerdos, porque desde que abandoné el domicilio materno, hace veinte años, nadie me nombraba tantas veces. La diferencia es que mi madre me regañaba con razón y usted sin ella. Me gustaría poder responderle a todas y cada una de las preguntas que me ha hecho, porque respuestas usted no ha dado ninguna. Empezaré por orden. Mantenimiento de carreteras. Dedicaban cero. Trajimos un presupuesto —probablemente el año pasado usted era el portavoz— y sus enmiendas, las que firmaba usted, los 900 millones de euros de mantenimiento de carreteras los dejaban a cero. Era usted el que firmaba las enmiendas.

Un secretario de Estado tiene que hacer de secretario de Estado y creérselo, no puede venir a hacer de brujo y decir: Los grandes proyectos de carreteras eran para los fondos de inversión. La primera, que era para su tierra, para la nuestra, para la de todos, la A7, Alicante-Murcia, que iba a Consejo de Ministros en junio, la paralizaron. ¿Qué sabe usted de las otras veintiséis grandes obras del Plan extraordinario de carreteras? Ustedes son capaces de renunciar a financiación europea con tal de poder decir que esto no es del Partido Popular. Si no se había licitado, ¿cómo sabe usted que los fondos buitres iban a ser los que se beneficiaban? A usted se le pide rigor, no que haga de aprendiz de brujo.

Ahora resulta que el problema nacional del taxi —aquí hay taxistas de toda España— es un problema local. ¿Cuántas veces en su dilatada carrera política, y el PSOE aquí, han pedido cuando gobernaba el Partido Popular que esto pasase a ser un problema local? Obviamente, nunca. Naturalmente que en las grandes urbes se prestan más servicios de transporte, sanitarios o educativos, casi todo sucede en las ciudades, solo un 20% vivimos en los pueblos. Sin embargo, que la sanidad o la educación sean problemas y servicios prestados en las ciudades, no quiere decir que haya un Gobierno cobarde que renuncie a regentar, a dirigir, a apostar por la sanidad y por la educación, ni tampoco por la convivencia del transporte público. Ustedes jamás lo pidieron, nunca lo pidieron.

Pero yo le felicito, porque lo ha conseguido. Esto es en directo (**muestra una tableta**): «Los antidisturbios desalojan a los taxistas que ya van hacia la sede del PP». Ese era su objetivo. Jamás llegaron a gobernar este país para hacer cosas por los vecinos, que hoy sufren los inconvenientes. No, no lo hicieron; lo hicieron para multiplicar el problema por diecisiete y decir lo que manifiesta el portavoz socialista cuando dice que los malos somos los del PP. Usted, que es secretario de toda España, ha llegado a decir que el Gobierno autonómico de Madrid tenía que haber regulado... Oiga, ¿y los seis Gobiernos autonómicos del Partido Socialista qué han regulado? Nada, si es que nadie les pidió la competencia. Ustedes vieron el lío que se les montó el verano pasado y el ministro dijo «a mí estos esforzados taxistas que tocan el pito en la Castellana ya no me van a llamar más la atención en Nuevos Ministerios». Y los mandó, con éxito —yo le felicito porque lo han conseguido—, a los Gobiernos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 26

autonómicos y estos es probable que los envíen a los municipios multiplicando, primero, por diecisiete, y después por ocho mil, un problema que no es sencillo.

Yo me alegro de que cuando alguien pasa de estar en la oposición al Gobierno se quite de en medio y se despache una competencia suya exclusiva, que aún se está debatiendo. Ahora resulta que sí que sabían cuáles son las soluciones, pues aplíquenlas y todos nos llevaremos una gran alegría. Yo no sé si tomármelo con humor o con paciencia. Que el secretario de Estado se arrogue que en 2018 ha aumentado la adjudicación en un 755 % con el presupuesto del Partido Popular, al que el señor secretario de Estado votó en contra y combatió arduamente —con más ardor le escuché combatir el presupuesto del Partido Popular aquí, que ahora defender los logros del Partido Popular—, es algo más que jocoso. Usted debería centrarse en el rigor que debe tener un secretario de Estado cuando recuerda y dice que no se hizo nada en trenes. Yo se lo voy a recordar: año 2017, Renfe aprueba la compra de quince nuevos trenes de AVE Talgo por 495 millones; año 2016, Renfe gastará 2600 millones; año 2015, Renfe lanza su contrato de compra de trenes de alta velocidad. Voy concluyendo, señor presidente. ¿Qué va a suceder cuando después de cuatro años se entreguen esos trenes en construcción y usted, con la misma categoría con la que hemos observado aquí arrogarse el 755 % más de adjudicación con el presupuesto del PP, no esté ahí de secretario de Estado, o sí, si así lo deciden los ciudadanos? ¿Vendrá también a cortar esa cinta de nuevos trenes adjudicados por el Gobierno del Partido Popular y nos reprochará que nosotros no hiciéramos nada y usted pondrá en marcha nuestros trenes?

Por último, decir que la solución, cuando van a crear un 50 % menos de empleo que el Gobierno del Partido Popular, es la inversión pública y que creció en los últimos años... Pensábamos que con lo del PlanE y lo de los 8 más 5, 13000 millones de euros en 32000 obras públicas, nosotros pensábamos que habían tomado nota, que ya sabían bastante de cómo se arruinaba un país y que no iban a volver a ello. Decir que en época de crisis ustedes aumentaron la inversión dando 32000 inauguraciones a los alcaldes, cuando siendo su responsable don José Blanco frenaba el 7 de julio de 2010 cien obras públicas —cien— de alta velocidad, de trenes de cercanías, de carreteras y de autovías con un decreto dejando congeladas las actuaciones del Estado, naturalmente me parece que no es algo para exhibir.

Concluyo, señor presidente. Celebro la precisión del secretario de Estado que ha llegado a concluir que el 1 % de españoles ricos son los veinte millones que disponen de un coche diésel. Los veinte millones de españoles que tienen un coche diésel es el 1 % de los ricos, a quienes la izquierda dice subir los impuestos. Le recuerdo que todas las furgonetas, todos los tractores y el coche del currante de este país son diésel. Ahí sí, en el presupuesto de ingresos ustedes sí que van a ser efectivos y eso sí que lo van a notar. Otra cosa es la ejecución, que lo juzgaremos dentro de un año.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos)**.

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

Responde y cierra el debate el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Saura García): Gracias, señor presidente.

Voy a tratar de ser breve. El portavoz de Foro en su segunda intervención decía que este era el presupuesto de la desigualdad. Yo pienso modestamente, y tengo datos que lo demuestran, justamente lo contrario, que es el presupuesto de la igualdad. Cuando inviertes en el tren de cercanías, en el tren convencional, estás hablando del ferrocarril social. Por consiguiente, el Gobierno tiene fundamentalmente unos objetivos de política económica, de política social y en eso piensa cuando diseña sus infraestructuras. Voy más allá, desciendo al territorio. En el caso de Asturias la inversión de Fomento representa aproximadamente el 2,6 % solo en el capítulo 6, pero si incluimos los capítulos 7 y 4 Asturias crece mucho más de lo que he dicho, un crecimiento del 15 %. Pero si ese presupuesto lo ponemos en contexto, el capítulo 6 de Fomento más o menos representa el 2,5 %, pero el PIB de Asturias no llega al 2 %. Luego con este dato se pone de manifiesto la solidaridad del presupuesto.

El portavoz del PNV me hacía básicamente dos preguntas. Efectivamente, no le he contestado —y pido disculpas en mi segunda intervención— a su pregunta directa sobre si se va a cumplir o no el objetivo de la alta velocidad para el año 2023. Yo le puedo decir que sí, que las previsiones del Gobierno son que las obras estén terminadas en el año 2023. Esto es lo que le puedo decir como compromiso por parte del Gobierno.

Con relación al barco *Aita Mari*, el Gobierno de España está trabajando por tierra, mar y aire con las autoridades europeas para que efectivamente haya una política más intensa, más ambiciosa en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 27

Mediterráneo español. El Gobierno de España demuestra día a día ese compromiso con sus políticas, pero también sucede que el Gobierno tiene que cumplir la normativa internacional y la normativa de seguridad. Eso es lo que le he dicho en mi segunda intervención y se lo vuelvo a repetir ahora.

El señor Navarro dice una cosa que a mí me parece muy relevante, de sentido común e inteligente, como lo es él y lo son muchas de sus intervenciones. Ha dicho que hay que hacer política no pensando en el territorio sino en las prioridades y en las necesidades. Efectivamente, insisto, en el caso de Cataluña prácticamente el incremento se va a cercanías porque ahí existe un problema que afecta a millones de viajeros todos los años. Como son españoles y hay una problemática española, entendemos que eso es lo que hay que hacer. Esto tiene una lógica y una estrategia, sin duda alguna. Lo digo por su reflexión, que me parece inteligente.

En el caso del portavoz de Podemos coincidimos en el planteamiento general desde el punto de vista de la reorientación de la plantilla de infraestructuras. Hay muchas cuestiones sobre las que me ha preguntado, pero como ahora van a pasar todos los altos cargos de Fomento por aquí estoy convencido de que muchas de las preguntas concretas que me ha hecho podrá hacérselas a ellos y las contestarán, incluso, con más rigor que lo pueda hacer yo. En todo caso, estamos de acuerdo en esa reorientación necesaria de la política de infraestructuras.

Con relación al señor portavoz del PP, no le voy a llamar Barrachina. Soy una persona educada y me gusta llamar a los portavoces por su nombre porque además creo que es educado hacerlo en un Parlamento donde nos conocemos todos. A partir de ahora no le llamaré señor Barrachina sino portavoz del Partido Popular. El portavoz del Partido Popular me decía en su primera intervención que podemos invertir porque tenemos recursos, porque ahora hay recursos gracias a las políticas del Partido Popular. Lo que quiero poner de manifiesto es que precisamente cuando se produjo la recuperación económica en el país (aquí podemos tener discrepancias, ustedes piensan que la recuperación es debida a las reformas del Partido Popular, y nosotros y los organismos internacionales decimos que ha sido por los vientos de cola, pero no voy a entrar en ese debate), caía la inversión ejecutada del Ministerio de Fomento. Luego no es muy consistente lo que ha dicho sobre la política de infraestructuras. Es más, decía que con nuestra política no va a crecer el empleo. Al igual que en mi primera intervención, le pongo de manifiesto que el empleo va a crecer casi un 27% en España y eso se puede explicar por la política realizada en el Ministerio de Fomento, así como por el incremento de la inversión. Usted tendría que alegrarse de que haya un incremento en la inversión de Fomento, ya que tiene una traducción en la creación de empleo.

Aquí quien le quitó inversión a la conservación de carreteras en el último presupuesto de 2018 fue el PP en el Senado. De pronto el Partido Popular en el Senado presentó una enmienda que redujo en una cuantía importante los recursos destinados a conservación. Eso se aprobó en el Senado. Podemos discutir de si primero es el huevo o la gallina, pero lo que sabemos es que el PP, que ya destinaba poco a conservación de carreteras, presentó en el Senado una enmienda que redujo aún más la conservación de carreteras.

Respecto a la inversión de Renfe ha dicho que 'gastará', pero no gastó. Para mí esta diapositiva habla por sí sola. Esto es lo real, esta es la inversión en ferrocarril y en material rodante. Pueden detenerse y verlo porque voy a dejarla aquí en el Congreso de los Diputados. Esta es la realidad: los años que gobernó el Partido Popular invirtieron cero euros en material rodante de cercanías y tren convencional. Cero euros. Esta transparencia habla por sí sola. Por eso le decía que Renfe dijo 'gastará', pero no gastó.

Finalmente, sobre los sectores del taxi y VTC creo que son perfectamente compatibles todos los sectores en la ciudad. La ciudad está cambiando y la movilidad es lo importante, como no puede ser de otra manera. Los objetivos movilidad los marcan la ciudad y la comunidad autónoma. Es ahí, como en Europa, donde se deben establecer esos objetivos de movilidad y estudiar cómo conseguir esos objetivos de movilidad y de respeto al medio ambiente. Lo único que digo es que la Comunidad Autónoma de Madrid desde septiembre podía haber hecho algo y no hizo nada.

Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Saura, por su comparecencia.

Hacemos una pausa de cinco minutos para recibir al nuevo compareciente. Muchas gracias. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 28

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (GÓMEZ GARCÍA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002298); SOCIALISTA (Número de expediente 212/001972); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (números de expediente 212/002092 y 212/002079) Y CIUDADANOS (número de expediente 212/002166).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia del señor subsecretario de Fomento, don Jesús Manuel Gómez García. También es la primera ocasión que comparece en esta Comisión de Fomento y por eso le damos la bienvenida. Le doy la palabra para exponer lo que tenga a bien, en relación con el Presupuestos Generales del Estado.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Gómez García): Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señoras y señores diputados. En cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados, de 10 de febrero de 1982, comparezco por primera vez ante esta Comisión con el objetivo de exponer las líneas generales del proyecto de presupuestos del Ministerio de Fomento para 2019. Como a continuación comparecerán también el secretario general de Infraestructuras y las secretarías generales de Transporte y Vivienda, así como los diferentes presidentes de las empresas principales del grupo, dedicaré esta intervención para exponer las grandes cifras y las principales rúbricas del presupuesto del grupo.

En primer lugar, me gustaría destacar que los presupuestos del Grupo Fomento, que hoy presentamos, se alinean con la política general del Gobierno que persigue una distribución más justa y equitativa de la riqueza, haciendo compatible el refuerzo de las políticas sociales con el incremento del crecimiento económico, sobre la base de un cambio estratégico del modelo productivo y de la consolidación fiscal. En este contexto, el Ministerio de Fomento se ha marcado como objetivos prioritarios para 2019: la garantía del derecho de todos los ciudadanos a una movilidad sostenible y a una vivienda digna; la mejora de la seguridad en nuestras infraestructuras y modos de transporte, y la reversión de la caída a la que se ha visto sometida la inversión pública en infraestructuras en los últimos años. Objetivos todos ellos que encuentran fiel reflejo en estos presupuestos que a continuación paso a exponerles.

El proyecto de presupuesto consolidado del Grupo Fomento para 2019, que integra el presupuesto del Ministerio de Fomento propiamente dicho y el de sus organismos autónomos, agencias, entidades públicas empresariales y sociedades mercantiles estatales dependientes, asciende a 20425 millones de euros, lo que supone un incremento del 16,8% respecto al presupuesto consolidado de 2018. Más de la mitad del presupuesto, concretamente el 55%, va destinado a operaciones de capital, mientras que el 44% se destina a operaciones corrientes y, finalmente, el 1% restante a gastos financieros. El notable incremento experimentado por nuestro presupuesto consolidado en 2019, muy por encima del crecimiento nominal previsto para la economía española, refleja la decidida apuesta del Gobierno por las políticas que son competencia del Ministerio de Fomento, dado su evidente efecto multiplicador y su innegable contribución a la cohesión territorial y a la creación empleo.

Dentro de este incremento, cabe destacar especialmente el experimentado por la inversión real, que pasa de 7876 a 9973 millones de euros, un 26,6% más que en 2018. Estos 2097 millones de euros adicionales van a permitir que la inversión pública en nuestro país recupere gran parte del terreno perdido desde 2011 y comience a consolidar una senda de crecimiento sostenido y sostenible en línea con nuestros socios europeos.

Por su parte, el presupuesto de inversión, incluyendo además de la inversión que realiza directamente el Grupo Fomento aquella que realizan otros agentes, pero que se financia mediante transferencias de capital por el capítulo 7 del ministerio y también las inversiones financieras, asciende a 11408 millones de euros, 2334 millones más que en 2018. Dentro de este concepto destaca la cuantía destinada al transporte ferroviario, con un 53,4% del total, lo que pone de manifiesto el esfuerzo que el Ministerio de Fomento va a destinar a paliar el abandono al que estaba sometida la red ferroviaria convencional y la de cercanías. Abandono que resulta incomprensible, si atendemos a las cifras, pues frente a los 30 millones de usuarios de la alta velocidad en 2018, más de 440 millones han utilizado nuestra red de cercanías y más de 36 millones la media distancia.

Por su parte, el presupuesto de inversión destinado a carreteras asciende a 2569 millones de euros, el 22,5% del total; al modo marítimo se destinan 1105 millones, el 9,7%; el aéreo concentrará el 6,1% de los recursos, 693 millones, y Vivienda, el 6,1%, con 696 millones. Estas inversiones estimamos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 29

permitirán generar o mantener unos 285 000 puestos de trabajo, directos e indirectos, en la economía española.

Señorías, antes de describir de forma detallada el presupuesto del Ministerio de Fomento para 2019, no quisiera dejar de mencionar el importante esfuerzo que el Gobierno ha realizado en estos últimos meses para impulsar de forma efectiva el compromiso con la inversión productiva, como elemento determinante del crecimiento económico y la vertebración territorial. En este empeño, entre el 1 de junio y el 31 de diciembre 2018, hemos licitado casi un 60 % más en el mismo periodo del año anterior. Así, en 2018 la licitación se ha incrementado en total 2555 millones de euros respecto al año anterior. De ellos, 2000 millones de euros corresponden a las licitaciones efectuadas desde que este Gobierno se puso al frente del Ministerio de Fomento. Este importante aumento de la licitación es especialmente significativo en el modo ferroviario, en el que las licitaciones se han más que duplicado, con un crecimiento del 158 % respecto al año anterior.

Pero no solo hemos licitado más, también hemos adjudicado más proyectos. En concreto, por valor de 2161 millones de euros, un 42 % más que lo adjudicado entre junio y diciembre de 2017, destacando también, como en el caso de las licitaciones, la adjudicación en el modo ferroviario. Para que puedan hacerse una idea, la adjudicación total de proyectos de inversión ferroviaria a lo largo de 2017 fue de 738 millones de euros. En 2018, solo desde el 1 de junio hasta el 31 de diciembre, hemos adjudicado proyectos por valor de 1027 millones de euros. Estas cifras son suficientemente elocuentes y manifiestan que este ministerio quiere reforzar la ejecución real de las inversiones que proyecta.

Señor presidente, señorías, para comenzar la descripción del proyecto de presupuestos para 2019 del Ministerio de Fomento, me gustaría referirme en primer lugar a la sección 17, que como saben incluye el Ministerio de Fomento y los organismos autónomos y agencias estatales dependientes del mismo. Este presupuesto total consolidado de la sección 17 para el año 2019, capítulos 1 a 9, asciende a 8903 millones de euros, incrementándose un 38,5 %. La parte principal corresponde al presupuesto del ministerio, que asciende a 8803 millones de euros, frente a 6325 que totalizaba el presupuesto de 2018, es decir 2477 millones de euros adicionales, lo que supone un incremento de casi un 40 %. De estos 8803 millones, un 30,2 % se destina a gasto corriente, capítulos 1 al 4 del presupuesto de gastos, lo que supone un total de 2660 millones, mientras que el 70 % restante, 6143 millones, corresponden a operaciones de capital y financieras, capítulos 6 al 8. En otras palabras, el ministerio destinará 2 de cada 3 euros del presupuesto a inversión productiva.

Dentro de los capítulos de gasto corriente, el capítulo 1, correspondiente a los gastos de personal, asciende a 173 millones de euros, y representa el 2 % del presupuesto global. Se ha elaborado sobre la base del aumento salarial pactado para los empleados públicos y por ello experimenta un crecimiento del 2,54 % respecto al de 2018.

Al capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios, destinamos 72,6 millones de euros, incrementándose un 4,95 %, es decir, un 3,4 millones de euros respecto a 2018. Este incremento se explica, fundamentalmente, por el crecimiento de 3,5 millones de euros de la partida de energía eléctrica para la Dirección General de Carreteras, con la que garantizamos los recursos necesarios para atender la adecuada iluminación de nuestra red viaria. En total, el capítulo 2 representa el 0,82 % del presupuesto del ministerio.

El Capítulo 3, gastos financieros, es muy residual en el ministerio, ya que apenas alcanza el millón de euros y solo supone el 0,01 % del total del presupuesto.

Por lo que se refiere al capítulo 4, transferencias corrientes, el presupuesto de 2019 contiene 2413 millones de euros. Como saben, este capítulo contempla las transferencias necesarias para poder financiar la prestación de servicios esenciales para los ciudadanos como son el transporte y las comunicaciones postales. En cuanto a los servicios de transporte, desde el Ministerio de Fomento se financian, por este capítulo presupuestario, las denominadas obligaciones de servicio público, así como las subvenciones al transporte, tanto de viajeros como de mercancías, con origen o destino en los territorios no peninsulares.

En el ámbito del transporte ferroviario, se prevé la partida necesaria para financiar el déficit de explotación por la prestación de los servicios ferroviarios declarados Obligación de Servicio Público (OSP) que presta Renfe, tanto en el conjunto de España, como en Cataluña, comunidad que tiene transferida la competencia en esta materia, aunque la financiación sigue garantizándose desde los Presupuestos Generales del Estado. Esta partida asciende a la cantidad de 1207 millones de euros, de los que 237 millones de euros financian la OSP ferroviaria en Cataluña, y el resto, 970 millones de euros, la del resto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 30

de España. Señorías, con estas aportaciones, el Ministerio de Fomento financia, de media, casi el 60 % del coste del billete de los servicios ferroviarios declarados OSP.

Quiero recordar que el Consejo de Ministros, el pasado 14 de diciembre, autorizó el contrato entre la Administración General del Estado y Renfe para la prestación de estos servicios, que en el ámbito de competencia estatal dan servicio a más de 322 millones de viajeros al año en los trenes de cercanías, media distancia, ancho métrico y Avant. Con su suscripción terminamos con la situación de inestabilidad que nos habíamos encontrado, ya que durante el último año no había contrato vigente. El contrato se ha adjudicado para los próximos diez años, ampliables cinco años más, por importe total para el período 2018-2027 de 9693,8 millones de euros, lo que supone un esfuerzo presupuestario sin precedentes. Esto refleja el compromiso del Gobierno con estos servicios, y en particular con los de cercanías, que se suma a la apuesta inversora en red convencional, tal y como he expuesto anteriormente. Se ha optado por un plazo temporal amplio para dar estabilidad en la prestación de estos servicios, evitando las incertidumbres que generaba la suscripción de contratos de plazos anuales o bianuales y que tampoco permitían la necesaria planificación a largo plazo o abordar las inversiones necesarias.

En cuanto a los servicios de transporte aéreo y marítimo, como saben, contamos con distintas líneas para financiar tanto el transporte de viajeros como el de mercancías con los territorios no peninsulares. Respecto al transporte de viajeros, el ministerio cuenta con una partida de 741,6 millones de euros destinada a subvencionar los viajes de los ciudadanos residentes en los territorios no peninsulares y de las familias numerosas en sus desplazamientos a la península y entre islas. Quiero también recordar que, para garantizar que la bonificación para residentes de los billetes de transporte aéreo y marítimo entre los territorios no peninsulares y el resto del territorio se incrementará del 50 al 75% del precio del billete, tramitamos con urgencia el correspondiente real decreto, que se aprobó por el Consejo de Ministros del 7 de julio. Asimismo, en este capítulo se financian también las contraprestaciones de los contratos suscritos para atender las obligaciones aéreas de servicio público y las líneas de navegación marítima de interés general, por un importe de 6,5 millones y 7,4 millones respectivamente. Por otro lado, se contempla una partida de 75,2 millones para financiar las compensaciones para reducir el coste efectivo del transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en los territorios no peninsulares. En este sentido, quisiera destacar que entre las mercancías subvencionables se encuentra el plátano, consolidándose la partida ya incluida en los presupuestos de 2018.

Junto con los servicios de transporte, con este capítulo presupuestario se financia también el servicio postal universal que presta la empresa Correos y Telégrafos, para la que se ha incluido una partida que asciende a 150 millones de euros, cifra que supone un incremento del 25% sobre la recogida en los presupuestos del año 2018. Se trata de una cantidad a cuenta de la liquidación definitiva, ya que la aportación definitiva del Ministerio de Fomento será la que finalmente resulte de los procesos de cálculo, según la metodología que se establezca en el plan de prestación del servicio postal universal para calcular el coste de esta prestación desde el año 2019. Esto es así porque debemos recordar que tras haberse aprobado la Ley del Servicio Postal Universal en 2010 seguimos en una situación de interinidad en la financiación de este servicio público, toda vez que no se ha aprobado en este tiempo el plan de prestación y su correspondiente contrato regulador. Actualmente el borrador del plan de prestación está siendo analizado por los servicios técnicos de la Comisión Europea y esperamos una contestación en breve. Una vez que recibamos el informe de la Comisión, impulsaremos la tramitación reglamentaria necesaria para su aprobación por el Consejo de Ministros, dando la necesaria estabilidad al conjunto del sector postal. En particular, respecto de la empresa Correos y Telégrafos, la política del anterior Gobierno de mantener la situación de interinidad en la financiación del servicio postal universal, unido a los recortes presupuestarios durante los últimos años, había generado muchas dudas sobre el futuro de la empresa, afectando de forma importante al entorno rural, donde la empresa tiene un papel muy importante para garantizar la cohesión territorial y la igualdad de oportunidades, dudas que empiezan a disiparse también tras la suscripción en el pasado mes de diciembre de un importante acuerdo entre Correos y los sindicatos, que no solo va a fortalecer la calidad del servicio postal universal prestado a los ciudadanos, sino que también va a permitir a la empresa afrontar con garantías los retos estratégicos a los que se enfrenta y la internacionalización de su actividad, mejorando además las condiciones laborales de sus empleados y empleadas.

A continuación paso a referirme al presupuesto de inversión del ministerio, que incluye los importes destinados a inversión en los capítulos 6 y 7, que suponen 3343 millones de euros de inversión productiva. El capítulo 6, inversiones reales, experimenta un crecimiento del 5,2%, situándose en 1962 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 31

euros. En atención a la estructura del Ministerio de Fomento, la mayoría del capítulo, un 96,6%, va destinado a la Dirección General de Carreteras, que, mediante sus dos programas, construcción y conservación de carreteras, alcanza los 1895 millones de euros. De este importe, 998 millones de euros se dedicarán al programa de conservación y mantenimiento, que crece un 32% y alcanza el volumen más elevado desde el año 2012, con lo que contribuirá a mitigar el déficit acumulado en los últimos años. Por su parte, el programa de construcción de carreteras, con una inversión prevista de 897 millones, permitirá mantener los compromisos de ejecución de las obras en marcha. En su conjunto, el importe del capítulo 6 de la Dirección de Carreteras crece un 5% respecto al presupuesto de 2018. El resto de servicios del departamento experimentan también crecimientos en el capítulo 6 respecto al presupuesto de 2018, entre los que destaca el de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, que, con un presupuesto de 23,7 millones de euros, crece más de un 4%. Esta cantidad se destina a actuaciones de rehabilitación en edificios históricos que pretenden ser entendidas como referentes en materia de rehabilitación sostenible y accesible y que, a su vez, permitan regenerar el tejido económico en aquellos lugares en los que se producen.

Por su parte, el capítulo 7, transferencias de capital, supera los 1380 millones de euros y experimenta un incremento del 7,6%. Dentro de dicho capítulo, la política de vivienda es clave, absorbiendo el 47% del mismo, 649 millones de euros. Así, ante la urgencia social en el sector de la vivienda y la práctica ausencia de políticas públicas en el pasado, el presupuesto para el sector se incrementa un 43,4%, con el objetivo de fomentar la oferta de alquiler social y asequible, invertir en rehabilitación, regeneración y renovación urbana y en ayudas al alquiler para las familias más vulnerables. En este marco, el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 prevé, además de reorientar su contenido buscando reforzar su carácter social, ampliar el presupuesto hasta los 410 millones de euros, que inicialmente estaba previsto para 2019 en 340 millones de euros, sobre la base de los convenios suscritos, es decir, un incremento de 70 millones de euros. También se prevé destinar 10 millones de euros a la línea ICO de ayudas a la rehabilitación a comunidades de propietarios y personas físicas.

Por lo que respecta al fomento de la vivienda de alquiler, mediante el Plan 20000 viviendas para el alquiler social y asequible se pretende incrementar la oferta de vivienda a través de suelo público para atenuar los precios de alquiler en localizaciones tensionadas. Para ello, se consignan 136,7 millones de euros, que serán gestionados a través de Sepes, que verá potenciado su papel en la política de vivienda pública. A este importe se sumarán además los convenios previstos con Ceuta y Melilla. Al mismo tiempo, también se mantienen los compromisos anteriores con la subsidiación de préstamos, a los que se destinarán 80 millones de euros. De entre el resto de transferencias de este capítulo 7 no quiero dejar de hacer referencia al crédito destinado a la transferencia al País Vasco para financiar la Y vasca por importe de 56,6 millones de euros o los 20 millones de euros destinados a los convenios en materia ferroviaria en las comunidades de las Islas Baleares y Canarias. Finalmente, las transferencias de capital destinadas a carreteras alcanzan en su conjunto los 241 millones de euros. Debo destacar también en este capítulo 7 que este año figura una transferencia por importe de 200 millones de euros a la Generalitat de Cataluña, en cumplimiento de la sentencia 1668/2017, de 2 de noviembre, que resuelve un contencioso entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña en relación con la determinación del déficit en infraestructuras en 2008, de acuerdo a lo establecido en la disposición adicional tercera del Estatut. Y no quisiera terminar la referencia a este capítulo sin mencionar las partidas destinadas a Sasemar para que pueda continuar desempeñando su importante labor. En concreto, las transferencias totales, corrientes y de capital a dicha entidad en este proyecto se incrementan en 10,8 millones de euros, pasando de 152,5 a 163,3 millones de euros.

Por su parte, el capítulo 8 del presupuesto experimenta un incremento muy destacado, que alcanza el 248,3% respecto a 2018, ascendiendo a 2800 millones de euros. Este incremento es un reflejo más de la atención que este Gobierno presta al ferrocarril, ya que en 2019 las aportaciones patrimoniales a ADIF Red Convencional y a ADIF Alta Velocidad ascenderán a 1832 millones de euros y 663 millones respectivamente, con lo que se pretende reforzar su estructura de capital con el fin de financiar los compromisos asumidos por el Gobierno en infraestructuras ferroviarias. Estas partidas se suman a los 137,2 millones contemplados en el capítulo 7 destinados a la transferencia de ADIF para inversiones en la red convencional. Por su parte, la aportación a Seittsa a través del capítulo 8 será de 303 millones de euros.

Señor presidente, señoras diputadas y señores diputados, finalizo ya mi intervención, con la esperanza de haber transmitido con claridad las líneas fundamentales del presupuesto de Fomento para 2019, un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 32

presupuesto con un incremento muy importante respecto al año anterior, recuperando progresivamente un nivel de inversión equilibrado, cuyo impacto en el crecimiento de nuestro país aspira a ser cada día más importante tanto cualitativa como cuantitativamente, que apuesta por reducir la desigualdad y por fomentar un desarrollo económico sostenible e inclusivo, priorizando las inversiones que favorecen la movilidad sostenible y la competitividad de nuestros ciudadanos y empresas y avanzando en el derecho efectivo a una vivienda digna.

Quedo a su disposición a partir de este momento y en adelante para cualquier duda o aclaración que ustedes quieran plantearme.

Muchas gracias.

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

Tienen la palabra ahora los portavoces de los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Mixto, el señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, señor presidente, y muchísimas gracias, señor subsecretario, por su comparecencia. Intentaré ser breve y no plantearle muchas cuestiones. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia)**.

En la anterior intervención enfatiqué el problema que hay en el Ministerio de Fomento en cuanto a la ejecución de las inversiones, y el problema es que se presupuesta poco y se ejecuta menos. Aunque se lo he preguntado al señor subsecretario de Estado y supongo que por limitaciones de tiempo no ha tenido la posibilidad de contestarme, le repito a usted la pregunta: ¿Se están tomando medidas o implementando algún sistema desde el ministerio para mejorar la ejecución presupuestaria? Entendemos que no es un problema coyuntural, sino estructural, y nos gustaría conocer cuáles son, desde la óptica del ministerio, los mecanismos para mejorar en este ámbito.

Ha hecho referencia, y, en principio, eso tiene que ser una buena noticia, a que el presupuesto en el capítulo 7 incorpora una transferencia a la Generalitat de Cataluña en la cantidad de 200 millones de euros para la aplicación de la disposición adicional tercera del año 2008. Estamos hablando de que se va a cumplir, mediante sentencia judicial y parcialmente, porque, si no recuerdo mal, la sentencia reconoce una cifra de más de 700 millones de euros, con 200 millones de euros, tras once años de retraso. Por tanto, con respecto a aquellos que hablen o tengan la tentación de hablar de que a Cataluña se la favorece en estos presupuestos, sepan que en estos presupuestos se van a compensar 200 de los más de 700 millones de euros que se tenían que haber compensado hace once años; no es la cantidad íntegra, sino solo aproximadamente algo menos de una tercera parte. En todo caso, y me constan los acuerdos de la comisión bilateral, nuestra petición, como grupo parlamentario, es que no solo fueran 200 millones de euros, sino que once años después se debería cumplir con la cantidad íntegra reconocida por aquella sentencia judicial.

Muchísimas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Bel.

A continuación, para exponer la posición del Grupo de Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

No vamos a repetir lo que ya hemos dicho al señor secretario de Estado acerca de si estos presupuestos son o no realistas, que van a incidir en un mayor déficit, que, por tanto, provocarán más deuda, y esto más gastos financieros, un círculo vicioso que degenerará en mayores impuestos que asfixiarán a las clases medias y a los autónomos, y que, por tanto, no creemos que estos presupuestos vayan a traer prosperidad, que no creemos —como usted ha dicho— que vayan a ayudar a la creación de empleo, sino todo lo contrario, que lo van a frenar. No le repetiré todo esto, pero sí un par de preguntas que he hecho al secretario de Estado.

Sus presupuestos incluyen partidas para proyectos no maduros, es decir, para proyectos para los que realmente todavía no hay ningún estudio informativo y mucho menos un proyecto de construcción. Son proyectos a lo mejor a seis, siete años vista pero sobre los que todavía ni siquiera se sabe si son viables económica y socialmente o si van a ser útiles. Quisiera saber si le parece realista tener estos proyectos presupuestados, ello sumado a la capacidad de gasto de las distintas entidades que van a tener que ejecutar el gasto. Hay alguna entidad que, por la media de capacidad de gasto, ahora se prevé que va a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 33

ejecutar cuatro veces más, y esto parece poco realista desde cualquier punto de vista, es decir, si no se alteran los recursos humanos de la entidad en concreto, es un poco ingenuo u otra cosa pensar que se va a ejecutar cuatro veces más por arte de magia, lo cual al final genera cierta desconfianza y frustración en los ciudadanos, genera frustración ver que se les promete una cosa que luego no se llega a ejecutar.

También quería hacerle algunas preguntas en lo que se refiere a la planificación. En el Ministerio de Fomento siempre se habla de planificación, pero hay una Subdirección General de Planificación de Infraestructuras y Transporte, que básicamente a lo que se dedica es a gestionar los corredores europeos, y luego cada departamento, de carreteras, de ferrocarriles, en general, va por su lado. Entonces, me gustaría preguntarle qué criterios de inversión se siguen en España en las infraestructuras de transporte, si hay un documento de planificación. Me dirá usted que está el Pitvi, pero quisiera saber si es suficiente, porque hay un consenso entre los expertos acerca de que en España no ha habido una planificación de transporte, en el sentido riguroso del término. Lo que normalmente hay son superposiciones de planes parciales de distintas direcciones generales, no armonizados —como siempre repetimos, la utilización del ministerio con fines electoralista—, y, al final, los malos resultados de la política de infraestructuras no son tanto por una mala planificación, sino sencillamente porque no hay planificación.

Normalmente, se invierte ignorando toda metodología de evaluación socioeconómica de las inversiones. Esto explica que además se produzcan problemas. Por ejemplo, en ningún momento se consigue la desviación de tráfico de carretera al ferrocarril, o se nos llena la boca del transporte sostenible, del transporte de mercancías por ferrocarril, pero realmente no se consigue ni se toman medidas en ese sentido; con frecuencia se afectan negativamente otros modos de transporte, como el interurbano en autobús, o sabemos que se ha invertido en exceso en zonas donde la demanda no lo justificaba, y, finalmente, la deuda de ADIF Alta Velocidad se ha disparado, creo que está ya por los 18 000 millones de euros. En este sentido de falta de planificación y a la espera de un gran acuerdo en infraestructuras —se lo hemos dicho también al señor secretario de Estado—, más modestamente en el pasado febrero se aprobó en esta Comisión de Fomento una proposición no de ley relativa a la publicación de la estrategia indicativa de la red ferroviaria de interés general. De hecho, el PSOE, que en ese momento estaba en la oposición, se jactaba de que era imposible votar contra esta iniciativa, que era nuestra, porque se limitaba a pedir que se cumpliera la ley. Ahora el PSOE está en el Gobierno y nos dicen que hay que esperar. Entonces, la pregunta es: ¿Cuándo estará esta estrategia indicativa?

Si contesta a estas preguntas, nos quedaremos satisfechos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Gracias, señor Navarro.

Para defender la posición de Podemos, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias.

Lo han repetido todos mis compañeros, que finalmente a lo que perjudica es a la política, o sea, a todos nosotros. El problema que tenemos es que, ya se trate de buenas intenciones o sea propaganda, sea lo que sea, lo que no podemos hacer es presupuestar, hacer ver que vamos a desarrollar alguna cosa y que después, desgraciadamente, no se haga. Y la clave nos la ha dado antes el secretario de Estado diciéndonos que, lógicamente, cuando vienen recortes para cumplir con el déficit, lo primero y lo más fácil es hacerlo sobre las partidas grandes o no tan grandes de Fomento. Entonces, como gobernar es marcar prioridades —en este caso, yo también, como catalán—, querríamos que se cumplieran los presupuestos. Entendemos que puede haber modificaciones, las entendemos perfectamente, y que, lógicamente, puede haber cualquier causa administrativa que impida que los presupuestos se cumplan, pero usted nos está hablando de que los presupuestos han mejorado muchísimo desde la moción de censura hasta el 31 de diciembre, cosa que me alegra mucho y, además, por eso les votamos, y lo que me gustaría conocer es la ejecución de todo el año, desde el 1 de enero al 31 de diciembre, porque aún no la he escuchado, aunque igual es que no le he escuchado bien y no estoy muy fino de oído. Me gustaría conocerla, porque el año pasado su antecesora nos hablaba de un 77, un 78% de ejecución, y, lógicamente, supongo que se refería a aquellas partidas que como aquel que dice a 1 de enero ya están comprometidas, porque, si vamos repasando todos los datos que no solamente yo sino todos mis compañeros y compañeras hemos venido explicando, en muchos de los casos la ejecución es muy baja, y es muy baja en aquellas partidas —también lo ha dicho el secretario de Estado— que finalmente son las que ayudan o benefician a la ciudadanía; en algunas partidas determinadas puede haber una ejecución bastante elevada, pero en las que realmente afectan a la ciudadanía nos hemos encontrado casos en que la ejecución ha sido muy baja.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 34

También pregunté al señor secretario de Estado, porque me preocupa —soy de aquellas personas soberanistas, no de las independentistas—, cómo se van a repartir los 200 millones de la sentencia del Tribunal Superior, si será por acuerdo entre la Generalitat y el Ministerio de Fomento, si será el Ministerio de Fomento el que lo determine o si será directamente la Generalitat, sin consultar al Ministerio de Fomento. Es una de las cosas que me gustaría saber, porque vuelve a ser igual, puedes presupuestar miles de millones, pero, si no tienes ni tan solo un proyecto, te los quedarás y, al final, simplemente habrás hecho propaganda. Por tanto, quisiera saber en qué nos vamos a gastar esos millones, igual que en qué nos vamos a gastar los millones de cercanías, tanto en Cataluña como en Madrid, para lo que también hay una partida muy importante.

También nos preocupa el tema de Correos. No sé si lo sabe, pero nosotros hemos insistido mucho en este tema. Nos felicitamos del acuerdo al que se llegó, eso hay que reconocerlo, y somos los primeros en felicitarnos del acuerdo que se llegó también en referencia a los sindicatos, creo que ha sido muy buen acuerdo, pero sigue preocupándonos el plan de prestación. Usted nos ha comentado el trámite, y así lo conocemos, que en estos momentos está a la espera de las autoridades europeas —de acuerdo—, y que, lógicamente, en cuanto estas lo analicen, ustedes lo pondrán en marcha, pero también nos gustaría saber cuáles son los contenidos y las medidas para garantizar la prestación del servicio. Sabe usted perfectamente que la paquetería ha aumentado muchísimo y hemos de darla servicio, es una de las cosas en las que nosotros también hemos insistido, en el sentido de que hay que mejorar el sistema para ser competitivos. Pero tampoco nos podemos olvidar de la carta, que también es servicio público, y hoy en día en muchas de las provincias españolas una carta puede tardar en llegar casi un mes. Eso no puede ser, por tanto hemos de ayudar a que no ocurra y espero que con los acuerdos alcanzados con los sindicatos se evite que siga sucediendo. Además, querríamos conocer el recorrido y la referencia a las medidas para arrancar ese plan de prestación, qué medidas concretas va a conllevar su inicio.

Finalmente, está la deuda, los 200 millones de euros que se han dejado de percibir por Correos. Cada año se ha venido incrementando la deuda en esta empresa pública en manos de la SEPI y siempre queda la duda sobre si vamos a privatizarla porque no es rentable. Creo que todas estas cuestiones son muy importantes, como hemos reiterado, porque para nosotros Correos es una de las empresas que ayuda a cohesionar el territorio español y, por tanto, no la podemos dejar de mano, tratándose además de un sector potencialmente muy rentable. Sería un error del país que dejáramos perder Correos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Alonso.

A continuación, en defensa del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias.

Esta es la segunda parte de la intervención del secretario de Estado y creo que nos va a permitir mostrar algunos elementos que en la primera no hemos podido considerar. Como ha dicho el portavoz de Unidos Podemos, creo que nos tenemos que felicitar todos por la gestión que se hizo por parte de la presidencia de Correos y la parte que le toca al ministerio sobre la situación de la compañía. Hay que recordar que el Grupo Parlamentario Socialista en lo que llevamos de legislatura repitió cansinamente, comisión tras comisión y cada vez que se hablaba de los presupuestos, que había que solucionar el problema que tenían los trabajadores de Correos y que era una compañía muy importante para nuestro país, sobre todo para las zonas rurales, porque, como bien se ha dicho, cohesionan el territorio, consiguen garantizar que todos los ciudadanos sean iguales. Pero es una compañía que el anterior Gobierno había decidido abandonar, sin sentarse a negociar con los trabajadores, y, sin embargo, hemos visto cómo en muy pocos meses un Gobierno socialista ha conseguido llegar a un gran acuerdo con los trabajadores y dar estabilidad a un sector y a una empresa a la que había que dar estabilidad. Por eso nosotros queremos felicitarnos por la gestión que se ha hecho de Correos, y, sobre todo, felicitar a los trabajadores, que nunca se resignaron a lo que algunos querían que fuera la compañía, que era que poco a poco fuera perdiendo fuerza para que el día de mañana otras empresas privadas pudieran ocupar su espacio, y también porque lo haya conseguido un Gobierno socialista. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Pero esto no es lo único de lo que nos alegramos de este tiempo de gestión del Partido Socialista en el Ministerio de Fomento, porque son muchas las reivindicaciones que se hicieron por parte de nuestro grupo cuando estábamos en la oposición y que ahora este Gobierno ha puesto en marcha. Hay que resaltar que siempre dijimos que cuando las autopistas de peaje cumplieran su actual concesión había que liberalizarlas, había que levantar barreras y permitir que los ciudadanos circularan libremente por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 35

ellas, por una razón, porque en esos territorios durante mucho tiempo los ciudadanos tuvieron que pagar, mientras que en otras partes no tenían que hacerlo y creíamos que era un agravio que había que solucionar. Y, como no podía ser de otra forma, el Partido Socialista cumplió en el Gobierno lo que en la oposición vinimos reclamando día tras días. Por eso creo que a los ciudadanos y a los trabajadores les va bien cuando gobierna el Partido Socialista, y los hechos están sobre la mesa: autopistas en las que, si hubieran cumplido la concesión con un Gobierno del Partido Popular, como es la AP-1, a día de hoy los ciudadanos seguirían pagando por circular. Por eso nos alegramos, no solo porque se liberalizara la AP-1, sino porque se haya anunciado que todas las que cumplan la concesión se van a liberalizar, para conseguir que todos los ciudadanos se sientan iguales.

Y hay otro tema que creo que hay que resaltar, porque nos encontramos en una situación radicalmente distinta a la que hubiéramos tenido hace un año si hubiera gobernado el Partido Popular a día de hoy. Lo que tenía planteado el anterior Gobierno acerca de las autopistas de peaje quebradas era volverlas a sacar a licitación, con lo que hacía famosa la frase de que los ciudadanos, cuando las autopistas de peaje quiebran, las rescatamos con el dinero de todos y los beneficios son para las empresas privadas. Nosotros reclamamos al Gobierno del Partido Popular cuando estaba en el ministerio que no hiciera eso, que no nos podíamos permitir que, de unas autopistas de peaje que habíamos pagado entre todos, que se habían rescatado entre todos los ciudadanos, aun siendo una actuación que creíamos innecesaria porque fue una planificación del Partido Popular equivocada, puesto que, como se demostró con el tiempo, no eran unas autopistas necesarias, esos beneficios fueran a las empresas. Hoy vemos cómo un Gobierno socialista está gestionándolo, por lo que vamos a garantizar que esos beneficios lleguen a los ciudadanos de todos los estados y consigamos que esos desequilibrios que se han venido produciendo en la red que tenemos poco a poco se vayan eliminando. Tenemos por delante muchos retos, porque sigue habiendo territorios a los que hay que compensar y siguen teniendo agravios, como sucede en el caso de la AP-9 de Galicia, respecto de la que todavía les quedan muchos años en los que tener que seguir pagando peaje. Por eso tenemos que buscar la fórmula para que lo antes posible, sin tener que rescatarlas, porque sería malo para las arcas del Estado, para los ciudadanos, podamos ir compensando poco a poco esos desequilibrios.

Como he dicho respecto a la anterior intervención del secretario de Estado, creo que el Ministerio de Fomento está haciendo un buen trabajo. Además, lo digo comparando las intervenciones que hicimos hace un año. Hemos reclamado al Ministerio de Fomento y a Correos que se pusiera de acuerdo con los trabajadores y a día de hoy hay un acuerdo, reclamamos al Ministerio de Fomento que se levantaran barreras cuando cumpliera la concesión y a día de hoy los ciudadanos pueden circular libremente por ellas, y reclamamos al Gobierno que no regalara las autopistas pagadas por todos a las empresas de gestión o concesionarias. Por eso, creo que estamos satisfechos y, evidentemente, no voy a hacer ninguna pregunta. Voy a decir, como he expuesto en la anterior comparecencia, que seguiremos reivindicando. El Partido Socialista, aunque sea el partido que sustenta al Gobierno, hay algo de lo que no se ha olvidado, y es que somos representantes de los ciudadanos y tenemos la obligación de ser su voz en este Parlamento, y lo seguiremos haciendo, lo vamos a seguir haciendo, y creemos que es razonable que en siete meses este Gobierno haya hecho muchas de las cosas que se venían reclamando y que, por desgracia, no lo conseguimos del anterior.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muy buenas tardes ya, muchas gracias, señor Gómez, por su presencia.

En primer lugar, me suscita una duda la intervención del Grupo Parlamentario Socialista. He escuchado hablar de regalos de autopistas a empresas y desconozco a qué se refiere. No sé si ha habido algún cambio normativo y cuál es la previsión del Gobierno de España para las llamadas radiales que vuelvan a salir a licitación. Yo había escuchado que salir a licitación era uno de los objetivos, entiendo que esto es a lo que el Grupo Parlamentario Socialista llama regalos a empresas. Nuestra opinión ya sabe cuál es, entendemos que las autopistas amortizadas, es decir, las de Burgos, Valencia-Alicante, Tarragona, Barcelona, Sevilla-Cádiz, las cinco autopistas que llevan cuarenta años de peajes, naturalmente deben pasar al sector público y, de hecho, el Gobierno de Rajoy fue el primer Gobierno en democracia que no inició los trámites para prorrogar estas concesiones. Por lo tanto, me gustaría saber si tal como ya se ha hecho en la autopista Burgos-Vitoria —y nosotros compartimos—, las otras cuatro —dos de ellas concluyen la concesión a finales de este año— van a seguir el mismo camino, y además, si tal y como he

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 36

escuchado en alguna ocasión, las radiales van a volver a ser licitadas, como este grupo planteaba porque no han vivido el periodo de amortización que los vecinos de Sevilla-Cádiz, Castellón, Valencia, Tarragona o Barcelona sí han tenido con la autopista de peaje AP-7.

Como usted bien sabe, las autopistas de peaje quebraron —buena parte de ellas, faltaba una por registrar—, hubo un desplome en el número de usuarios de una media del 40 %, en alguna de hasta el 70 %. Quebraron en la época —usted no tuvo ninguna participación, evidentemente, pero el Grupo Socialista sí— en la que se hundieron los bancos, en la que las inmobiliarias quebraron y las administraciones españolas para poder llegar a fin de mes necesitaron un plan de pago a proveedores. Secretarios, interventores en los ayuntamientos sin cobrar y suministradores de servicios que pasaban meses sin ver su percepción, 3700000 despidos en empresas particulares, lo soportaron muy poquitos sectores; el sector concesionario fue una víctima más de la crisis económica socialista. Por tanto, celebremos que esta serie de autopistas radiales sigan el procedimiento que nosotros habíamos marcado.

A lo largo de la sesión me ha suscitado una duda sobre la licitación de trenes. En nuestra etapa, en el año 2015 se hizo la mayor licitación de trenes de España, por valor de 1400 millones de euros, que finalmente fue adjudicada el 28 de noviembre de 2017. Don Íñigo de la Serna firmó la mayor petición de trenes en la historia de España, quince más quince trenes Talgo, entre ellos los que tienen que llevar la alta velocidad a Galicia, por un importe máximo de 1400 millones de euros, 22,5 millones de euros cada uno de los nuevos trenes. La fecha de entrega de estos treinta trenes es el próximo año 2020 y supongo —es la pregunta que le hago, señor subsecretario— que seguirá manteniéndose ese plazo de entrega del primer paquete de quince trenes en la alta velocidad. En cercanías y media distancia, desconocemos los motivos por los que se ha aplazado y reducido a casi la mitad el número de trenes del proyecto anunciado en enero del año pasado por don Íñigo de la Serna, previsto para licitar con la aprobación del pasado presupuesto en junio de 2018. Me gustaría conocer los plazos efectivos con los que se prevé la programación y también el plazo de entrega, si va a ser de tres o de cuatro años para las empresas concesionarias.

Una duda más, he escuchado hablar de las autopistas y creo recordar que el 1 de septiembre se adoptó un acuerdo en Consejo de Ministros por el cual al usuario recurrente, al vecino de Tarragona, de la provincia hermana a la mía y parte de Barcelona, le resultaría gratuito, es decir, bonificado en un 100 %, el peaje de la autopista; sin embargo, cuando llegabas a Vinaròs, al primer municipio de la provincia de Castellón, el pago es íntegro, del 100 %, con la actualización o la subida —algo menos del 2 %, creo recordar— de este año. Entonces se nos reprochó que fue una iniciativa del Gobierno Popular, que es verdad, y presupuestada por el Gobierno Popular, que también es verdad; ese presupuesto lo heredaron ustedes. Sin embargo, la partida presupuestaria, que la tengo aquí, no dice dónde comienza esa bonificación que supone el peaje gratis total —y nos alegramos— para los hermanos de Cataluña, y pagando total para los hermanos de Murcia, Alicante, Valencia y Castellón cuando, además, los dos motivos aducidos para que sea gratis total eran el número de accidentes —he demandado con reiteración los informes del número de accidentes para justificar que con dinero del Estado se pague ese peaje y, que yo sepa, a día de hoy no me han llegado— y la contaminación. Y también he pedido los informes sobre cuál es el motivo de que los vehículos contaminen en la comunidad hermana de Cataluña y dejan de contaminar en cuanto llegan a la provincia de Castellón. Por tanto, nosotros pedimos lo mismo que el día 1 de septiembre: igualdad de trato para todos los españoles porque el presupuesto que aprobamos hoy es de toda España. Esta es la primera vez, señor subsecretario, que con presupuesto íntegro del Estado, es decir, sin contrapartida de la comunidad autónoma, se financia exclusivamente hasta un límite provincial. Digo que siempre fue límite provincial y este Gobierno lo ha convertido en frontera fiscal. **(Muestra un documento)**. La partida está aquí, 14 millones de euros, la autopista es la misma, AP-7, que va a ser gratuita para unos y pagando para otros. Mi pregunta es si lo van a restringir solo a los vecinos de Cataluña o lo van a extender, como parece lógico, a las provincias de Castellón, Valencia, Alicante o Murcia, donde se den las mismas circunstancias de siniestralidad.

No me quiero extender, pero quería hacerle dos preguntas muy concretas y muy localizadas que yo no he sido capaz de encontrar, y entiendo también la dificultad que le supondrá a usted. Había un convenio firmado por el Gobierno anterior de Mariano Rajoy con el Ayuntamiento de Lora del Río, en Sevilla, para la supresión de un paso a nivel. El Gobierno municipal ha hecho su parte de tareas, e imagino que —yo no lo he encontrado en el presupuesto— lo harán con cargo a alguna partida genérica. En concreto es la supresión del paso a nivel de Lora del Río, demandado históricamente y resuelto hace algo más de un año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 37

mediante un convenio para llevarlo a cabo. Y concluyo haciéndole la segunda pregunta sobre cómo y cuándo se implementará ese Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, PIC, que iba a permitir movilizar más de 5900 millones de euros en obra pública nueva, inicialmente extrapresupuestarios al ser pago por disponibilidad. El pasado mes de enero, justamente hace ahora doce meses, el presidente Rajoy anunció que una de esas grandes vías sería la autovía entre Castellón y Tarragona, la A-7 desde el aeropuerto hasta Tarragona por valor de 434 millones de euros. Están concluidos los estudios ambientales y mi impresión es que no tienen la intención de llevar a cabo ninguna actuación ni dentro del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, que ya han dicho que van a reformular, ni tampoco por actuaciones propias de la Dirección General de Carreteras. La autovía A-7 entre Benlloch y la Jana, entre Castellón y el límite de provincia con Tarragona, y las restantes actuaciones, hasta veintisiete, fueron aprobadas por el Grupo Parlamentario Popular y esta Comisión. He escuchado una que ya estaba en fase de licitación, la que atañe a la A-7 entre Alicante y Murcia, pero de las restantes desconozco qué tienen previsto y, por tanto, los plazos de ese nuevo plan de carreteras; desconozco si el cambio es simplemente nominal, que nos parecería razonable, si es de mayor envergadura, y las fechas de inicio de la licitación de cada una de las actuaciones, así como la sistemática porque todos conocíamos el modelo anterior, pero al menos yo desconozco cuál es el modelo actual que propone el ministerio.

Muchas gracias por su comparecencia.

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

Responde el señor subsecretario. Tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Gómez García): Muchas gracias por todas las aportaciones. Intentaré responder brevemente a la mayoría de las preguntas. Varios de ustedes hacen referencia de nuevo a la ejecución presupuestaria. Vamos a ver, como saben, consideramos ejecución el momento en el que se reconoce la obligación, para tener ejecución de un presupuesto es necesario reconocer obligaciones y, por tanto, es necesario que las empresas traigan certificaciones de obra, es decir, que ejecuten obra. Para ejecutar obra, como no puede ser de otra manera, hay que tener proyectos en marcha y, por tanto, las dos necesidades previas para tener ejecuciones son, por un lado, tener más recursos —traemos un presupuesto con un incremento del 26% de la inversión— y, por otro, tener obras o proyectos en marcha. Por eso, como ya hemos comentado, hemos licitado un 60% más desde que estamos en el Ministerio de Fomento, alcanzando los 2500 millones de euros, 2000 millones desde que estamos nosotros. De estos 2000 millones, 500 millones corresponden a Cataluña, 391 millones desde junio, es decir, casi 80% desde junio de 2018.

En cuanto a las licitaciones de trenes, en cercanías y red convencional la empresa Renfe en el año 2018 estaba prestando el servicio sin tener el contrato firmado. Hemos tenido que firmar un nuevo contrato de obligaciones de servicio público para los próximos diez años, y hemos tenido que convalidar todo el gasto del año 2018. Ahora con ese contrato firmado es cuando Renfe podrá licitar material rodante por valor de 3000 millones, no podía licitar material rodante para cercanías y red convencional si ni siquiera tenía aún un contrato de obligaciones de servicio público con la Administración General del Estado. Esta primera tanda de licitaciones que, por importe de más de 200 millones de euros, irá a la red de ancho métrico, se va a aprobar en los próximos meses y sucesivamente para el resto de servicios. En cualquier caso, el presidente de Renfe podrá detallar todo esto en su comparecencia.

Respecto a las preguntas en relación con la disposición tercera y los 200 millones que se prevén en el capítulo 7 del presupuesto de Fomento, efectivamente se está cumpliendo con una sentencia del año 2017, y también tenemos sentencias anteriores que consideran que dicha disposición no es vinculante en cuanto a la política de inversiones del Estado ni en cuanto a la libertad de las Cortes Generales de aprobar sus presupuestos; no obstante, también es cierto que tenemos un principio de lealtad institucional que compete a todos, incluidos el Gobierno y el Ministerio de Fomento, y que en cumplimiento de este principio de lealtad en una comisión mixta se acordó que fueran 200 millones en el presupuesto del año 2019. Por tanto, se cumple escrupulosamente ese acuerdo incluyendo estos 200 millones y su destino concreto efectivamente está condicionado a los acuerdos posteriores.

En materia de planificación y de estrategia, se puede criticar y se ha criticado cómo se han planificado las infraestructuras en años anteriores, y por eso se está creando una comisión específica de planificación en el ámbito del Ministerio de Fomento, que está pendiente de constitución mediante orden ministerial y se hará en los próximos meses, y también tenemos la renovación del Consejo de Obras Públicas, de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 38

carácter asesor. Por tanto, como el secretario de Estado ha expresado en su comparecencia, a partir de ahora habrá un esfuerzo en evaluación tanto *ex ante* como *ex post* de las infraestructuras.

En el ámbito de Correos quería comentar que el plan de prestación prevé el cumplimiento del servicio postal universal en los términos que está previsto en la ley, por tanto, garantizando el nivel establecido en esa ley, y se encuentra en estudio en la Comisión Europea lo que permitirá que tengamos certidumbre y una seguridad tanto desde el punto de vista sectorial como desde el punto de vista de las ayudas del Estado. Este plan se presentó después del estudio realizado por un grupo de trabajo en el que estaban presentes tanto el Ministerio de Fomento como el Ministerio de Hacienda, la SEPI y Correos, de manera que cuenta con todo el apoyo de los distintos actores implicados en el ministerio y fuera del ministerio. Por tanto, una vez que tengamos esta metodología aprobada, daremos cuenta de su tramitación con el dictamen de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, del Consejo Superior Postal y, posteriormente, del Consejo de Estado para su aprobación por el Consejo de Ministros. Esperamos tenerlo a mediados de año.

También me comentan diferentes preguntas sobre autopistas, a continuación vendrá el secretario general de Infraestructuras que podrá completarlas con más detalle, pero el ministro ya se ha comprometido y, efectivamente, las autopistas cuyos contratos de concesión vencen próximamente en los tramos de la AP-7 y AP-4 tampoco se van a renovar y pasarán al ámbito público.

En cuanto al PIC, nos encontramos con unos proyectos o forma de contratación que no encajaba en la vigente Ley de Contratos del Sector Público del año 2017 y, por tanto, ha sido necesario reorganizar y reajustar junto con el Ministerio de Hacienda adoptando un modelo más eficiente y equilibrado, con un menor coste de financiación, con un plazo a diez años, ya sobre proyectos constructivos y abarcando las expropiaciones desde el propio Ministerio de Fomento. Consideramos que será un modelo mucho más eficiente y más equilibrado, y en una primera tanda se espera destinar 1000 millones de euros. Igualmente, el secretario general de Infraestructuras podrá detallar qué proyectos se encuentran incluidos.

En respuesta a las dos preguntas concretas, una sobre el convenio con el Ayuntamiento de Lora del Río; ADIF tiene una partida genérica para supresión de pasos a nivel. También va a comparecer aquí la presidenta de ADIF y le puede comentar cómo se encuentra esta partida en concreto.

Quedo a su disposición para todas las preguntas que más adelante quieran realizar.

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

¿Desean ustedes hacer algunas precisiones? ¿Es necesario?

Señor Bel, tiene la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Intervendré brevemente. En todo caso me queda una duda, parece que contestando a mi compañero, el portavoz de Podemos, ha manifestado que a pesar de que se trata de una transferencia de 200 millones de euros en el capítulo 7, por tanto, son transferencias de capital, y a pesar de que se trata del cumplimiento de la disposición adicional tercera del Estatut, parece que estos 200 millones de euros, según su interpretación, no los va a poder invertir la Generalitat de acuerdo con su criterio, sino que necesita un acuerdo previo con la Administración General del Estado, cosa que no nos parece que sea así, no nos parece de recibo y no responde al espíritu de la disposición adicional tercera. ¿Nos lo podría clarificar?

Muchas gracias.

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

Señor Navarro, tiene la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Seré absolutamente telegráfico. Usted se ha referido a la comisión de planificación, ¿no cree que sería el momento de afrontar ese gran acuerdo nacional del transporte y las infraestructuras —el propio ministro ha reiterado muchas veces su conveniencia, el portavoz del PSOE también lo ha dicho en múltiples ocasiones—, y demostrar así que no es simplemente una etiqueta, sino realmente una voluntad de alcanzar ese acuerdo?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Señor Alonso, disculpe, tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 39

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Es muy rápido. Por eso le preguntaba porque no estaba claro cómo quedaba el asunto de la disposición adicional tercera. Evidentemente, nosotros también pensamos que ha de ser la Generalitat la que determine, lo cual no quiere decir lógicamente que el Ministerio de Fomento no esté al caso.

En contestación más al amigo, señor Barrachina, que a usted, yo estuve en la negociación de la AP-7 y la N-340 y nunca, en ningún caso, se intentó marginar a Castellón, ni mucho menos; lo único que ocurrió es que se firmó un acuerdo o convenio que venía del Partido Popular. En esta Comisión tanto usted como yo siempre hemos dicho que se tiene que extender; o sea, no hay un problema de agravio territorial, sino todo lo contrario; queremos extenderlo allá donde se produzcan esas mismas situaciones relacionadas sobre todo con la siniestralidad, como usted bien ha dicho. Y luego hay otro tema importante, si se hace o está prevista la construcción en este caso de la A-7. Entonces eso no se daba en Tarragona y por eso llegamos a un acuerdo, allí donde no está desdoblada es donde tenemos la bonificación y está la obligación del paso de los vehículos pesados. Simplemente quería hacer esta aclaración porque creo que era necesaria.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alonso.
Señor Barrachina, tiene la palabra.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias.

Intervendré con muchísima concreción. Gracias de nuevo, señor subsecretario. Efectivamente, lo ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, pero también lo dijo en su día el portavoz del PDeCAT, el señor Bel; cuando se trataba de bonificar la AP-7, la autopista del Mediterráneo, jamás se habló de circunscribirlo a una provincia, o a la provincia de Tarragona y un poco, sino que se hablaba de problemas reales de siniestralidad y de contaminación; problemas que se dan igualmente en Castellón, Alicante, Valencia y en algunos puntos de Murcia. Por tanto, todos pedíamos igualdad de condiciones e igualdad de trato. Le he reiterado la pregunta, no he obtenido respuesta, intuyo cuál es; es decir, en este nuevo presupuesto los 14 763 000 euros para compensar a las sociedades concesionarias de la AP-7 van a ser exclusivamente para el territorio catalán —nos alegramos por Cataluña—, y no se va a extender al resto de vecinos, a pesar de ser de todas las líneas que aparecen en el presupuesto la única que contiene exclusivamente dinero del Estado, que no es conveniente con una autonomía que pone su aportación; aquí el 100 % lo pone el Ministerio de Fomento y el Gobierno de España y se restringe y se llega hasta el límite provincial, es algo inaudito. Es una pregunta que le he formulado y se ha quedado sin respuesta, aunque entiendo que es un no como una catedral.

Le hemos hecho otra pregunta sobre la A-7 y don Félix Alonso, el portavoz del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos, aducía: claro, como vosotros vais a tener autovía, la A-7, hay que entender que se bonifique en Tarragona. Pero es que ahora para la A-7, por la que le he preguntado, no he obtenido ninguna respuesta y me temo cuál es: nos hemos vuelto a quedar sin autovía A-7, a pesar de que Mariano Rajoy, que era un hombre discreto a la hora de sus compromisos, el pasado enero anunció 434 millones de euros para esta actuación. Y les aseguro que cuando lo anunciamos no pensábamos que ustedes iban a gobernar España a partir de julio, lo dijimos porque naturalmente pensábamos poder llevar a cabo esta actuación. Tampoco he oído nada del baipás de la ciudad de Valencia, del entorno metropolitano de la tercera capital de España, previsto su desdoblamiento en la provincia de Valencia con más de 200 millones de euros.

En cuanto a la ejecución presupuestaria, no es capricho nuestro, en el documento que ustedes nos remiten dentro de los presupuestos —el Gobierno socialista recibió el presupuesto con días de antelación, lo aprobamos una semana y hubo una moción de censura a la siguiente— dicen que les quedan sin ejecutar 2683 millones de euros de inversión prevista en 2018 que no se ha desarrollado. Naturalmente hemos preguntado todos los grupos qué parte de eso corresponde a ADIF, qué parte corresponde a Renfe porque esta cifra sale de alguna parte. Por tanto, simplemente le hemos pedido que nos detalle aquello que ya nos han remitido ustedes mismos al Congreso de los Diputados.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde el señor subsecretario. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 40

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Gómez García): Muchas gracias.

Contesto muy rápidamente. En cuanto a los 200 millones del capítulo 7, efectivamente se trata de una subvención de capital y la forma de ejecutar ese crédito puede ser por resolución o por convenio. Entonces, una vez que estén vigentes los Presupuestos Generales del Estado tendremos que realizar una resolución o un convenio; la fórmula más natural y más normal es un convenio a la hora de poder pagar este crédito, simplemente.

En cuanto a la voluntad de acuerdo en el pacto de Estado en materia de infraestructuras, por supuesto; está en marcha una Comisión en las Cortes y quedamos a la espera de lo que aquí se acuerde. Respecto a la AP-7 y el baipás de Valencia, ahora el secretario general de Infraestructuras, que conoce mucho mejor y más detalladamente estos proyectos, le va a poder contestar con toda precisión.

Finalmente, me ha comentado de nuevo la ejecución y, como sabe, las entidades públicas del Grupo Fomento durante este trimestre cerrarán sus estados financieros anuales y tendremos los datos definitivos. Efectivamente, con la información que tenemos en términos de ejecución creo recordar que en el año 2017 fueron 5011 millones, y el año 2018 estará también por el entorno de los 5000 millones de inversión ejecutada del Grupo Fomento. Por tanto, estamos en cifras de las más bajas de toda la serie histórica desde los últimos diez años, y para revertir esas cifras bajas de ejecución, repito, nosotros ponemos encima de la mesa un presupuesto que crece un 26%, por lo tanto, ponemos más recursos, y nos ponemos a licitar y a adjudicar proyectos para que haya ejecución, haya certificaciones de obra, haya reconocimiento de obligaciones en el año 2019 y podamos elevar esas cifras de ejecución a lo que necesita la economía española.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor subsecretario. Con su intervención finaliza esta segunda comparecencia.

En cinco minutos pasamos a la siguiente. Muchas gracias.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA (IZQUIERDO RONCERO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002297); SOCIALISTA (número de expediente 212/001973); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (números de expediente 212/002091, 212/002077, 212/002074 y 212/002083) Y MIXTO (números de expediente 212/002228, 212/001898 y 212/001911).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión para celebrar la tercera de las comparecencias, que es la del señor secretario general de Infraestructuras, don José Javier Izquierdo Roncero, para que nos dé cuenta del presupuesto, lo hace también en su condición de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., Seitsa.

Cuando quiera tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Izquierdo Roncero): Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señorías. Por las horas que son y me imagino que lo extenso de la jornada y lo que todavía les queda, les deseo toda la fuerza y el ánimo del que dispongan porque será una jornada intensa, no me cabe la menor duda.

Comparezco ante ustedes como secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y también en calidad de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, así como de presidente del Consejo Rector de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a petición de los grupos parlamentarios que lo han solicitado. Mi intención es informarles de los presupuestos para 2019 con el que contarán las unidades que dependen directamente de esta secretaría general, así como los de la mencionada Seitsa y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Quisiera empezar hablándoles un poco del contexto y de los objetivos generales. Seguramente los van a escuchar muchas veces a lo largo del día a todos los intervinientes, pero creo que es oportuno recordar los objetivos que expuso el ministro en su programa de Gobierno en el mes de junio de 2018, en el que se establecían los objetivos generales y los compromisos de la política de transportes,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 41

infraestructuras y vivienda del Ministerio de Fomento. Como indicó el ministro, esta legislatura estaría presidida por cuatro líneas principales de actuación. En primer lugar, una actitud de diálogo y consenso con todos los grupos parlamentarios; en segundo lugar, la reorientación del sistema de transporte; en tercer lugar, el acceso social a la vivienda; en cuarto lugar, el protagonismo de la transparencia, la digitalización y la eficiencia.

Pues bien, con estas premisas hemos presentado a esta Cámara un proyecto de Presupuestos Generales del Estado que se asienta en los siguientes objetivos fundamentales. El primero de ellos es garantizar el derecho a la movilidad sostenible y a la vivienda digna; el segundo es aumentar la seguridad de nuestras infraestructuras del transporte; y el tercero —también muy importante— es revertir la caída de la inversión pública en infraestructuras que ha habido en estos últimos años.

Asimismo, el proyecto de presupuestos para este ejercicio, en coherencia con esos objetivos marcados para la legislatura, supone una reorientación de la política de infraestructuras de los últimos años, para lo que se contempla, en primer lugar, una mayor inversión pública en infraestructuras para alargar el ciclo económico; una inversión que se estima que podrá generar unos 285000 puestos de trabajo directos e indirectos. En segundo lugar, una estrategia de movilidad sostenible, competitiva y conectada para todos, priorizando la inversión en cercanías y en la red convencional. En tercer lugar, en lo que atañe a infraestructuras, el aumento de la inversión en conservación y mantenimiento. Por último, una apuesta por la calidad del gasto público.

El presupuesto del Grupo Fomento en 2019 contempla una inversión real de 9973 millones de euros entre el capítulo 6 y lo que gastan las empresas del grupo, lo que supone un incremento del 26,6% respecto a 2018, es decir, casi 2100 millones más que el pasado ejercicio, y supone un esfuerzo inversión del 0,79% del producto interior bruto de nuestro país. Este es un crecimiento seis veces superior al nominal de la economía, lo que significa que, en el caso de que se aprueben los presupuestos, la inversión pública va a recuperar gran parte del terreno perdido en estos últimos años, como bien detallaba esta mañana el secretario de Estado. Para ello, el Gobierno actual ya ha ido preparando el camino. En el segundo semestre de 2018 se han licitado casi 6400 millones de euros, lo que supone un 50% más que en el mismo periodo del año anterior.

En el ámbito de las infraestructuras del transporte terrestre, en este ejercicio los presupuestos asignados a las inversiones en ferrocarriles y carreteras ascienden a 8213 millones, lo que representa el 82% de la inversión del Grupo Fomento. Esta cifra se desglosa de la siguiente forma: 5885 millones en ferrocarriles, que crece un 42,3% respecto a 2018, y 2328 millones en carreteras, incluyendo la Dirección General de Carreteras y Seittsa, con lo que la inversión se incrementa un 14,1% respecto al pasado ejercicio.

Entrando en detalle en el ámbito de las carreteras y autopistas estatales, de esta secretaría general, como saben, dependen la Dirección General de Carreteras, la subdelegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje y la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seittsa. En la Dirección General de Carreteras, la inversión destinada en 2019 ascenderá en total a 2328 millones de euros, que recoge las inversiones reales de la Dirección General de Carreteras y de Seittsa, y supone un incremento del 14,1% con respecto a la dotación que tenían los presupuestos para 2018.

Dentro de esta inversión, el presupuesto total de los dos programas, construcción y conservación, de la Dirección General de Carreteras asciende a 1896 millones, lo que supone un incremento del 5,3% sobre los presupuestos de 2018. A este importe hay que añadir 433 millones de euros que Seittsa dedica también a las inversiones en carreteras, tanto a obras de nueva infraestructura como a obras de conservación, así como los 82,44 millones que invertirán las empresas concesionarias de autopistas estatales de pesaje y los casi 85 millones de inversión que tiene previsto destinar Seittsa en las autopistas que en estos momentos gestiona después de haber sido rescatadas tras la quiebra de todas ellas. Adicionalmente se destinan 241 millones de euros correspondientes al capítulo 7, transferencia de capital de la Dirección General de Carreteras, que corresponden a la transferencia de inversiones para su ejecución por las administraciones autonómicas o entes locales. Teniendo en cuenta que también destinamos más de 53 millones de euros a las bonificaciones de pesajes en estas autopistas, en 2019 se dota de un total 2790 millones de euros a la política estatal de carreteras.

Si hablamos estrictamente de inversiones reales, es decir, capítulo 6 de la Dirección General de Carreteras y Seittsa, más las transferencias de capital, capítulo 7, la inversión destinada a la construcción

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 42

de obra nueva y a la conservación de nuestra red viaria ascenderá a 2570 millones de euros, un 6,5% más que la dotación recogida en los presupuestos de 2018.

En la Dirección General de Carreteras, como les decía antes, son 1896 millones de euros los que se destinan en total, 897 para obra nueva y prácticamente mil millones de euros, 998 millones, para la conservación, en línea con esa reorientación de la que hablaba antes el secretario de Estado en la inversión de conservación, tan necesaria para nuestras carreteras. Como les decía, hay 241,5 millones que corresponden al capítulo 7 de la Dirección General de Carreteras.

Pues bien, los 898 millones de euros destinados a la construcción de obra nueva, junto con la inversión de Seitt en este ámbito, que asciende a 407 millones de euros, y que detallaré después, supone un total de 1305 millones que nos permitirán impulsar en 2019 la ejecución de importantes actuaciones y grandes ejes vertebrados, como la autovía del Duero, la autovía del Camino de Santiago, la autovía A-33, la autovía A-32, la A-44 y circunvalación exterior de Granada, la circunvalación de Sevilla, la A-21 Jaca-Pamplona, la A-23 Huesca-Jaca, la A-63 Oviedo-La Espina, la A-54 Santiago-Lugo, la A-27 Tarragona-Lleida, la A-76 Ponferrada-Ourense, la A-67 Santander-Torrelavega y la A-73 Burgos-Aguilar de Campoo. Adicionalmente hay otra dotación para otras inversiones más concretas que, si tienen interés, después podré detallarles prolijamente.

Asimismo, en los presupuestos de 2019 se contemplan las partidas necesarias para iniciar la ejecución de obras de accesos viarios a puertos y aeropuertos e impulsar las que ya están en marcha, como, por ejemplo, el acceso al puerto del Musel, con la duplicación de la AS-19 entre los enlaces de Lloreda y Veriña, el acceso al puerto de Gandía, el acceso norte y sur al puerto de Algeciras, el acceso norte al aeropuerto de Málaga, el acceso al aeropuerto de Valencia y al de Alicante y el ramal de acceso directo al puerto de Santander, sobre el que ya tuve ocasión de contestar en una pregunta oral que me formularon en esta Comisión.

Además de la inversión presupuestaria, el Gobierno ha preparado un nuevo programa de inversiones en carreteras que va a suponer una inversión adicional en construcción y conservación, con una previsión de licitación en 2019 de unos 1000 millones de euros.

A diferencia del modelo de concesiones del Gobierno anterior —sé que ha suscitado debate a lo largo de la mañana—, este es un nuevo modelo concesional de obra que entendemos que es mucho más eficiente y más equilibrado porque supone un menor coste de financiación para las arcas del Estado; se va a articular mediante la licitación con proyectos ya perfectamente definidos para hacer una estimación real de cuál va a ser el coste final de esa inversión; el plazo para las concesiones se va a limitar a diez años para implicar una menor incertidumbre financiera y, por tanto, una menor carga financiera en el coste de estas actuaciones; y las expropiaciones serán asumidas por el ministerio, no formarán parte del contrato.

Adicionalmente, en 2019, como ya he mencionado, destinaremos a conservación y seguridad vial 998 millones de euros en el presupuesto de la Dirección General de Carreteras. Me parece que este es un dato sustancial en materia de carreteras. Es la primera vez que en las carreteras del Estado hay más dinero para conservación que para nueva construcción, cosa que buena falta hacía a tenor de cómo nos hemos encontrado muchas de las autovías de nuestro país. Se trata de un aumento del 32% sobre el pasado ejercicio y es el presupuesto de conservación más alto de la Dirección General de Carreteras desde el año 2012 y un 14% mayor que la media del periodo 2012-2018. Este incremento en el presupuesto de conservación pretende mitigar el déficit acumulado en los últimos años en este ámbito y responde al compromiso del Gobierno con la mejora de la seguridad como elemento clave del derecho a la movilidad de los ciudadanos.

En este apartado, si me lo permiten, les haré una recomendación. Esperemos que no se repita lo que ocurrió el año pasado durante los trámites de enmiendas, especialmente en el Senado, que hubo una minoración muy importante de las partidas de conservación en beneficio de las de nueva construcción. Creo que eso es un error teniendo en cuenta las características actuales de nuestra red de carreteras. En definitiva, están previstas inversiones en conservación de carreteras por más de 1023 millones de euros, si sumamos esos 998 millones de la Dirección General de Carreteras y los 25 millones previstos en el presupuesto de Seittsa.

En este punto quisiera destacar que tras la asunción por parte del Gobierno del compromiso de liberalizar las autopistas de peaje que vencen en esta legislatura, objeto también de debate esta mañana, la gestión de la conservación y explotación de estas vías será asumida a través del programa de conservación de la Dirección General de Carreteras. En este sentido, en el proyecto de presupuestos se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 43

ha previsto una dotación que permitirá asumir, a través de un contrato de conservación integral, la gestión de la AP-1 entre Burgos y el límite provincial con Araba, primera concesión que ha finalizado, como recordarán, el 1 de diciembre del año pasado. Asimismo, también se han recogido partidas presupuestarias para licitar los contratos de conservación integral que son necesarios para gestionar la AP-4 entre Sevilla y Cádiz y la AP-7 entre Tarragona y Alicante, cuyo fin concesional está previsto el 31 de diciembre de este año.

Por otro lado, también dentro del presupuesto de la Dirección General de Carreteras, se recogen, como les decía antes, 242 millones de euros destinados a transferencias de capital, al capítulo 7, de los cuales 183 millones son para el desarrollo de los convenios con Canarias y del Gobierno y los consells insulars de Baleares. También en ese capítulo 7 hay aproximadamente unos 58 millones de euros para otras comunidades autónomas y entes locales.

En materia de concesiones de autopistas de peaje, se ha previsto una dotación de más de 53 millones de euros para atender a las reducciones de peaje en autopistas estatales, tanto ya vigentes como algunas nuevas que queremos implantar, con el objetivo de potenciar su uso, en especial el de los vehículos pesados. En este ámbito, durante la presente legislatura el Ministerio de Fomento tiene como prioridad buscar acuerdos con las administraciones territoriales para fomentar la utilización de las autopistas de peaje por los vehículos pesados en aquellos tramos donde existan como itinerarios alternativos a las carreteras convencionales. La medida persigue que los transportistas que usan para su actividad vehículos pesados de mayor volumen —los de tipo 2— utilicen de forma preferente las autopistas de pesaje allí donde sean una alternativa a la carretera convencional, ofreciéndoles una bonificación del peaje. El objetivo de esta medida es mejorar las condiciones de circulación en la red de carreteras evitando congestiones en los tramos de carreteras convencionales alternativos.

En este sentido, en el proyecto de presupuestos para 2019 se dota una partida por un importe total de 4,2 millones de euros adicionales que están previstos para nuevas bonificaciones de peajes en las que ya estamos trabajando, algunas afectan a la AP-71 y a la AP-6 en Castilla y León; la ampliación de las bonificaciones de la AP-7 hasta Torreblanca, que ya fueron comprometidas por el ministro, bonificaciones que llegan en este momento hasta Peñíscola y no hasta Vinaroz, como se ha dicho antes por algún interviniente del Grupo Popular. Estas medidas están suponiendo que se retiran del orden de 1900 vehículos pesados, en el caso concreto de la AP-68, lo que ha reducido significativamente la siniestralidad en la Comunidad Autónoma de La Rioja. Hay una panoplia de bonificaciones de peaje que está en el listado del presupuesto que ustedes conocen perfectamente.

Por último, en relación con las autopistas de peaje cuyos periodos concesionales están próximos a finalizar, quisiera resaltar el compromiso del Gobierno. Las concesiones cuyo plazo acabe en esta legislatura no se van a prorrogar ni se van a volver a licitar, como ya ha ocurrido con la AP-1 de Burgos al País Vasco. La gestión de las infraestructuras pasará a manos de la Administración y dejarán de gestionarse concesionarias privadas. Por tanto, se levantarán los peajes a medida que venzan las concesiones, como ya les he ido comentando antes en relación con la AP-7 y con la AP-4. Todo ello, sin perjuicio de las decisiones que se adopten en el seno de esta subcomisión de estudio sobre la sostenibilidad de la red de carreteras, que ha sido promovida por el Grupo Socialista en esta Comisión de Fomento. Esperamos que esta subcomisión contribuya a abordar de forma eficaz este problema y a la canalización del debate de manera que podamos alcanzar una solución consensuada políticamente, homogénea para todos los territorios y aceptable para el conjunto de la sociedad.

Paso ahora a exponer las dotaciones que competen a la Secretaría General de Infraestructuras en el ámbito ferroviario. Como ya conocen sus señorías, en la Unión Europea está en marcha desde hace unos años un proceso complejo de transformación del modelo ferroviario que apuesta por la liberalización, la interoperabilidad y la seguridad. Esto ha generado una reestructuración en estos últimos años en todo el sector público del Ministerio de Fomento con la creación de ADIF, con la separación de Renfe Operadora, con lo que significan las competencias, por un lado, de seguridad en la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y, por otro, las de planificación ferroviaria en lo que atañe a la subdirección general específica que hay dentro de la secretaría general que tengo el honor de dirigir.

Llegados a este punto, quiero hacer una pausa y destacar la importancia que en todos los aspectos tiene la seguridad para este Gobierno, por lo que próximamente el ministro va a elevar al Consejo de Ministros un informe sobre la seguridad en el transporte y en las infraestructuras. En particular, la seguridad ferroviaria está presente en todos los elementos que componen el sistema ferroviario, desde las líneas hasta los trenes, el personal, las normas y los procedimientos que regulan su explotación. Todos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 44

los agentes del sistema, desde los más directamente implicados, como los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias, etcétera, participan en lograr la seguridad del conjunto del sistema, cada cual desde su ámbito competencial. En ese conjunto, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria es una pieza más de todo ese sistema.

Quiero explicarles también lo que supone la nueva normativa europea que implica un nuevo cambio en la cultura de seguridad, que requiere un importante esfuerzo de adaptación de todo el sector ferroviario nacional y cómo en este proceso la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria desempeña un papel esencial como catalizador y difusor de los principios de esta nueva cultura de seguridad ferroviaria. Los objetivos que la agencia plantea cada año se recogen en un plan de acción anual que este año ha incluido el refuerzo de alguna de sus actividades, especialmente de supervisión, otras de carácter estratégico de mejora de la seguridad en el sector para difundir esta nueva cultura de seguridad de la que les hablaba o para realizar la representación internacional y participación en diversas organizaciones que van a marcar las políticas y legislaciones futuras en materia de seguridad e interoperabilidad. Con este conjunto de acciones la agencia pretende seguir colaborando con las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras y el resto de agentes del sector para que cada uno de ellos lleve a cabo sus respectivas responsabilidades dentro del sistema ferroviario, de conformidad con la normativa aplicable, adecuando sus procedimientos y enfoques a los marcados por las directivas comunitarias.

Entre las actividades realizadas en 2018, cabe destacar, a título de ejemplo, la puesta en marcha de la mesa de intercambio de experiencias, donde empresas, administradores y sindicatos ferroviarios comparten dificultades, resuelven cuestiones, reciben información, etcétera. También quería reseñar que en octubre del año pasado se firmó un acuerdo con la agencia homóloga francesa para la supervisión conjunta de empresas ferroviarias y permitir que las autorizaciones que ambas otorgan sean válidas en los dos países.

La dotación presupuestaria en materia ferroviaria que hay en la Secretaría General de Infraestructuras asciende a 248 millones de euros, 10,5 de los cuales corresponden fundamentalmente a las labores de planificación, básicamente todo lo que tiene que ver con los estudios informativos que elabora la subdirección general de Planificación Ferroviaria. Les señalaré algunos de los más importantes en los que se está trabajando en estos momentos: el tramo Madrid-Oropesa, de la línea de alta velocidad a Extremadura, el Aguilar-Reinosa, el Burgos-Vitoria, el tramo Pamplona-conexión con la Y vasca, las integraciones en Vitoria, Bilbao, Gijón o en Torrelavega, los tramos Zaragoza-Castejón y Castejón-Logroño, la conexión entre Ourense y Lugo o el ramal de conexión entre la línea actual Alicante-Murcia y la fase primera de la variante de Torrellano conexión con el aeropuerto de Alicante, amén de otros que iniciaremos este año, sobre los que luego hablaré si tienen alguna cuestión que preguntar.

De esos 248 millones, 236 se destinan a transferencias de capital, fundamentalmente 137 de ellos destinados a inversiones en la red convencional. Hay 56 millones destinados a la Comunidad autónoma vasca para la aplicación de la Ley 12/2002 para las actuaciones en materia ferroviaria que tienen que ver con el convenio de desarrollo de la Y vasca. Hay una serie de transferencias para financiar un nuevo convenio de ferrocarriles con la Comunidad Autónoma de Baleares, así como una dotación equivalente a la del año anterior para los convenios con los cabildos de Tenerife y de Gran Canaria.

En cuanto a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta cuenta con un presupuesto de unos 14 millones de euros. Por primera vez, la agencia va a empezar a financiarse a través de las tasas que recauda por los servicios que presta y no exclusivamente a través de las transferencias que le llegan del Estado, tratando de buscar la autosuficiencia y, por tanto, una mayor autonomía en su funcionamiento y una mayor independencia a la hora de tomar sus decisiones y de llevar a cabo todas las actividades que tiene en materia de seguridad ferroviaria.

En cuanto a Seitt, esta es una sociedad que tiene previstas inversiones por valor de 554 millones para 2019, un importe que crece un 42% respecto al previsto en 2018. Saben que tiene actuaciones en materia de carreteras, donde destina 407 millones de euros para nueva infraestructura, en desarrollo de los convenios suscritos con el Ministerio de Fomento, y 25 millones de euros para obras de conservación.

Las obras ferroviarias que tiene Seitt en estos momentos ascienden a 121 millones de euros. Son obras que paulatinamente irá dejando de hacer, toda vez que son ADIF y ADIF-alta velocidad las encargadas ahora de ejecutar todas las obras en materia ferroviaria. De esos 121 millones, quisiera destacar que casi 67 millones se destinan a las obras de cercanías en Cataluña, de las cuales el grueso fundamental, 65 millones, son para el acceso a la nueva terminal del aeropuerto del Prat. Hay una dotación importante, 54 millones de euros, para la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 45

Quisiera indicar también que 2018 ha supuesto un cambio importante en la actividad de Seitt, que ha pasado de ser una empresa cuya actividad estaba orientada a la inversión en materia de infraestructuras viarias y ferroviarias a convertirse en uno de los principales gestores de autopistas de peaje de nuestro país. Actualmente ha pasado de ser una empresa con veintidós trabajadores a gestionar ocho autopistas, que serán nueve en breves días, toda vez que ya se ha acordado el concurso por parte de los tribunales competentes. Seitt asumirá la gestión de la PA-41, la Madrid-Toledo, con lo cual a partir de ese momento contará con más de setecientos trabajadores. Por esa razón hemos querido dotar a Seitt de más capacidad para que gestionara adecuadamente las autopistas, y lo hemos hecho a través de varias herramientas. En primer lugar, un acuerdo de Consejo de Ministros que ha permitido, a partir del 15 de enero, rebajar los peajes en un promedio del 30 %, especialmente todos aquellos que tienen sistemas de peaje electrónico, con la gratuidad, homogeneizando —algunas lo tenían y otras no— el tráfico nocturno, de 00:00 a 06:00, y con la posibilidad de autorizar nuevas bonificaciones a propuesta de Seitt. Con estas medidas esperamos que se incentive el tráfico, incluso que se incrementen los ingresos a tenor de los estudios que sirvieron de base para adoptar esta decisión.

También a finales de 2018 se ha suscrito un nuevo convenio con Seitt, prorrogando por cuatro años la vigencia del anterior de gestión de estas autopistas, lo que le va a permitir, con los gastos de explotación de las mismas, acometer una importante serie de obras de actualización y puesta a cero de las mismas, porque uno de los efectos de la quiebra de las concesionarias fue la nula conservación y el lamentable estado de algunas de estas carreteras. Para eso se ha hecho una programación de inversiones para los próximos cuatro años de aproximadamente 317 millones de euros, entre las que se prevé, por ejemplo, la adaptación del firme de la M-50, una carretera con una IMD altísima y con un estado de conservación muy deficiente, como decía antes, fruto de esa quiebra de las concesionarias. A los tramos libres de peaje que están asociados a estas concesiones se destinan 123,8 millones de euros, destinados particularmente, como les decía, a la M-50.

Si me lo permiten, a modo de conclusión de esta intervención, les diré que este presupuesto de 2019 supone una importante reorientación de la política del Gobierno en este ámbito. Se prioriza la conservación como elemento clave de la seguridad y del ejercicio del derecho a la movilidad de todos los ciudadanos. Se incrementa la inversión pública de una manera muy notable para alargar el ciclo económico, lo que va a permitir recuperar gran parte del terreno perdido en los últimos años.

Finalmente, el presupuesto supone una nueva estrategia de movilidad sostenible, competitiva y conectada con todos, y una apuesta por la calidad del gasto público.

Muchas gracias. Quedo a su disposición para responder a las preguntas que quieran formularme.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras.

A continuación intervendrán los grupos parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Bel.

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

Muchísimas gracias, señor secretario general de Infraestructuras, a su vez presidente de Seittsa, por su intervención. Voy a intentar no repetirme, aunque es inevitable, y procuraré clarificar algunos aspectos relacionados con intervenciones anteriores, incluso posteriores que se van a producir.

Uno de los problemas en los que incidimos es la falta de ejecución presupuestaria. Yo pregunto qué van a hacer para evitar esto, pero no acabo de tener respuesta. Si me lo permite, me centraré en las carreteras. A todos aquellos que dicen que este es un presupuesto que beneficia exclusivamente a Cataluña, les tengo que decir que en carreteras este presupuesto tiene una disminución en Cataluña en torno al 30 % en relación al del año anterior, cuando en el conjunto de España se incrementa el 5,3 %. Quisiéramos que nos dijera cuál es su percepción del porqué se produce esta disminución, aunque en algunos casos es difícil de explicar. También a aquellos que inciden en que este presupuesto es magnífico para Cataluña les diré que Seittsa tiene un presupuesto para Cataluña este año de 97 millones de euros. No es una cifra que diga mucho por sí sola, pero es que el año pasado había un presupuesto de 138 millones de euros, de los que solo se ejecutaron 86 millones, es decir un 63 %, y se dejaron sin ejecutar 51 millones. Pues bien, de los 97 millones que hay este año, 51 millones, el 52 %, no se ejecutaron el año anterior, es decir, responden a obras no ejecutadas. Digo que tenemos un problema de ejecución, y a veces no se trata solo del cierre presupuestario, y le podría poner muchos ejemplos. Le pondré uno en concreto, que es una actuación de Seittsa. Provincia de Girona, enlace de Vidreras. Se anunció la aprobación del proyecto en enero de 2015, se adjudicaron las obras el 30 de junio de 2016, con un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 46

presupuesto de 24 millones de euros, para ejecutarse en dieciocho meses. La realidad es que el año pasado había presupuestados 9800 000 euros, se ejecutó un millón de euros, es decir, aproximadamente un 10 %, y este año se presupuestan 14 millones de euros. De estos 14 millones de euros el 60 % ya se tendría que haber ejecutado en el ejercicio anterior. Nos gustaría que nos explicara a qué se debe, ya no solo el caso de Vidreras, que es un ejemplo más, esta falta de diligencia a la hora de ejecutar presupuestos incluso en obras ya adjudicadas.

También quisiera que me dijera cuál es la voluntad del Gobierno respecto a la construcción de la A-7 entre La Llana y Hospitalet de Llobregat. Perdón, me refería a Hospitalet de L'Infant, porque a Hospitalet de Llobregat ya llega parte de la A-7. Este es un proyecto que teóricamente pusieron en marcha Gobiernos muy anteriores y que se paralizó con el Gobierno del presidente Zapatero. Había municipios que no estábamos de acuerdo con el trazado, a pesar de ello se aprobó definitivamente. El Partido Popular no ha presupuestado nunca, o ha presupuestado cantidades insignificantes a lo largo de estos últimos años. Me sorprende más que el Partido Socialista, que había reivindicando sobre todo en Castellón y en Tarragona esta obra como una obra propia, cuando tiene la posibilidad de presupuestar y tiene el Gobierno no presupuesta ni un euro. Me gustaría conocer cuál es la voluntad del Gobierno con relación a esta infraestructura, si abandonan la posibilidad de su construcción, cosa que sería un error gravísimo desde nuestra óptica, o si es que no tienen voluntad política de priorizar esta inversión.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Gracias, señor Izquierdo. Yo también voy a intentar no repetirme porque lógicamente en todas estas comparecencias acabamos diciendo un poco las mismas cosas a los distintos actores. Están todo el rato insistiendo en que estos presupuestos al ser expansivos en Fomento van a contribuir a crear empleo. Lógicamente, unos presupuestos que prevén más inversión en esa área, previsiblemente contribuirán a que haya más puestos de trabajo. Ahora bien, nosotros defendemos con datos que estos presupuestos —por eso no los vamos a apoyar— en su conjunto lejos de crear empleo, van a frenar la creación de empleo, van a crear más déficit, van a crear más gastos financieros, van a crear ese círculo vicioso de cada vez más déficit que desemboca inevitablemente en más impuestos para los ciudadanos. Hemos visto también el trato que han dado a los autónomos, lo cual tampoco augura nada bueno en lo que a creación de empleo se refiere.

Han hablado de la liberalización de las autopistas conforme van venciendo las concesiones, cuestión con la que estamos totalmente de acuerdo. Sin embargo, estamos viendo todavía —ha salido hoy en estas mismas comparecencias— las inequidades que existen en cuanto a las vías de alta capacidad, las que son de pago y las que no, y lo que pasa en unos sitios y en otros no. Nos pide consenso, pero eso es lo único que nos pide. Se lo hemos dicho antes al secretario de Estado y también al resto de los comparecientes. Seguimos insistiendo en la necesidad de un gran acuerdo de transporte e infraestructuras, con el que ustedes estando en la oposición también estaban de acuerdo. Sabemos que es duro renunciar a la tentación de las inversiones en época de electoralismos. Sin embargo, no nos puede pedir consenso solo para las decisiones que pueden ser desagradables, y para el resto no, ahí ya el Gobierno decide y hace lo que convenga según su agenda electoral. Nosotros estaremos con ustedes, pero para todo.

Han hablado de una mesa de intercambio de experiencias en el sector ferroviario, lo cual a primera vista parece interesante. En otras Comisiones, como la del accidente de Angrois, hemos tenido ocasión de ver una cierta apariencia de compartimentación, tanto en ADIF como en Renfe, un aspecto un tanto funcional quizá debido a una excesiva politización. Da la impresión de que la información no ha circulado muy bien entre distintos departamentos. Por tanto, si nos pudiera ampliar un poco este tema de la mesa de intercambio se lo agradeceríamos.

Quiero hacerle unas preguntas muy concretas, porque ha dicho que puede ser más prolijo, sobre carreteras. De antemano, nos parece muy bien esa apuesta por la conservación, pero me gustaría que nos aclarara estas cuestiones. Por ejemplo, en Extremadura la inversión para nuevas infraestructuras de carreteras cae, concretamente se reduce más de la mitad, pasando de 15 a 6,8 millones. Algo parecido pasa en Galicia que cae un 24,6 %. Hay algunas partidas que ven recortada la inversión, por ser algo exhaustivo, como el tramo Arzúa-Melide de la A-54 o la variante norte de Orense. Nos podría decir cuáles son los criterios para esta elección. Lo mismo sucede con Madrid, que sufre un recorte del 14 % y afecta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 47

a algunas actuaciones como la variante de la A-1, o en la M-40 en las mejoras que había previstas de las conexiones de la M-21 y la M-14, así como la mejora con la M-607. En general, me refiero a una serie de actuaciones de mejora de todas las autopistas, A-1, A-2, A-3 y A-6, que también se han visto recortadas. De paso se cae una partida de 10 millones de euros que habíamos conseguido incluir en los presupuestos de 2018 para la integración del ferrocarril en la ciudad, en lo que se refiere a Delicias en Madrid. Nos gustaría conocer este tema para ver cuáles han sido los criterios que se han empleado en esta discriminación, en el sentido de escoger unas inversiones sobre otras.

Como hemos manifestado a lo largo de estas comparecencias, creemos que no ha existido tal discriminación técnica en el sentido de elegir las que han sido más útiles, sino que con frecuencia se han utilizado otras consideraciones como cuáles son las necesidades y los apoyos electorales.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente.

Bienvenido. Ya le he felicitado en persona y le vuelvo a felicitar por el cambio en la orientación en los presupuestos porque es muy positivo. Además, nosotros ya veníamos reclamando desde hacía mucho tiempo que uno de los elementos fundamentales, tanto en carreteras como en ferrocarril convencional, era la falta de mantenimiento. Por tanto, todo lo que sea ampliar esas partidas nos parece perfecto, y además, pensamos que son mucho más fáciles de ejecutar que no otras de nuevas construcciones. Dicho esto, y escuchando al secretario general cuando nos hablaba del plan de inversiones en carreteras, la verdad es que nos ha puesto los pelos de punta cuando le hemos escuchado decir algunas, que nosotros ya sospechábamos pero que él lo ha venido a afirmar. Como secretario de Estado lógicamente tiene una credibilidad importante porque tiene documentos que nosotros personalmente no tenemos. Me refiero al hecho de que está más pensado en las constructoras, que no pensado en el beneficio de la ciudadanía.

Por otra parte, nos preocupa el tema de las radiales por el hecho de que en estos momentos hay una persona, el señor Lazcano Acedo, que en su momento fue director general de Carreteras con el ministro Álvarez-Cascos cuando se produjo las concesiones a estas autopistas, que en estos momentos forma parte de la patronal de las constructoras. Eso no tendría por qué ser novedoso, ya sabemos que eso se produce de tanto en tanto, algunos les llaman «puertas giratorias». Sin embargo, lo que sí nos preocupa es saber si ustedes tienen previsto hacer algún tipo de auditoría, o algún tipo de investigación para ver si es normal lo que está sucediendo o no, que una de las partes, que es la construye, luego sea la que reclama.

También es muy importante lo que nos ha dicho el secretario general y usted nos lo acaba de confirmar. Durante este tiempo el señor Ábalos ha venido diciendo que en el momento en que acabara las concesiones entre la A-7, entre Alicante y Tarragona, entre otras, se liberarían de peajes, pero falta definir cómo será en el futuro. De momento entendemos que en diciembre de 2019 no habrá barreras en los peajes desde Alicante hasta Tarragona ciudad. Eso nos satisface, sobre todo porque queda reflejado y aparece en los presupuestos. Hasta ahora eran declaraciones, pero en el momento en que aparece en presupuestos, se supone que está previsto cumplirlo.

Cambiando de tema, pero siguiendo en la A-7, quiero referirme a un tema que ya nos comentaba el portavoz del PDeCAT, el señor Bel, al hecho de la A-7, al desdoblamiento de la N-340 entre La Mora y Torredembarra, a su paso por la Altafulla, municipio del que soy alcalde. Estaba en principio presupuestado por 65 millones, y ahora este año, creo que desde un punto de vista racional, se establecen 100 000 euros porque nada más está el proyecto constructivo. Pero, claro, el susto que me he llevado al ver pasar de 65 millones a 100 000 euros es bastante grande, independientemente de que entendamos los procesos administrativos y sepamos que ya está hecho el trazado, y está aprobado y publicado en el *BOE*. Ahora este año es el proyecto constructivo, pero lógicamente al año siguiente se tendrá que licitar y volverán a aumentarse las partidas. Pensamos que es así.

También la gente de los diferentes territorios nos ha hecho distintas preguntas sobre el futuro del corredor mediterráneo, que es el cuello de botella del túnel de Martorell. Nos están explicando que hay posibilidades de que se licite a lo largo de esta primavera, o a lo mejor a principios de verano. Ya sabe que sin resolver ese problema, difícilmente resolvemos la salida de las mercancías. Asimismo, una de las posibilidades que han estudiado es que se suprimiera una de las líneas, una de las vías, lo cual nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 48

preocupa muchísimo. Esperamos que eso no suceda, o si sucede, que no perjudique el tráfico normal de los viajeros.

Le decía también al secretario de Estado que estamos esperando a ver cómo se concretan los millones en Rodalies de Cataluña, porque ya sabe usted perfectamente que está pendiente el soterramiento de la vía a su paso por Sant Feliú de Llobregat. También tiene pendiente una reunión con la alcaldesa de Montcada i Reixac para terminar de decidir cómo van las cosas.

Asimismo, pensamos que faltan actuaciones, antes se lo he comentado también al secretario de Estado, en cuanto al tema de Pla de l'Estació que hay un acuerdo en Lleida, a ver si hay posibilidades de querer incluirlo en nuestros Presupuestos Generales del Estado de 2019, al igual que algún estudio para hacer llevar las cercanías al puerto de Sagunto. Le decía que estamos repitiendo algunas preguntas pero creo que son importantes, entre otras cosas, porque el secretario de Estado por falta de tiempo no ha podido contestarlas y a nosotros nos gustaría que usted lo hiciera.

Yo añado otra pregunta más que a él no se le ha hecho referida a las modificaciones de la AP-2. Estaba prevista también la prohibición de vehículos pesados en el tramo Soses-Borjas Blancas, aunque en un principio quedó descartado. Quisiéramos saber cuál es su intención definitiva.

En referencia a una partida que aparece que ha citado sobre el convenio de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, al igual que hay otros convenios con los cabildos de Tenerife y Gran Canaria, la pregunta sería en torno al tren de Llevant, que está históricamente parado. También sabemos que el material rodante está guardado en almacenes. ¿Hay alguna intención de tirar hacia delante? Yo creo que sería algo positivo. También quería preguntarle sobre la M-50 y si tiene previsto realizar el acceso a Rivas. Para acabar, una última pregunta. ¿Dónde está el tren EVA? Le he hecho antes esta pregunta al secretario de Estado. ¿Cómo está el tema del EVA y, sobre todo, el tema de los surcos?

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Natalia González tiene la palabra.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. En primer lugar, quiero agradecer al señor Izquierdo su comparecencia, así como la extensa explicación del contenido del proyecto de Presupuestos Generales del Estado en las áreas en las que son de su competencia. Un contenido que, como no puede ser de otra forma, sigue la línea del conjunto del proyecto de los Presupuestos Generales del Estado del Gobierno socialista para el año 2019 y que pone a las personas en el centro de las políticas. Unos presupuestos para la recuperación social, que cuentan con uno de los porcentajes de inversión social más altos y que se concretan en un 60% de las actuaciones con gran impacto para la ciudadanía, compartiendo las desigualdades y haciendo que el crecimiento económico llegue a todas las personas, reorientándose hacia un desarrollo más inteligente, más inclusivo y sostenible, a la vez que continúa con la reducción del déficit y la deuda pública, garantizando la estabilidad y la sostenibilidad de las cuentas públicas. Objetivos que en el ámbito del Ministerio de Fomento se concretan, como ya se ha dicho a lo largo de mañana, en revertir la caída de la inversión pública en infraestructuras, en garantizar los derechos a la movilidad, sostenibilidad y a la vivienda digna y en aumentar la seguridad de las estructuras.

Todo ello se traduce en una mayor inversión pública, que alarga el ciclo económico y que va a dar lugar a la creación de puestos de trabajo —se calcula que unos 285 000 puestos de trabajo entre empleos directos e indirectos—, y en una estrategia de movilidad sostenible, que a la vez sea compatible y conectada para todas las personas, lo que hace que se prioricen las cercanías y la red convencional, aumentando la inversión en conservación y en mantenimiento de las infraestructuras con una clara apuesta por la calidad en el gasto público.

Así, los datos facilitados a lo largo de la mañana sitúan el presupuesto de inversión real en 9973 millones de euros, lo que supone un aumento de un 26,6% sobre el presupuesto del año anterior, situándolos en niveles de inversión del año 2013 y revertiendo, por tanto, la tendencia a la baja de los últimos presupuestos del Partido Popular que se mantuvo, pese a los signos de recuperación económica. De estas, un 82% del total se da en carreteras y en ferrocarriles, subiendo así un 42,3% en los ferrocarriles con respecto a lo presupuestado en el año anterior y en carreteras un 14,1%. Un esfuerzo de inversión que alcanzará el 0,80% del PIB, por lo que se sitúa en un nivel de inversión de infraestructuras de transporte sostenido a lo largo del plazo y en la línea con nuestros socios europeos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 49

Por otra parte, se trata de unos presupuestos reales que se ajustan, por una parte, al nivel de licitación alcanzado en el segundo semestre del ejercicio anterior. Ya se ha hablado aquí de que ese nivel ha alcanzado los 6400 millones de euros, lo que supone un 50% para el segundo semestre del año 2017 y que es imprescindible para que se pueda llevar a cabo la ejecución. Unos presupuestos que recogen las necesidades reales de las actuaciones en el momento en que se encuentran, para que efectivamente así se puedan llevar a cabo la ejecución. Se alejan, por tanto, de los presupuestos a los que nos tiene acostumbrados el Partido Popular que reflejaban cantidades que no se ejecutaban o que incluso eran imposibles de ejecutar *a priori* y que se arrastraban año a año, creando así unas expectativas en algunos casos imposibles de cumplir.

En línea con lo anterior, aplaudimos también la apuesta del Gobierno por revertir el abandono a que se había sometido tanto la red convencional como la red de cercanías en los últimos años, incrementando la inversión en ferrocarriles convencionales, en aras de garantizar la conexión y la movilidad interregional y, por supuesto, la seguridad, apostando claramente por un medio de transporte que aglutina a la mayoría de la ciudadanía. La apuesta por la inversión y la compra de materiales en cercanías y trenes convencionales, así como las inversiones previstas en los diferentes territorios, sin duda, harán posible los desplazamientos de millones de personas no solo en cercanías de Madrid a Barcelona sino en el resto del territorio. Estoy segura de que estas incidencias que sufren los trenes asturianos o extremeños tienen mucho que ver con el estado de abandono en que se encuentran y es más que evidente que no provienen de estos siete meses del Gobierno socialista.

En esta misma línea nos parece muy oportuno el que se haya hecho un esfuerzo muy importante en el aumento de la inversión en la conservación de las carreteras, con un presupuesto que por primera vez es superior a la construcción de las nuevas infraestructuras, con un aumento de un 32%. Esta fue una de las demandas constantes en la comparecencia de presupuestos del año anterior por parte de casi todos los grupos políticos, sin olvidar por supuesto la inversión de nuevas infraestructuras, dando por cumplimiento a los compromisos que se habían adquirido en los territorios. Un nuevo PIC con una reestructuración que va a suponer 1000 millones de euros más en carreteras, con una dimensión más ajustada y mayor eficacia en la gestión, que también hará posible una mejor ejecución.

Unos presupuestos que, por otra parte, recogen y presupuestan la liberalización de las autopistas de peaje, según vayan cumpliendo sus concesiones, lo que conlleva una dotación presupuestaria para la conservación, sin olvidarnos de las bonificaciones dirigidas a facilitar e impulsar la circulación de los transportes pesados, lo que tendrá su repercusión en la seguridad, en la mejora del tráfico, en la reducción de la siniestralidad y, por tanto, nuevamente en la atención y protección de la ciudadanía.

También nos alegramos de esta nueva redimensión de Seittsa que tiende acomodarse a la gestión de las autopistas. Una de las cuestiones que sigue quedando pendiente, que ya ha recordado aquí el portavoz del Grupo Socialista, se refiere a lograr un acuerdo en relación con el futuro de nuestras carreteras. Esperamos que la subcomisión que se va a crear y que ha impulsado el Partido Socialista sirva al efecto y que podamos conseguir entre todos los grupos políticos llevar a cabo ese pacto por las infraestructuras, para que no hagamos de la comparecencia de presupuestos una cuestión territorial sino basada en la ciudadanía, basada en las infraestructuras que realmente necesita la ciudadanía, y donde se estudie el resto de bonificaciones de las autopistas de peaje.

Sin más, quiero felicitar al Gobierno por el trabajo y por estos magníficos presupuestos.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Raquel Alonso.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Por supuesto, también quiero trasladarle nuestro agradecimiento al secretario general de Infraestructuras por haber comparecido hoy extensamente antes esta Comisión para explicar los Presupuestos Generales del Estado 2019 en aquellas áreas referentes a su secretaría general. No obstante, antes de entrar en materia me gustaría hacer algunas precisiones. Se quejaban de los presupuestos del año 2018 diciendo que eran unos presupuesto francamente malos y con una tendencia a reducir, cuando han sido unos presupuestos que han tenido un carácter fuertemente expansivo, por fin, después de compensar aquellos años de tanta dura crisis en los cuales tuvieron probablemente bastante que ver aquellas políticas que nos dejaron tantísimo paro en nuestro país. Además, no creo que sean unos presupuestos tan malos, puesto que aunque hayan votado en contra de ellos, no llevan más que siete meses arrogándose todo tipo de méritos a raíz de los mismos: subida de pensiones, subida de becas,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 50

etcétera. Ya que se han puesto muchas medallas, tengan por lo menos la honradez de no decir aquí delante de la gente que han sido unos malos presupuestos, cuando hemos visto que realmente les han gustado bastante.

Volviendo al tema actual que nos ocupa, nuevamente quiero reiterarle nuestro agradecimiento por venir a presentar estos presupuestos. Entendemos que no debe ser fácil venir aquí a defender estos presupuestos cuando vemos que a veces más que cuentas, pueden ser cuentos; cuando tienen ingresos irreales y sobredimensionados; cuando tienen años de trece meses, y previsiones que en muchas ocasiones no están resultando creíbles. Además, dicen que vienen a cohesionar el territorio física y socialmente, pero creo que por primera vez en la historia estos presupuestos han contribuido a crear crispación y enfrentamiento entre comunidades autónomas.

No quiero que se malinterpreten mis palabras y que se digan que no, que las señorías del Partido Popular no quieren que se dé dinero a Cataluña. Nada más lejos de la realidad, bienvenida sea toda la inversión a Cataluña. Nos alegramos profundamente de que lo reciban tanto Cataluña como la Comunidad Valenciana, así como todas aquellas comunidades que significativamente han tenido un incremento en estos presupuestos. Lo que ya no nos parece tan bueno es que exista tanta diferencia con otros territorios porque hay comunidades autónomas que francamente han visto reducir sus inversiones de una manera muy considerable. Véanse La Rioja, Ceuta o Galicia, como antes comentaba el compañero del partido Ciudadanos cuando decía que se había reducido la inversión. Nosotros tenemos el cómputo general en un 20 % y, además, en este ministerio es superior, puesto que es de un 24 % lo que se ha reducido. Así, proyectos que son maduros en todas las provincias no reciben ningún tipo de consignación, reciben cero euros, como es el caso de la variante norte de Ourense que también ha mencionado el partido Ciudadanos, en el tramo Eirasvedras-Quintela, o reciben sumas que son pírricas como es el caso de A-76 entre Ourense y Ponferrada. Todos estos presupuestos, al final, no creemos que estén colaborando a cohesionar el territorio, sino más bien generando evidentes desigualdades.

No obstante, quiero señalar que sí hay algo que es igual para todos y es la subida de impuestos. Esa sí que es generalizada, esa sí que la vamos a pagar todos y cada uno de los españoles y, sobre todo, aquellas personas que tenemos, como es mi caso, un vehículo diésel. Eso sí que lo vamos a notar todos y cada uno de nosotros, con casi más de 300 euros para cada contribuyente de media.

Centrándonos nuevamente en el ámbito de la secretaría general sí que es cierto que aumentan las cifras en infraestructuras, aunque hay aspectos que nos plantean dudas. Por un lado, ustedes no han ejecutado todo el presupuesto que habían recibido del año 2018, según la propia hoja que nos han entregado. Es decir, vemos que hay casi 2700 millones de euros sin ejecutar y ahora en 2019 prevén aumentar la inversión en 2200 millones de euros, como también señalaba mi compañero Miguel Barrachina. Sin querer ser malpensados, nos puede dar la sensación de que ha habido una tendencia a paralizar determinados proyectos que estaban previstos con el Partido Popular para ahora venderlos como propios, o hay otra opción, por supuesto, que lo que ha habido ha sido algún error de previsión o ineficacia.

En esta situación nos planteamos cómo podemos fiarnos ahora de que si no han sido capaces de ejecutar el presupuesto del año 2018, vayan ahora a ejecutar el presupuesto del año 2019, que además planteaba un incremento. Este es el caso de Extremadura, que también se ha comentado a lo largo de la mañana. Con el Partido Popular se previó una inversión de 2320 millones de euros para impulsar la conectividad ferroviaria, de los cuales ustedes han ejecutado cero y ahora nuevamente se vuelve a repetir la inversión. Nos parece estupendo, podría haber sido peor, podría no tener ningún tipo de consignación como ha ocurrido en ciertas obras de Galicia. Pero aún mejor hubiera sido que hubieran ejecutado lo previsto por el Partido Popular y que ahora incrementaran la partida, puesto que Extremadura no puede seguir desamparada ni un segundo más.

Otro de los aspectos que preocupan a la ciudadanía especialmente es al final en qué se van a materializar estos presupuestos. Es decir, ¿de qué infraestructuras vamos a poder disfrutar a lo largo del año 2019?, ¿cuáles son los compromisos reales que asume este Gobierno? Más allá de la subida del diésel, que seguro que la vamos a disfrutar, esperemos que se pueda materializar en algo más.

Hacía referencia a que la transparencia es uno de los ejes principales a la hora de elaborar esto presupuestos. Yo quisiera recordarle una PNL que se aprobó en esta misma Comisión, precisamente a iniciativa del Partido Socialista, que instaba a la creación de una web para informar con precisión y de forma amigable y transparente de la evolución de todas las infraestructuras. El ministro Ábalos cuando vino aquí a comparecer el 13 de julio hizo mención a que en un futuro sí que se iba a hacer, pero al final

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 51

hice una pregunta por escrito al respecto y se nos ha contestado lo mismo. Que sí, que en futuro sí, pero de momento no se ha materializado en nada.

Esta poca transparencia hace que surjan dudas e incertidumbres y le quiero poner un ejemplo de una infraestructura que conoce muy bien, porque somos de la misma tierra, que es el caso de la A-62 y el tercer carril Cigales-Simancas, Simancas-Tordesillas, que cada uno de ellos se queda con una inversión de 100 000 euros, es decir, se ha reducido la inversión en más de un millón de euros con respecto a lo previsto en el año 2018. También nos sorprende ver que tienen cero euros de inversión para todos los ejercicios presupuestarios siguientes. Nos gustaría conocer cuál es el futuro, cuál es la previsión que tiene el Ejecutivo con esta infraestructura tan vital y tan importante, como usted mismo conoce, para la provincia de Valladolid. Además, no solo le pasa a estas infraestructuras sino a otras muchas que ven cómo en el año 2019 tienen inversión, pero luego pasa a cero o prácticamente quedan recortadas muchísimo.

Quiero referirme a la transparencia en el caso del PIC. Ustedes han decidido unilateralmente finalizar el PIC, por las decisiones que hayan considerado como oportunas. Nos hemos enterado de que existe un nuevo Programa de Inversión en Carreteras, del cual no conocemos nada más allá de lo que usted nos ha referido ahora mismo. Nos gustaría que viniera aquí el ministro a contarnos algo más de esto, puesto que el anterior ministro sí tenía la idea de venir con cada nuevo plan a explicarlo a esta Cámara.

Quiero finalizar mi intervención con algo positivo y es que nos ha gustado ver cómo la conservación y la explotación tienen un incremento importante. Además, nos ha gustado ver el cambio de actitud, puesto que las últimas enmiendas a los presupuestos del año 2018 del Partido Socialista dejaron a cero totalmente esa partida. Entonces está bien que compartamos esa preocupación por la conservación y explotación de nuestras carreteras.

Quisiera hacerle una última pregunta para acabar respecto a un tema que salió en prensa en el mes de noviembre referido al secretario de Estado, que mencionaba la posibilidad de introducir el pago de peaje por circular por todas las autovías como un nuevo modelo de financiación de las mismas y quería conocer qué previsiones tienen al respecto. Decían que al final de esta legislatura lo iban a tener hecho y quería saber cuál es su opinión al respecto.

Muchas gracias.

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

A continuación, para responder a todas las preguntas, tiene la palabra el señor secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente. Y gracias a los intervinientes por el tono de sus intervenciones. Espero poder compartir con ustedes algunas ideas y reflexiones generales, y trataré de responder a algunas de las preguntas concretas que me han formulado.

Voy a empezar por la señora Alonso. Este presupuesto no es difícil de explicar. Lo que me parece difícil con este presupuesto es votar en contra, porque es muy difícil plantearse el voto en contra de un presupuesto que incorpora incrementos en las pensiones, incremento en el salario mínimo interprofesional, mejoras en la Ley de dependencia, nueva cotización de los cuidadores no profesionales de los dependientes, etcétera, al tiempo que además contempla un incremento de inversión, y todo ello dentro del marco de la estabilidad presupuestaria que nos marca la Comisión Europea. Lo que me parece difícil no es venir a explicarlo, lo difícil es votar en contra de este presupuesto. El único elemento que encuentro para que ustedes voten en contra de este presupuesto —ya lo decía esta mañana el secretario de Estado claramente— tiene que ver con la fiscalidad, que, fundamentalmente, grava las rentas y los capitales más altos, en el impuesto a las grandes empresas se han incorporado algunos recargos, toda vez que hay situaciones entendemos que extremadamente injustas, que pueden mejorar los ingresos para el erario y se pueden llevar a cabo todas estas políticas de ámbito social, como ya he señalado, y, en segundo lugar, de inversión, porque el resto de políticas, las que ustedes han llevado a cabo en estos años de Gobierno, que han supuesto recortes en derechos sociales y recortes en la inversión, sabemos a lo que han conducido, a una ralentización del crecimiento económico durante muchos años, que ha tardado en recuperarse, porque ya está sobradamente estudiado en teoría económica cuál es el efecto multiplicador en el PIB de la inversión pública, de modo que todo lo que ustedes han venido recortando en los últimos años en inversión pública se ha notado negativamente en el crecimiento económico. Por tanto, insisto en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 52

que creo que lo fácil es venir a explicar este presupuesto y lo difícil es votar en contra de este presupuesto, porque hay que explicar a mucha gente por qué ustedes quieren votar en contra.

Me hablaba usted de la subida del céntimo del diésel. Saben que se trata de eliminar una bonificación que había, no es un incremento del impuesto. Recordará usted —porque me citaba algún ejemplo de nuestra comunidad— el centimazo sanitario que impuso la Junta de Castilla y León, que gravó incluso a los transportistas, que se quejaron de unas pérdidas muy importantes durante el tiempo en que estuvo impuesto, recordará que muchas gasolineras cerraron durante esa etapa y que, finalmente, por la competencia que había con otras comunidades autónomas que no tenían ese gravamen autonómico, fue declarado nulo por los tribunales. Por tanto, no quiera darme lecciones en materia de impuestos al diésel, porque tampoco están ustedes para presumir en algunos ámbitos.

Hay algunas reflexiones de carácter general en relación con el PIC. Lo que hemos planteado es la revisión de un modelo que, en primer lugar, no estaba cerrado, como ya expliqué en una pregunta oral en esta Comisión. Era un modelo que, como dije entonces, venía a ser un cajón de sastre de proyectos, entre los que a muchos les faltaban tramitaciones ambientales, informaciones públicas, etcétera, y estaban muy muy verdes para ser licitados en condiciones ya no digo de proyectos, sino ni siquiera de anteproyectos, como en algún caso se planteaba por parte del anterior Gobierno. Lo que sí sabemos es que el montante de esos supuestos 5000 millones de inversión iba a suponer al erario —porque quiero recordar que eran contratos de concesión de obra pública, colaboración público-privada que financian empresas privadas pero que paga también el Estado— unos cánones de 550 millones de euros durante los treinta años de duración. Si uno multiplica 30 por 550, salen 16 500 millones, que es como tres veces y pico los 5000 que se dice que se iban a invertir, y todo porque la carga financiera de este modelo concesional que ustedes habían propuesto era casi del 50% del valor de la inversión y de los costes de actualización de todos los cánones durante esos treinta años. Lo que nosotros hemos planteado es un nuevo modelo concesional compatible con la licitación ordinaria que tenga una carga financiera mucho menor que la que ustedes propusieron y que iba a suponer una carga lesiva para el presupuesto del Ministerio de Fomento en los años venideros, restringiendo prácticamente a cero las posibilidades de licitación de nueva obra pública en nuestro país. Por tanto, era un modelo caro, un modelo ineficiente desde el punto de vista económico y un modelo que repartiría obras durante unos años pero que prácticamente durante treinta años casi no iba a permitir nuevas licitaciones de obra pública en nuestro país. Y el que nosotros planteamos, que no va a ser exclusivo, sino que lo vamos a combinar con la licitación ordinaria, es un modelo más acotado, de diez años de duración, y con unas rentabilidades ofertadas menores. Hoy se ha publicado uno de los estudios de viabilidad de este nuevo modelo, que ya pueden ustedes consultar, y, desde luego, verán que el coste no tiene ni punto de comparación al de los modelos que ustedes habían planteado. Por cierto, entre los muchos déficits que tenía aquel desde el punto de vista de la legalidad, ni siquiera había incorporado el concepto de retribución por demanda de la infraestructura, lo que seguramente habría encarecido todavía mucho más el coste de su modelo de PIC. Por tanto, espero que entiendan que estamos yendo a un modelo mucho más ajustado, más razonable, más sensato y mucho menos lesivo; desde luego, ni punto de comparación con el que ustedes plantearon para el erario.

Al hilo de varias intervenciones ha surgido el tema de las autopistas rescatadas, las famosas radiales, fundamentalmente, y los dos tramos que hay en el litoral mediterráneo, la Cartagena-Vera y la circunvalación de Alicante. Esta es la historia, bien conocida, de un modelo de concesiones de autopistas de peaje con una propuesta de tráfico inflada por parte del Gobierno y sustentada sobre unas expropiaciones con una Ley de suelo del mismo Partido Popular que encareció enormemente el valor de aquellas. Esas fueron las dos circunstancias y decisiones políticas de un Gobierno del Partido Popular: poner unos tráfico altísimos en comparación con lo que luego ha sido la realidad —y no es cosa de la crisis, porque desde el primer día sin crisis ya se vio que ni de lejos se producían los tráfico que se habían estimado— y un modelo especulativo de suelo que encareció las expropiaciones y ha motivado la quiebra de ocho contratos, nueve autopistas de peaje —dos van agrupadas en un mismo contrato—, de las que hoy día, efectivamente, los ciudadanos españoles tenemos que soportar el pago de ese rescate, o lo conocido en términos administrativos como responsabilidad patrimonial de la Administración, que será una cifra importante y que pondrá de manifiesto el magnífico éxito de gestión de este modelo de concesión de autopistas al que nos llevó el Partido Popular a comienzos de los años 2000; por cierto, coincidiendo en un momento en el que el debate sobre las concesiones de las autopistas vigentes también se daba y la decisión del Partido Popular fue prorrogar las concesiones, en algunos casos de manera tremendamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 53

lesiva, como sucedió en Galicia y Asturias, con prórrogas que llegan hasta 48 y el 50 años respectivamente en esos modelos de concesión de autopista de peaje, y respecto de las que —ya lo he dicho en alguna ocasión— plantearse a día de hoy su rescate probablemente resultaría tanto o más caro que las ya actualmente rescatadas, fruto de la quiebra de esa nefasta política del Partido Popular en materia de autopistas de peaje.

Por el contrario, ahora este Gobierno ha decidido que en este mandato todas las concesiones que venzan no se van a prorrogar y no se van a volver a relicionar, algo que sí tenía previsto el anterior Gobierno, pese a que ahora digan reiteradamente que no iba a ser así. Ya lo hemos visto con la AP-1 el pasado 1 de diciembre —para muestra un botón, que dice el refrán castellano—, ahí tienen la muestra perfecta de cuál es la política de este Gobierno en relación con las autopistas de peaje que van venciendo en sus concesiones: no renovarlas y no relicionarlas, y eso será lo mismo que ocurra el próximo 1 de enero de 2020 con la AP-4, entre Sevilla y Cádiz, y la AP-7, entre Tarragona y Valencia, por la que ustedes también me preguntaban, que serán asumidas por parte del presupuesto de conservación de la Dirección General de Carreteras, como ya se refleja este año en los estados contables del presupuesto, todo ello bien es cierto que con la necesidad de tener un debate sobre la conservación de nuestra red de carreteras, un debate que, como les decía en mi primera intervención, ya se ha planteado en el seno de esta Comisión a través de una subcomisión de estudio que ha propuesto el Grupo Socialista. Nuestro único planteamiento en este momento es que deseamos que de esa comisión lo que surja sea una propuesta que implique consenso político, un modelo homogéneo para todo el territorio nacional, que no haya agravios entre los distintos territorios y que, por tanto, sea un modelo que socialmente pueda ser aceptado y garantice la conservación de nuestra red de carreteras, que cada vez es más grande, de mayor calidad y, por tanto, requiere más recursos para su sostenibilidad.

El portavoz de Ciudadanos, el señor Navarro, hacía algunas reflexiones respecto a cómo se han configurado estos presupuestos, y le quiero decir que se han configurado atendiendo a las necesidades de los territorios, a que hay territorios que han estado olvidados durante años, a que creíamos que en esta ocasión en Cataluña había que hacer un esfuerzo especial porque ha habido muchos años de dejadez y lo notan las infraestructuras del Estado en Cataluña, y, por tanto, requieren un esfuerzo, igual que ha ocurrido en Andalucía, igual que ocurre en otros territorios. Este es el planteamiento general de cómo se ha llevado a cabo la propuesta que ha hecho este ministerio en relación con las inversiones de los presupuestos.

Voy a tratar de responder rápidamente a algunas de las cuestiones que sus señorías han planteado, voy a procurar ser breve.

En relación con la A-7, por la que preguntaban tanto el señor Bel como el señor Alonso, creo que el 1 de enero de 2021 queda libre de peaje, y convendrá que hagamos una reflexión sobre cuál tiene que ser el diseño final de todas las infraestructuras que circulen por ese corredor, cuáles han de ser las conexiones y las inversiones. Estamos en un modelo distinto y, por tanto, creo que se trata de optimizar las inversiones, eso sí, de acuerdo también con los territorios, y así ya hemos empezado a trabajar, fundamentalmente con la Comunidad Valenciana, y lo haremos también con la Generalitat, así como en el caso de la Sevilla-Cádiz también con la Junta de Andalucía, porque entendemos que es lo que procede, tratar de optimizar los recursos públicos y dar la mejor solución con ese nuevo escenario de una vía de alta capacidad que ya no va a tener peaje y va a ser de libre tránsito para todos los ciudadanos.

En relación con la variante de la A-1 por la que se interesaba el señor Navarro, el otro día hasta le contestaba en un tuit a la consejera de la Comunidad de Madrid que sin proyectos es muy difícil licitar obras. Y, como ustedes me han relatado varias propuestas que el año pasado tenían dotación presupuestaria y este año no, diré que ponemos dotaciones realistas con la inversión que se puede materializar. Y lo que nos hemos encontrado son muchas propuestas en el presupuesto del año anterior con muchos millones de euros pero sin un triste proyecto con el que poder licitar unas obras y, por tanto, sin poder ejecutar ese tipo de inversiones; esto atañe a la A-1 y a otra serie de infraestructuras.

Al señor Bel, que me planteaba algunos problemas de ejecución en Cataluña, quiero recordarle que en estos últimos meses se ha hecho un esfuerzo importante, piense que llevamos poco más de siete meses en el Gobierno. En el Consejo de Ministros de Barcelona del 21 de diciembre se desbloquearon dos modificados muy importantes que llevaban mucho tiempo atascados. Vamos a retomar la conexión de la Ronda Litoral con el eje del Baix Llobregat, para la que tenemos que hacer un proyecto de terminación, porque no tenemos proyecto, toda vez que la empresa quebró y se tuvo que marchar. Todavía tenemos que dar esos pasos que el anterior Gobierno no había dejado hechos, pero tenemos el compromiso de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 54

realizar ese proyecto para poder continuar las obras, que están muy avanzadas, aunque, obviamente, queda una parte importante para poder ponerlas en servicio; insisto en que necesitamos ese proyecto de terminación.

Respecto al enlace de Vidreras, estamos redactando un modificado que nos encontramos cuando llegamos al Gobierno que esperamos culminar en breve y poder continuar esas obras tan importantes para la provincia de Girona que usted mencionaba.

Por último, en cuanto a la A-62, señora Alonso, usted estuvo en mi despacho con el resto de diputados y senadores de la provincia de Valladolid, con el alcalde de Simancas, y ya sabe que me comprometí a presentar públicamente en aquella localidad el proyecto de trazado cuando se vaya a someter a información pública. Y le digo lo mismo, es difícil poner cantidades importantes cuando los proyectos no están terminados. Por tanto, lo que ponemos es la dotación precisa para acabar estos proyectos y poder licitar las obras después.

Sé que me dejaré preguntas en el tintero, pero saben que mi despacho está accesible para, cuando quieran, poder contestarles todas las preguntas que me haya podido dejar, que seguro que son unas cuantas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En este sentido, quiero recordar que los grupos están facultados para trasladar preguntas que hayan quedado u otras que no se hayan podido formular y que tendrán que ser respondidas en cuarenta y ocho horas.

¿Algún grupo desea hacer alguna precisión en relación con la intervención? (**Pausa**).

Tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias. Seré muy breve.

En primer lugar, nosotros no creemos que los territorios tengan derechos, creemos que los tienen los ciudadanos y que son las necesidades de los ciudadanos a lo que se debe atender.

En segundo lugar, se nos ha recriminado que no apoyemos estos presupuestos, que no se entiende, pero es que esa recriminación viene de un partido que hace unos pocos meses tenía el lema no es no y ni siquiera se sentó a estudiar los anteriores presupuestos. Nosotros, nuestra oficina económica ha hecho el esfuerzo de decir por qué no, y en la primera comparecencia hemos detallado al secretario de Estado por qué no creemos en unos presupuestos que consideramos electoralistas y en los que bailan 10 000 millones.

Por último, con respecto a lo que decía de la existencia en los anteriores presupuestos de proyectos en un estado tan etéreo que ni eran proyectos, y puede que tuviera razón, creo que es una circunstancia que concurre también en estos, cuestión sobre la que, para no alargarlo más, preguntaremos a algunos de los siguientes comparecientes.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Dos cuestiones muy rápidamente.

Lógicamente, los presupuestos ya estaban en marcha y, por tanto, no podía preverse, pero en el mes de noviembre se produjeron desprendimientos en Vacarizas y quisiera saber si está prevista alguna inversión extraordinaria para fortalecer aquellas trincheras, que, evidentemente, no están en buenas condiciones.

La otra cuestión es en referencia a lo que también ha comentado el portavoz del Partido Popular. Me ha parecido ver, ahora no lo encuentro, que en tema de supresión de pasos a nivel hay un presupuesto cero. ¿Es correcto? Es verdad que en su momento la gente de Lora del Río lo reclamó; de hecho, hay un convenio firmado con el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra la señora doña Raquel Alonso.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Muy brevemente, porque todavía nos queda una jornada muy larga y seguro que el resto de mis compañeros también incidirán en estos aspectos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 55

Nos acusan diciendo que es difícil entender cómo votamos en contra. Nosotros lo tenemos bastante claro: votamos en contra del infierno fiscal que suponen estos presupuestos porque, prácticamente, suben todos y cada uno de los impuestos: el de sociedades, el IRPF, el del diésel, y se inventan otro par de impuestos. No nos parece tan complicado de entender, y no es porque defendamos, como ha dicho, a las rentas más altas. Más de veinte millones de vehículos diésel, ¿son esas las rentas más altas? No lo entendemos de esa forma. Los tractores van con diésel, ¿son las rentas más altas? Hombre, un poco de seriedad en ese aspecto. Tenemos motivos para votar en contra y ese es un motivo importante, como también lo son las irregularidades que ya hemos mencionado, por ejemplo, contar trece meses de recaudación del IVA. No nos parece serio, no nos parece creíble y, desde luego, no estamos dispuestos a volver a someter a este país a una quiebra y a una ruina económica. Entonces, con nuestro apoyo no van a contar para esto. Decían que la inversión pública genera empleo —sin duda, sí, genera empleo— y que la obra pública genera empleo: pero tampoco vamos a caer en el riesgo de aquellas políticas, que ya conocemos muy bien, cómo fue el plan E. Ya tu vimos el plan E de Zapatero, y creo que no es necesario contar con el plan E de Sánchez. Espero que hayamos aprendido de lo que sucedió en el pasado y que no nos vuelvan a llevar por esa senda, que, al final, lo que ha supuesto ha sido tener que hacer un esfuerzo grandísimo por parte de los españoles para poder recuperarnos de esa situación de crisis y de quiebra en la que se encontraba el país.

En cuanto al PIC, me dice que podemos consultarlo. Efectivamente, pero creemos que es un deber moral del ministro venir a explicarlo a la Comisión de Fomento, y no responder que lo podemos consultar para ver que es mucho mejor que aquello que ya proponíamos nosotros. Es decir, el exministro Íñigo de la Serna comparecía muchas veces aquí para explicar todos y cada uno de los programas y planes y pedimos un trato equitativo ahora que está gobernando el Partido Socialista, y no creemos que eso sea pedir tantísimo.

En cuanto al modelo de financiación y conservación de autovías, no se ha pronunciado sobre si se considera que es necesario imponer un peaje en las autovías, en todas las autovías, como dejó entrever el señor secretario de Estado, o si habrá que estudiar otro modelo distinto. Y en ese caso, ¿qué modelo plantean llevar a cabo desde el Gobierno? ¿Se va plantear únicamente en el Senado? ¿Se va a traer también al Congreso? Es un tema importantísimo y, por mucho que digan que sí, que hay mucha transparencia, muchísima información, nos sentimos francamente desinformados. Al final, mucha transparencia, pero esto parece como sucede con los gastos de viaje en el Falcon, que no se nos cuentan, o las agendas de la vicepresidenta del Gobierno cuando se reúne con la señora Artadi, que tampoco aparecen reflejadas ni se nos cuenta nada. Entonces, nos gustaría más información y más transparencia por todas y cada una de estas cuestiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, doña Raquel.

Responde y cierra el debate el señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Izquierdo Roncero): Gracias, señor presidente.

Señor Navarro, comparto con usted que las inversiones se tienen que plantear en términos de personas y no de derechos de territorios, y eso es a lo que trata de responder el presupuesto. Creo que esta mañana el secretario de Estado insistía mucho en algunas cuestiones que tienen que ver con el derecho a la movilidad, y, sobre todo, en el caso concreto de Cataluña, porque me imagino que por ahí viene el tema de los territorios, de verdad, le diría que cuando hacemos la apuesta que estamos haciendo por las Rodalías en Cataluña lo hacemos pensando que el Estado presta unos servicios en Cataluña con unas infraestructuras que son del Estado, que, lamentablemente, en los últimos años han gozado de una muy baja inversión, lo que ha generado problemas serios de funcionamiento y las permanentes quejas de los ciudadanos del área metropolitana de Barcelona fundamentalmente. Y a eso estamos respondiendo, a personas que son ciudadanos españoles —en este caso viven en Barcelona— a los que el Estado también tiene que dar una respuesta, en este particular en materia de inversión en infraestructuras, como intentamos hacer con todas las inversiones. Y por eso también el giro en la política de inversión en ferrocarriles, que este año significa ya una pequeña reducción del gasto en alta velocidad y un incremento muy importante en ferrocarril convencional y en cercanías, que ha estado muy abandonado durante estos últimos años, pensando en trenes que usan más de 440 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 56

personas al cabo del año. Ese es también otro cambio de prioridad, de política, que afecta a las personas, que, obviamente, como este es el Ministerio de Fomento, residen en territorios, aunque no se hace pensando en unos territorios porque sí y en otros porque no; creo que deberíamos convenir que esto es así.

Señor Alonso, en relación con lo de Vacarisas y el tema de los pasos a nivel, creo que la presidenta de ADIF seguro que le puede detallar más prolijamente la cuestión. Entiendo que respecto a Vacarisas, se han acometido actuaciones de emergencia que han permitido la continuidad del servicio de los trenes que por allí circulan. Pero en todo caso nadie mejor que la presidenta de ADIF para detallar todo ese tipo de actuaciones.

Por último, en relación con la intervención de la señora Alonso, no comparto lo de infierno fiscal que usted dice, porque lo único que veo es que el IRPF sube para las rentas de más de 130 000 euros, que el impuesto sobre sociedades sube para las grandes corporaciones —por cierto, baja para las pymes que no facturan más de un millón de euros— y que hay otra serie de medidas de ámbito fiscal que está claro que gravan a una serie de colectivos, que son a los que ustedes siempre están defendiendo y bajando los impuestos cada vez que tienen ocasión de gobernar, y ese no es el modelo del Partido Socialista.

Usted dice que no le gusta el presupuesto porque es despilfarrador y le recuerda al plan E. No recuerdo a ningún alcalde de Partido Popular rechazando el plan E ni toda la lluvia de millones que llegó con el Plan E por una cuestión de responsabilidad con las cuentas públicas ni que lo cuestionaran ante los órganos de su partido para pedir que el Gobierno no repartiera esos fondos, que sirvieron para la inversión de los ayuntamientos y que tuvieron la ventaja de sostener durante un tiempo el desplome del empleo que teníamos en aquellos años, y, si no, repase las estadísticas. Probablemente, si Europa no hubiera cambiado de rumbo después de las elecciones europeas de 2009 y no se hubiera impuesto el austericidio, quizá hoy estaríamos hablando de otros resultados y de otro tipo de políticas en materia económica y de inversión pública, que seguramente habrían dado otros resultados bien distintos a los que, para nuestra desgracia, hemos conocido en estos últimos años.

Y el debate está aquí, en la Comisión del Congreso, no en el Senado. Es una subcomisión que ha promovido el Grupo Parlamentario Socialista y vuelvo a insistir en lo mismo, en que el Gobierno en este momento no tiene una posición definida y estamos dispuestos a compartir con ustedes un debate sobre cuál tiene que ser el modelo de sostenibilidad de nuestra red de carreteras y cómo garantizamos una red que hace cuarenta años, cuando empezamos la transición, prácticamente no tenía un solo kilómetro de autovías y autopistas y hoy tiene más de 13 000 y sigue creciendo, además de las carreteras convencionales que tiene la propia red de carreteras del Estado. Por cierto, este es un debate que no solo va a ser útil para el Estado; en Cataluña, por ejemplo, ya se está planteando este debate, ante una red autonómica de carreteras de alta capacidad que supone un coste importante de mantenimiento para el que se está tratando de buscar soluciones. Y lo que se nos traslada es que en la medida de lo posible nosotros también busquemos soluciones —y nosotros creemos que esa sería una buena manera de trabajar—, soluciones homogéneas para todas las redes de todas las administraciones y con independencia del territorio en el que estas se desarrollen.

Por último, en relación con el PIC, creo que entre el secretario de Estado esta mañana y yo ahora hemos explicado los números importantes de su PIC, comparándolo con el PIC que nosotros estamos promoviendo, con el nuevo modelo concesional. Ante cualquier duda que tengan, les abro las puertas de mi despacho para que nos sentemos, echemos números y veamos las bondades de uno y otro modelo, lo que nosotros entendemos que su modelo significaba de carga lesiva para los presupuestos del erario e incapacidad para licitar durante treinta años por el peso tan importante de los cánones de esas concesiones que ustedes habían propuesto en ese cajón de sastre, en el que, como siempre digo, muchas veces los proyectos estaban más verdes que la alfalfa cuando la riegan.

Espero haber dado cumplida respuesta e insisto en el ofrecimiento: tienen las puertas de mi despacho abiertas para cualquier cuestión.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Izquierdo Roncero. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 57

— DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE (RALLO DEL OLMO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002299); SOCIALISTA (Número de expediente 212/001974); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (números de expediente 212/002088, 212/002081, 212/002080, 212/002073, 212/002076, 212/002087 y 212/002082) Y MIXTO (número de expediente 212/002229).

El señor **PRESIDENTE**: Muy buenas tardes ya, reanudamos la Comisión con la comparecencia de la secretaria general de Transporte del Ministerio de Fomento, doña María José Rallo del Olmo, a quien damos una vez más la bienvenida al Congreso de los Diputados. Nos va a explicar el presupuesto de su secretaría general. Cuando quiera, tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión para presentar el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2019 en el ámbito competencial de la Secretaría General de Transporte. Como saben, de la Secretaría General de Transporte dependen las direcciones generales de Aviación Civil, de la Marina Mercante y de Transporte Terrestre, y además están adscritas a la misma la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, y la División de Estudios y Tecnología del Transporte. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**

Las funciones principales de la Secretaría General de Transporte en el ámbito de las competencias estatales corresponden a la regulación, es decir, al establecimiento de la normativa de transporte terrestre, aéreo y marítimo de ámbito estatal; a la supervisión y la inspección; a la gestión de las obligaciones de servicio público en el ámbito del transporte; y a la gestión de las subvenciones al transporte, entre las que destacan por su importe las destinadas a los residentes en los territorios no peninsulares. Se trata, por tanto, de funciones que no tienen que ver con la actividad inversora del Ministerio de Fomento, y por ello su principal reflejo presupuestario corresponde a las obligaciones de servicio público y a la gestión de subvenciones. Sin embargo, me gustaría destacar la relevancia de las actividades de regulación y de inspección para el correcto funcionamiento del sector del transporte, y sobre todo su importancia en una de las principales prioridades del Ministerio de Fomento como es la seguridad. A lo largo de las intervenciones anteriores y en las que me van a suceder podrán apreciar que el refuerzo de la seguridad en todos sus ámbitos y, de manera transversal, en el ministerio marcan como línea general este presupuesto. Este refuerzo de la seguridad abarca aspectos como la normativa, la priorización de las inversiones y el refuerzo de las actividades de mantenimiento, la supervisión y la implantación de nuevas medidas en las empresas del Grupo Fomento.

Entrando ya en materia de presupuestos y en el marco de los objetivos generales que ya se han puesto de manifiesto en las intervenciones anteriores, me gustaría mencionar que esta secretaría general, además del refuerzo de la seguridad, tiene por objetivo principal afrontar los retos que tiene el sector del transporte por delante y que se recogen básicamente en los siguientes aspectos: la promoción de la multimodalidad, la sostenibilidad, la digitalización, el incremento de la cuota del transporte ferroviario de mercancías, y la necesidad de fortalecer la colaboración y cooperación entre administraciones. En esta intervención me voy a referir, en primer lugar, a las obligaciones de servicio público; a continuación, a las subvenciones al transporte tanto de pasajeros como de mercancías, y especialmente a las que perciben los residentes en los territorios no peninsulares. Seguidamente y para terminar analizaré las partidas destinadas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a Salvamento Marítimo.

Empezando con las obligaciones de servicio público, como saben, son aquellas que imponen los poderes públicos a los prestadores de servicio, con el fin de garantizar la consecución de determinados objetivos de interés público en los casos en los que el mercado por sí mismo no los pueda cubrir, y siempre dentro de la normativa vigente; como contrapartida el operador puede percibir una compensación económica o bien un derecho de exclusividad. El Ministerio de Fomento va a destinar en 2019 más de 1221 millones de euros para hacer frente a estas obligaciones de servicio público en los distintos modos, incluyendo las compensaciones a Renfe por la prestación de los servicios de cercanías y media distancia, los contratos aéreos de las rutas con obligaciones de servicio público y los contratos de navegación marítima de interés público. Como saben, las líneas regulares de autobús de competencia estatal se gestionan a través de concesiones en las que se otorga un derecho de exclusividad, pero no requieren

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 58

ninguna compensación por parte del presupuesto público. En el caso concreto del transporte ferroviario, el ministerio destinará 1207,2 millones de euros como compensación a Renfe por los servicios en los doce núcleos de cercanías que son utilizados anualmente por más de 435 millones de pasajeros, los servicios de media distancia tanto en red convencional como en la red de alta velocidad, los servicios Avant y los servicios en la red de ancho métrico. El objeto de esta compensación es cubrir el déficit de explotación de los servicios que pueden hacer viable su prestación.

Recientemente se ha firmado el contrato entre la Administración General del Estado y Renfe para garantizar la prestación de estos servicios en un periodo de diez años, ampliable por otros cinco, lo que permitirá dar estabilidad y, además, abordar un ambicioso plan de inversiones tanto en material rodante como en la mejora de las estaciones. Por dar algún dato relevante, el importe total de las compensaciones previstas para el periodo 2018-2027 asciende a 9693,8 millones de euros, un esfuerzo presupuestario sin precedentes que refleja el compromiso del Ministerio de Fomento en estos servicios. El presupuesto además incluye la compensación a Renfe Operadora por los servicios OSP —obligación de servicio público— prestados en Cataluña y que son competencia de la Generalitat, con una partida de 237 millones.

Pasando al modo aéreo, en España existen 23 rutas sobre las que existe una obligación de servicio público: 13 en Canarias, 4 en Baleares, una en Andalucía, 2 en Extremadura y 3 en Melilla. De las 23 rutas, 14 de ellas se prestan sin ningún tipo de compensación pública, y en las 9 restantes ha sido necesario licitar los contratos correspondientes para que la Administración compense el déficit de explotación y se garantice su prestación. El proyecto de presupuestos de 2019 recoge un total de 6,47 millones de euros para estas compensaciones que se reparten en tres contratos: un contrato para las rutas en Canarias que todavía son deficitarias; un contrato para la ruta Madrid-Menorca en los meses de menor tráfico; y finalmente un contrato para las rutas con Melilla que fueron declaradas recientemente de interés con obligaciones de servicio público, y que son las conexiones con Almería, Granada y Sevilla. Por último, también quiero indicar que existen tres rutas con obligaciones de servicio público cuyo déficit de explotación es asumido por las administraciones públicas que lo solicitaron, por las comunidades autónomas. Concretamente en la ruta Almería-Sevilla es la Junta de Andalucía la que asume este déficit de explotación, y en las rutas Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona es la Junta de Extremadura la que asume este déficit de explotación. Para acabar este apartado de obligaciones de servicio público, quiero indicar que el proyecto de presupuestos para 2019 incluye un total de 7,4 millones de euros para los contratos de líneas de navegación de interés público que garantizan la conectividad por mar con los territorios no peninsulares. Estos contratos corresponden a las líneas declaradas de interés público, que son Península-Canarias, Almería-Melilla, Málaga-Melilla y Ceuta-Algeciras.

Paso ya a la parte de subvenciones al transporte. En el año 2019 está previsto destinar casi 840 millones de euros para este fin, incluyendo las bonificaciones a los residentes en los territorios no peninsulares, las bonificaciones al transporte de familias numerosas, las subvenciones al transporte de mercancías con origen o destino Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, las subvenciones en el ámbito del transporte terrestre y las autopistas del mar. Me detendré, por el interés que suelen despertar, en las subvenciones al transporte de residentes en territorios no peninsulares. Como saben, en julio de 2018 se implantó el incremento al 75% de la subvención a los billetes de los residentes de territorios no peninsulares en sus desplazamientos hacia y desde la Península, tanto por vía marítima como por vía aérea, cuyo efecto ha supuesto un incremento muy relevante de la demanda. Por dar algún dato, en el periodo entre julio y octubre el número de residentes no peninsulares que viajaron en avión desde o hacia la Península se incrementó un 20% respecto al mismo periodo del año anterior. Este hecho y el propio mantenimiento de la subvención del 75% en los viajes entre islas han supuesto la necesidad de incrementar de manera muy relevante las dotaciones presupuestarias necesarias para garantizar este derecho. De esta forma el importe destinado a la bonificación a residentes en territorios no peninsulares en el año 2019 asciende a 726,21 millones de euros, que suponen 234 millones de euros más que en el año 2018.

A este respecto quisiera destacar que el Ministerio de Fomento lleva a cabo una labor continua de seguimiento de los mercados, principalmente aéreos, para asegurar su buen funcionamiento, incluyendo el análisis de los niveles de precios. Además, hemos incluido en el anteproyecto de ley una disposición para mejorar el procedimiento de reserva y venta de billetes, de manera que al pasajero no se le requiera introducir la condición de residente hasta las fases finales del proceso de compra, una vez conocida la tarifa, favoreciendo así la transparencia. También quisiera destacar que estamos trabajando con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 59

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para iniciar los mecanismos de colaboración en la detección de comportamientos que puedan ser contrarios a la normativa sobre competencia, cuestión que recae plena y exclusivamente en el ámbito de actuación de esta comisión. En cuanto a las subvenciones para las familias numerosas, se ha presupuestado para 2019 un total de 15,45 millones, 11 millones en el ámbito marítimo y 4,45 millones en el ámbito aéreo.

Respecto a las subvenciones para el transporte de mercancías de los territorios no peninsulares, tanto en medio marítimo como aéreo, la dotación prevista para 2019 es de 75,25 millones de euros. En el ámbito del transporte terrestre tenemos tres líneas de subvenciones, que se otorgan en régimen de competencia competitiva y suman un total de 18,34 millones de euros. Se trata, en primer lugar, de las subvenciones al transporte de mercancías por ferrocarril, que está dotado con 5 millones de euros, y esperamos conseguir durante este ejercicio la autorización de la Comisión Europea para conceder estas ayudas; en segundo lugar, las ayudas al abandono de la actividad por parte de transportistas autónomos, que están dotadas con un total de 9,5 millones de euros; y por último, las subvenciones a la formación del sector del transporte por carretera dotada con 3,84 millones de euros.

A continuación, me referiré brevemente al presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. AESA actúa como órgano supervisor y, por tanto, cuenta con la potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil. El presupuesto de AESA para el año 2019 es continuista con el de años anteriores y alcanza los 76,5 millones de euros. Como saben, AESA se financia con cargo a sus propios ingresos, sin requerir aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. La partida más relevante de estos ingresos corresponde a la tasa de seguridad, una tasa que supone 0,6 euros por pasajero de salida, y gracias a la cual se espera percibir un total de 67,73 millones de euros en 2019. El presupuesto de AESA permite continuar reforzando la seguridad aérea y avanzar en otros objetivos que también son muy relevantes en el ámbito del ministerio, y que tienen relación con la mejora de la calidad de los servicios y la defensa de los derechos de los pasajeros.

Paso ahora a referirme al presupuesto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo. Como saben, las funciones principales de esta entidad son el salvamento de la vida humana en el mar, la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo. España dispone de una dotación de medios materiales tecnológicamente muy avanzados, que han permitido establecer un sólido sistema de salvamento y lucha contra la contaminación. Pero además de contar con los medios materiales adecuados, Salvamento Marítimo presta un servicio con disponibilidad de veinticuatro horas al día los 365 días del año, y para ello cuenta con más de 1500 profesionales. El sector del transporte marítimo, el pesquero y la náutica de recreo son conscientes de la importancia de la labor de Salvamento Marítimo, lo que la convierte en una organización muy bien valorada. El presupuesto para 2019 de Salvamento Marítimo será 178,3 millones de euros, con una aportación del Ministerio de Fomento que asciende a 163,35 millones. De esta cifra 132 millones corresponden al presupuesto destinado al coste de las actividades y 30,85 millones a las inversiones. El resto del presupuesto se obtiene a través de la vía extrapresupuestaria.

Señorías, concluyo ya mi intervención. Tan solo quisiera remarcar que los presupuestos para el ejercicio 2019 vinculados al ámbito de competencias de la Secretaría General de Transporte demuestran la importancia que el Gobierno da a garantizar la seguridad del transporte, la movilidad y la conectividad de los ciudadanos, con unas dotaciones incrementadas notablemente respecto a años anteriores en el ámbito de las subvenciones al transporte de residentes en nuestros territorios extrapeninsulares. Muchas gracias, y quedo a su disposición para atender y contestar a sus preguntas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señora Rallo.

No está el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, el del Grupo Parlamentario Vasco tampoco. Por tanto, el señor Navarro, del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señora Rallo. Le voy a hacer unas cuantas preguntas, igual no están muy ordenados los temas porque son a partir de notas que he tomado de su intervención. Ha hablado del transporte de mercancías por ferrocarril, y parece que es una asignatura pendiente que arrastramos a lo largo del tiempo. Todo parece indicar que, a pesar de que en la agenda siempre está el incremento del ratio de mercancía transportada por ferrocarril con respecto a otros medios, pues no se logra. Estamos muy lejos, por supuesto, no ya de los ratios de Estados Unidos, sino de la media de la Unión Europea. El año pasado tuvimos ocasión de ver cómo MSC se llevaba todas las mercancías del área de Sevilla a su puerto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 60

Sines por una ruta bastante tortuosa, con lo cual igual no es la infraestructura, sino que es la operación lo que está fallando. En ese sentido, ¿qué planes tienen y qué medidas efectivas están contemplando en los presupuestos para incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril? En relación con el decreto omnibus que se acaba de aprobar y que contenía aspectos sobre marcas de ferrocarriles, de liberación del sector ferroviario y de viajes vinculados y combinados, ha hablado de los diez años de prórroga a las OSP operadas por Renfe, ampliable a otros cinco años. Esto evidentemente lo autoriza la directiva europea, y la pregunta es si se valoraron plazos inferiores con el fin de abrir antes a la competencia también las OSP, en su caso, ya no solo la media y larga distancia.

Luego quiero preguntarle algunas cosas sobre puertos. La Comisión Europea ha hecho saber hace poco, en enero de este año, que a partir del 1 de enero de 2020 los puertos deben contribuir al impuesto sobre sociedades, ya venían avisando. La pregunta es si se contempla en el proyecto de presupuestos generales el impacto económico y financiero que esto puede tener para el sistema portuario de titularidad estatal. Y siguiendo con los puertos dos preguntas más, la primera se refiere a la descarbonización. Parece que las medidas de transición energética que todos los agentes acuerdan van a tener un impacto en el tráfico de graneles sólidos en los puertos; posiblemente habrá desaparición de tráfico en algunos casos como los carbones energéticos; y reducción en otros como el carbón siderúrgico y en menor medida los hidrocarburos. De cualquier manera serán volúmenes que ya no se recuperaran y que en muchos casos constituyen el tráfico principal de nuestros puertos. ¿Ante esto hay planes de contingencia, los presupuestos contemplan escenarios de contingencia? Y por otro lado, el *brexit* obviamente también tiene impacto en los puertos con gran dependencia de ingresos por tasas al pasaje. El *brexit*, por tanto, también tendría una influencia en el tráfico de viajeros, y la pregunta es si tienen planes de contingencia.

En lo que se refiere a los aeropuertos y los comités de coordinación aeroportuaria, ¿tienen prevista la reestructuración del espacio aéreo para ganar eficiencia? De todas maneras, esto se lo preguntaremos también al presidente de AENA cuando venga. Nos gustaría saber qué opina usted, ¿piensan utilizar los comités de coordinación aeroportuaria para mejorar las rutas aéreas? Y en cuanto a liberalización del sector, quedan 21 aeropuertos donde todavía no se ha abierto la competencia del sector. ¿Lo van a tomar en consideración? ¿Van a continuar con la liberalización de los servicios? Hay un informe de la CNMC en este sentido. ¿Va a haber otros aeropuertos que abran a la competencia, por ejemplo, el control de torre? Nos gustaría que nos respondiera a todo esto.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Navarro.

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora Rallo, yo soy de los que consideran que la Dirección General de Transporte que usted dirige en este momento es probablemente una de las más importantes del ministerio porque, si bien como indicaba no tiene la mayor carga inversora del ministerio, ni siquiera de las secretarías, lo cierto y verdad es que es la encargada de armonizar los transportes en nuestro país. Es decir, la encargada de dotar de una suerte de visión holística a las modalidades de transporte de nuestro país y, por lo tanto, también de incentivar modificaciones en las distintas cuotas modales con alguno de los mecanismos que tiene su ministerio para hacerlo, además de con análisis, estudios, etcétera. Desde nuestro punto de vista esta función es clave para conseguir ese objetivo de descarbonización que nos hemos marcado entre todos y todas, sobre el cual hay una responsabilidad especial de aquellos y aquellas que tienen tareas en el área del transporte.

En ese sentido quería hacerle dos anotaciones que, lógicamente, terminan con pregunta. La primera de ellas apunta a las subvenciones al transporte urbano colectivo en las distintas ciudades de nuestro país que, como sabe, tradicionalmente o al menos en los últimos tiempos —aunque se ha modificado el modelo de contrato-programa por el de subvención nominativa, etcétera—, acaban fundamentalmente entre Barcelona y Madrid, recientemente también Valencia y, por otro lado, con una cuantía bastante inferior en el resto de los municipios. Desde nuestro punto de vista esa forma de reparto de esta subvención es arbitraria porque las cantidades han sido modificadas de forma ostensible en los últimos años. Este año hay 40 millones más para transporte público urbano colectivo en el área metropolitana de Barcelona, pero se le habían retirado 100 millones hace un par de años. Apareció una partida para Valencia el año pasado, fruto de una negociación presupuestaria y no de un criterio objetivo. Diríamos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 61

es un sistema bastante arbitrario. Por otro lado, creemos que no es equitativo en el sentido de que el 85% de la población recibe un 15% del presupuesto destinado a la función del transporte, y viceversa, el 15% de la población recibe el 85% del presupuesto. En cualquier caso es insuficiente porque incluso en las áreas metropolitanas que reciben más cantidad, no llega como para financiar del mismo modo que sí lo hacen otros vecinos europeos. En particular estamos en torno al 0,03% del PIB en apoyo estatal a este tipo de transporte.

En nuestra opinión —se aprobó en esta misma Comisión de Fomento— su secretaría general debería instar y presupuestar para que hubiera un mecanismo más uniforme, insisto, equitativo y no arbitrario de distribución de estos recursos que, desde nuestro punto de vista, tiene que ser vehiculado mediante una ley, pero en tanto en cuanto no aparezca esa ley, debiera hacerse por la vía de la articulación presupuestaria. Simplemente le traslado la pregunta, ¿en algún momento se han planteado tratar de homogeneizar, hacerlo más equitativo y acabar con la arbitrariedad en este reparto? Lo digo fundamentalmente porque es absolutamente imposible avanzar en la descarbonización si no optamos por una mejor financiación del transporte urbano colectivo en nuestros municipios.

La segunda pregunta que quería hacerle va en la línea de las obligaciones de servicio público que usted ha mencionado y que, desde nuestro punto de vista, también son una herramienta para ese proceso de descarbonización. Es cierto que hay un esfuerzo inversor —lo comentaba antes el secretario de Estado de Infraestructuras, supongo que también lo dirá su compañero de ADIF— que traslada de alta velocidad a red convencional y, en particular, a cercanías y a material rodante la parte del león de los presupuestos, pero también es cierto que en las obligaciones de servicio público en nuestro país, en estos presupuestos y en el último convenio firmado que usted mencionaba antes, los servicios no se han visto ampliados en ninguna medida. ¿Qué quiero decir con esto? Era imprescindible —y en parte es una de las razones por las cuales apoyamos estos presupuestos— que efectivamente se restaurase el mantenimiento y la mejora del material rodante y del vial en cercanías y media distancia, nos congratulamos por ello, pero creemos que hay que ampliar la oferta de servicios, cosa que hasta ahora no se está haciendo o se está haciendo de forma mínima por decirlo de alguna manera. En ese sentido quería preguntarle si tienen pensado ampliar alguna de estas ofertas. A nosotros nos llegan peticiones múltiples, y estoy convencido de que también le llegarán a usted: Palma del Río-Villa del Río en el caso de Córdoba, que es una demanda histórica; la revisión o al menos el estudio para la ampliación de la línea 1 de cercanías en la zona sur de la provincia de Sevilla, de la Sierra Sur hasta Osuna. Estoy absolutamente convencido de que habrá múltiples demandas en todos los núcleos de cercanías y en algunos otros donde, desde nuestro punto de vista, debiera implantarse un nuevo núcleo de cercanías, insisto, como mecanismo en ese proceso de descarbonización. En esa línea le pregunto si están pensando ampliar y no si están pensando en recortar el papel de Renfe, como decía el compañero de Ciudadanos; nosotros estamos más bien por la propuesta contraria.

Y si me permite una última pregunta aunque haya salido el tema en la intervención del secretario de Estado de Infraestructuras, como usted es responsable de la Dirección General de Marina Mercante, creo que en esta Cámara al menos se debe dar una respuesta más fundada que la que nos daba esta mañana el secretario de Estado, en particular dirigida a quienes están pendientes de lo que está sucediendo en el Mediterráneo central y del importante papel que tiene la ONG Proactiva Open Arms a la hora de apoyar rescates en esa zona. Él apuntaba que para evitar males mayores por si no encuentran ningún puerto seguro en el Mediterráneo, mejor no dejarles salir. No parece razonable que de forma preventiva unos barcos que van precisamente a salvar vidas humanas se queden en los puertos. Pareciera que el Gobierno está queriendo evitarse un problema político y, por lo tanto, evitar tomar una posición que sin duda le puede generar algún problema en el marco de la Unión Europea, pero que a nosotros nos pareció que había sido valiente cuando se adoptó en el caso del *Aquarius*, y pensamos que debiera seguir en esa línea.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Pascual.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señora secretaria general, por su comparecencia. Voy a intentar ser lo más rápido posible, pero al mismo tiempo intenso. Centraré mi intervención en tres grandes bloques: por una parte una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 62

valoración política de estas cuentas; por otra parte, una serie de cuestiones en relación con la asignación presupuestaria; y alguna consideración recabando también su opinión sobre el ámbito de regulación.

Empezaré por lo primero. La he escuchado atentamente y he leído también las memorias que acompañan a estos presupuestos, y creo que se constata un cambio en la política de transportes con respecto a lo planteado por los Gobiernos en los últimos cinco años. ¿Por qué digo esto? En primer lugar, más allá de la inversión en infraestructuras que incide sin duda alguna en la mejora del transporte, estamos hablando de un presupuesto que refiere 9973 millones de euros, la cifra más alta desde el año 2013, pero sobre todo porque se centra, potencia y refuerza el transporte de cercanías y la red convencional. Y ahí tenemos que recordar los números, concretamente en el núcleo de cercanías en lo que corresponde a la gestión de Renfe y ADIF se están moviendo 441 millones de viajeros al año, frente a los 36 millones que mueve media distancia o los 30 millones de viajeros que mueve la alta velocidad. Y contamos con una cantidad asignada a la subvención del transporte de 1300 millones de euros, de los cuales 815 millones, el 40 %, corresponden a Renfe. Por lo tanto, bienvenido sea. Pero hay otra cosa que quisiera recalcar; si la capacidad de licitación que el Gobierno ha demostrado en estos seis últimos meses —ha licitado un 50 % más que en el último ejercicio— se traslada también a 2019, sin duda tendremos la mejor noticia. Si uno compara las cifras de ejecución presupuestaria —cuando hemos podido tener acceso a ellas porque quiero recordar, y lo he dicho también desde la tribuna del Pleno, que hubo un momento en que las cifras de ejecución presupuestaria se conocían a través de la página web del ministerio, y después el Gobierno del Partido Popular decidió prescindir de ella, por lo que nos costó enormes esfuerzos conseguir estas cifras— y la ejecución se corresponde con la licitación de los últimos seis meses, sin duda habremos dado un paso importante. Y hay otra cuestión que también constata este cambio de tendencia y es la seguridad. Usted ha hecho referencia y también el secretario de Estado a la cantidad de recursos que se dedican transversalmente a mejorar la seguridad y también la asignación a sus organismos autónomos.

No obstante, queda mucho por hacer, hay que avanzar, se constatan problemas estructurales; le voy a citar solamente tres: uno es la interconexión de los distintos modos de transporte. En este ámbito nos queda mucho por avanzar y, por lo tanto, requiere tiempo y dedicación; otro es el transporte en el medio rural, que es competencia de las comunidades autónomas, pero le pido que el Estado ejerza el liderazgo porque zonas muy despobladas como es mi tierra, Castilla y León, pero también Galicia y otros territorios, requieren potenciar ese transporte y, al mismo tiempo, mejorar los nodos de comunicación.

Hay otra cuestión importante. El último ministro del Gobierno del Partido Popular presentó el Plan de innovación y mejora del sistema de transportes, con todo el boato del mundo, sin asignación presupuestaria. A nadie se le escapa la importancia que tiene en estos momentos la innovación, el *big data*, en la mejora de los servicios públicos. Me gustaría que me dijera qué hay al respecto, si se ha avanzado algo, si no se ha avanzado, qué valor añadido ha aportado el sistema de transportes, porque aquí se nos hizo una presentación muy potente desde el punto de vista de *marketing*, pero me temo que sin ningún hito de concreción, y es un factor importante.

En el segundo bloque, que es la valoración de asignaciones presupuestarias, quisiera hacerle tres o cuatro preguntas escuetas. En el Programa 441 de subvenciones y apoyo al transporte terrestre, concretamente el ferrocarril, se constata un crecimiento enorme —a mí me lo ha parecido— en el contrato firmado por la Administración General del Estado y Renfe viajeros. ¿Cuáles son las causas de ese crecimiento? También le quiero preguntar qué peso tiene la extensión de la obligación de servicio público de Avant y ancho métrico en ese crecimiento.

La segunda pregunta es en relación con el transporte de mercancías. El Gobierno anterior diseñó un plan de impulso del transporte de mercancías para el periodo 2017-2023, por el cual un 30 % del transporte de mercancías en carretera se trasvasaba al ferrocarril. La verdad es que, después de ver las cifras, 2 más 3 millones, 5, me parece que son realmente testimoniales. No sé si el Gobierno considera que estas asignaciones son suficientes o tiene previsto revisar y cambiar el plan.

También ha salido en la anterior comparecencia la asignación de los 53,3 millones para modificar funcionalmente la red de carreteras mediante la bonificación de las rebajas y la supresión de peajes. Podemos comprobar en la memoria que este año aparecen actuaciones en cuatro comunidades. Pero a mí me sorprende, por ejemplo, que una travesía, como la de la N-6, en San Rafael, Segovia, donde hay una siniestralidad alta, no cuente con dotación. Mucho más cuando había una actuación alternativa que va a caducar, una actuación con un estudio informativo para hacer un vial alternativo, que yo creo que conveníamos todos que no era la mejor solución, tanto el anterior secretario de Estado, el secretario

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 63

general de Infraestructuras, como los anteriores. Le quiero preguntar qué criterios se han utilizado para incluir en este programa unas actuaciones y no otras, y no voy a citar ninguna provincia, ninguna carretera. Lo cierto es que espero y deseo que esta actuación se materialice en un tiempo lo más corto posible, porque es una necesidad urgente.

También quisiera saber, en relación con este aspecto, una vez que se amplía el número de kilómetros de utilización de las autopistas públicas, de las autopistas concesionadas, ¿cómo repercute esta mayor demanda subvencionada sobre las arcas públicas o sobre los peajes regulares?

Ha hecho referencia también al abandono de los transportistas y a la formación antes de los 65 años. ¿Usted considera que las cantidades asignadas son suficientes para dar respuesta al objetivo? ¿Se va a modificar el reglamento para dar cumplimiento a las pautas que establece la Unión Europea, que creo recordar que imposibilita tener una flota de menos de tres camiones a los autónomos o pequeñas empresas y de cinco autobuses?

Y por último, quisiera también preguntarle por el transporte público colectivo. En estos momentos, la financiación del transporte público colectivo es una tarta que se reparten exclusivamente Barcelona, Madrid y un poquito Canarias; sin embargo, entidades locales de más de 50 000 habitantes o de más de 20 000, siempre que tengan un plan, no participan. Es a todas luces asimétrico y poco equitativo. ¿Qué planes, qué previsiones tiene el Gobierno?

Para finalizar, si me lo permite el presidente, hablaré de tres o cuatro aspectos de regulación. En estos momentos ustedes están elaborando la renovación de concesiones de titularidad del Ministerio de Fomento, y la Comisión Nacional del Mercado de Valores ha cuestionado los criterios y atributos porque francamente, con el planteamiento que están utilizando, nos empujan hacia una subasta en toda regla. Ya sabemos que las subastas pueden tener unos efectos de muy corto plazo, beneficiosos desde el punto de vista económico, pero que al final acaban en quiebras y, sobre todo, en grandes problemas para la prestación del servicio público porque no hay un equilibrio de calidad, innovación y precio. ¿Qué posición mantiene en relación con esta situación? ¿Van a modificar los pliegos?

También relacionado con esto está la Ley y el Real Decreto de desindexación que el Gobierno anterior puso en marcha. Esto está creando no pocos problemas. ¿Por qué? Porque en las obligaciones de servicio público hay determinados costes que no se pueden renovar y actualizar, lo cual se traduce en un déficit de tarifa que crea el mismo problema que le he narrado antes. Al mismo tiempo, concretamente en el tema de coste de mano de obra, se utiliza como referente el sector público, se indicia con respecto al sector público, y todos sabemos que los convenios de transporte en muchos casos están creciendo muy por encima del transporte público. Aunque está recurrido el real decreto, ¿van a modificar los pliegos y condiciones?

Y en este mismo sentido está también la flexibilidad operativa de la red de transporte colectivo que ofrecen los autobuses, que nadie lo cuestiona, pero nos estamos encontrando con que aparecen competencias con el *carsharing*, con el *carpool*, etcétera, y sin embargo, con la actual normativa no hay posibilidad de tener un procedimiento de tarificación dinámico de horas punta, horas valle, llano, y hay muchas empresas pequeñitas que se están quedando fuera porque no se pueden acoger al paraguas de la subcontratación.

Le iba a hacer también preguntas en relación con el tema de la actualidad, los VTC y la Euroviñeta, pero teniendo en cuenta que el ministro de Fomento ha pedido la comparecencia extraordinaria para la próxima semana, creo que es más procedente que se debata en ese ámbito.

Muchas gracias, señora Rallo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor Gordo.
Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Buenas tardes a todos. En principio quiero agradecer a la señora Rallo, secretaria general de Transportes, su comparecencia que ha sido tan prolífica en datos.

En principio, la función social de esta secretaría general es la regulación del sector del transporte, la normativa, la gestión de las subvenciones y ayudas al transporte, que es como ha empezado su intervención. La verdad es que por ahora la política de su Gobierno, al menos lo que se refleja en los Presupuestos Generales del Estado, nos parece que no ha avanzado absolutamente nada, que no aporta nada a la que ya estaba definida en los presupuestos de 2018 del Partido Popular. Vamos a decir que no han sabido dar continuidad a nuestras acciones de una manera efectiva, y más bien se han estancado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 64

procesos que tenían que estar en marcha o habérseles dado una solución. Su premisa principal, que es mejorar la movilidad y la cohesión territorial, la verdad es que me gustaría saber dónde está, porque lo único que se percibe en movilidad y en transporte público son retrocesos; retrocesos como el conflicto del taxi que ahora mismo estamos viviendo, donde han actuado de manera absolutamente irresponsable, derivando el problema a otras administraciones cuando en realidad debería ser una competencia nacional. Como acaba de decir mi compañero Miguel Barrachina, han multiplicado el problema por diecisiete, porque en vez de asumir su responsabilidad, teniendo en cuenta que el origen del conflicto está en la ley ómnibus del señor Zapatero, lo que han hecho es escurrir el bulto y traspasar el problema a las comunidades autónomas. Le digo de verdad que este conflicto representa el mayor caos de movilidad que afecta a las principales ciudades españolas.

La solución podía haber estado también en estos presupuestos. En vez de pagar 4000 millones de indemnizaciones a las VTC, como alguien ha apuntado por ahí, también podría haberse dado la solución de compensar a los taxistas y hacer el sector más competitivo. Pero el tema es que por ahora las soluciones son cero y los ciudadanos estamos sufriendo esta crisis, a la que no se sabe si ustedes le van a dar solución o no. Lo que está claro es que el objetivo de estos presupuestos no es el interés de los españoles, sino el interés de un partido, que solo tiene 84 diputados, por mantenerse en el Gobierno. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

En su área, los presupuestos del Partido Popular de 2018 dieron respuesta inmediata a los problemas de transporte, garantizando la movilidad y la igualdad de derechos en todo el territorio español, haciendo hincapié en los territorios más alejados, que usted ha apuntado. También ha hablado de las subvenciones actuales a los territorios extrapeninsulares, que son las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Lo principal de nuestro Gobierno con respecto a los territorios extrapeninsulares fue la bonificación de los billetes de transporte aéreo y marítimo a los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, y a familias numerosas, que por primera vez ascendió a más de 500 millones de euros. Y luego están los billetes de transporte aéreo y marítimo para residentes, que con la sensibilidad del Partido Popular por primera vez alcanzaron una subvención del 75%. Se aumentaron también las subvenciones para el transporte de mercancías con los territorios insulares, incrementándose también en Canarias y Baleares un 30%. Y en cuanto a las obligaciones de servicio público también se definieron para garantizar las rutas ya declaradas y que requerían compensación entre islas, y luego una especial entre Menorca y Madrid.

Pero cuando llegaron al Gobierno, también hay que decir que casi, casi no ponen en marcha el decreto correspondiente para activar la subvención de bonificación de los billetes aéreos del 75%, que siendo una medida del Partido Popular, fue cuestionada al principio del mandato. Y, repito, casi, casi no se implanta. Se puso en marcha por la presión de Canarias y Baleares, porque la verdad es que ustedes no demostraron mayor interés. Y siguen demostrando, con Canarias al menos, ese maltrato y ese desprecio, porque aparte de recortarnos enormemente las partidas en estos presupuestos, cuesta muchísimo que nos firmen los convenios, y esta precisamente era una cosa que estaba incluida en nuestro Régimen Económico y Fiscal.

Y de ese sistema quedaron dos flecos. Uno, ya lo ha mencionado usted, que es la supervisión y control, que también era un compromiso del Partido Popular, que cuando se implantara la medida, la supervisión del crecimiento de las tarifas, del aumento de las tarifas, tenía que hacerse a través de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, porque como usuarios estamos viendo que a quienes está beneficiando realmente esta bonificación es a las compañías aéreas.

También quedó pendiente, que tampoco lo ha mencionado ni sabemos si se piensa incluir en estos presupuestos, el establecimiento de ayudas, vía obligación de servicio público o lo que se determine, a los canarios que no tienen condición de residente, para que puedan viajar en determinadas fechas y circunstancias. Hay peticiones no solo de canarios, sino también de personas provenientes de territorios extrapeninsulares que por circunstancias personales de trabajo viven en la península y que debido a este incremento de tarifas no pueden viajar. Yo creo que un objetivo de su área es garantizar la movilidad. Todos tenemos derecho a la movilidad, y estas personas no pueden viajar por el incremento de los precios.

Pero lo que vemos en general es que no se ha avanzado nada relevante con respecto a los presupuestos de 2018; nada relevante. Estos presupuestos los venden como los más sociales de la historia. Y a nosotros nos da la impresión de que son una farsa, porque consisten en llevar a cabo las medidas sociales que ya estaban aprobadas por el Gobierno del Partido Popular y en hacer obra pública, pero creemos que es para comprar apoyos de los independentistas y de Compromís para hacer la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 65

campaña de cara a las elecciones municipales y autonómicas. Uno de los factores más sociales, de más importancia, está en su área, que es la que se supone que debe garantizar la igualdad y la cohesión territorial. Creo que se les olvidó hacer más hincapié en su área en estos presupuestos, porque, como digo, la igualdad social se garantiza con la movilidad, con la cohesión territorial, cuando los ciudadanos tengan condiciones de igualdad en sus desplazamientos, residan donde residan, en grandes ciudades, en entornos rurales, en la península o en islas, es decir, que haya que utilizar medios de transporte. En estos presupuestos se les olvidó dar una pequeña respuesta a las principales demandas de la sociedad. Lo que echamos de menos es una verdadera actuación de movilidad que responda a lo que realmente la sociedad está demandando, que es fomentar un sistema de transporte orientado a mejorar la movilidad de los ciudadanos y la competitividad de nuestra economía. Y sin ir más lejos, el conflicto del taxi, lo que estamos sufriendo en Madrid y Barcelona, originado por ustedes, que ahora está colapsado y no se ve solución. Y nada más alejado de esa premisa, porque los perjudicados de este embrollo no son los taxis ni las VTC, sino los ciudadanos que diariamente estamos viviendo esta situación y que llevamos aquí en Madrid semanas con todo paralizado.

El objetivo de su área debe responder a nuevos retos. Su web habla de fomento de planes metropolitanos y movilidad sostenible, de seguimiento y análisis de políticas y medidas contra el cambio climático, mejora de la calidad del aire, eficiencia energética, formulación de estrategias para retos ambientales y energéticos. Y la verdad es que no vemos en los presupuestos ninguna reseña para eso.

Esta Comisión aprobó hace seis meses una proposición no de ley para elaborar una ley de financiación del transporte público terrestre. Esa iniciativa salió adelante porque los grupos políticos que la apoyamos éramos conscientes de que la implicación estatal en la financiación compartida con comunidades autónomas y ayuntamientos era la única manera de potenciar un sistema de movilidad sostenible alternativo al vehículo privado y garantizar la sostenibilidad del sistema.

Para acabar, porque veo que me estoy pasando del tiempo, y a estas horas muchos queremos comer, le voy a dejar dos preguntas. En primer lugar, quisiera saber si tiene alguna previsión de incorporar esa financiación para la subvención del transporte terrestre por carretera, que independientemente de que hagamos o no la ley, está claro que es necesaria y que aporta sostenibilidad económica y sostenibilidad ambiental, que es lo que ahora debe primar en el transporte terrestre. En segundo lugar, si hay estudios del Gobierno para esos ciudadanos extrapeninsulares que no tienen la condición de residentes y que ahora sufren ese aumento de las tarifas originado por el incremento de la demanda, que usted misma ha dicho que ha aumentado en más de un 20% entre julio y octubre de este año con respecto al año anterior.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita.
Responde la secretaria general de Transportes.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidente.

Señorías, voy a ir contestando por orden, y como hay algunas cuestiones que se han planteado por varios portavoces, haré un comentario general en relación con las mismas.

En cuanto al transporte de mercancías por ferrocarril, es verdad que es un reto que este país tiene encima de la mesa desde hace décadas, o sea, no es de ayer ni es de este Gobierno, ni se le puede achacar, probablemente, a ningún Gobierno en particular. Pero es verdad que esta voluntad de que tiene que incrementarse el transporte de mercancías por ferrocarril lleva encima de la mesa décadas y no conseguimos que arranque. Muchas veces —y también lo ha dicho— esta no es una cuestión de grandes inversiones, sino de hacer primero un diagnóstico de qué es lo que está pasando y por qué pasa lo que está pasando. La verdad es que al llegar al Gobierno hemos visto que ese diagnóstico no está hecho. Entonces, ¿por qué pasa lo que pasa? ¿Por qué sigue siendo tan atractiva para los cargadores la carretera? ¿Por qué no conseguimos que aumente el transporte por ferrocarril? ¿Por qué al final no se ejecutan los planes que se anuncian? Porque también hay diversos planes de todas las etapas, de todos los Gobiernos, que acaban siendo relegados o considerándose secundarios.

Lo primero que tenemos que hacer es un diagnóstico, ver qué es lo que nos pide el sector, ver qué es lo que nos pide la academia, los entendidos de este tema desde el punto de vista conceptual, ver qué deficiencias perciben los operadores privados de mercancías por ferrocarril y la propia Renfe, que también transporta mercancías por ferrocarril, y a partir de ahí tratar de establecer medidas realistas, que no se basen en miles de millones de inversiones, porque al final también las inversiones tienen que ser rentables socialmente. No vamos a invertir miles de millones para que al final vayan cuatro trenes de mercancías

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 66

por un corredor, lo digo exagerando. Lo que quiero decir es que lo primero que tenemos que hacer, y es lo que estamos haciendo, es decir qué hay que hacer para aumentar este transporte por ferrocarril, qué es lo que podemos hacer a corto plazo y qué es lo que tenemos más complicado. Yo espero que tengamos este diagnóstico en poco tiempo y que podamos realmente impulsar una serie de medidas efectivas para ver si ya por fin podemos incrementar esta cuota.

Respecto a la trasposición del Cuarto Paquete Ferroviario, lo que se hizo fue trasponer directamente la directiva europea. Desde el punto de vista del ministerio, se consideró que el papel de las cercanías en la movilidad de los ciudadanos es esencial, y que hay que tener un sector privado maduro para garantizar que puedan hacerlo bien. La idea es: Vamos a proteger lo más esencial para los ciudadanos, garantizamos el servicio de Acciona Renfe durante los próximos diez años, y en la parte de servicios comerciales, en un proceso de apertura, como llegó el sector aéreo ya hace décadas, que empiece a haber competencia.

En cuanto a las preguntas de puertos, luego comparecerá la presidenta de Puertos del Estado, y yo le invito a que le haga directamente estas preguntas.

Haré un comentario respecto al impacto del *brexit*, que efectivamente afecta a los puertos que tienen transporte de viajeros por mar con el Reino Unido, que principalmente son Bilbao y Santander. En estos puertos y en todos los modos de transporte, el sector aéreo quizás es el más afectado, se están preparando planes de contingencia. Todos deseamos que no haya un *brexit* duro y que haya una transición ordenada a lo que tenga que haber, pero estaremos preparados como país y como Unión Europea para afrontar la situación que finalmente acontezca.

En cuanto a los comités de coordinación aeroportuaria, ahí se han incluido distintas cuestiones. La mejora de la capacidad del espacio aéreo es uno de los retos actuales más importantes, no solo a nivel español, sino a nivel europeo. El tráfico ha aumentado de manera muy relevante. Según datos de IATA cada quince años se duplica el tráfico. Hay distintas razones, los colectivos implicados, el cambio de meteorología, que se está notando, que hacen que la capacidad del espacio aéreo no aumente al ritmo que nos gustaría. No es una cuestión de AENA, es una cuestión de Enaire, y es el que no comparece hoy, el secretario de Estado es el presidente de la entidad Enaire. Por supuesto se está trabajando de manera muy intensa tanto a nivel español como a nivel europeo. Son actuaciones que hay que enmarcar en dos plazos: las que se pueden acometer a corto plazo y las que se pueden acometer a medio y largo plazo. En ese sentido, todo el impacto que tiene esa capacidad del espacio aéreo en la propia actividad aeroportuaria, en que los vuelos lleguen a tiempo, en que puedan salir a tiempo, es lo que luego se llevará a los comités de coordinación aeroportuaria. Y respecto a la liberalización de torres en los aeropuertos, no es una medida que esté contemplada a corto plazo.

En cuanto a las cuestiones que ha abordado el señor Pascual, la descarbonización es una prioridad, no solo de España, sino de Europa y es una cuestión absolutamente transversal. Transversal quiere decir que afecta a muchos ministerios y a todos los niveles de la administración. De ahí la necesidad de trabajar todos coordinados en busca de este objetivo. Cada vez todo es más transversal. Ya es raro un ministerio que tenga las competencias exclusivas de algo, porque siempre tienes que estar de acuerdo con otros que están afectados. Hablando de movilidad, la regulación de los vehículos es de Industria, la regulación sobre qué tipos de combustible se pueden utilizar o se van a promocionar afecta al IDAE, si hay ayudas, al Ministerio de Transición Ecológica, si también se van a dar cualquier tipo de facilidades. Quiero decir que no es una cuestión que el Ministerio de Fomento pueda abordar de manera unilateral.

Desde luego, tener un sistema de transporte público lo más sólido, completo y global, es una cuestión en la que yo creo que todo tenemos que estar de acuerdo.

En cuanto a la ley de financiación del transporte urbano, al que varios de ustedes se han referido, actualmente las subvenciones a los consorcios de transporte, al transporte urbano, se gestionan desde el Ministerio de Hacienda. El Ministerio de Fomento no participa en absoluto ni en el establecimiento de las cifras, ni en decidir a quién se le dan y a quién no se le dan. La ley de financiación estatal del transporte urbano —yo me he leído la proposición no de ley que esta Comisión aprobó hace unos meses— incluye este y otros aspectos, y aborda también con esta transversalidad las competencias de muchos ministerios. De ahí que sea necesario trabajar todos juntos. Creo que ya hay una propuesta de cinco municipios del pasado viernes. La estudiaremos y miraremos, en lo que compete a Fomento y en lo que compete al resto de ministerios, cómo podemos abordarla. Es una cuestión que aquí Podemos, el PSOE y el PP han puesto encima de la mesa, lo cual muestra que ideologías muy distintas están de acuerdo en la necesidad de abordar esta realidad con criterios homogéneos, objetivables, y que no dé la sensación de que se hace de manera arbitraria, que estoy segura de que no es así, por parte del Ministerio de Hacienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 67

En relación con la ampliación de servicios de las obligaciones de servicio público, la verdad es que cuando este Gobierno entró el pasado mes de junio, o a finales de mayo, la idea fue —y esto lo ha dicho muchas veces el ministro de Fomento— continuar con todo lo que estaba en tramitación, porque cualquier parada en el mundo administrativo, la verdad es que luego lleva meses. Entonces, lo que se hizo fue continuar con el contrato que ya tenía en tramitación el Partido Popular.

Respecto a si se pueden ampliar o no los servicios, el propio contrato establece los mecanismos para su adecuación, y se pueden incluir servicios. Desde luego los incluiremos, pero con dos criterios: el primero es que realmente se demuestre su necesidad. Ya se da por sentado que los servicios OSP no son rentables porque si no no serían OSP, o sea, que se da por hecho que se necesita una cierta compensación. Pero lo que no puede ser es que esa compensación sea que al final pongas un servicio para que vayan cuatro personas, por decirlo de una manera simple.

El segundo criterio es que desde el punto de vista administrativo mantengamos el importe total. ¿Qué quiere decir esto? Pues que con el mismo importe total difícilmente se van a poder incluir nuevas actuaciones. Afortunadamente, Renfe cada vez es más eficiente y, además de ser más eficiente y, por tanto, ir acotando sus gastos, lo que está pasando ahora es que están aumentando los ingresos, con lo cual puede haber ahí bolsas que nos permitan un ajuste de los servicios y su ampliación si se demuestra esta necesidad; es decir, que no se van a poner unos servicios para que tengan un uso muy reducido, porque al final hay otras formas de movilidad que son mucho más eficientes para pocos viajeros, como puede ser el propio autobús.

En cuanto al *Open Arms*, esta mañana ha contestado el secretario de Estado, y creo que el ministro va a comparecer próximamente también para dar cuenta tanto del *Open Arms* como del *Aita Mari*, con lo cual, yo ahí lo que le puedo decir es que realmente son cuestiones de tipo administrativo y que la Dirección General de Marina Mercante ha analizado la situación desde el punto de vista de sus competencias. En todo caso, tendrán oportunidad de plantearle al ministro cuantas cuestiones consideren sobre este tema.

Respecto a las cuestiones abordadas por el señor Gordo, le agradezco la valoración general. Efectivamente se pretende un cambio en la política de transporte, y esta mañana ha sido mencionado en diversas ocasiones el tratar de ampliar lo que es la inversión en infraestructuras en la parte de red convencional y cercanías, en lo que es ferrocarril, y en todo el mantenimiento en lo que son carreteras. La seguridad es un aspecto clave. Hay que decir que el sistema de transporte español es seguro. O sea que en ningún caso se pueda entender que tenemos un sistema inseguro, pero desde luego el refuerzo del mismo ante los nuevos retos, las nuevas cuestiones que van surgiendo, es esencial. Desde luego, esos retos de futuro incluyen la mejora de la conexión intermodal, es decir, la conexión entre modos. Son cuestiones que hay que ir analizando y abordando con el tiempo.

El Ministerio de Fomento es muy consciente de la situación del mundo rural y estamos abiertos a colaborar con las administraciones autonómicas en todo aquello que podamos fortalecer, pero cada uno en el ámbito de sus competencias.

En cuanto al plan de innovación, por serle franca, tiene un desarrollo desigual. Dentro del plan de innovación que presentó el anterior Gobierno había medidas que estaban muy verdes, que no tenían ningún tipo de reflejo presupuestario y que no tenían ni el germen para arrancar. En cambio, hay otras que estaban arrancando, que tienen su sentido, que ponen al ciudadano en el centro y que lo que pretenden, con una digitalización, es mejorar el servicio que se presta a los ciudadanos. Por tanto, le diría que el avance que está teniendo este plan es desigual. Hay actuaciones que van muy bien y otras que no han llegado a arrancar.

En el contrato de Renfe, efectivamente, hay más de 900 millones al año para garantizar la obligación de servicio público. Sin embargo, hay que decir también que una parte del mismo, por ser francos, corresponde a un cambio de criterio, por el cual se ha incrementado de manera muy relevante el canon que ADIF cobra a Renfe, lo que ha hecho que la aportación del ministerio a Renfe haya que ampliarla.

En cuanto al aspecto de las compensaciones a las concesiones de peaje no están dentro del ámbito de la Secretaría General de Transporte; están dentro del ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras, aunque es verdad que en el programa presupuestario aparecen todas juntas. Sin embargo, todo lo relacionado con autopistas de peaje corresponde a la Secretaría General de Infraestructuras.

Respecto a las cantidades para el fomento del abandono de la profesión de transportista en los autónomos, sí que consideramos que es suficiente. Al final son recursos públicos, hay que buscar equilibrios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 68

entre todos los usos de ese presupuesto público. El presupuesto no es ilimitado y hay que acotar estas cantidades. En cuanto a la financiación del transporte colectivo, ya he hecho mención a este tema.

Respecto a las concesiones de autobuses la verdad es que en estos seis meses no hemos podido sacar ninguna nueva concesión, ni con el pliego que existía anteriormente ni con un nuevo pliego, debido al alto nivel de judicialización que están teniendo estas concesiones. Esperamos poder iniciar en breve el pliego, que tendrá que venir por equilibrios sin ninguna duda. Todo tiene ventajas y desventajas. Por un lado, ir a una pura subasta tiene riesgo de no poder garantizar luego una prestación adecuada de los servicios, y por otro, la CNMC está muy pendiente de no meter criterios cualitativos que vayan en contra de la competencia. No es una situación fácil pero vamos a intentar alcanzar un equilibrio, buscar un pliego de equilibrio para poder reanudar la licitación de las concesiones.

En cuanto al real decreto de desindexación, el ministerio lo que hace en este momento es cumplir lo que está aprobado. Es una normativa que no pertenece a Fomento, sino al Ministerio de Economía, y no nos queda otra que continuar cumpliendo la norma hasta que en su momento se decida un cambio en este tema.

Respecto a los aspectos señalados por la señora Zurita, ver que no se ha avanzado nada cuando se están destinando más de 2000 millones a garantizar la conectividad, la movilidad de los ciudadanos y de las mercancías y a garantizar las obligaciones de servicio público, me parece osado. En el fondo es dinero de todos los españoles que se van a destinar precisamente a garantizar en el ámbito estatal que esa movilidad pueda llevarse a cabo, sin perjuicio de que la movilidad es un tema tan horizontal que afecta a tantos ministerios y a tan diversos niveles administrativos que las administraciones nos vemos obligadas a limitarnos al ámbito de nuestras competencias.

En cuanto al conflicto del taxi y los VTC el secretario de Estado ya ha tenido ocasión esta mañana de comentar este tema y también el ministro de Fomento va a comparecer para dar cuenta de la situación. El único comentario que quiero hacer es que no hay que confundir lo que hizo el Ministerio de Fomento en el real decreto-ley que aprobó en septiembre. En el fondo lo único que hizo fue decir que los VTC son transporte urbano. Hoy por hoy lo son y eso los propios VTC lo reconocen y los taxistas también lo reconocen. Hay casi unanimidad en este asunto. El Ministerio de Fomento no regula el taxi, no porque no quiera, sino porque no puede, porque así lo estableció el Tribunal Constitucional. Por tanto, lo que no tenía sentido es que dos regulaciones de un mismo nivel y un mismo tipo casi de usuarios, una fuera regulada por comunidades autónomas y ayuntamiento, y otra por el Estado, de una forma asimétrica y sin responder a un modelo de movilidad global que tiene que definir cada ayuntamiento y cada comunidad autónoma. Es que no tiene que ser la misma situación en Huelva, que en Barcelona o en Murcia. Cada ciudad tiene derecho a establecer el modelo de movilidad que quiere.

Respecto a si se van a establecer requerimientos específicos para los canarios que no tienen condición de residentes y quieren viajar a Canarias, le tengo que decir que no está previsto, al igual que no estuvo previsto durante todos los años del Gobierno del Partido Popular, porque es absolutamente imposible establecer con criterios objetivos y de manera casi automática la forma de demostrar quiénes son esas personas y cómo lo limitas. Al final alguien puede pensar por qué quien vive en Santiago y tiene a sus padres en Huelva no va a tener un tipo de subvención similar. A nivel particular puede observarse en alguna situación que alguien se merecería tener esa subvención, pero no es fácil establecerlas a nivel general.

En cuanto a la ley de financiación estatal del transporte urbano ya ha quedado dicho. Analizaremos la propuesta que nos llegue desde los cinco municipios que ya han planteado un borrador. Es un tema que tiene que liderar el Ministerio de Hacienda, sin perjuicio de que por supuesto el Ministerio de Fomento está dispuesto a colaborar en positivo a cualquier propuesta que se haga.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo del Olmo.

¿Algún grupo desea hacer alguna precisión final? (**Pausa**). Señor Navarro, tiene la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Voy a ser muy breve. Ha dicho antes que su departamento tenía exclusividad en la normativa sobre competencia y lo ha dicho cuando estaba hablando de las bonificaciones a residentes de Baleares y Canarias.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): Ha debido ser un malentendido, no sé si lo he dicho bien o mal. Quien tiene las competencias exclusivas sobre competencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 69

es la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Por eso estamos colaborando con ellos para en caso de que se vea que existe algún tipo de práctica anticompetitiva por parte de las compañías aéreas se puedan establecer los mecanismos de colaboración. Nosotros aportamos datos y ellos establecen si se están planteando esas posibles prácticas.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: La pregunta iba por ahí precisamente. Quería saber si con el aumento de la oferta que ha mencionado del 20 % se ha producido un aumento del precio de los vuelos. Hay dos posibilidades, o es un efecto económico de que aumenta la oferta y también aumenta los precios, o ha habido algo más, como el precio psicológico ha bajado ante el descuento del 75 %, las compañías han aprovechado para subirlo artificialmente. ¿Están estudiando este asunto?

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): Sí, estamos estudiando este asunto. Probablemente se estén dando varios procesos a la vez. En primer lugar, observamos que el precio de los vuelos se está manteniendo en los mismos índices que en el resto de vuelos de España y en Europa. Con ello quiero decir que hay factores exógenos que hacen que el precio del vuelo aumente o se reduzca y que no tiene que ver con una subvención. En segundo lugar, lo que ha subido es la demanda y el proceso de ajuste en todo mercado competitivo de oferta y demanda lleva un tiempo. No se consiguen aviones de hoy para mañana. Eso puede tensionar a corto plazo, pero suelen ser periodos muy cortos, hasta que se produce ese ajuste de la oferta de los precios. Por último, lo que hace el usuario muchas veces es cambiar su patrón de compra. No es que el precio suba, es que él está dispuesto a pagar por un precio mayor y antes directamente renunciaba al mismo. Lo que estamos viendo al analizar un poco cómo se comportan por rutas de más de 150 000 pasajeros es que el precio de los billetes se está comportando de manera similar al resto de España y Europa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Señora Rallo, usted dice que se avanza porque tiene 2000 millones más de presupuesto en su área. Lo que yo digo es que aunque se incremente el presupuesto en su área, tampoco significa un avance, porque en su área además de presupuesto tiene que haber una estrategia clara que solucione la movilidad de todos los españoles. Ahora mismo lo único que ha hecho es seguir las pautas que le ha dejado el Partido Popular. La mayoría de su presupuesto son subvenciones, que en caso de las tarifas aéreas aumentan porque aumenta la demanda, y al aumentar la demanda, aumenta el precio del billete y, por tanto, la cantidad que este ministerio tiene que aportar.

Con respecto a los no residentes le pediría, porque sí que había un compromiso por lo menos de estudiar el tema, que limitara las subvenciones hasta un determinado grado de parentesco y en fechas señaladas y situaciones especiales. De hecho, el Partido Popular propuso una PNL que fue aprobada aquí en esta Comisión, sobre todo para incluir en esas ayudas a menores que tuvieran a sus padres separados y con distinta condición de residencia. Por tanto, yo sigo manteniendo que en estos presupuestos de su área, que tenían que resolver la movilidad, la cohesión territorial y la igualdad de todos los españoles, no se ha avanzado nada, solo se han seguido las mismas pautas que le había marcado el Partido Popular.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pascual tiene una última pregunta. Adelante.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Seré muy breve. A mí me congratula el enunciado del compromiso de todos con la descarbonización en nuestro modo de transporte. Pero creo que luego a continuación, por un lado, echa balones fuera hacia el Ministerio de Hacienda, y por otro, nos da malas noticias en materia de OSP. Entre sus funciones están —no se las voy a leer porque se las sabrá mejor que yo seguramente— las letras f), g) y l), que hablan precisamente de la responsabilidad concreta a la hora de elevar propuestas en materia de planes de movilidad, intermodalidad, etcétera. Por tanto, yo me quedo mucho más con la segunda parte en la que se refería a que estudiará —le tomo la palabra de hecho— la propuesta de ley de financiación del transporte urbano público colectivo que hacían las cinco ciudades más grandes de España el jueves pasado, que con la parte que decía que la culpa era de Hacienda. Ya sé que no lo ha dicho con esos términos exactos, pero lo digo así para que se me entienda.

En segundo lugar, también nos ha dado un titular que para mí no es nada grato y es el de que OSP no aumentará en términos absolutos y que si se amplía algún servicio será porque se ahorra por otro lado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 70

Usted me dice que como somos cada vez más eficientes, algo se ahorrará. Yo creo que tanto la intermodalidad y la accesibilidad, como el nuevo servicio de cercanías, suponen costes añadidos que bien merecen nuevos gastos en esa materia y no solamente redirigir excedentes que pudieran salir de otra parte porque, insisto, eso sería un compromiso certero con la descarbonización del transporte. Lo contrario, eso de que si somos capaces de ahorrar algo por un lado, ya lo iremos dedicando a esto de la descarbonización, parece que queda muy bien en los eslóganes pero luego a la hora de la verdad se aplica relativamente poco. Espero que esa aseveración que ha hecho no sea tan definitiva como ha sonado, aunque para mí sería el titular de hoy en esta Comisión de Fomento, y que sea revisable cuando haya demanda razonable. En eso sí estoy de acuerdo con usted. Estamos hablando de demanda razonable, no estamos hablando de subvencionar trenes a cualquier sitio y desde cualquier lugar. Estamos hablando de que cuando existen esas demandas, y hay muchas áreas metropolitanas en España que por su crecimiento exponencial así lo requieren, se estudie la posibilidad de instalar esos servicios de OSP.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual.
Señora secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Rallo del Olmo): En relación con el concepto general de movilidad el secretario de Estado ya ha anunciado que el ministerio está trabajando en una estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada. La verdad es que será una estrategia amplia en cuanto a su alcance y está todavía en fase preliminar, pero somos conscientes de los retos que hay por delante y de la necesidad de abordarlo de una manera lo más global posible.

Señora Zurita, respecto a si vamos a estudiar el tema de los familiares de residentes en territorios extrapeninsulares, por supuesto, estudiar se puede estudiar todo, pero no se ha encontrado forma fácil de abordarlo, con total franqueza. En cuanto al tema de las obligaciones de servicio público y posible ampliación, creo que he dicho que es en el contrato actual, otra cosa es que las leyes de presupuestos de cada año puedan incrementar esas partidas. Es decir, con el dinero que tenemos, el dinero que está recogido en el contrato, ese es el mecanismo por el que se trabajará.

También hay que pensar que en la descarbonización, aunque en el fondo estamos diciendo lo mismo, tiene que estar justificada la necesidad, ya que poner trenes que vayan vacíos ni descarbonizan nada ni hacen nada. Al final tiene que haber un uso adecuado de los recursos públicos. En el marco del contrato actual la forma actual es la que le he mencionado y no le voy a engañar, es que es la es. Ello sin perjuicio de que si las leyes de presupuestos de los siguientes años incorporan partidas adicionales por nuevos servicios que se consideran justificados, por supuesto que se prestarán por parte de Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rallo del Olmo
Suspendemos un momento la sesión y después continuaremos. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA (TÁBOAS SUÁREZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002300); SOCIALISTA (número de expediente 212/001978) Y CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (número de expediente 212/002086).

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos a las diez de la mañana las comparecencias, y casi siete horas después hemos recibido y debatido con cuatro comparecientes. Nos quedan cinco más, lo cual significa que si mantenemos el ritmo nos vamos a las cero horas o incluso al día siguiente. Es necesario hacer un uso racional del tiempo y, por ello, les pido a todos que colaboren y, por supuesto, también a los señores comparecientes.

A continuación vamos a dar paso a la comparecencia del presidente de Renfe, don Isaías Táboas Suárez. Esta es la primera ocasión que comparece desde que ha sido nombrado en esta Comisión, en la que como usted conoce tenemos gran simpatía por todas las compañías, pero especialmente por Renfe. Sin más, le damos la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Táboas Suárez): Muchas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 71

Buenas tardes, señoras y señores diputados. Como me han pedido brevedad intentaré acortar la intervención que tenía preparada en aras de que la sesión se desarrolle lo más ágilmente posible. Como sé que la secretaria general de Transporte ha hablado del contrato-programa, no haré mención al mismo, a no ser que quieran preguntar sobre este tema.

A efectos introductorios quiero comentar que mañana el consejo de administración de Renfe examinará, y confió en que dará luz verde, al plan estratégico de la compañía en el que venimos trabajando durante estos últimos meses, lo que nos permitirá abordar el futuro del grupo en el próximo decenio para asegurar cómo conservamos Renfe como una empresa pública, y su carácter público, y cómo preparamos y adecuamos la compañía al escenario que se abrirá en los próximos años. Nuestro objetivo es transformar la empresa en un operador integral de movilidad, por lo que se refiere a viajeros, y en un operador internacional logístico, en mercancías. Creemos que dando estos pasos podremos competir con éxito en ambos campos —viajeros y mercancías— en el próximo futuro y, especialmente, en viajeros de larga distancia que viajarán en alta velocidad.

Como saben sus señorías, mientras el transporte de mercancías por ferrocarril está liberalizado desde 2005, la liberalización del tráfico de viajeros se producirá en diciembre del próximo año, en 2020. Por tanto, ya hoy nos estamos preparando para la más que previsible entrada en competencia con otros operadores en el sector tan importante para una empresa como Renfe, porque es la principal fuente de generación de ingresos de la compañía.

Este plan estratégico pivota sobre tres pilares fundamentales. El primero, se refiere a la transformación digital de la compañía con el objetivo de mejorar la oferta al cliente, crecer y mejorar la eficiencia de nuestros procesos. El segundo pilar es la transformación cultural en el seno de la empresa, promoviendo la diversidad, con el objetivo último de alcanzar en 2028, que es el límite del plan estratégico, la paridad entre hombres y mujeres en la plantilla en una compañía que hoy solo tiene el 12% de mujeres. Esa transformación cultural nos ha de ayudar a incrementar sustancialmente la formación de nuestros empleados, porque sin una plantilla bien formada y motivada no será posible abordar el futuro con expectativas de éxito. Y como tercer pilar abogamos por la búsqueda de alianzas estratégicas con diferentes *partners*, siempre, claro está, que estos puedan aportar valor en aspectos puntuales que nosotros hoy no desarrollamos con la agilidad que querríamos desarrollar.

Estos tres pilares se basan en tres palancas. La primera palanca es situar a nuestros clientes en el centro de la actividad de todas las áreas de Renfe, redefiniendo nuestros productos en función de sus características para buscar nuevos mercados a los que hoy no llegamos, revisando nuestro programa de fidelización a nuestros clientes, manteniendo un servicio de calidad elevado y mejorando la interacción con el cliente, tanto en el caso de viajeros como en el de mercancías. Para ello, en 2019 el Grupo Renfe tiene previsto invertir 838 millones de euros en equipamientos y servicios destinados a mejorar la comodidad y la atención al cliente. Esta cifra supone más del doble de la inversión destinada a las mismas partidas presupuestarias en 2018, que fue 359 millones.

El desglose de dichas inversiones es el siguiente. Destinaremos 408 millones de euros a la compra de nuevas unidades de tren y a hacer frente a los primeros pagos asociados al contrato de compra de trenes adquiridos hace unos años, concretamente a finales de 2016, y cuyas primeras unidades esperamos empezar a recibir en 2020, si vamos cumpliendo los plazos. Otros 281 millones de euros se destinarán al aumento de la capacidad, a las mejoras o a la renovación integral, en función de su ciclo de vida y su plan de mantenimiento de las unidades que actualmente están en servicio. De estos 281 millones de euros, 26 millones se destinarán a mejoras en accesibilidad en trenes de media distancia, y trenes de cercanías, fundamentalmente aquellos que tienen una antigüedad mayor y de los que aún no serían los que sustituiríamos con los trenes nuevos. Además de en trenes, también destinaremos 40 millones de euros a actuaciones de mejora de la accesibilidad en las estaciones de cercanías gestionadas por Renfe. De tal manera que continuemos avanzando hasta obtener el objetivo de que el máximo número posible de viajeros puedan acceder al tren en estaciones accesibles.

La seguridad en la circulación será otra de las partidas cuyas inversiones aumentarán sustancialmente en 2019, hasta los 58 millones de euros, lo que supone un 133% más que la previsión de 21 millones que figura en la memoria que se envió junto con los presupuestos. Se invertirán 17 millones de euros en actuaciones en talleres para mantener y mejorar su productividad y 34 millones en sistemas de información y otras inversiones, entre las cuales se incluye la inversión en wifi y en los sistemas de venta para su modernización.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 72

A propósito de la compra de nuevo material, sin ir más lejos, mañana el consejo de administración de Rente examinará, y en su caso —espero que así sea— aprobará, la licitación de 31 trenes de ancho métrico para renovar gran parte de la flota de ancho métrico, la antigua FEVE para que nos entendamos, con que prestamos servicios en Asturias, Galicia, Cantabria, Castilla y León, Euskadi y Murcia. Asimismo, en el lote de licitación que aprobará mañana el consejo incluimos 6 trenes alpinos en Madrid, para la línea Cercedilla-Cotos, ya que los trenes que hoy tenemos tienen una vida superior cercana a los cuarenta años. El conjunto de ambas licitaciones asciende a un importe total de 287 millones de euros. Esperemos a ver qué rebajas hacen los fabricantes. Todas estas nuevas inversiones irán destinadas a mejorar la comodidad y la experiencia del cliente en su viaje en tren, especialmente —eso es muy importante— en los servicios públicos de media distancia y de cercanías.

La segunda palanca de nuestro plan estratégico, como les comentaba, es la internacionalización de la compañía. Además del desarrollo de la alta velocidad en Arabia, recientemente hemos resultado adjudicatarios de un proyecto para el desarrollo de la alta velocidad en Texas, concretamente una línea entre Houston y Dallas, y estamos participando en la preparación de ofertas para diferentes proyectos, siendo nuestro objetivo el de convertirnos en un operador ferroviario de referencia internacional con foco en la alta velocidad, pero también en cercanías y en obligación de servicio público, porque ahí tenemos una buena base sobre la que ir a exportar e ir a hacer servicios en aquellos países o sociedades donde nos lo demanden.

Y la tercera palanca es focalizar nuestras actuaciones en un proceso de mejora continua que permita incrementar la eficiencia y la seguridad del transporte ferroviario, como elementos fundamentales para cumplir nuestra misión de transportar a los viajeros de forma segura y hacer frente a la competencia que se nos avecina.

Quiero destacar también que además de estos 838 millones de euros en inversiones que les he detallado se han presupuestado también para 2019 otros 17 millones destinados a la financiación relacionada con nuestros compromisos con participantes y accionistas en las sociedades de integración ferroviaria, sumando por lo tanto un total de inversiones del grupo en 2019 de 855 millones de euros. Las sociedades de integración, como saben, son las que figuran para llevar el ferrocarril al centro de las ciudades y en las que Renfe participa históricamente.

Para concentrar un poco la explicación en las grandes cifras del presupuesto 2019, me gustaría esbozarles las grandes magnitudes del presupuesto. En 2019 esperamos, estamos bastante convencidos de que así será, mantener la senda de resultados positivos del grupo, en concreto, esperamos obtener un beneficio antes de impuestos de 64 millones de euros. Dicho resultado es el producto de los recursos que genera la actividad ordinaria del grupo, que de forma sostenida han ido mejorando desde 2012. Son, por lo tanto, ingresos y beneficios que vendrán de la venta de nuestros billetes y la prestación de nuestros servicios. Para obtener ese beneficio de 64 millones de euros, la previsión de ingresos es exactamente de 4219 millones de euros, lo que supone un incremento del 5% respecto de la previsión de ingresos de 2018. De este volumen de ingresos, 2632 millones corresponden al importe neto de la cifra de negocios del grupo, como les decía antes, constituido básicamente por la venta de títulos de transporte para viajeros y de nuestros clientes en mercancías, previendo un incremento sobre la previsión de cierre de 2018 del 5% en estas rúbricas. La otra gran partida de ingresos del grupo Renfe es la compensación por la prestación de las obligaciones de servicio público que se derivan del contrato de obligaciones de servicio público que firmamos el 28 de diciembre entre el Ministerio de Fomento y Renfe para la prestación de los servicios de cercanías y media distancia como obligaciones de servicio público. Se prevé que la compensación por la prestación de estas obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros alcance en 2019 los 1207 millones de euros.

Por lo que se refiere a los gastos de explotación del grupo, en 2019 está previsto un importe de 950 millones de euros, considerando un número medio de empleados de 15 771, aproximadamente 400 personas por encima de las del cierre de 2018, como consecuencia de dos efectos: en primer lugar, la oferta de empleo público que ha lanzado el grupo Renfe y la continuidad de un plan de desvinculaciones recogido en el convenio colectivo recientemente firmado, un logro relevante que quiero destacar y por el que aprovecho para agradecer a los sindicatos firmantes, Semaf, Comisiones Obreras y UGT, su capacidad de negociación y de acordar con nosotros; y en segundo lugar, la incorporación de alrededor de 200 personas al proyecto Haramain, de alta velocidad en Arabia Saudí, que sigue desarrollándose según los planes previstos. Asimismo el presupuesto recoge la subida salarial prevista en el convenio, en línea con el contenido del proyecto de presupuestos que ya ha sido presentado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 73

En el capítulo de gastos hay otra partida muy relevante, que es la de los cánones ferroviarios, que ustedes conocen bien, para los que se ha previsto alcanzar la cantidad de 1320 millones de euros. Quiero recordar el importante incremento que supuso el nuevo tratamiento de los cánones en las obligaciones de servicio público a partir del 1 de julio de 2017, que a su vez forma parte de la compensación por la prestación de dichos servicios. Para que se hagan una idea, el conjunto de cánones ferroviarios se situará en 2019 en el 50 % de la rúbrica Otros gastos de explotación.

Un tercer gasto importante es el que tiene que ver con la energía, que se prevé que alcance en 2019 los 301 millones de euros, lo que supone un incremento de casi el 10 % respecto del cierre de 2018, incremento de gasto debido en buena parte al incremento de producción que prevemos para este año a medida que se vayan poniendo en marcha nuevas líneas. Fruto de esta evolución de ingresos y gastos, la previsión es alcanzar en 2019 un ebitda positivo de 488 millones de euros.

En cuanto al resultado financiero, el importe previsto para 2019 se sitúa en 59 millones de euros, 5 por encima del cierre de 2018 y coherente con la solicitud de incremento de endeudamiento de 627 millones de euros incluida en los presentes presupuestos. La incorporación de las amortizaciones al ebitda, que alcanzarán los 372 millones de euros, nos sitúa el resultado antes de impuestos para 2019 en los 64 millones de euros que antes les he mencionado. Por lo tanto, el ejercicio 2019, como ya he apuntado, consolida el cambio en las finanzas del grupo Renfe, al conseguir alcanzar resultados positivos procedentes de la actividad ordinaria del negocio sin recurrir a ingresos de naturaleza extraordinaria.

De entre las diferentes cuestiones del presupuesto que pueden ser de su interés —por bajar un peldaño, y solo un peldaño—, en referencia a Renfe viajeros el número total que se prevé transportar en 2019 se estima en algo más de 509 millones, con un incremento de 2 millones respecto a 2018. Prevemos incrementar los servicios comerciales en un 4,4 % y los servicios declarados obligación de servicio público, coherentemente con el contrato firmado, en torno al 0,3 %. Y respecto a los ingresos por viajeros, no por mercancías, esperamos alcanzar los 3678 millones de euros.

Para cumplir con este presupuesto, estamos focalizados, primero, en mantener altos niveles de aprovechamiento de los trenes, que hoy se sitúan en niveles que se pueden catalogar como máximos en servicios comerciales, superiores al 71 % y que en el caso de servicios puros de alta velocidad superan el 75 % en el ejercicio 2018 que estamos cerrando, y, en segundo lugar, en la aplicación de un plan de promociones y campañas comerciales, ligando la oferta de transporte a los diferentes polos generadores de movilidad, como son los atractivos turísticos de las ciudades españolas, sus fiestas, ferias, acontecimientos culturales, y de ahí la cantidad de convenios que la semana pasada Renfe, yo mismo y otros responsables firmamos en Fitur con ciudades, diputaciones, patronatos de turismo, etcétera. Asimismo, necesitamos una utilización sistemática de los canales 2.0: webs, Facebook, Twitter, reforzando los canales tradicionales de distribución comercial: prensa, radio, etcétera. Por último, como continuación de una política comercial que está aportando buenos resultados, incidiremos en la aplicación sistemática de la gestión dinámica de precios, adaptando las fluctuaciones de la demanda por días, corredores y trenes.

Para no extenderme, puesto que el presidente me ha pedido brevedad, y como conclusión, querría decirles, señorías, que a lo largo de 2019 vamos a continuar estableciendo líneas de mejora en todas y cada una de las actividades que tenemos en Renfe, tanto en viajeros de servicio público, como comerciales, mercancías, talleres, etcétera, siempre con el objetivo de dar el mejor servicio a los ciudadanos. Vamos a hacer un esfuerzo muy importante en mejorar nuestros servicios de cercanías y de media distancia, porque estos son los más necesarios y utilizados por los ciudadanos, 474 millones de viajeros en servicios públicos en el año 2018, viajeros, que, por lo que se refiere a Renfe y al material del que dispone para prestar esos servicios, necesitan una renovación de dicho material y rejuvenecerlo, adaptándose a las necesidades de la demanda actual, y por eso mañana empezamos a licitar trenes de ancho métrico y continuaremos a lo largo de los próximos meses renovando gran parte de la flota de Renfe. También vamos a trabajar mucho, y para eso hemos hecho un plan estratégico, en afrontar el reto, que siempre digo que veo como una oportunidad, que supondrá la liberalización del transporte ferroviario de viajeros comerciales en su totalidad en diciembre de 2020. Y para todo ello, y como conclusión, vamos a apoyarnos en el principal activo de Renfe, que, sin lugar a dudas, lo constituyen las personas que trabajan en el grupo, sin cuya profesionalidad y disposición al cambio sería imposible afrontar el futuro. En ese sentido, haber firmado el convenio colectivo para los próximos dos años es una garantía.

Señorías, en aras de la brevedad, estoy a su disposición.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 74

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

Pasamos al turno de los portavoces. El primer lugar tiene la palabra el señor Navarro en nombre de Ciudadanos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Yo también quiero ser breve.

Hemos preguntado antes a la secretaria general de Transporte sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, y también nos ha sugerido que les traslademos a ustedes estas preguntas. Le comentábamos que el año pasado, por ejemplo, MSC trasladó todas las mercancías del área metropolitana de Sevilla hasta Sines por un recorrido bastante tortuoso, lo que parece demostrar que no es la infraestructura el problema, sino la operación. Parece que lo que necesita el transportista de mercancías no es tanto velocidad como fiabilidad. Ha dicho que uno de sus objetivos es situar al cliente en el centro, y la pregunta es si lo estamos consiguiendo en este sentido, porque de momento parece que para el cargador sigue siendo más atractiva la carretera.

No sé si fue el secretario de Estado o el subsecretario quien habló de una mesa de intercambio de experiencias que estaban organizando Renfe y ADIF, no sé si conjuntamente, pero nos ha interesado porque nos ha parecido que puede servir para superar en ocasiones cierta rigidez departamental, cierto funcionamiento un tanto funcional que nos ha parecido observar, por ejemplo ahora que estamos en la comisión del accidente de Angrois. Me gustaría saber si lo he entendido bien y si nos puede aclarar algo más al respecto.

También me gustaría señalar las inversiones en Extremadura, porque es evidente que hay una preocupación en los ciudadanos, parece que, por distintas razones, la situación del ferrocarril quiebra los principios de igualdad, equidad o solidaridad, parece que hay un problema de eficiente mantenimiento de infraestructuras, pero también de material rodante. Parece que se dedican 800 000 euros al plan de compra de material. ¿Es para material nuevo? ¿Cuántas locomotoras piensan comprar? No sé si lo tienen especificado y si estarán en servicio este año. Me ha parecido entenderle que ha dicho que parte de esta cantidad es para pagar material rodante encargado en años precedentes que empezaría a llegar en este año. Si es así, ¿adónde irían estas primeras unidades? Parece que las inversiones totales de Renfe en Cáceres y Badajoz son inferiores a las de otras provincias, en las que ha habido menos ruido estos meses. Si es así, ¿por qué es?

Finalmente, me gustaría preguntarle en qué consisten exactamente las actuaciones que se engloban bajo el epígrafe Grandes reparaciones, si también conllevan adquisición de nuevo material o, simplemente, sustitución. ¿Es habitual en Renfe el uso de piezas reutilizadas en el material rodante?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal, tiene la palabra el señor Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Buenas tardes, señor presidente, señorías.

Señor Táboas, en primer lugar quiero agradecerle su intervención y solicitarle si nos puede hacer llegar la presentación, porque creo que condensa bastante bien los datos pertinentes para la empresa pública Renfe.

En segundo lugar, tengo que decirle que no le arriando la ganancia, porque entiendo que el otro día su jefe le metió un gol por la escuadra en el Congreso de los Diputados con el proceso de liberalización, la adaptación del Cuarto Paquete marco de la Directiva 2370/2016 de la Unión Europea a la legislación española. ¿Por qué lo digo? Porque en esa adaptación, que difiere de otras adaptaciones de otros países —artículo 43.3 y disposición adicional decimosexta, disposición con la que seguro que le habrán puesto la cabeza como un bombo los sindicatos—, se establece que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia puede llegar a instruir que ADIF desaloje a Renfe de algún surco para poder dar entrada a un competidor —artículo 43.3, como le decía—, y, en segundo lugar —disposición adicional decimosexta— se establece que Renfe estará obligado a alquilar material rodante a sus competidores si así lo establece la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que se erige como la *primus inter pares* y el todopoderoso gestor del sector ferroviario en España. Digo que le meten un gol, entre otras cosas, porque esto mismo no sucede en el caso francés, en la trasposición francesa, ni en el caso alemán, en la trasposición alemana, con lo cual estamos dando una ventaja competitiva bastante importante a Deutsche Bahn y a SNCF, que no nos dan ellos en sus países para que vayamos a competir. No sé cómo se refleja

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 75

esto en sus cuentas, pero, desde luego, es una bomba de relojería a punto de estallar en el corto o medio plazo y contra la cual difícilmente puede usted competir, y por eso le digo lo de no arrendarle la ganancia, porque le acaban de atar una mano a la espalda sin quererlo ni beberlo.

Dado que esa es la actual situación desde el martes pasado, me interesa especialmente que nos detalle a qué se van a destinar los 3000 millones de euros que originalmente iban a la compra de material rodante para Renfe, porque no vaya a ser que respecto a algo de ese material rodante a esa CNMC se le ocurra pedir que Renfe lo ponga a disposición, como en algún momento se dijo en esta Cámara y en esta compañía, de nuevas empresas que quieran entrar a competir en el sector y que no tienen material rodante en este momento para competir en él. Me preocupa muchísimo que esos 3000 millones de euros que usted nos anuncia, y de los cuales yo me congratulo, no acaben asistiendo al ferrocarril para Extremadura, que tan necesitado está, o para evitar que nos tengamos que comer en Andalucía los S-598, que fallan un día sí y otro día también, sino para que se alquile maquinaria para los servicios de alta velocidad a Deutsche Bahn, SNCF o Air Nostrum para competir con Renfe, con la compañía pública. Insisto en que este es un tema que para mí es especialmente importante por cuanto que, en realidad, compromete toda la estrategia de Renfe para los próximos años.

Si es posible, también le pediría que nos detallara, aunque ha dado ya alguna cifra, exactamente en qué línea de intermodalidad y accesibilidad quieren ir trabajando y, en particular, en la eliminación de pasos a nivel que tienen cierto grado de peligrosidad. Entiendo que esta es una cuestión compartida con ADIF, pero, si fuera posible, ya que compete al servicio, le agradecería que la contestara.

En materia algo más concreta, quisiera preguntarle para cuándo está previsto que se restauren servicios como el Sevilla-Málaga, que en este momento no se está pudiendo prestar integralmente por Renfe porque hay una línea comprometida, y para cuándo la conexión de Algeciras, que afecta de forma muy severa a la cuantía del tráfico de mercancías que puede prestar Renfe mercancías, porque es el principal puerto de España en tránsito.

Una pregunta que le hacía a su compañera, la señora Rallo, secretaria general de Transporte, que entiendo que también le afecta a usted, por razones obvias, versa sobre la cuestión de la posibilidad de ampliar algunos servicios de obligación de servicio público que están siendo muy demandados por el territorio; en particular, por no extenderme, me referiré al Palma del Río-Villa del Río, un servicio OSP que lleva pidiendo la provincia de Córdoba desde hace bastante tiempo. Si ustedes tuvieran al menos la intención de estudiar la posibilidad de ampliar los núcleos de cercanías, también le agradecería que nos lo hiciera llegar.

Por último, teniendo en cuenta que hay una preocupación evidente, natural y de alguna manera cada vez más argumentada sobre la necesidad de aumentar los mecanismos de seguridad en una red que cada día crece en alta velocidad —de hecho, hay una comisión abierta en esta Cámara sobre el desgraciado accidente del Alvia—, ¿están ustedes pensando en ampliar la prestación del ERTMS a nuevas líneas, allá donde en este momento no se encuentra instalado, o no entra dentro del paquete presupuestario que nos presentaba?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el don Joan Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president.*

Leyendo el *Diario de Sesiones* de comparecencias anteriores con motivo de los presupuestos de estos últimos años, te vienen a la cabeza los hámsteres, que dan vueltas y vueltas y regresan al mismo lugar, ya que aquel recoge siempre lo mismo, a veces con párrafos casi textuales, y, por tanto, las preguntas vuelven a ser las mismas. Sin embargo, hoy algo ha cambiado; lo digo no solo porque el partido que gobierna es el mío, sino porque en su intervención el presidente de Renfe ha dicho cosas diferentes. Ha dado solo las cifras necesarias, ha hablado de situar las necesidades de los usuarios como hilo conductor de la actividad de Renfe, de reorientar la inversión hacia los servicios con más demanda, de la gestión necesaria para enfrentarse a los retos que supone el horizonte del 2020, gestión que ha fundamentado en la transformación digital, creo haber entendido que aumentando la diversidad, y aquí hay un detalle, porque ha dicho que el 12% de la plantilla son mujeres, y me ha chocado, porque creo haber leído de cuando se inauguró el de La Meca-Medina que el porcentaje allí fue superior, y no sé si me lo puede aclarar; y, finalmente, en un tercer pilar, de hacer las alianzas necesarias para llegar de la mano

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 76

de otros adonde no pueda llegar por sí mismo. Estamos de acuerdo, y, por lo tanto, el Grupo Socialista le va a apoyar para que lleve a cabo todo ello.

De todos modos, quisiera hacerle algunas preguntas, de las cuales —ya lo admito— varias solo rozan los presupuestos. Una de las preguntas repetitivas en todas las comparecencias —lo he comprobado en el *Diario de Sesiones*— es sobre la flota de ancho métrico, la FEVE, que en estos días ha pasado por trágicos momentos por los temporales que ha sufrido. Cuando preguntábamos al anterior Gobierno qué pensaban hacer con ella solo conseguíamos vaguedades. Visto que el plan estratégico que nos ha anunciado que mañana aprueban supone la mejora y renovación del material rodante —he leído que el actual tiene una media de 28 años— y espero que el rejuvenecimiento de su plantilla, no le haré la pregunta.

Este septiembre la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia publicó en su primer informe de supervisión del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril sujeto a obligaciones de servicio público, que incluye servicios de cercanía y media distancia, que el 90 % de los usuarios de los ferrocarriles utilizan estos servicios, porcentaje que en estos últimos años el anterior Gobierno no tuvo en cuenta, lo que influyó negativamente en el mantenimiento de su material rodante y en el estado de las estaciones, dando lugar a numerosas incidencias en los servicios, a lo que debió de contribuir la descapitalización humana que ha sufrido la compañía como consecuencia de la congelación de plantillas. ¿Tiene datos comparativos con otros países sobre incidentes en el cumplimiento de horarios en cercanías y media distancia? ¿Tiene algún estudio sobre el grado de satisfacción de los usuarios, separando alta velocidad, media distancia, cercanías y áreas geográficas? ¿Tienen algún estudio, por ejemplo, sobre las Cercanías de Madrid y las Rodalies de Barcelona?

En 2015 se nos explicó una operación de compra de material para alta velocidad por valor de 1405 millones de euros que acabaría en 2016, y en 2018 que se había llevado a cabo una ampliación de la operación, comprando quince trenes adicionales más. ¿Sabe a qué líneas se han destinado? Todos eran de alta velocidad, pero ¿nos puede cuantificar lo invertido en compra de trenes de cercanías y red convencional desde 2012 a 2018? ¿Cuántos trenes han sido?

También nos gustaría saber en qué grado se han cumplido las cifras que nos dio en su intervención el anterior presidente. De hecho, alguna cosa ya nos ha contestado hoy en su intervención, y en todo caso he traído las preguntas por escrito y se las entregaré a la letrada para que las tramite y me haga llegar por escrito las respuestas. Entre los detalles que el anterior presidente nos facilitó en la comparecencia de 19 de abril de 2018 hay alguno que me llamó la atención y me gustaría saber en qué se ha traducido. En el presupuesto había 282 millones para compra de trenes, grandes reparaciones, mantenimiento, mejoras en la seguridad de la circulación e implantación de wifi. Ha pasado un año, y esta mañana, viniendo de Tarragona, he tenido serios problemas para conectar con Internet en el corredor de más usuarios. ¿Nos puede explicar cuál es la situación actual y cuándo se habrá implantado wifi en todos los corredores?

Consta en el *Diario de Sesiones* que era inminente la puesta en marcha del taller de Valladolid. ¿En qué situación se encuentra?

También lo era que Renfe hacía un gran esfuerzo para mejorar la accesibilidad en sus estaciones de cercanías. He anotado las cifras que ha dicho que destinarán a ello y me permitirá que me extienda un poco al respecto. El Congreso de los Diputados ha aprobado en estos últimos años diferentes iniciativas recordando el derecho de las personas con discapacidad a utilizar los servicios ferroviarios y solicitando la adaptación de trenes y estaciones y el 4 de diciembre de 2017 terminaba el plazo para que en nuestro país todo fuera accesible, plazo que el anterior Gobierno no cumplió. ¿Tiene datos sobre el porcentaje de material rodante de cercanías y media distancia que todavía no es accesible? Lo pregunto porque he leído estos días que es cercano al 50 %, por lo que, teniendo en cuenta las cifras de usuarios de dichos servicios, el porcentaje de personas en nuestro país con alguna discapacidad que no pueden ejercer su derecho a la accesibilidad debe ser alto.

Desde 2015 los presidentes de Renfe nos han hablado del plan de cercanías para mejorar 110 estaciones, y quisiera hacer una reflexión al respecto. Mejorar una estación no siempre es hacerla accesible, no es lo mismo; se puede mejorar y seguir siendo no accesible para una parte de nuestra sociedad. ¿Tiene Renfe cuantificado o planificado, gracias a las nuevas compras y adaptaciones que nos ha dicho que contemplará el plan estratégico, cuándo serán accesibles su material rodante y las estaciones que gestiona a todos los ciudadanos y ciudadanas? Como sabe, una de las mejores herramientas para que una persona esté integrada es que tenga un puesto de trabajo digno, de ahí la importancia de que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 77

empresas como la que usted preside tengan en su plantilla el porcentaje de personas con discapacidad que la ley marca. ¿Cumplen con ello las empresas de su grupo?

No hace falta que diga que apoyamos la internacionalización de la compañía, pero tranquilícenos, porque, fuera de Arabia Saudita y de este octubre pasado, cuando nos llegó la noticia de que Renfe operará el AVE en el norte de Texas que unirá Houston y Dallas, hemos oído hablar de un megacontrato en California que no fue, que teníamos el *passport* para presentarnos a concursos de franquicias ferroviarias en Reino Unido que ha quedado en nada hasta ahora; algo se dijo de Rusia en la prensa, pero solo en la prensa, y el AVE de Marruecos lo construyen empresas francesas. Si es verdad que somos buenos, por ejemplo, en alta velocidad, ¿qué es lo que ha fallado en estos últimos años? Y hablando de internacionalización, ¿cómo puede afectar a Renfe que Francia frene obras de conexión por el AVE en los Pirineos?

Finalmente, me permitirá que le pregunte una cosa sobre la provincia que represento, Tarragona. Está en periodo de pruebas el tramo ferroviario Vandellòs-Camp de Tarragona, estación esta última que, pese a su nombre, está en mitad del campo, a doce kilómetros del casco urbano de la ciudad. ¿Está trabajando Renfe para que la ciudad de Tarragona no se quede sin servicio de trenes de largo recorrido? ¿Qué va a hacer para que los ciudadanos del sur de la provincia, por ejemplo, quienes estudian en las facultades de Tarragona o Reus, no pierdan los servicios que actualmente tienen?

Como he dicho, le facilitaré un listado de preguntas para que las contesten por escrito. *Gràcies per la seva atenció.*

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Óscar Clavell.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Táboas, por su explicación. La verdad es que ha dado muchos datos, mucha información, pero, con todo el respeto del mundo, quiero decirle que se ha dejado otros tantos de mucha relevancia en el tintero, y, después de escuchar al portavoz, al compañero del Grupo Socialista, decir que ha dado las cifras necesarias, lo he entendido: han dado las cifras necesarias que interesan al Gobierno y al Partido Socialista, pero no ha dado todas las cifras necesarias que interesan al pueblo, en general, a los ciudadanos que pueden estar interesados en saber a qué va a ir destinado el dinero en los Presupuestos Generales del Estado —en este proyecto, no presupuesto todavía, en este proyecto de Presupuestos Generales del Estado—. Con todo el respeto del mundo, señor Táboas, le quiero decir que se ha olvidado de decir que el grupo Renfe Operadora prevé ganar este año 59,7 millones de euros, lo que supone un descenso del 25,3 %, frente a los casi 80 millones previstos para el presupuesto de 2018. Se ha olvidado usted de decir que está previsto que el resultado de explotación alcance los 114,9 millones de euros, lo que representa una disminución del 12,5 %. Se ha olvidado usted de decir que la proyección del Gobierno para Renfe viajeros apunta una caída del beneficio del 16,7 %, hasta los 60,4 millones de euros, frente a los 72,5 millones previstos para 2018. Se ha olvidado usted de decir que el resultado de explotación de Renfe viajeros alcanzará los 117,7 millones de euros, una cifra inferior en un 9 % a la del año pasado. También ha olvidado usted decir que Renfe mercancías prevé aumentar sus pérdidas al pasar de unos números rojos de 6,3 millones de euros en 2018 a 7,4 millones para este año 2019. Como ha olvidado usted decir que prevé un resultado de explotación negativo de 7,5 millones de euros. Además, Renfe fabricación y mantenimiento prevé volver este año a números rojos y perder 6,3 millones tras una ganancia de 1,6 millones proyectada para el ejercicio pasado de 2018. Y se ha olvidado usted decir que Renfe alquiler de material ferroviario tiene previsto ganar 2,2 millones de euros, un 15,8 % menos tras unos ingresos de 15,5 millones, importe inferior en un 3,4 % respecto al año anterior 2018. Pero es que además, señor Táboas, también ha olvidado decir, aunque ya algunos grupos le han preguntado, por qué el Gobierno socialista pretende reducir a casi la mitad la compra de los hasta 558 trenes que tenía prevista el Gobierno del Partido Popular. Además de esta adquisición de 558 nuevos trenes, se preveía también la transformación de 211 más, lo que suponía un máximo del global de inversión de 4465 millones de euros, permitiendo la compra o mejora de un total de 769 trenes sumando los 558 más los 211 de mejora.

En el Grupo Parlamentario Popular consideramos indispensable la actuación que supone la puesta en marcha del plan de material rodante Renfe Operadora, que el anterior Gobierno del Partido Popular dejó listo para aprobar en el Consejo de Ministros del mes de junio exactamente, aquel mes número uno de la fatídica época para los españoles que es la era Sánchez. Con todo esto quiero decirle que los que salen perjudicados, entre otros, son los usuarios de cercanías de Madrid, 172 trenes que se quedan sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 78

modernizar, sin la adquisición de estos 172 trenes; 52 trenes para las cercanías de Valencia y 28 para las unidades de corto recorrido de Cantabria, por no enumerar más. Es decir, los ciudadanos madrileños, los ciudadanos valencianos y los ciudadanos cántabros, entre otros, de golpe en seis meses de Gobierno del Partido Socialista ven cómo se ven perjudicados sus intereses. Por eso, señor Táboas, quisiera que explicase en su comparecencia las razones de reducir a casi la mitad la compra de estos nuevos trenes de cercanías, y por qué el retraso en más de seis meses en la puesta en marcha del plan de renovación del material rodante.

Finalmente, ya que esta Comisión invita mucho a la territorialización y cada uno habla de su provincia y de su comunidad autónoma, yo soy de la provincia de Castellón y me gustaría, señor Táboas, que me dijese lo que le parece esta fotografía que le traigo aquí. **(Muestra la fotografía de un folleto)**. Esta fotografía anuncia la ampliación de las frecuencias de cercanías que, gracias al último presupuesto del Partido Popular, se multiplicaron por tres desde Castellón capital, Castellón de la Plana, hasta el norte de la provincia de Castellón, concretamente Vinaròs. Aquí no hay ningún problema, insisto, se triplicó con el anterior Gobierno de España del Partido Popular, pero el problema está en que se están utilizando por el Partido Socialista, con un uso total y descaradamente partidista, como pueden ver aquí abajo, las infraestructuras y las instalaciones públicas. Este folleto tiene abajo el logotipo del Partido Socialista, del PSPV-PSOE, el Partit Socialista del País Valencià, PSOE de la provincia de Castellón, y se repartió en edificios públicos y oficinas de turismo, que no dependen de usted, sino de la Generalitat valenciana, pero sí dependen de este ministerio las estaciones de tren de Vinaròs, Benicarló, Alcalá, Torreblanca, Oropesa, Benicasim y Castellón. **(Muestra un documento)**. Igual sucede con las frecuencias horarias, que es este papel que traigo aquí también firmado por el Partido Socialista, para ellos del País Valencià. Por eso quisiera que, como presidente de Renfe, nos argumentase si le parece bien este uso descarado y partidista por parte del Partido Socialista de las instalaciones públicas, como pueden ser las estaciones de tren o las oficinas de turismo, para la entrega de folletos —insisto, no es ya por los folletos en sí, que ya me parece mal, sino por el uso de las instalaciones— por el personal. Se le preguntó a la alcaldesa socialista de Torreblanca, uno de los municipios afectados, y dijo —entre comillas—: Todas las estaciones estaban llenas de estos folletos. Por tanto, señor Táboas, le rogaría que nos diese las explicaciones oportunas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Óscar Clavell.
Responde el señor presidente de Renfe, don Isaías Táboas.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Táboas Suárez): Muchas gracias a todos ustedes por sus intervenciones y sus preguntas. Intentaré contestar a todo o a casi todo y, si alguna cosa no sé, les diré que no lo sé.

Respecto a la pregunta del señor Navarro sobre la mesa de intercambio Renfe-ADIF, no sé exactamente lo que ha dicho el secretario general de Infraestructuras porque no estaba presente, pero probablemente se refiera a una necesidad de coordinar todo el sistema, los operadores, el administrador ferroviario, la agencia, el ministerio, etcétera, y no solo el operador Renfe, sino otros operadores que existan o que puedan existir. Supongo que igual se refería a eso y, si no, no sabría decirle lo que es. En cuanto al concepto de grandes reparaciones significa que los trenes, al cabo de unos años de su vida útil, necesitan hacer lo que llamamos una gran reparación que es prácticamente desmontarlos y volverlos a montar. Ese es el concepto que definimos como grandes reparaciones. Renfe amortiza los trenes en unos cuarenta años, depende de las series. Por lo tanto, para que tengan esa vida útil durante todos esos años han de tener no solo un mantenimiento preventivo, más después un mantenimiento correctivo cuando pasa alguna cosa, como desgraciadamente sucede en las líneas de Extremadura con más frecuencia de la que desearíamos, sino que además han de tener un mantenimiento programado de primer nivel y también existen las grandes reparaciones. En la partida de grandes reparaciones está incluido eso.

En lo que se refiere a Extremadura, concretamente hablaba de 800 000 euros. No lo he explicado por no dar muchas cifras, pero creo que hay una partida de 3 millones de euros más destinados al mantenimiento de trenes que están actuando hoy en la línea de Extremadura, si es que —aunque se territorializa— se puede territorializar el coste de mantenimiento de unos trenes que por definición se mueven en varias comunidades autónomas. En cuanto al transporte de mercancías, estoy totalmente de acuerdo con usted en que es una actividad vital para la sociedad española. El grado de descarbonización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 79

que necesita nuestra sociedad implica que todos hemos de hacer un mayor esfuerzo para traspasar cuota de mercado de mercancías al ferrocarril; no diré desde dónde para no entrar en polémica, pero el ferrocarril debe tener más cuota de mercancías porque la salud ambiental de la sociedad española lo necesita. En esto Renfe tiene un papel que jugar y por eso queremos convertirnos en un operador logístico integral, para ampliar nuestra cadena de valor, para poder hacer aquello que ahora no hacemos, porque ahora hacemos básicamente tracción de los tráficos que se nos encargan, pero no hacemos gestión logística que es exactamente el ejemplo que estaba poniendo a través de Maersk, que es logística internacional. Nosotros tenemos que llegar ahí, probablemente no lo podamos hacer solos y tengamos que buscar alianzas con otros operadores. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Señor Pascual, en cuanto a su pregunta sobre los 3000 millones de euros de OSP, no tenga miedo, las obligaciones de servicio público no están liberalizadas. Nosotros hemos firmado un contrato de diez años más cinco, ese contrato al que nos hemos referido la secretaria general y yo, para explotar durante quince años las obligaciones de servicio público, por lo tanto, las cercanías y la media distancia en toda España. Por consiguiente, no hay ninguna posibilidad respecto a esos 3000 millones de euros que iremos gastando y licitaremos a lo largo de este año. La primera entrega, por así decirlo, es la que les he anunciado de ancho métrico para el consejo de administración de mañana. Y seguiremos en los próximos meses no solo para ancho métrico, también para los trenes de gran capacidad que necesitan las cercanías de Madrid; para los trenes híbridos necesarios en varias partes de España, especialmente en Extremadura y probablemente en Aragón y en otras comunidades; para los trenes de media distancia y de cercanías no de gran capacidad que también necesitamos; cabezas tractoras para arrastrar algunos de los trenes y también locomotoras. Todo eso antes de junio y son los 3000 millones a los que en algunas ocasiones se ha referido el ministro y el secretario de Estado. El consejo de administración de Renfe va a ir poniendo estas licitaciones en el mercado en los meses de enero, febrero, marzo, abril y mayo hasta junio. Esos son los 3000 millones de euros a los que se había referido.

Y si me han metido un gol, si es el entrenador, es el entrenador. Yo no creo que haya sido eso; creo que nosotros salimos con las reglas del juego que hay. Renfe no las hace, se acabó el tiempo, quizás hace muchos años, en que Renfe hacía las reglas de juego, y va a salir al mercado, sale al mercado y se prepara para competir con las reglas del juego que existen, por lo tanto, vamos a actuar. La disposición adicional decimosexta, tal y como usted lo ha dicho, no afecta a las obligaciones de servicio público; si acaso, y yo creo que no por la redacción que tiene, afectaría a la alta velocidad. Si usted se acuerda, en la redacción figura «pondrá una parte de sus instalaciones» sin definir cuál, y después dice «será necesario un real decreto por parte del Ministerio de Fomento para establecer la forma». Por tanto, desde el punto de vista de Renfe, esa disposición adicional está hoy mucho mejor de lo que estaba antes del decreto-ley.

En cuanto a los pasos a nivel debo decirle que son una competencia de ADIF. Igual ocurre con sus preguntas sobre cuándo podremos volver a operar trenes entre Sevilla y Málaga o a partir de Algeciras —hoy mismo tenemos las vías cortadas por culpa de incidencias meteorológicas, como sucede también en Asturias—, son preguntas que no le puedo contestar porque no son de mi competencia. Y con respecto a la ampliación de obligaciones de servicio público, Renfe encantada. Mi antecesora en esta silla es la responsable de establecer, porque es el ministerio el que lo establece, cuáles son las obligaciones de servicio público, ya que le corresponde a la Administración, no a la empresa que presta los servicios, pero Renfe estará siempre encantada de prestar ese servicio. ¿Por qué? Porque forma parte de su vocación y de su razón de existir prestar ese servicio, pero no lo define pues sería una contradicción que una empresa definiese lo que es un servicio público. Por último, lo que he explicado sobre las líneas lo hago extensivo a la implantación de ERTMS. Nosotros queremos cuantos más sistemas de seguridad, mejor. La definición de qué infraestructura o qué sistemas de seguridad van en una línea y cuándo le corresponde al administrador y, probablemente y con más motivo, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Por tanto, desde nuestro punto de vista, cuanta más seguridad haya, mucho mejor. Por eso he hecho hincapié antes en que poníamos en el presupuesto un 133% más de lo que estaba previsto para seguridad en el documento que tienen ustedes.

Al señor Ruiz le diré que es cierto que en Renfe hay un 12% de mujeres, y en Arabia rozan prácticamente el 35% porque han empezado en otro momento. Aunque es en Arabia, han empezado en otro momento de la realidad y tienen unos servicios que resulta que los están prestando básicamente mujeres, con las dificultades que allí tienen para desplazarse a su puesto de trabajo, por ejemplo, en Yeda, una ciudad de 2 millones de habitantes donde no hay transporte público; sin embargo, nunca ha llegado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 80

tarde ni una sola mujer a trabajar, cosa que me comentan los de allí que no se puede decir de los demás compañeros. Por tanto, si esto pasa allí, aquí también puede pasar y más, por eso estamos en ese plan.

Sobre la flota de ancho métrico, como he dicho antes, tenemos datos —pero no los tengo aquí, usted me perdonará— sobre la calidad y puntualidad percibida por los viajeros en todos los núcleos de cercanías, a través de las encuestas de calidad que se realizan. Recuerdo que en el contrato de obligaciones de servicio público, uno de los indicadores para medir la eficiencia, la eficacia y que Renfe continúe prestando ese servicio, es la calidad y la puntualidad percibida por los clientes y otros indicadores. Por lo tanto, fíjese, ahí estamos muy atentos porque, además, el contrato establece que esos indicadores tienen que ser crecientes en el tiempo, que no nos podemos quedar con la calidad que tengamos hoy y hemos de ir a más.

Por otra parte, los trenes que me decía usted que se habían comprado son los que nosotros llamamos los «abriles», unos trenes que se compraron en 2016 y esperamos recibirlos a finales de 2020 o a primeros de 2021. Se adquirieron inicialmente quince trenes y después otros quince que se compraron a la empresa Talgo, que están destinados a las líneas de alta velocidad y a líneas con ancho variable para poder prestar servicios y, como he dicho antes, no serán entregados hasta finales de 2020 o primeros de 2021. Me preguntaba también qué había comprado Renfe entre 2012 y 2018 en material de cercanías. La respuesta es nada, desde 2007 la empresa no ha comprado ningún tren de cercanías o de media distancia. La única compra que ha habido es la que usted ha comentado de trenes para líneas de alta velocidad y de largo recorrido, pero para cercanías nada. Por eso lanzamos esa licitación.

Me preguntaba usted por el wifi, y como yo también soy usuario de esa línea y lo sufro, por decirle una fecha que a usted le vaya bien, le puedo decir que antes de San Jordi espero que tengamos el wifi operativo en esa línea. Y respecto al taller de Valladolid, si todo va como está previsto, en el mes de abril iniciaremos el traslado. Es decir, si la sociedad que desarrolla el proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad, que es la que ha construido un nuevo taller, lo entrega a Renfe para que Renfe entregue el suyo, si todo va como dicen que va a ir, podríamos empezar el traslado en el mes de abril, un traslado que se espaciará en el tiempo varios meses.

En cuanto a la accesibilidad, me perdonará si hoy y ahora solo le puedo dar un dato, que no es el mejor del mundo pero es un dato: en la actualidad el 60% de las estaciones son accesibles y afecta al 80% de los viajeros que tiene Renfe; a finales del año que viene será el 85% de los viajeros. Tenga usted en cuenta, seguro que lo sabe, que las prioridades están marcadas por un real decreto, por el número de viajeros subidos y bajados anualmente en una estación, por lo tanto, prioriza las estaciones con más viajeros respecto a las que tienen menos viajeros. En nuestro plan, como no podía ser de otra manera, se intenta seguir ese escenario; llegaremos al 85% en 2020 y un par de años después estaremos ya en el 89%, casi en el 90%. Ese es el dato que tengo. Me ha preguntado sobre todos los trenes, y lo que sí puedo decir, señor Ruiz, es que los que vamos a comprar van a ser accesibles, por descontado; y todas las grandes reparaciones que hacemos y la modernización de la flota de aquel material que tenga todavía años de vida útil son también para hacerlos accesibles. No sé el porcentaje y cómo va a quedar la foto en el futuro. En lo que se refiere a las personas discapacitadas, aparte de recordarle cosas que usted seguro que sabe muy bien, que el servicio Atendo hizo el año pasado casi 700 000 actuaciones y que es uno de los servicios mejor valorados por los usuarios de Renfe, nuestra empresa sí cumple los criterios y de hecho está inscrita —recientemente, hace unas semanas— en el Foro de la Contratación Socialmente Responsable de empresas que cumplen y promueven esos principios.

Por otro lado, la ciudad de Tarragona va a seguir teniendo trenes de largo recorrido y mejores frecuencias cuando todo el desarrollo de la nueva línea esté solucionado. Estamos hablando mucho con la Generalitat de Cataluña para la solución de los diversos problemas que hay, las nuevas frecuencias que la Generalitat nos pide que pongamos en alta velocidad desde Vandellòs, la famosa parada de L'Aldea; todo forma parte de negociación, pero creo que progresa en la ruta de lo que deseamos todos, que es mejor servicio y mayores frecuencias, menor tiempo de viaje para llegar a Barcelona.

Señoría, ¡qué quiere que le diga! Los trenes no se podían comprar hasta que hubiese un contrato de obligación de servicio público que hiciese que la Intervención General del Estado permitiese a Renfe hacer una licitación contra unos ingresos que procedían de ese contrato. Y ese contrato de obligación de servicio público cuyo marco se definió en 2017, no estaba firmado cuando yo llegué a la Presidencia de Renfe y se ha firmado en diciembre de 2018. A partir de este momento es cuando Renfe puede hacerlo y en el consejo de enero empieza a comprar los trenes, comenzamos por los de ancho métrico porque son los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 81

trenes que tienen la vida media más elevada y porque con esa inversión conseguiremos mejorar mucho la calidad del transporte en esa zona.

Respecto a las cifras, aquí hay una contradicción porque las cifras que figuran en los presupuestos, que yo he venido a defender, son las que envió el Gobierno anterior; estos números están enviados en el mes de abril para los presupuestos, por lo tanto, hay algunas cifras que no acabarán de cuadrar. Pero estoy seguro de que los resultados de 2018 respecto a las previsiones de los beneficios y de los ingresos de Renfe y de los resultados de explotación serán bastante mejores. Lo veremos cuando cerremos, porque no hemos cerrado todavía, hasta que la Intervención General del Estado no cierre, no lo podremos hacer. Por tanto, vuelvo a lo anterior, cuando usted se refería a los 558 trenes, supongo que se estaba refiriendo a los 443 trenes en firme que formaban parte del plan de material rodante y a los 115 opcionales, que también figuran en el plan de Renfe para servicios de media distancia y de cercanías. Esos trenes, contra un contrato que se ha podido firmar el 28 de diciembre, son los que he dicho que en enero, febrero, marzo, abril, mayo y hasta junio pondremos en licitación para conseguir renovar gran parte de la flota. Creo que todos estamos de acuerdo en que hace falta renovar la flota porque los ciudadanos merecen unos trenes más confortables, todos accesibles, con mayor capacidad. Las infraestructuras, como en Madrid, no pueden crecer mucho más, los túneles necesitan que los trenes tengan un poco más de capacidad para poder llevar más viajeros porque va a subir la demanda. Yo creo que es un objetivo común que tenemos todos y, por lo tanto, es verdad que esta empresa se aprovecha, en el mejor sentido de la palabra, del trabajo que han hecho mis antecesores. Yo no soy un adanista, nada empieza cuando yo llego. Aprovechamos el trabajo muy serio y muy riguroso que estaba hecho y, por lo tanto, mejoramos algunas cosas, le ponemos algún acento, ponemos más prioridad o menos prioridad, pero los 558 trenes a los que usted se refiere forman parte de ese paquete.

Creo que hasta aquí llega mi intervención con lo que podía contestar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Si nadie tiene alguna cuestión concreta... **(El señor Pascual Peña pide la palabra).**

Muy breve, señor Pascual, tiene la palabra.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Seré muy breve.

Gracias por las aclaraciones, me deja más tranquilo que los 3000 millones de euros en material rodante vayan dirigidos a los servicios OSP. La primera pregunta, muy breve, es porque yo sí creo que debería haber al menos algún tinte de preocupación en torno al hecho de que la legislación en otros países no sea similar a la nuestra y, por lo tanto, las condiciones de competencia —contra las que nosotros votamos, pero que se aprobaron por esta Cámara— sean distintas en nuestro país y en otros y eso fragilice la posición de Renfe. Creo que algo habrá que reflexionar sobre ese asunto y buscar mecanismos al menos para compensar ese hándicap. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Y la otra pregunta es ultraconcreta: ¿Tienen ustedes pensado poner en servicio el tren Alhambra, el famoso tren entre Granada y Barcelona, que desde nuestro punto de vista no solamente presta una conexión fundamental entre dos ciudades muy importantes de nuestro país, sino que además vehicula una de las dos ciudades con más tránsito turístico del país? ¿Se pondrá en marcha próximamente, tienen alguna fecha?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pascual. Señor Clavell, tiene la palabra.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: También seré muy breve, señor presidente, muchas gracias.

Mi pregunta se refiere a la compra de los 558 trenes y la mejora de otros 211, por un total de casi 4500 millones de euros. Resumiendo, simplemente quiero buscar la explicación de por qué algo que estaba ya prácticamente para aprobar en Consejo de Ministros en el mes de junio pasado, como usted ha dicho, se firmó en diciembre, hace prácticamente un mes. No quiero ser mal pensado y ver el único argumento o la única excusa para aprobarlo en diciembre y no en junio en el interés partidista, tras la moción de censura y la llegada del Partido Socialista al Gobierno de España, de alargarlo seis meses perjudicando los intereses generales de los españoles para que el Partido Socialista de Pedro Sánchez o el ministro Ábalos se pusiesen la medalla de algo ya aprobado, preparado y trabajado por el anterior Gobierno del Partido Popular. Efectivamente, respecto a lo siguiente que usted me ha contestado, cuando se cierre el ejercicio de 2018 tendremos a ciencia cierta los datos y los números matemáticamente calculados y sabremos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 82

realmente: esta es la previsión. Veremos a ver, ojalá, deseo por el bien de todos equivocarme, yo le pediría aquí disculpas y le daría la razón si los números fuesen positivos; ojalá por el bien de todos, pero creo que no será así. Y por último, me quedo sin respuesta sobre el famoso folleto socialista en los municipios. Si no contesta usted se lo haremos llegar a su compañera de ADIF, a ver si tenemos más suerte con ella.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Táboas Suárez): Sobre lo de Granada, para concretar, lo primero que hemos hecho ha sido poner un Talgo para que tuviesen conexión directa, que no existía, por Moreda. Lo digo para hablar de Granada y para que se vea que nosotros tenemos interés en dar servicio a los granadinos. El Talgo nocturno era el que existía y se cortó con motivo de las obras del corredor mediterráneo. Las obras del corredor mediterráneo siguen, no en el mismo tramo, pero sí en otra parte. Lo que estamos estudiando es que en el momento en que se ponga en funcionamiento la línea en alta velocidad hacer igual que tienen los de Sevilla, que es una conexión directa Barcelona-Granada pero diurna. Eso es lo que estamos estudiando. Menos horas de viaje, como tienen otros, porque el tren nocturno tendría que tener, por culpa de las interrupciones y de las obras que se están haciendo, un recorrido muy sinuoso y muy lento para ser atractivo como tiempo de viaje, aparte de que era un tren que no tenía unos números muy boyantes. Por tanto, lo que nos parece que es sensato, y ha pasado en otras relaciones, como por ejemplo, en Sevilla, es poner el tren en diurno. Eso es lo que estudiaremos en el momento en que sepamos cuándo podemos instalar eso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Táboas, muchísimas gracias por sus informaciones.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE VIVIENDA (BEUNZA IBÁÑEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente 212/001975); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (números de expediente 212/002089 y 212/002075) Y MIXTO (Número de expediente 212/002230).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la Comisión con la comparecencia de la secretaria general de Vivienda, doña Helena Beunza Ibáñez, a quien damos otra vez la bienvenida después de su última comparecencia y a quien escuchamos para que nos presente el presupuesto de su secretaría general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE VIVIENDA** (Beunza Ibáñez): Muchas gracias, señor presidente.

Comparezco ante esta Cámara para presentarles hoy los presupuestos del Ministerio de Fomento para el ejercicio 2019 en materia de vivienda. Como no podía ser de otra manera, los presupuestos de Fomento de 2019 están alineados con los objetivos prioritarios contenidos en el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado que el Consejo de Ministros ha remitido a las Cortes. Así, la inversión en vivienda es clave para la consecución de todos estos objetivos.

Como saben, el Gobierno viene trabajando intensamente en una verdadera política de vivienda haciendo frente a las circunstancias reales ante las que se encuentra esta sociedad. Dada la celeridad, obviaré la introducción sobre la situación actual de la vivienda, tanto de la vivienda protegida como de la vivienda general en España, puesto que creo que es conocida por todos los aquí presentes, y me voy a centrar en explicarles los objetivos que han servido de base para determinar la estructura del gasto de esta secretaría general.

Así pues, teniendo en cuenta la situación actual de la vivienda, la actividad del Ministerio de Fomento se basa en siete pilares u objetivos, que son: responder a las necesidades reales de los ciudadanos; crear un parque de vivienda en alquiler asequible —hoy casi inexistente—; cumplir los compromisos con la vivienda en todas las comunidades autónomas con pleno respeto a su competencia exclusiva en esta materia; mejorar la calidad del parque de vivienda en España contribuyendo a la cohesión social y territorial; avanzar y finalizar los grandes proyectos en marcha; seguir impulsando la rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico; y apostar por la transparencia y la sostenibilidad en esta materia.

Respecto a las grandes cifras de los Presupuestos Generales del Estado, como saben, el presupuesto para 2019 en materia de vivienda asciende a 674,14 millones de euros, lo que supone un incremento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 83

del 43,4 % respecto al presupuesto de 2018, o dicho de otra manera, 197 millones de euros adicionales. Les describiré el presupuesto en las inversiones, que se distribuye de la siguiente manera. En política y ayudas a la vivienda, 646,84 millones de euros, desglosado en planes de vivienda, 410 millones de euros, Plan 20000 Viviendas, 136,7 millones de euros, subsidiación, 80 millones, y otros, como ICO, Sepes Ceuta, etcétera, 20,14 millones de euros; en arquitectura y edificación 26,48 millones; y en urbanismo y suelo 818000.

El aspecto donde invertiremos en materia de vivienda tiene el siguiente desarrollo con la política orientada a potenciar un parque de vivienda en alquiler asequible o social, hoy inexistente si lo comparamos con todo lo invertido desde los años noventa hasta el año 2010, donde hay una caída muy evidente de las calificaciones provisionales de vivienda protegida y que ha continuado así hasta el ejercicio 2018. También lo haremos fomentando la rehabilitación y regeneración urbana y rural, mejorando la calidad de vida, mejorando la accesibilidad, impulsando la actividad económica en un sector tan intensivo como es el de la vivienda, y estimulando la generación de empleo.

Como ustedes saben, el presupuesto correspondiente a los ejercicios de cada plan estatal de vivienda se ha venido recortando sistemáticamente, desde los 4762 millones de euros que tenía el plan estatal en el ejercicio 2009 a los 1871 millones de euros en el plan actual. Esto implica una caída de un 61 % de las inversiones en vivienda, en parte, como no podía ser de otra manera, causante también de la situación en la que nos encontramos actualmente. Por ello queremos dar una mayor estabilización al presupuesto en política de vivienda y recuperar un mayor presupuesto para el plan 2018-2021. Este año contará con 70 millones de euros más de lo suscrito con cada una de las comunidades autónomas, por lo que damos mayor posibilidad de financiación. Pero además no nos quedaremos ahí. El Gobierno, en esta mejora del conjunto del presupuesto, está trabajando para llegar a los 1000 millones de euros en vivienda en el año 2021. Queremos darle al plan estatal un mayor carácter social, potenciando el cambio de modelo en política de vivienda operado desde la incorporación de este Gobierno. Centramos nuestros esfuerzos en facilitar el acceso a una vivienda de alquiler a los que menos recursos tienen, en la creación de un parque de vivienda pública en alquiler que pueda financiar además los gastos de conservación y de mantenimiento del mismo, así como en el fomento de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana.

También es una parte esencial y una novedad de este presupuesto el impulso y la implementación del Plan 20000 Viviendas en régimen de alquiler asequible o social. Esta medida abarca no solo la promoción de nuevas viviendas, sino también la puesta en el mercado de viviendas ya existentes, bien aquellas que actualmente no son habitables por ser necesaria una rehabilitación de las mismas, o bien aquellas que puedan ser directamente adquiridas por las administraciones públicas a pequeños o grandes tenedores para la ampliación de sus parques públicos de vivienda. Respecto a la proporción de vivienda nueva o rehabilitada, dependerá de la oferta de suelo y del parque existente que detecte cada administración. Estas actuaciones en esta primera fase se desarrollarán exclusivamente en aquellas zonas donde exista una demanda acreditada en las que el precio del alquiler se está incrementando con mayor intensidad y donde es más difícil para los ciudadanos acceder a un alquiler asequible.

Así, desde el punto de vista de los sujetos con los que colaborará el ministerio al objeto de alcanzar esta finalidad están tanto el resto de administraciones territoriales, comunidades autónomas y ayuntamientos, como empresas públicas, entidades públicas empresariales, promotores privados y entidades financieras, y finalmente el tercer sector, que consideramos que es fundamental que entre también en esta actuación de vivienda, como ocurre en los países de nuestro entorno.

La reorientación de la entidad pública Sepes es también una pieza fundamental en este presupuesto. El ministerio actuará también directamente a través de la entidad pública Sepes, bien con promoción directa en algunos casos, bien colaborando Sepes con el resto de actividades antes indicadas. Se considera necesario poner a disposición de la creación de un parque de alquiler asequible todos los medios disponibles, lo que implica necesariamente una reconsideración de un instrumento esencial con el que se cuenta, como es la Entidad Pública Empresarial de Suelo, que prácticamente había abandonado durante los últimos años la actividad de promoción residencial, y ello no porque no contara con suelo para ello, sino porque se había decidido que actuara exclusivamente en otro tipo de ámbitos. La gestión de viviendas puestas en el mercado a través de este plan se podrá realizar también a través del sector privado, dentro de las normas que establezca la administración, o del sector público instrumental, y siempre deberá ir destinada a aquellos colectivos que han sido expulsados del mercado libre.

Paralelamente, el ministerio está trabajando con el ICO al objeto de establecer un marco de financiación que impulse estas medidas, y en concreto un real decreto con el objeto de facilitar la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 84

habilitación de una línea de financiación para la rehabilitación de viviendas, en las que el ministerio avalará parte del riesgo del crédito para pequeños propietarios y comunidades de propietarios. También esta línea tiene su reflejo en los presupuestos de 2019.

Además, es fundamental empezar a trabajar en la actualización de la estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España, en desarrollo del artículo 4 de la Directiva 2012/27. También, dentro de la implementación de las agendas urbanas internacionales, la agenda urbana europea y la agenda urbana de Naciones Unidas, queremos elevar al Consejo de Ministros la agenda urbana española, en la que está ultimando sus trabajos este ministerio y que ha contado con un amplio proceso participativo.

Por último, también una parte esencial de esta secretaría general, es el trabajo en la conservación del patrimonio arquitectónico español para poder dar continuidad al compromiso con la recuperación y el enriquecimiento de nuestro patrimonio histórico monumental. El ministerio dedica una inversión directa de más de 23 millones de euros para proseguir con actuaciones dirigidas a la conservación, restauración y rehabilitación de edificios de especial valor arquitectónico. Esta inversión se completa, además, con el importe que se va a financiar con cargo al programa del 1,5% cultural, de 33,75 millones de euros, con lo que se financiarán actuaciones de recuperación en toda España.

Concluyo ya, señorías. Espero haberles facilitado toda la información necesaria para poder debatir el presupuesto, en este repaso rápido pero detallado de las principales cifras y políticas del Ministerio de Fomento en materia de vivienda. Estoy convencida de que son unos presupuestos coherentes con la política económica del Gobierno en esta materia, que apuestan por poner en marcha una política de vivienda impulsando medidas que faciliten el disfrute de una vivienda digna y adecuada, de manera muy particular, como se ha dicho, a aquellas familias que han quedado expulsadas del mercado inmobiliario, con un parque de vivienda en régimen de alquiler en un marco legislativo adecuado y mejorando las garantías legales y procesales para las personas afectadas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general de Vivienda.

Pasamos al turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, presidente.

Para nosotros, desde luego, la política de vivienda es una prioridad absoluta en un tiempo en el que estamos asistiendo a una reordenación del mercado. Sube el precio del alquiler porque la demanda se va canalizando al mercado, que hace unos años era muy inferior o apenas existía. Pero lo cierto es que desde el sector público solo se están poniendo parches —yo creo que ha reconocido alguno de estos—, hasta el punto de que las comunidades autónomas llegan a perder fondos de planes de vivienda porque no aportan su parte de cofinanciación. Por otro lado, usted lo ha dicho, actualmente no hay un verdadero parque de vivienda pública. El Estado —también lo ha mencionado— se encuentra limitado porque tiene una competencia básica y no tenemos una ley estatal que desarrolle el artículo 47 y no puede priorizar y focalizar el gasto en las zonas tensionadas.

Tenemos que recordar su derrota parlamentaria en la convalidación recientemente del Real Decreto Ley 21/2018 —creo que solo ha habido cuatro que han sido derrotados—. De todas maneras ya expusimos nuestra visión, que era que regular por decreto el mercado del alquiler no es buena idea; hay pocas políticas públicas que generen tanta unanimidad y tanto consenso entre los expertos en contra de esta idea. Su real decreto ley no contenía medidas para aumentar la oferta y sí demasiadas trabas en el mercado del alquiler. No incluía ninguna de las medidas que para nosotros son imprescindibles: seguridad jurídica, medidas antiocupación, incentivos fiscales al alquiler, incrementar el parque de vivienda pública mediante suelo dotacional PVP de alquiler, y cooperación público-privada.

La primera pregunta sería la siguiente. ¿Piensan ustedes implementar alguna de estas medidas, que son prioritarias para nosotros, pero en las que, insisto, creo que hay un consenso básico entre expertos? ¿Cómo piensan mejorar la seguridad jurídica en el mercado del alquiler? ¿Qué medidas antiocupación piensan implementar? A no ser que sigan en contra, como estuvieron en contra de la Ley 5/2018, de Reforma de la Ley de Enjuiciamiento Civil, ¿incluyen incentivos fiscales al alquiler en estos presupuestos? Si es así, cuáles son, y si no, por qué. ¿Piensan llevar a cabo alguna medida de fomento de la oferta?

De los 680 millones de la Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Suelo, 410 se van para el Plan Estatal de Vivienda, que no ha sido impulsado por ustedes, y 136 al Plan 20000 Viviendas. Seguimos sin

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 85

saber muy bien en qué consiste —por eso nos gustaría que nos lo desarrollara un poco más—, a pesar de haber leído la memoria de los presupuestos. Si son 136 millones para 20 000 viviendas, da a 6800 euros por vivienda, lo cual parece un poco escaso; y no hablemos ya de construir, claro. ¿En qué consiste exactamente el plan y qué plazo tiene? ¿Dónde piensan construir las? ¿Piensan completar algunas viviendas de este plan o tenerlas finalizadas en este año?

Finalmente, echamos en falta partidas para urbanismo, planificación, regeneración urbana y rehabilitación. ¿Qué partidas piensan dedicar en los presupuestos a estas áreas?

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra la señora Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Gracias por la exposición, señora Beunza. Nos alegramos realmente de que la vivienda haya dejado de ser la gran olvidada de este ministerio, porque era bastante alucinante lo que ocurría con el Gobierno del Partido Popular. También nos pareció un acierto la creación de su puesto, y viendo los presupuestos, realmente creemos que en la tarea presupuestaria se está haciendo un buen trabajo. También, lo digo con toda humildad, creemos que tiene que ver con nuestra contribución, porque como saben todas, hemos participado en el acuerdo. De hecho, el presupuesto de vivienda ha aumentado un 40 %, que son casi 200 millones, en el programa de promoción, administración, ayudas a la rehabilitación y acceso a la vivienda, que es una cifra muy importante.

Solo quiero resaltar un hecho y me gustaría saber si usted lo comparte o no, porque es fácil venir aquí y decir que el Gobierno del PP ha hecho una política de vivienda desastrosa en los últimos siete u ocho años, pero yo creo que también es importante decir que si estamos como estamos hoy no es solo por el Gobierno del Partido Popular sino por treinta años de política de vivienda a nivel estatal que han sido absolutamente nefastos, que no han priorizado la vivienda como un derecho y que básicamente concebían la vivienda como una pieza del negocio inmobiliario-financiero. Me gustaría saber si comparte esa perspectiva, porque es necesario un análisis crítico de lo que ha pasado para saber dónde estamos y dónde queremos ir, y me parece que sería autoengañarnos un poco pensar que esto solo tiene que ver con el Gobierno de los últimos años del Partido Popular.

Nada nuevo. Tres apuntes sobre algunos temas, y al final haré una breve mención a lo que ocurrió la semana pasada. Al parque público se han destinado miles de millones de euros públicos durante años anteriores, cuando precisamente el presupuesto de Fomento había llegado incluso a esos 1000 millones que ya parecen un mito, pero eso había pasado. La cuestión es qué ha pasado con las viviendas que, por ejemplo, se han financiado con los programas del plan estatal al que iban a parar esos miles de millones, ¿no? Se hacían viviendas con dinero público que al cabo de equis años se descalificaban y se perdían, y hoy estamos como estamos. Entonces, no sé cuál es la idea que tiene su ministerio al respecto, porque es verdad que hay más dinero para el plan estatal, pero veremos cómo varían los programas del plan estatal, porque espero y entiendo que no van a ser los mismos que había pensado el Partido Popular. Es importante saber qué va a pasar con ese dinero, a qué viviendas va a ir, si van a descalificar, si van a ser públicas. Nosotras creemos que deberían ser sin periodo de descalificación, que deberían permanecer en el parque público.

También le queríamos pedir más detalles sobre cómo va a funcionar exactamente ese plan de 20 000 viviendas, pero ya lo ha preguntado aquí el compañero de Ciudadanos.

Obviamente, nosotras tenemos en la cabeza más opciones para conseguir ampliar el parque público de vivienda, y aquí también está bien señalar los límites que tiene nuestro acuerdo. Nosotras pensamos, evidentemente, que a grandes propietarios que tienen sus viviendas vacías hay que obligarles a ponerlas en alquiler. De hecho, en muchas grandes ciudades esos pisos vacíos son un problema, no solo porque deberían poder ser accesibles, poder estar a disposición de la ciudadanía en alquiler, sino porque muchas veces son lugares donde se producen situaciones conflictivas, espacios que son focos de problemas. Por tanto, si hubiera una regulación estatal que permitiera que esos pisos tuvieran que estar en alquiler obligatoriamente, nos ahorraríamos todo eso, y los vecinos y las vecinas de esas zonas, que muchas veces son muy céntricas, lo agradecerían también.

Saben que el tema del alquiler ha sido uno de nuestros caballos de batalla en esta legislatura y también en la anterior. Estamos a la cola de Europa en esta materia, creo que estamos de acuerdo, y nosotras creemos que hay muchísimo camino por recorrer. Luego haré una breve mención a lo de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 86

semana pasada. Quiero decir que nosotras nos planteamos caminar hacia modelos como los que existen en algunos países de nuestro entorno europeo, y también en otros lugares, en los que hay contratos mucho más largos y más estables y distintos modelos de tenencia, no como aquí, que prácticamente lo único que se ha hecho ha sido impulsar el acceso a la vivienda en propiedad.

Haré un apunte final sobre la fiscalidad, que es un tema que no es propiamente de su responsabilidad, pero creo que es importante decir aquí, y que lo sepamos todas, el papel clave que juegan la fiscalidad y el Ministerio de Hacienda a la hora de determinar las políticas de vivienda. Muchas veces, cuando tenemos debates aquí en esta Comisión y hablamos de vivienda es como si la fiscalidad no existiera, y realmente es determinante para entender o para ver qué políticas de vivienda se acaban implantando. Estamos hablando de un ministerio que en 2019 va a destinar más de 2000 millones de euros a políticas fiscales que están directamente relacionadas con la vivienda, ya sea vía impuesto de sociedades, IRPF, deducciones o exenciones. Más de 2000 millones de euros, y yo tiro cohetes cuando que el presupuesto de vivienda para todo el Estado es de 650 millones. Lo digo para que nos hagamos una idea de las dimensiones y que entendamos dónde está el dinero de verdad.

Hay una cuestión concreta a la que no sé si me podrá responder; si no, seguiré investigando por el Ministerio de Hacienda. Hay un incremento en la política de beneficios fiscales vía IRPF dirigida a los arrendadores que se incrementa de 2018 a 2019 en 200 millones de euros, que es muchísimo dinero, es todo lo que sube el presupuesto estatal del Ministerio de Fomento para vivienda, y no sé a qué se debe, porque en principio no ha habido ningún cambio en la política de ayudas. Tengo curiosidad por conocer a qué se debe.

También me gustaría saber si tienen ustedes estudios o datos históricos que respalden la idea de que dar ayudas fiscales a propietarios, sobre todo desvinculadas de la renta que tienen estos propietarios o de qué tipo de propietarios son, sirvan o hayan servido para incrementar la oferta de pisos en alquiler o para bajar los precios. Yo me pregunto si hay ejemplos aquí o en algún otro país europeo; nosotras creemos que no. De hecho, durante años en este país se han estado gastando centenares de millones de euros vía Ministerio de Hacienda en ese concepto, y yo creo que no ha dado ningún resultado en el sentido de bajar los precios o de incrementar la oferta. Además, si la idea es bajar precios en un contexto especulativo como el que tenemos ahora en el que el alquiler es un producto tan rentable, realmente es mucho más rentable subir los precios que pedir una ayuda, sobre todo si estas son voluntarias. Por tanto, quería preguntarle por la política fiscal de eso que ustedes llaman estímulo, que en el fondo nosotras pensamos que no da ningún resultado.

Para acabar, quiero hacer referencia a lo que pasó la semana pasada. Tuvimos este tropiezo con el Real Decreto-ley sobre medidas urgentes en materia de vivienda y alquiler, y es evidente que ni para su Gobierno ni para nuestro grupo parlamentario fue una situación fácil ni deseada ni cómoda, pero llegadas a este punto creo que toca que nos pongamos a trabajar para solucionarlo. Tenemos un acuerdo que señala las cuestiones en las que coincidimos. Creo que también, gracias al proceso de debate de estos últimos días, que ha sido para todas un aprendizaje, tenemos posiciones que incluso nos permitirían encontrar nuevos acuerdos para ir un poco más allá. Creo que debemos trabajar en esta línea.

También debemos entender todas cómo funciona el Congreso, cuál es la composición de la Mesa y qué dinámicas parlamentarias se dan. Hay que saber que PP y Ciudadanos están bloqueando sistemáticamente las proposiciones de ley que se están tramitando, y por lo tanto no podemos permitir que esta derecha sea la que controle y defina qué políticas de vivienda se aplican o no en esta legislatura. Tenemos que olvidarnos de tramitar leyes; no olvidarnos, pero sí confiar en la tramitación de leyes o enmiendas a proyectos de ley.

Sencillamente quiero mostrar nuestra disposición al trabajo. Esperamos que se saque pronto un nuevo real decreto potente y con todas las medidas que hemos acordado, porque creo que es lo que la gente está demandando.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Gracias, señor presidente.

Señorías, el cambio de Gobierno se evidencia en asuntos tan sensibles como garantizar el derecho a la vivienda en condiciones de igualdad, frente a las políticas anteriores, que estaban destinadas fundamentalmente a la promoción de la vivienda en propiedad. Hoy podemos decir que para el actual

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 87

Gobierno el acceso a una vivienda, el derecho a la vivienda es una prioridad. Muestra de ello es que hoy está con nosotros la secretaria general de Vivienda. Bienvenida, señora Beunza, gracias por su tiempo y por explicarnos el compromiso del Gobierno en lo que a vivienda y presupuestos se refiere.

Lo primero que vemos es que ahora sí se habla de vivienda con un trato preferente y diferenciado en el ministerio. Ahora sí tenemos dentro del organigrama del Ministerio de Fomento un apartado específico y decidido en pro de este derecho; comprobamos que la vivienda cuenta, como digo, con un apartado exclusivo con cargo a una secretaria general creada al efecto por la Presidencia del Gobierno, dando de esta forma muestras de su interés por garantizar el derecho a la vivienda a gran parte de la ciudadanía que padece y ha padecido no solamente los recortes del anterior Gobierno, sino también las políticas paralizadoras de la mayoría de los grupos hace tan solo una semana, cuando pudimos comprobar que la vivienda a veces incluso se utiliza como moneda de cambio por quienes, argumentando que pelean por ella, prefieren que volvamos a políticas de derechas, prefieren que retomemos la legislación anterior del Partido Popular de 2013 en materia de vivienda, antes de reconocer que son muchas las medidas que se podían estar ya tomando en un tema tan sensible y tan transversal como es el derecho a la vivienda, y en este caso el derecho a alquileres asequibles. El derrotado —se lo digo al portavoz de Ciudadanos— no es el Gobierno, sino la ciudadanía. El Gobierno continúa trabajando, de manera que hoy estamos aquí hablando de los Presupuestos Generales del Estado en materia de vivienda y del incremento en esta materia en casi un 43,5% con respecto al anterior. Ante la urgencia social en el sector de la vivienda y la ausencia de políticas públicas en el pasado, el presupuesto para el sector se incrementará, como digo, en un 43,4% más con el objetivo de fomentar la oferta de alquiler social y asequible, invertir en rehabilitación —hemos escuchado que en regeneración y renovación urbana— y en ayudas al alquiler para familias más vulnerables. Esa es la primera lectura que sacamos después de analizar los Presupuestos Generales del Estado, después de escuchar a la señora Beunza.

Consideramos que el esfuerzo del Gobierno ha sido importante y, por muchas trabas que se hayan querido poner, seguimos avanzando. Es un gran paso, sin duda, el incremento en el Plan Estatal de Vivienda. Señora Zurita, estamos un poco cansados de escucharle decir que el Gobierno ha mantenido el plan de vivienda anterior por lo bueno que era. Pero no se debe confundir, a nadie se le escapa que es un plan susceptible de mejora y eso es lo que ha hecho el Gobierno ahora, eso es lo que hemos escuchado: mejoras en el diseño de programas, al ampliarse el presupuesto originalmente previsto para 2019 de 340 millones a 410 millones; aumento en la línea ICO de ayudas a la rehabilitación a comunidades de propietarios y a personas físicas en 10 millones de euros. No es que nos guste el anterior plan, es que no nos gusta; sabemos que requiere mejoras, y en eso estamos.

Era necesario porque se quedaba corto y siempre hemos dicho que era indispensable incrementar su dotación presupuestaria y reorientar su contenido, buscando reforzar su carácter social y avanzar aún más en los programas relativos a las ayudas para fomentar un parque de vivienda en alquiler. Pero no solo esto, también contamos con el fomento de la vivienda en alquiler por parte del Gobierno de España en un Plan de 20 000 Viviendas, del que se ha hablado aquí, consignándose casi 137 millones para ello y potenciando a Sepes en política de vivienda pública. Además, hay convenios con Ceuta y Melilla, de manera que contando con esa dotación a las ciudades autónomas el presupuesto va a alcanzar un montante de 141 millones de euros. La estrategia más eficaz para contener los precios del alquiler es elevar el número de viviendas públicas destinadas al arrendamiento protegido.

Políticas activas frente a las del anterior Gobierno, que tardó casi dos años en poner en marcha el plan de vivienda y que durante los dos primeros años de su legislatura se dedicó a recortar las ayudas económicas que garantizaban el acceso a una vivienda digna y a recortar derechos reconocidos por la anterior normativa. De hecho, el Plan Estatal de Vivienda 2018-2021 fue aprobado con retraso, ya que se aprobó el 9 de marzo de 2018. Ese era el compromiso del anterior Gobierno en materia de vivienda. Frente a unas partidas escasas y la tardanza en la aplicación y en la firma de los convenios, el Gobierno actual ha trabajado y trabaja para mejorar la situación a la que miles de familias hasta ahora se han visto abocadas. El Gobierno ha presentado medidas concretas y, además, ahora contamos con el presupuesto y con el compromiso firme de garantizar de un modo eficaz y efectivo el derecho a la vivienda.

Como ya se ha explicado aquí, y tal como ha enumerado la secretaria general, son siete los objetivos que el Gobierno se ha marcado para este año. Solo incidiré en que desde mi grupo somos conscientes de la necesidad de ampliar la cuantía de los programas destinados a vivienda para abordar esos objetivos a los que se refería y garantizar el acceso a una vivienda digna, a todas y cada una de las familias de este país. Por eso apoyamos este presupuesto, y vamos a continuar trabajando y apoyando al Gobierno, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 88

garantizar el derecho a una vivienda digna y sin retroceso, y con el convencimiento de que cuanto antes hay que corregir los problemas que ha creado la Ley de 2013 y que de nuevo está en vigor.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente.

Quiero dar un saludo especial a la señora secretaria general de Vivienda, porque me consta su dedicación, así como agradecerle su detallada exposición.

Pero, señora Beunza, nos preocupan estos presupuestos porque transmiten bandazos e inseguridad, y más en materia de vivienda donde presumen de haber aumentado el gasto en un 43,4%. Ya que está aquí me gustaría que justificara la previsión de cumplimiento de ese gasto. En primer lugar, ¿cómo piensa resolver ese Plan 20000 Viviendas, o mejor, cómo piensa gastar esos 137 millones de euros, que es la principal partida que aumenta en estos presupuestos? Nuestra duda es que puedan ponerlo en marcha. Dicho así suena muy grandilocuente: Plan 20000 Viviendas, una inversión de 137 millones de euros. Todos somos conscientes de que tenemos muchos problemas, pero de lo que más se habla es de nuestro sector porque en determinadas ciudades suben los precios del alquiler y la gente no puede acceder a una vivienda. También sabemos que esto no es homogéneo ni es uniforme en todas las ciudades de España, se da sobre todo en las grandes capitales de Madrid, Barcelona, Canarias y Baleares. Esos son los lugares donde la residencia se ha visto contaminada por el alquiler turístico, entre otros factores.

Asimismo, sabemos que esto no es determinante, es más determinante la carencia de suelo y la imposibilidad de no responder a la demanda. El diagnóstico general ante este problema —además, yo creo que muchos coincidimos en ello— es la falta de oferta para responder a la demanda e inseguridad jurídica. Todo lo que no dé respuesta a estas dos cosas no sirve porque no resuelve el problema. ¿Y cuáles han sido sus soluciones? Esta medida estrella en los presupuestos con 20000 viviendas y un decreto que no consiguieron convalidar en el Congreso, que lo que hace es intervenir el mercado libre. Sin embargo, intervenir el mercado libre —ya lo dijimos en el Pleno— no es la solución para dar respuesta a los 300000 demandantes de vivienda protegida que hay en España, ni para incrementar la oferta en ninguno de los segmentos en que se pueda desarrollar la vivienda. Esas 20000 viviendas está claro que pueden ser un granito de arena, pero la gran incógnita es cómo lo van a desarrollar.

En estos siete meses de Gobierno nos han apuntado varias soluciones, pero todas huelen a humo y a globo sonda, porque efectivas, por ahora, no hemos visto ninguna. Una solución llamativa es ese anuncio de colaboración con «fondos buitres» —me gustaría entrecomillar este término porque no suelo utilizarlo—, bancos y las Socimi para rehabilitar vivienda, a cambio de que estos las pongan en el mercado a precio asequible. Esta medida podría tener sentido antes de los presupuestos porque en estos presupuestos se materializa una medida modificando el régimen fiscal de las Socimi, obligándolas a tributar por el beneficio no distribuido, cuando sabe que ya tributaban por el 80% del IRPF. Y han hecho lo que le pedían sus socios de Podemos porque si querían poner esa medida que habían anunciado desde septiembre, no es coherente que ahora plantee esta otra en el interior de los presupuestos. ¿Por qué esa demonización contra quienes dinamizaron el mercado en los peores tiempos de la crisis inmobiliaria? ¿Cree realmente que esto va a solucionar el problema? Los datos ciertos son que el 96% del mercado de alquiler está en manos de particulares. Fondos, bancos y Socimi no manejan ni el 4% del mercado y los activos de las Socimi en vivienda suponen solo un 8% del total, el resto son otros activos inmobiliarios: locales comerciales, hoteles y otros. Es decir, a quien realmente están afectando con estas medidas intervencionistas es a los pequeños propietarios, pequeñas sociedades, pymes y, yendo más allá, a los diez millones de españoles que viven de alquiler y a las cuatro millones de personas que obtienen una renta del patrimonio en sus ahorros invertidos en vivienda. Esa es la realidad.

Si volvemos a la medida estrella de sus presupuestos, las 20000 viviendas, ¿dónde habría que implantarlas? Me imagino que habrá que implantarlas allí donde resuelvan el problema. Esa encomienda me gustaría saber si la tiene clara Sepes, porque no nos consta que Sepes tenga suelo ni en Madrid ni en Barcelona ni en Canarias. Usted nos ha contado ahora la teoría, pero lo que queremos saber es el cómo. ¿Cómo va a ser efectiva esa actuación concreta? La Sareb tiene 1640 viviendas a disposición de comunidades autónomas, pero nadie las pide porque están en zonas que no tienen ese problema y no se necesitan. Por eso, la ubicación de esas 20000 viviendas es fundamental. ¿Cómo y con quiénes quieren

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 89

colaborar para llevar a cabo ese programa? Nuestra duda no es otra que cuál va a ser su estrategia para desarrollar estos presupuestos.

Hay algo que nos preocupa muchísimo más: la letra pequeña, la estrategia para poder aprobar el presupuesto. Ahí me refiero a su acuerdo con Podemos. Nuestra estrategia es aumentar la oferta de vivienda. Yo le escuchado decir ahora mismo a la señora Martín que ya hay muchos puntos de acuerdo, que en estos días unos como otros han aprendido muchísimo y que van a llegar a puntos de acuerdo. Me gustaría saber cuáles son esos acuerdos, porque nuestra estrategia está clara: aumentar la oferta de vivienda, bien con vivienda nueva o bien incorporando la vivienda vacía existente. Ya en nuestra enmienda a la totalidad a la ley de emergencia habitacional de Podemos propusimos medidas que flexibilizaban el mercado, que facilitaban la incorporación de vivienda mediante incentivos fiscales, medidas que se dirigían principalmente a colectivos vulnerables, a jóvenes menores de treinta y cinco años y mayores sin rentas y también medidas que potenciaban la rehabilitación de viviendas vacías y con criterios de eficiencia energética, porque esa es la mejor medida contra la pobreza energética: trabajar para que las edificaciones tengan que consumir menos.

Esa es nuestra estrategia, pero la suya realmente es la que nos preocupa. En primer lugar, porque no vemos factible la construcción de 20 000 viviendas para solucionar un problema de vivienda a largo plazo. Sería más eficaz invertir en medidas a corto plazo. Todos sabemos la dificultad que tiene ahora mismo poner en marcha una obra de edificación y podía suceder que cuando usted pueda poner en marcha de una vez esas 20 000 viviendas, a lo mejor ya no hacen falta en los lugares de España en que ahora son necesarias. Por eso entendemos que lo que se contempla en esos presupuestos sirve de poco.

Hace unos meses habló también de aflorar vivienda vacía con medidas fiscales y ayudas a la rehabilitación. ¿Y dónde quedó todo eso? ¿Por qué no lo sacaron en el decreto de vivienda que intentó convalidar el otro día? Como digo, lo que más nos preocupa es la letra pequeña de los presupuestos, su acuerdo con Podemos, porque cada vez se ve más cerca esa medida de limitar el precio de los alquileres bajo el control de los ayuntamientos. Esa medida no funcionará porque lo que hará será estrangular el mercado, provocará la subida de precios y que nadie quiera poner vivienda en el mercado. Así ha sucedido en ciudades donde se ha aplicado, como por ejemplo en Berlín y en París. ¿Cómo casa esa idea con la de incrementar la oferta? A eso es a lo que quiero que me responda. ¿Cómo casa esa idea con el origen del problema, con que no haya vivienda y con la falta de seguridad jurídica? ¿No cree que esta medida estrangulará el mercado? ¿Por qué para solucionar un problema de vivienda social y pública todas las medidas a las que apuntan, tanto la letra grande del presupuesto como la letra pequeña, es intervenir el mercado libre? Esas son las preguntas a las que quiero que me responda.

El Grupo Parlamentario Popular les dice que hagan caso de la realidad económica en nuestro país. No se puede falsear la realidad para justificar propuestas que no mejorarán el acceso a la vivienda, pero sí reducirán la libertad de empresa y la flexibilidad del mercado. Eso se traduce en peores condiciones para el acceso a la vivienda. Con todo el cariño que le tengo, y con el respeto que le tengo por el difícil trabajo que está realizando, le tengo que decir que estos presupuestos en materia de vivienda no sirven, no dan respuesta al interés general. Le voy a repetir lo que estamos repitiendo para casi todas las áreas, que aquí tiene mucho más sentido: estos presupuestos para lo único que sirven es para responder al interés particular del señor Sánchez y para pagar la hipoteca que tiene que pagar el señor Sánchez para seguir viviendo en La Moncloa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

A continuación tiene la palabra para responder la señora secretaria general de Vivienda.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE VIVIENDA** (Beunza Ibáñez): Muchas gracias a todos los portavoces por sus aportaciones y consideraciones. Voy a responder de manera genérica a las principales cuestiones que han sido planteadas.

En primer lugar, responderé respecto a su solicitud de que exponga más detalles sobre el Plan 20 000 Viviendas y el porqué consideramos que este plan se puede ejecutar —en este tema han incidido todos— y podrá empezar a dar soluciones a las cuestiones planteadas.

En efecto, consideramos que parte del problema deviene de un problema de la oferta, problema que está muy concentrado en determinadas localizaciones. Los datos nos lo dicen a todos y es difícil interpretarlo de otra manera. Para solventar este tema de la oferta Sepes es propietaria de grandes bolsas de suelo, aunque es verdad que no en determinadas ciudades, pero sí en partes muy importantes de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 90

estas zonas que hemos detectado como mercados altamente saturados dentro de la vivienda. De manera que Sepes en aquellas zonas donde ya es propietaria de suelo actuará urbanizando estos suelos con la máxima celeridad. Por eso parte de este importe será para la urbanización de suelos residenciales que se encuentren dentro de las áreas clasificadas como áreas saturadas, según los estudios e informes que acabará de realizar el ministerio en las próximas semanas. Es cierto que Sepes tenía importantes bolsas de suelo que tenía abandonadas y que no estaba gestionando como por ejemplo suelo residencial en Ibiza, Málaga, Sevilla o Valencia. En todas estas zonas, que están altamente saturadas, contamos con importantes bolsas de suelo público que podemos gestionar de manera eficiente a través de una entidad pública empresaria porque el sector público empresarial sirve para estas cuestiones, para atender las necesidades de los ciudadanos y para gestionar de manera eficiente de acuerdo con el interés general.

En aquellas zonas donde no contamos con propiedad de suelo directamente del Estado se va a llegar a acuerdos con las administraciones locales y autonómicas que ya tienen planes de promoción de vivienda en marcha por parte de las empresas o entidades públicas empresariales. En este caso, el Estado ayudará y fomentará directamente la actuación de aquellos que ya están actuando en ese mercado y, por tanto, facilitará la agilidad y la aceleración de todas estas promociones. Aparte de todo ello seguimos actuando buscando suelo que podamos gestionar a través de Sepes, como ya se realizó años atrás, y gestionando el resto de suelo dentro del patrimonio del Estado. Estamos gestionando con Invied y con otro tipo de ministerios todos aquellos bienes patrimoniales que deben de ser puestos a disposición de la realización de una política efectiva en materia de vivienda.

De manera que sí, estoy absolutamente convencida de que podremos gestionar y ejecutar esa cantidad establecida para el Plan 20000 Viviendas. Pero ese no es realmente el coste, si se divide el coste entre el número de viviendas obviamente aparece una cantidad irrisoria porque un plan no se ejecuta solo con el presupuesto de un año, como saben, y porque el plan no consiste en que el Estado se dedique a hacer la vivienda hasta el final. El Estado lo que hará será, o bien ayudar a aquellos que ya las están haciendo, o bien poner suelo a disposición del sector privado con el que colaboraremos para que ellos las acaben realizando a través de un derecho de superficie o una concesión. Este tema ha sido ampliamente debatido con el sector privado, que considera que está interesado y podría entrar para que sean ellos los que realicen la promoción de las viviendas y la gestión de las mismas durante un periodo de tiempo determinado, de acuerdo con las condiciones que establezca el Estado.

Asimismo, haré referencia también a determinados temas sobre la seguridad jurídica o sobre los incentivos fiscales o las medidas de fomento de oferta porque parece ser que no se ha detectado que se han puesto en marcha por este ministerio. Quiero recordar el contenido del real decreto-ley porque contenía medidas efectivas, a las que por cierto todos ustedes votaron en contra, para dar una mayor seguridad jurídica; medidas que modificaban la Ley de Enjuiciamiento Civil y que, por tanto, protegían no solo a las familias vulnerables sino también al propietario porque se iba a detectar desde un principio por parte del órgano judicial aquellas familias que no eran vulnerables, lo cual permitiría al órgano judicial mayor celeridad en la resolución de aquellos conflictos en los que no existía un problema social.

También se ha hablado de incentivos fiscales de alquiler. Quiero recordarles que se contenían medidas de una bonificación de hasta un 95% del impuesto sobre bienes inmuebles para aquellas viviendas que se estableciesen en un régimen de alquiler asequible; medidas de fomento de la oferta, una disposición adicional entera contenía el real decreto-ley por el que se ordenaba al Ministerio de Fomento la adopción de un plan de celeridad y de gestión de los patrimonios públicos para que hiciese efectivo el derecho a vivienda de los ciudadanos. Por tanto, aunque suponía un paquete de medidas que existían, los diferentes grupos que aquí hoy se encuentran votaron en contra por distintas razones, pero ahí estaban.

Quiero decirles que no cejamos en nuestro empeño, que seguiremos trabajando no solo en el régimen del alquiler sino en una ley de vivienda en la que se establezcan todos los conceptos jurídicos necesarios, al igual y a imagen de la que existen en los países de nuestro entorno, para poder construir un verdadero régimen fiscal alrededor del fomento de la vivienda en alquiler asequible. Si no tenemos definido qué es una vivienda social y una vivienda asequible y dónde empieza y dónde acaba el servicio público de vivienda, como lo tienen los países de nuestro entorno, difícilmente podremos realizar un régimen fiscal coherente para conseguir nuestros objetivos.

Finalmente, voy a referirme al supuesto intervencionismo sobre el mercado de vivienda y de alquiler. Nunca el mercado de vivienda en alquiler ha sido libre en nuestro país. No entiendo por qué ahora parece que se está interviniendo, cuando desde antes de la democracia era uno de los mercados más intervenidos que ha existido. No lo ha sido en nuestro país ni en ninguno de los países de nuestro entorno. El mercado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 91

de vivienda es un mercado intervenido por el sector público desde siempre, otra cosa es que estemos de acuerdo en cómo se ha de intervenir y hasta dónde se va a intervenir. Pero, por favor, dejemos de hablar de la existencia de un mercado de vivienda libre porque es algo que simplemente ni existe ni ha existido nunca.

Respecto al fomento de la rehabilitación son los fondos que están incluidos dentro del Plan Estatal de Vivienda, en respeto de las competencias exclusivas de las comunidades autónomas. En cuanto a la Sareb es cierto, señora Zurita, que ha puesto una serie de viviendas a disposición de las comunidades autónomas y que esos convenios no están funcionando, en algunos casos por la localización, en otros casos por el estado de conservación de las viviendas porque es otro de los problemas que tenemos. El *stock* de viviendas vacías de las entidades financieras en nuestro país —parte de ellas las tiene la Sareb pero las incluiremos dentro del concepto global— ha estado abandonado durante muchos años. Quizás haya que ayudar a poner esas viviendas en funcionamiento, al igual que las viviendas de otro tipo de propietarios. Por eso modificaremos el Plan Estatal de Vivienda, aunque es cierto que no se han modificado los programas hasta ahora porque hemos establecido como prioritario la ejecución del mismo, ya que si bien se había aprobado en marzo, cuando llegamos en el mes de julio todavía no se había firmado ninguno de los convenios. Lo importante era que llegase ese dinero a las comunidades autónomas, pero no duden de que estamos trabajando en la mejora y la modificación del mismo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general.

¿Algún grupo desea realizar alguna precisión? (**Pausa**). Tiene un minuto, doña Lucía.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ** (doña Lucía): No voy a hacer una precisión directa a la secretaria general sino porque he oído muchos comentarios, y algunos nervios, con el tema de la regulación de precios. Yo quería recordar que esto está pasando en el corazón de Europa, no es en ningún otro país lejano que algunos grupos tienen permanentemente en la cabeza sino que está pasando en París y Berlín, así como en Londres donde el alcalde está pidiendo competencias para poder regular los precios.

Luego se ha dicho la frase de que la mejor manera de controlar los precios es aumentar la oferta pública. Yo querría recordar aquí una explicación que nos daba hace poco el regidor de viviendas de París. Nos explicaba cómo en su ciudad tienen un parque público, que ya nos gustaría tener aquí, creo que está alrededor del 20%. Él nos contaba cómo en los últimos años habían hecho un esfuerzo increíble para aumentar ese parque público y nos explicaba cómo a pesar de tener casi un 20% o un poco más de parque público, la única manera que habían tenido para contener las subidas de los últimos años había sido desde el momento en que habían puesto en marcha medidas de control de subidas abusivas.

Quiero recordar que no son medidas de control de precio, sino medidas que acoten las subidas en un tiempo establecido y en un área determinada. Por tanto, esto se hace en Europa y cada vez lo reclaman más ciudades. Nosotros no estamos hablando únicamente de esta medida, nosotras entendemos que para hacer política de vivienda necesitamos atacar muchos flancos, y además flancos que toquen el medio y el largo plazo, pero también la inmediatez. Todas hablamos del parque público pero el parque público no se hace en dos días. Por tanto, necesitamos una variedad de medidas, entre las cuales también hay que introducir medidas de todo tipo que corresponsabilicen al sector privado. Hay que corresponsabilizar al sector privado, si de verdad nos creemos el tema de la función social de la propiedad, que eso sí que está recogido en la Constitución.

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

Señora Rominguera, ¿quiere hacer alguna precisión?

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Solo quiero incidir en que cuando se le ha preguntado a la secretaria general por las estrategias o por cómo se van a llevar a cabo todas esas medidas, básicamente la impresión es que de lo que se trata es de caminar en una única dirección, que es garantizar el acceso a un hogar a la mayoría de las familias de este país. No veo en absoluto que haya ningún tipo de bandazo en lo que el Gobierno pretende hacer.

Muchas gracias.

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

Señora Zurita.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 92

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Seré muy breve. Solo quiero apuntar que hubiera sido una estrategia más correcta, ya que estamos hablando de presupuesto, incrementar la dotación para ese plan de vivienda. Aunque a la señora Rominguera no le gusta que lo diga, lo vuelvo a repetir: lo mejor que han hecho ha sido asumir el plan de vivienda del Partido Popular y ponerlo en marcha. Todas estas medidas, tanto el decreto como las 20 000 viviendas, si tuviéramos la seguridad de que se fueran a hacer de una manera inmediata, serían ideales pero no va a poder ser. Por tanto, resulta accesorio, lo ideal hubiera sido sacar antes esa ley de vivienda que usted ha apuntado, porque necesitamos un marco jurídico claro para poder trabajar e incrementar la dotación del plan de vivienda. Todo lo demás lo único que me parece es accesorio, medidas para quedar bien con unos socios que necesitan para poder aprobar estos presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Zurita.
Cierra el debate doña Helena Beunza.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE VIVIENDA** (Beunza Ibáñez): Solo quiero contestar a la señora Zurita, ya que es una cuestión de técnica presupuestaria. Sí, estaba la opción de decidir si se incrementaba más el plan estatal o se incrementaba el Plan 20 000 Viviendas. La ejecución presupuestaria fue el razonamiento, aparte de que consideramos que el impulso necesario en esta anualidad es el del Plan 20 000 Viviendas. ¿Por qué? Porque como sabe, porque lo realizó el PP, las comunidades autónomas tienen que aportar el 30 % de lo que se realice durante este año; comunidades autónomas que no tienen consignado ese 30 % en sus ejercicios presupuestarios de 2019 y que van a tener que empezar a buscar de dónde lo van a sacar para poder recibir la parte extra que les corresponderá. Además, es necesario firmar las adendas a los convenios con el tiempo que esto implica. Esa ha sido una de las razones por las que se ha considerado que se iba a ejecutar mucho más esta división, esta estructura del gasto, que el haber diferenciado de otra manera las cantidades.

Por último, quiero agradecerles a todos su participación. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general de Vivienda.
A continuación hacemos una breve pausa y después continuamos. **(Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (PARDO DE VERA POSADA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002302); SOCIALISTA (número de expediente 212/001976); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (número de expediente 212/002070); CIUDADANOS (número de expediente 212/002167) Y MIXTO (números de expediente 212/002231, 212/001900 y 212/001908).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia de la presidenta de ADIF, doña Isabel Pardo de Vera Posada. Es la primera vez que comparece ante nuestra Comisión, aunque el conocimiento que tenemos de ella ya viene de la etapa anterior por las responsabilidades que entonces también tuvo en ADIF.

Nos alegra mucho, Isabel, verla entre nosotros, y escucharemos con mucho interés lo que nos quiera decir sobre el presupuesto de ADIF y ADIF Alta Velocidad. Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Pardo de Vera Posada): Muchas gracias.

Buenas tardes, señor presidente, señorías. Comparezco como presidenta de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, y ADIF Alta Velocidad.

Permítanme que comience mi intervención ante esta Cámara destacando los principios que rigen tanto la planificación como la ejecución presupuestaria de ADIF y ADIF Alta Velocidad. La actividad inversora llevada a cabo por ADIF ha de obedecer a criterios de eficiencia, desarrollo económico, movilidad sostenible, cohesión territorial y accesibilidad, garantizando la conexión y la movilidad interregional. Se pretende lograr la máxima eficiencia en la gestión de la infraestructura ferroviaria, su máxima utilización posible, así como la optimización de la administración coordinada de ambas redes, la de alta velocidad y la convencional, que presentan notables diferencias tanto desde el punto de vista técnico como económico y de financiación, lo que redundará en una mejora de su mantenimiento y explotación, y, en especial, en la gestión de la seguridad, que es uno de los pilares básicos para ambas entidades y para el ministerio.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 93

En consonancia con los objetivos del Ministerio de Fomento, se ha considerado que las actuaciones prioritarias a llevar a cabo estén dirigidas a optimizar la funcionalidad de la red existente y a promover la intermodalidad. De esta forma, las actuaciones de nueva infraestructura de altas prestaciones que se desarrollan a través de estos presupuestos se centran en aquellas que sirven para cerrar itinerarios ya comenzados y completar de esta forma la red planificada, priorizando las mismas en un mapa de evidente desequilibrio oeste-este, en detrimento, evidentemente, del primero. El fin último es crear una red nacional integrada y estructurada a partir de la red europea, cuyos pilares básicos en nuestro país se configuran a partir de los corredores mediterráneo y atlántico, articulando de esta forma la cohesión social y la vertebración territorial para que todos los ciudadanos y todas las regiones del país tengan una dotación de infraestructuras acorde con el nivel de excelencia que exige nuestra sociedad, una red que mantenga una gran relevancia dentro del sistema nacional de transporte, de forma que se contribuya a una elevada captación de la demanda y a una alta rentabilidad socioeconómica de la infraestructura ferroviaria.

Por parte de ADIF, el presupuesto de inversión que se presenta para el año 2019 alcanza la cifra de 4904 millones de euros, destinando 2244 millones de euros a la mejora y renovación de la red existente y 2660 millones de euros al desarrollo de nuevas líneas con el objetivo de obtener el máximo provecho a la infraestructura existente y de potenciar la movilidad en la áreas metropolitanas, permitiendo asimismo la continuación y el avance de las actuaciones de largo alcance en la planificación. A esta inversión habría que añadir los recursos destinados a mantenimiento, que para 2019 alcanzan los 850 millones de euros. Señorías, ADIF presenta unos presupuestos mediante los cuales se garantiza que el desarrollo de las infraestructuras por fin avanza en los compromisos contraídos y para que España continúe a la vanguardia del sector ferroviario europeo y mundial. Quiero destacar que el presupuesto de inversión de ADIF dedicado a la renovación y mejora de la red para 2019 presenta un considerable aumento respecto al presupuesto de 2018 como medida de impulso para revertir la carencia de inversión y gasto a la que se había sometido a la red convencional y a las cercanías en los años más duros, apostando de esta forma por un transporte público con las más altas cotas de calidad, eficiente, seguro, sostenible, vertebrador del Estado y motor de la cohesión social y territorial. Este esfuerzo inversor se dirige a cubrir otras necesidades que la sociedad demanda y para las que el ferrocarril se configura como opción preferente por las características que lo definen: alta capacidad, seguridad y menor impacto ambiental que otros modos de transporte. Estas características deben ser explotadas con el mejor esquema de red posible para garantizar en el futuro la movilidad de los ciudadanos en las grandes áreas metropolitanas y canalizar una parte del transporte de mercancías desde el ámbito de la carretera a un modo más sostenible.

En los próximos años España estará terminando de desplegar los ejes troncales de la red que vertebrará todo el territorio nacional y dará servicio a la mayor parte de la población del país, en los que no me detengo por falta de tiempo y que ya conocen sobradamente. Continuaremos trabajando a pleno rendimiento ahora que hemos conseguido desbloquear un gran volumen de obras paralizadas en las diferentes líneas de alta velocidad en construcción, cada una de ellas con distinto grado de ejecución. ADIF destinará 2244 millones de euros a la inversión en la red convencional, con un aumento muy significativo respecto al presupuesto de 2018 con el objetivo de actualizar las prestaciones de la red en las líneas más antiguas y que presentan mayores problemas de fiabilidad y de esta forma garantizar la conexión y la movilidad interregional. Desde el Ministerio de Fomento y ADIF estamos trabajando en el desarrollo e implantación de una estrategia de movilidad sostenible, competitiva y conectada para todos. Es fundamental, por lo tanto, el papel de los servicios ferroviarios de cercanías para conseguir que las ciudades incorporen modelos de movilidad sostenible. Los servicios de cercanías, que mueven más de 415 millones de viajeros anuales, evitan importantes emisiones de gases de efecto invernadero y contribuyen a paliar el problema de la contaminación en los grandes núcleos urbanos.

Para afrontar el desafío de garantizar una movilidad sostenible se han puesto en marcha unos ambiciosos planes de cercanías en las principales áreas metropolitanas del país: Madrid, Barcelona, Valencia, cornisa cantábrica, que, junto con las actuaciones a realizar en otros núcleos, acumulan una inversión de 1090 millones en el presupuesto de ADIF para este año 2019. No puedo enumerar la totalidad de las actuaciones puestas en marcha y contempladas en los presupuestos para el año 2019 en cada uno de los núcleos, pero quiero destacar los objetivos que se persiguen con esta inyección de fondos en cercanías: en primer lugar, garantizar una adecuada prestación del servicio a corto plazo, asegurando las inversiones necesarias para el mantenimiento del sistema en su conjunto con altos estándares de calidad y recuperando los niveles de servicio después del periodo de crisis y sus negativos efectos; en segundo lugar, mejorar las actuales prestaciones a medio y largo plazo con desarrollos de red conforme a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 94

previsiones de movilidad; en tercer lugar, fomentar el uso de las redes de cercanías, lo que exige favorecer la intermodalidad y la accesibilidad para permitir un uso óptimo de los distintos modos de transporte, poniendo este servicio al alcance de un número de ciudadanos cada vez mayor; mejorar la experiencia del cliente, atendiendo a sus sugerencias y reclamaciones tanto en relación con los viajes que realiza como con el uso de las instalaciones; por último, incrementar la sostenibilidad del sistema de transporte, aprovechando sus ventajas como modo de transporte de gran capacidad y respetuoso con el medio ambiente.

Otro de los pilares fundamentales del diseño de estos presupuestos es la modernización de los sistemas de señalización y gestión de la red ferroviaria. Estos presupuestos son una clara demostración de ello, con un aumento de la inversión en reposición de activos y en la mejora y renovación de elementos de infraestructura y de las instalaciones de gestión del tráfico. Dentro de las actuaciones en pasos a nivel, se pondrán acciones en marcha en más de 500 pasos. En muchos de ellos se trata de actuaciones que requieren la participación de las administraciones propietarias de las calles, carreteras o caminos a los que sirve un citado paso. Para la protección de pasos entre andenes se están llevando a cabo numerosas actuaciones, enmarcadas en el plan de mejora de la seguridad en los pasos autorizados al mismo nivel en estaciones de viajeros de la red ferroviaria de interés general y otros entornos y en el plan de mejora de infraestructura frente a cruces indebidos en pasos no autorizados o necesidad de cerramiento en determinados puntos. En este sentido quiero destacar la necesaria colaboración y responsabilidad de las distintas administraciones implicadas para la definición y ejecución de las obras de supresión de los distintos pasos a nivel de la red ferroviaria española. Se trata de un arduo trabajo de acuerdo de voluntades, siempre con la mejora de las condiciones de circulación y de vehículos en mente. Cabe señalar que la disposición del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para alcanzar soluciones satisfactorias que mejoren la seguridad de la explotación ferroviaria y de la ciudadanía es plena. Actualmente están en fase de tramitación cincuenta y cuatro convenios, dieciséis acuerdos de cooperación, catorce adendas, nueve protocolos generales de actuación, dos protocolos de intenciones y un memorándum, en los cuales se trabajará a lo largo de este año para garantizar su conclusión y puesta en marcha, y todo ello demuestra el compromiso de ADIF con la cohesión territorial y su apuesta por la negociación con las distintas administraciones territoriales. Otras actuaciones destacadas en materia de modernización de las instalaciones de seguridad son la licitación del nuevo sistema ASFA Digital en la red convencional para su segunda y última fase de implantación, por 191 millones de euros, y el plan director de supresión de bloqueos telefónicos, instalaciones estas de seguridad no acordes a una red moderna.

En lo que respecta a la potenciación del transporte de mercancías, ADIF invertirá en el transporte ferroviario de mercancías un 12% más que en 2018, además de la inversión en la mejora general de la red, aunque hay que señalar que muchas de las actuaciones en marcha en determinados corredores también se alinean con el objetivo de mejorar la cuota de transporte de mercancías por ferrocarril. Toda esta apuesta por el incremento del tráfico de mercancías se complementa con las inversiones en instalaciones logísticas que se están planificando y ya comenzando a desarrollar con ejemplos muy evidentes con este compromiso, como la terminal de Vicálvaro, la de Valencia, Fuente San Luis, La Llagosta o Júndiz.

¿Cómo financiamos estas inversiones? ADIF Alta Velocidad financia mayoritariamente sus gastos con ingresos de los operadores y, en general, con ingresos de mercado, en tanto que ADIF estará financiado fundamentalmente con transferencias desde el presupuesto estatal, no estando autorizado para endeudarse. Para llevar a cabo sus funciones, ADIF recibe del Estado las aportaciones financieras que le permiten realizar las inversiones de construcción y las inversiones de reposición necesarias para conservar la red en las condiciones adecuadas para la circulación de los trenes. Además de esta financiación del Estado vía aportaciones y transferencias de capital, ADIF también se financia en menor medida a través de ingresos de los operadores y de mercado. Mediante esta financiación se atiende a la administración de la red, entendiendo por tal la gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad, la adjudicación de la capacidad de la infraestructura a los distintos operadores, la elaboración y publicación de la declaración de red, en la que se detallan las características de las líneas, y la realización de los gastos de conservación necesarios en la red. Por otra parte, como saben, ADIF Alta Velocidad se encarga de la administración y construcción de las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras que le atribuya y le encomiende el Estado, tareas que lleva a cabo con cargo a sus propios recursos, que son fundamentalmente aportaciones de capital del Estado, ayudas financieras procedentes de los distintos fondos de la Unión Europea y endeudamiento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 95

En relación a la plantilla de ADIF, merece la pena resaltar una situación problemática, crítica, a la que nos enfrentamos, y que no es otra que la elevada edad media de la plantilla y el riesgo de pérdida de capital humano, básico en áreas estratégicas de profundo conocimiento, como la gestión de circulación y el mantenimiento. Para posibilitar la viabilidad y el correcto desarrollo de todas las actuaciones e iniciativas que he mencionado es indispensable reforzar la plantilla de ADIF, circunstancia en la que estamos trabajando con determinación y para lo que se ha trazado un plan que liga la orientación estratégica con la reposición de empleo público que garantice el necesario relevo generacional.

Finalizo, señorías. Para concluir y a modo de síntesis de todo lo que he compartido con ustedes, me gustaría destacar unas ideas sobre el papel de ADIF a la hora de dar respuesta a los retos que tenemos por delante.

Como entidad pública empresarial tenemos la responsabilidad de buscar fórmulas eficaces y eficientes para atender a las necesidades de los ciudadanos y de la economía del país, contribuyendo así a la transformación del sector y de la propia entidad. Es un deber garantizar la sostenibilidad, el derecho a la movilidad y la vertebración territorial. Por ello, apostamos por la innovación, la orientación al cliente y la generación de valor mediante la transformación digital en cada una de nuestras actividades y procesos.

ADIF sitúa la seguridad en la explotación y gestión de sus infraestructuras en el centro de la toma de decisiones y de la planificación de la entidad, fomentando una cultura de seguridad a todos los niveles y en todos los procesos, alineándonos con las directivas europeas.

Afrontamos la inminente liberalización del transporte nacional de viajeros como una oportunidad para todo el sector ferroviario, y desde ADIF queremos que esta oportunidad se transforme en un importante incremento del uso del ferrocarril. Para ello y a través de ese presupuesto, queremos que nuestra infraestructura ferroviaria sea de máxima calidad y favorezca que los usuarios finales demanden de una manera masiva el uso del ferrocarril.

Las necesidades de inversión previstas en estos presupuestos han exigido una planificación de actividades metódica y rigurosa y la realización de un gran esfuerzo por todos los trabajadores de ambas entidades, ADIF y ADIF Alta Velocidad, a quienes agradezco públicamente su dedicación y vocación de servicio público.

Apelo a la responsabilidad de todas las administraciones a la hora de resolver la integración del ferrocarril en los diferentes entornos más o menos consolidados. Mientras que en el resto de Europa, en ciudades como Viena, Berlín, Hamburgo o París, se asume la coexistencia del ferrocarril con el entramado urbano de la ciudad, en España nos convertimos en el único país que reclama el ferrocarril, al ser una infraestructura óptima de calidad y movilidad, exigiendo su invisibilidad y desaparición de la trama urbana en superficie y rechazando otras formas satisfactorias de integración segura. En el sentido común, la medida, la sensibilidad social y el equilibrio social y económico estará la solución, espero.

El presupuesto que se ha elaborado para ambas entidades significa una apuesta ambiciosa para garantizar la calidad de nuestras infraestructuras ferroviarias. Como ya he citado, se eleva hasta 4904 millones de euros en el conjunto de la red ferroviaria de interés general. Señorías, he querido centrarme en el fundamento de este presupuesto y en la estrategia de las entidades, más que en comentar importes concretos de cada euro gestionado, cuyo detalle ya tienen disponible en el documento presupuestario. Concluyo, por tanto, señalando que este presupuesto, por un lado, posibilitará continuar avanzando en la culminación de una red que permitirá atender, cuando se encuentre totalmente desplegada, a un porcentaje muy elevado de la población con estándares de calidad altísimos y una infraestructura diseñada y construida con parámetros del siglo XXI, plenamente interoperable con la red transeuropea. Por otro lado, se refuerza la inversión en la red convencional respecto a los años precedentes, hasta llegar cerca del equilibrio entre presupuesto de alta velocidad y presupuesto para red convencional y cercanías, marcando además dos prioridades claras: la primera, garantizar el derecho a la movilidad para la ciudadanía. En las grandes áreas metropolitanas se requiere un refuerzo de la intermodalidad y un transporte más sostenible ante los crecientes problemas de contaminación y el imparable desarrollo urbano, y esta prioridad se refleja en las dotaciones previstas para actuaciones en los principales núcleos de cercanías. La segunda prioridad se articula en torno a la mejora de la fiabilidad y las prestaciones de la red convencional, aspectos que en algunas zonas de dicha red se han visto mermados debido a la carencia de recursos económicos en los últimos años, y esta apuesta tiene su reflejo en la dotación presupuestaria destinada a actuaciones de mejora global en líneas y ejes completos, además de todo el presupuesto destinado a conservación y mantenimiento de la red, y se evidencia su compromiso en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 96

gran volumen de trabajos que se han puesto en marcha después de meses de realización de labores técnicas, jurídicas y administrativas para poder iniciar estas obras.

Quedo a su disposición para cualquier comentario u observación que quieran realizar. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pardo de Vera.

Vamos a escuchar a los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señora presidenta de ADIF. Le pido que se sitúe en Asturias. El proyecto de ley de presupuestos viene precedido por un ejercicio 2018 con muy escasa ejecución, pese a que ADIF tiene desde hace años una ingente tarea pendiente para que Asturias se incorpore al ferrocarril del siglo XXI tanto de viajeros como de mercancías.

En relación con el ferrocarril convencional, la avería que ayer afectó a medio millar de pasajeros se suma a los incidentes de todo tipo que reiteradamente también han puesto en evidencia la falta de conservación y mantenimiento de la línea que une Asturias y la meseta, singularmente la conocida rampa de Pajares. La indignación social es muy grande, *in crescendo*: el pasado año estaban consignados 5 millones de euros para renovación integral, este año han desaparecido.

Respecto al servicio público de cercanías, el ejercicio económico 2018 se ha perdido, y, como tal, se han acentuado los problemas, que han espantado a los usuarios. Además, las tremendas inundaciones de la pasada semana afectaron a las líneas de la antigua FEVE, lo que exigirá un enorme esfuerzo inversor complementario, que esta mañana el secretario de Estado no fue capaz de estimar. Le reclamamos que no se tomen los daños como pretexto para no hacer nada y que se cumpla el plan que fue consensuado por el Principado y el ministerio y que en 2018 inició su desarrollo presupuestario plurianual.

La integración del ferrocarril en Gijón tampoco avanzó, como consecuencia del marasmo burocrático ministerial al que está sometido el convenio, que ya fue consensuado hace tiempo por las tres administraciones. Eso supone prolongar la existencia de una estación provisional indigna de una gran ciudad, desperdiciar la utilización del túnel de cuatro kilómetros que lleva más de una década finalizado y que fue construido para mejorar la red de cercanías, ganar centralidad y captar usuarios del ferrocarril. Llamo la atención sobre que en el pasado ejercicio se consignaron 2,5 millones de euros para el plan de vías y este año solo 315 000 euros.

Señora Pardo de Vera, hace un par de años usted me acompañó en una visita a los colosales túneles de la variante ferroviaria de Pajares, y aquí seguimos desde Foro reclamando para Asturias el mismo trato político que ya ha permitido que millones de españoles disfruten de la alta velocidad ferroviaria. Desde entonces, haciendo valer el compromiso electoral ante los asturianos, habíamos conseguido revocar la discriminación a los asturianos, pero la llegada del Gobierno de Pedro Sánchez lo ha trastocado todo, en lo que consideramos un robo político para Asturias. En relación con la variante de Pajares, el primer proyecto de ley de presupuestos generales del Gobierno socialista se distingue del que se aprobó en el pasado año por una decisión inaceptable: la vuelta al ancho ibérico, es decir, al ancho Renfe, o sea, a las antiguas tretas para excluir a Asturias de la misma alta velocidad que ya está en funcionamiento en gran parte de España, o sea, se relega a Asturias a la categoría de gueto ferroviario aislado del ancho europeo UIC.

Tengo aquí un mapa (**muestra un gráfico**) en el que se refleja en rojo las líneas de alta velocidad con ancho de vía UIC ya en servicio o proyectadas y en azul, caso de Galicia, las que funcionan con ancho ibérico. Si nada lo impide, será también el caso de Asturias cuando esté operativa la variante de Pajares, que comenzó a construirse en 2004 y que fue planificada, concebida, proyectada y presupuestada para conectar la capital de España y la de Asturias, Madrid y Oviedo, en dos horas y treinta minutos. Sin embargo, cuando entre en servicio la variante con trenes Alvia serán tiempos superiores a tres horas y media en el mejor de los casos, lo que es discriminatorio con respecto a los desplazamientos desde Madrid a Lérida, Barcelona, Gerona, Valencia, Alicante, Murcia, Málaga o Sevilla, es decir, distancias iguales o mayores y trenes AVE. Para Asturias —repito— trenes Alvia.

Señora presidenta de ADIF, tanto la ralentización de las obras en la variante como las decisiones adoptadas en octubre sobre el ancho de vía nos devuelven a las andadas socialistas del tren de altas prestaciones, lo que contrasta con la política ferroviaria que se aplica en el resto de las comunidades. Desde Foro reclamamos para Asturias el mismo trato que se aplica a los demás, el mismo. Es inconcebible

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 97

que el ancho internacional se detenga en León, donde, por cierto, ya lleva retraso la puesta en servicio de su nueva estación que ponga fin al fondo de saco de la que se inauguró en 2011, que penaliza el viaje de Asturias a Madrid con veinte minutos, y es inaceptable que el Ministerio de Fomento anuncie su compromiso para completar los novecientos kilómetros del corredor mediterráneo con ancho de vía internacional al tiempo que deniega ese mismo tipo de vía a los sesenta kilómetros entre León y Lena.

Señor presidente, por mi parte nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señora Pardo de Vera, y bienvenida en su primera comparecencia. Desgraciadamente, no es la primera nuestra, llevamos varias horas ya, muchas veces preguntando sobre lo mismo, y, como por economía procesal no vamos a repetir en todas las mismas cosas, espero que mis preguntas no queden un poco deslavazadas.

Para empezar, debo decir que compartimos su apuesta por la red convencional y las cercanías. Sin embargo, no estamos de acuerdo con este presupuesto, que nosotros consideramos —y así lo hemos detallado más ampliamente de lo que voy a hacer ahora— electoralista y poco realista, que condena al déficit y al endeudamiento y a una progresiva subida de impuestos.

No obstante, me gustaría comentarle un par de cosas referidas específicamente a ADIF. La primera se refiere a la capacidad de gasto. En el año 2018 la inversión de ADIF más o menos tuvo un grado de ejecución de unos 400 millones de euros y se prevé gastar 2244 millones en 2019. ¿Les parece realista? Es decir, si no se alteran, si no se modifican los recursos humanos de ADIF, ¿cómo se va a pasar de una ejecución de 400 millones a una de 2200? En el caso de ADIF Alta Velocidad la diferencia no es tan violenta, pero se pasa de 1400 a 2600 millones, casi el doble de la ejecución, insisto en que con unos gastos en personal que, aunque usted ha dicho que hay que adecuar plantillas, entiendo que no se refiere a ello ni en esas cantidades, es decir, entiendo que no estamos hablando de multiplicar por cuatro el capítulo 1 de ADIF.

Asimismo, quiero destacar también la existencia de partidas presupuestarias para proyectos no maduros, algunos sobre los que todavía ni siquiera hay estudio informativo. Si tenemos en cuenta que un estudio informativo puede llevar tres años, un proyecto de construcción puede llevar otros tres y una licitación casi un año más, estamos hablando de partidas que a lo mejor se refieren a obras para dentro de siete años, y a esto me refiero con los presupuestos más electoralistas y poco realistas, porque al final eso genera frustración y desconfianza en los ciudadanos hacia los políticos, es decir, ellos ven unas partidas en unos presupuestos, se les dice que se va a invertir tanto o cuanto en determinadas obras, pero no las ven, o las ven transcurrido mucho tiempo. ¿Piensa, de verdad, que se van a invertir 300 millones en cercanías de Valencia o 500 millones en cercanías de Cataluña, o, en el fondo, es parte de una gran campaña electoral?

Por otra parte, ¿qué le parecen las declaraciones del ministro, el señor Ábalos —supongo que bien—, cuando dijo que pensaba destinar solo 100 millones a Cercanías de Madrid, que representan el 60 % del total de viajes de cercanías? El señor Ábalos dijo que ellos ya habían tenido sus radiales. Eso era desolador, porque de modo implícito estaba reconociendo electoralismo. Decía: como ellos ya han tenido su porción de despilfarro electoralista, ahora les toca a otros ese despilfarro. No parece un criterio muy adecuado de reparto de recursos.

En ese sentido, me gustaría saber por qué reducen a cero la inversión en renovación integral del puerto de Pajares, que luego fían a inversiones millonarias en los próximos tres años.

Y para no extenderme mucho más, dos puntos muy concretos que también suscitan cierta curiosidad. Uno es el directo Madrid-Burgos. Lo pregunto porque en Ciudadanos recibimos unas críticas feroces —entre otros, por parte del partido de este Gobierno— porque nos limitamos a decir que queríamos que se hiciera un estudio, y no afrontar inmediatamente una inversión que no sabíamos el retorno social que iba a tener, y ahora, por lo que veo, precisamente ustedes han presupuestado un estudio. No sé si me puede usted confirmar esto.

Finalmente, cierta decepción porque este presupuesto deja a cero una partida de 10 millones de euros que habíamos conseguido vía enmiendas por parte de Ciudadanos en los presupuestos de 2018 para la integración del ferrocarril en Madrid, es decir, el proyecto de Delicias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 98

Si me puede contestar a estas preguntas, se lo agradezco.
Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea van a intervenir dos diputados, repartiéndose en tiempo. En primer lugar tiene la palabra don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, señora Pardo de Vera, seré muy rápido porque tengo poco tiempo y es tarde. En primer lugar, nos congratulamos de que efectivamente se acelere el paso de presupuestos de ADIF Alta Velocidad a ADIF convencional, que es donde la mayor parte de los usuarios disfruta de los servicios ferroviarios en nuestro país, algo que veníamos pidiendo desde hace mucho tiempo y que por fin empieza a concretarse de forma acelerada. También le diré que cuenta con nuestra colaboración en todo lo que sea integración territorial, cohesión territorial, servicio público, apuesta por la accesibilidad, apuesta por la intermodalidad y apuesta por la racionalidad de la prestación de servicios, incluyendo los nuevos despliegues en el ámbito de la red convencional, que es uno de los debes. Cuando digo nuevos despliegues también me refiero a aquellos que se fueron cerrando y debiera estudiarse su posible reapertura. Por ejemplo, uno paradigmático es el eje de la ruta de la plata que, desde nuestro punto de vista, compensaría la excesiva radialidad de nuestra red con aquellos ejes transversales que de alguna manera, insisto, equilibrarían el tráfico en nuestro territorio.

En segundo lugar, quería preguntarle por el endeudamiento de ADIF Alta Velocidad. No tengo cifras concretas porque me he tenido que remitir a la prensa, pero el dato que me llegaba era en torno a 15 000 millones de euros que todavía estaban pendientes en la deuda de ADIF, lo cual supone aproximadamente unos 400 millones —quizás me equivoco, espero que me corrija— de servicio de deuda y amortizaciones. En el caso de la transposición de la Directiva 2016/2370 en Francia se pone mucho énfasis en que habrá recursos de los cánones destinados al pago de esas inversiones en infraestructuras; no sucede así en el real decreto-ley que hemos convalidado en el Congreso la semana pasada, con nuestro voto en contra. Querría saber cómo se plantea ADIF Alta Velocidad pagar esa inversión.

En tercer lugar, y con esto termino, un poco en la línea del anterior interviniente quisiera saber cuánto van a correr para poder ejecutar un presupuesto que sitúa en 525 millones de euros el tramo Almería-Murcia del corredor mediterráneo, en 224 millones el de Algeciras-Bobadilla, o que eleva a 857 millones el monto para Cataluña. Me parece difícil imaginar los tiempos administrativos para que se pueda cumplir con esto.

Nada más, cedo la palabra a mi compañera Alejandra Fernández.

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

Señora Fernández, tiene la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señora Pardo de Vera. Como buena gallega, usted sabrá que desde Galicia no podemos compartir ese optimismo con las cuentas; allí ha habido una crítica generalizada; de hecho, el malestar ha llegado incluso a las propias filas socialistas. En primer lugar, quería recordarle que desde En Marea seguimos manteniendo nuestro rechazo a estas cuentas, ya que no compartimos el modelo de Estado que ustedes plantean con estos presupuestos donde se incrementa el desequilibrio territorial, y tampoco compartimos el papel que se le asigna a Galicia. Proponen un modelo de Estado cada vez más desequilibrado, con una bajada brutal para Galicia del 20 % que hay que leer en paralelo con el aumento del presupuesto en todo el arco mediterráneo. Y pongo un dato encima de la mesa: entre Cataluña, Valencia y Andalucía se llevan algo más del 44 % del presupuesto territorializado. Están ustedes llevando a cabo una reconfiguración del Estado o una vuelta de tuerca más que tiene la lógica de concentrar el poder político y económico en la capital y en el Mediterráneo. Es decir, se hace coincidir cada vez más al mapa de las inversiones con el mapa donde se disputan y se ganan las elecciones, un modelo que nosotros, obviamente, no compartimos.

No es solo un problema de cantidades ni del peso específico que tiene Galicia respecto del Estado; lo más grave es que se trata de un problema de modelo. Y me explico, en este momento estos Presupuestos Generales del Estado son claves para Galicia porque estamos ante un fin de ciclo del modelo de inversiones en Galicia, estamos ante el fin del ciclo de la inversión en la alta velocidad. En Marea tenía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 99

grandes esperanzas en que, de una vez por todas, se acabasen las inversiones en la alta velocidad, quitarnos esa hipoteca que nos estaba comiendo la mitad del presupuesto anual, y que por fin pudiéramos empezar a hablar de la agenda de infraestructuras que realmente necesitamos. De repente, nos sorprenden porque cuando se acaban las partidas de la alta velocidad, lo que nos plantea el Gobierno es la nada. Es decir, todas las partidas que bajan en la alta velocidad se traducen directamente en la bajada de inversión en Galicia. Entonces, la pregunta clave aquí es después del AVE, ¿qué tiene pensado el Gobierno para Galicia? ¿Cuál es el plan de inversiones para Galicia después de las partidas de la alta velocidad? Esta es una cuestión central, pero antes de meterme en el plan que tendría que venir por delante, quiero preguntarle si con estas partidas se garantizan los plazos que hasta ahora estaban encima de la mesa con las fechas de fin de obra y de puesta en servicio de la alta velocidad.

Después para hablar del ciclo que se abre, de la necesidad de revisar esa agenda, quería hacer una pequeña reflexión y compartirla con usted, y es que cuando se ponga en marcha la alta velocidad dentro de dos años —esperemos—, veremos cómo la dirección del flujo socioeconómico en lugar de ser hacia Galicia será hacia Madrid. Es decir, eso que se nos vendió como el AVE a Galicia probablemente se llame el AVE a Madrid porque la dirección de los flujos será hacia el centro. Sin embargo, se le llama AVE a Galicia porque la cabeza desde donde se pensó fue precisamente desde Madrid. Queremos poner encima de la mesa precisamente la necesidad de cambiar esto, que la agenda en vez de decidirse desde la capital se decida desde Galicia, porque nuestra agenda es diferente y tiene que ver con la conexión entre las grandes ciudades, las cercanías en las áreas metropolitanas de A Coruña y Vigo, la conexión de los puertos con el sistema ferroviario y la salida sur de Vigo. Esta es la agenda real que necesitamos para dinamizar socioeconómicamente Galicia.

Y para todo esto en los Presupuestos Generales del Estado de 2019 no hay prácticamente nada más allá de pequeñas partidas con título pero sin dinero. Por ejemplo, para la conexión entre ciudades, en el caso de A Coruña y Ferrol, tenemos solo 400 000 euros y es estratégico prolongar ese eje atlántico. Le pregunto qué va a hacer con esa partida. Para Ourense-Lugo hay dos partidas de 80 000 euros, ¿a qué alcanzan? Y en el caso de Vigo-Ourense, 500 000 euros para el estudio de una obra que compartirá conmigo que, tal y como está planteada ahora mismo, es imposible. Cuando uno se coloca fuera de los micrófonos, aquí hay un amplio consenso en que esa obra es prácticamente inviable. Espero que cambien la política que estaba haciendo el Partido Popular y, en vez de buscar soluciones inviables y poner partidas que saben que no se van a ejecutar, pongan partidas reales para soluciones viables. La situación del ancho métrico es crítica, hay una partida de 10 millones de euros y es cierto que es algo más que en el resto, pero queremos saber exactamente a qué se van a destinar. La salida sur de Vigo solo cuenta con un millón, y queremos saber para qué da ese millón de euros en la conexión imprescindible con Portugal.

Acabo ya. Algunas de estas cuestiones que he colocado encima de la mesa son importantísimas para avanzar en el posicionamiento de Galicia en el corredor europeo de mercancías. Aquí es evidente que si todas las inversiones de conexión entre puertos y ferrocarril se van para los puertos del Mediterráneo, se está promoviendo *de facto* que nuestros puertos se queden atrás. Si se diseñan unos trazados en los que se deja a Portugal todo el liderazgo de los puertos de la fachada atlántica es en detrimento de Galicia. Y aquí se está compartiendo un mismo modelo de Estado tanto por el Partido Popular como por el Partido Socialista. Hoy vimos un acto de cara a la galería de promoción de los corredores europeos y de la inclusión del noroeste en dichos corredores. Nos alegramos de que se hagan esos actos, pero queremos partidas, queremos compromisos reales y queremos partidas específicas para esto. Y le recuerdo que si quieren contar con el apoyo de En Marea para sacar estos presupuestos generales adelante, tenemos que sentarnos a la mesa y hacer una reflexión profunda a medio plazo de cuál es el camino, cuál es el plan de futuro para nuestro país.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don José Miguel Camacho.

El señor **CAMACHO SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenida, señora Pardo de Vera, a esta Comisión de Fomento. En mi grupo queremos plantearle algunas cuestiones, pero, en primer lugar, tenemos que felicitarla por su intervención porque ha utilizado unos términos con los que estamos totalmente de acuerdo. Hay uno que para nosotros es fundamental: la cohesión territorial, creo que tiene que ser el principio que todos deberíamos tener en nuestra cabeza a la hora de hablar de algo tan importante como son las infraestructuras, en este caso en materia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 100

ferroviaria. Digo esto porque en nuestro país ya estamos acostumbrados históricamente a hacer una separación entre el norte y el sur, pero eso se ha transformado y ahora ya hablamos más del este que del oeste. Efectivamente, es una parte muy importante que también hay que mirar, si doblamos el mapa de España por la mitad, no en sentido norte-sur, sino este-oeste, veremos las infraestructuras que hay en un sitio y las infraestructuras que hay en otros, algunas de ellas ejecutadas y otras en una programación bastante avanzada. Yo pertenezco precisamente a esa parte del oeste que en estos momentos no está en igualdad de condiciones que el resto de nuestro país.

Le voy a poner como ejemplo qué es lo que ha ocurrido con una parte muy importante del corredor que afecta a mi territorio, en concreto Talavera de la Reina en la provincia de Toledo, en la conexión entre Madrid y Extremadura, y en principio también se habló de la posibilidad de conexión con Lisboa, que yo espero que se retome y sea una realidad lo antes posible. Hay que hablar muy claro, y cada uno puede buscar en las hemerotecas y no solamente en las hemerotecas, sino en algo que es mucho más importante que una hemeroteca o un medio de comunicación, en el *Boletín Oficial del Estado*, cuáles fueron los pasos que dio para saber cuál es la responsabilidad que tenemos cada uno. Señorías, en los Presupuestos Generales del Estado del 2010, los últimos que aprobó el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero y, por lo tanto que se aprobaron en esta casa, había un proyecto de ejecución para la conexión entre Madrid y Talayuela de 1600 millones de euros, divididos en ocho proyectos constructivos que fueron entregados en el Ministerio de Fomento. Se adjudicaron a diferentes empresas, se publicaron en el *Boletín Oficial del Estado* esas adjudicaciones, se entregaron en el ministerio, y me imagino que incluso el ministerio en aquella época pagaría a las empresas que redactaron esos proyectos constructivos. El Partido Popular llegó al Gobierno de nuestro país en diciembre del año 2011 y aquello desapareció. Desapareció de todos los Presupuestos Generales del Estado y no hemos vuelto a saber absolutamente nada sobre la conexión entre Madrid y Talayuela. Se han venido ejecutando las obras en Extremadura y, por las cifras, los datos y las fechas que se han dado desde el propio ministerio y ADIF en este caso, nos vamos a encontrar en un par de años aproximadamente con que estarán finalizadas esas obras en Extremadura, pero no estarán conectadas con Madrid. Por lo tanto, es una inversión no digo que tirada a la basura porque ahí está, pero que no va a reunir los requisitos para los que se comenzó esa obra. Por consiguiente, habrá que ver qué hacemos en este caso hasta que la línea de alta velocidad que conecte Madrid con Talayuela pueda ser una realidad, que en estos momentos está en fase de estudio informativo, con todo lo que lleva por delante todavía esa tramitación. Hemos perdido siete años en esa conexión y es fundamental porque vertebraba una parte del territorio de nuestro país muy importante. Este es un ejemplo de cómo se planificaba, y por eso vuelvo a repetir que me ha gustado mucho la utilización de la expresión cohesión territorial. Creo que es fundamental en lo que tiene que hacer el Ministerio de Fomento en este caso.

También estoy conforme, como no puede ser de otra manera, en mirar con más atención y más preocupación las líneas convencionales. Evidentemente, son menos viajeros, 441 millones de personas al año utilizan las cercanías, 36 millones las líneas convencionales y 30 millones la alta velocidad. La línea convencional es fundamental porque sirve para la vertebración y cohesión territorial de la que hablábamos anteriormente. Me gustaría que en su segunda intervención nos pudiera hablar de este caso que le ponía como ejemplo. Me imagino que el diputado del Grupo Parlamentario Popular, el señor Blasco, que intervendrá a continuación, hablará de Teruel y me parece lógico porque también vive una situación similar a la que yo he comentado con este caso. Por tanto, me gustaría que nos explicara qué va a ocurrir con esa línea convencional entre Madrid y Talayuela hasta que la alta velocidad sea una realidad, que sabemos que es un espacio en el tiempo todavía bastante largo.

Para terminar le formularé dos cuestiones muy concretas. En primer lugar, en el Grupo Parlamentario Socialista consideramos muy importante la interoperabilidad entre las líneas convencionales y la alta velocidad por el tema del ancho de vía. Y luego también nos parece prioritaria la convivencia entre el ferrocarril –me estoy refiriendo a las mercancías– y los puertos, porque es un factor económico fundamental para el desarrollo de nuestro país y, evidentemente, para lo que significa el transporte de mercancías.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Voy a dar la palabra al señor Bel que, al no disponer del don de la ubicuidad, no ha podido estar antes aquí. Tiene la palabra.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 101

Efectivamente, la coincidencia de diferentes Comisiones nos hace imposible estar a la vez en todas ellas. Tenía mucho interés en escuchar a la presidenta de ADIF, no ha sido el caso y, por tanto, le pido disculpas. Voy a leer su intervención y solo le voy a plantear unas cuestiones brevemente, como puede entender, en relación con Cataluña. En Cataluña ADIF tiene un incremento presupuestario importantísimo en relación con ejercicios anteriores y, en concreto, con el ejercicio anterior. El presupuesto de las cuatro demarcaciones provinciales es de 856 millones de euros. Mi pregunta es la siguiente, en el año 2018 el presupuesto de ADIF en Cataluña era de 257 millones de euros. Se han ejecutado 97 millones de euros, es decir, un 38 %. Por tanto, qué mensaje puede usted dirigir a los catalanes para decirles: En 2018 solo hemos ejecutado 97 millones, ahora presupuestamos 856 millones y realmente se van a ejecutar. Lo digo porque este es el verdadero problema, por no decirle el verdadero drama. Y dentro de esta partida, en consonancia con lo que escuchamos durante todo el día y nosotros compartimos, hay una importante apuesta por las cercanías, en el caso de Cataluña por Rodalies, donde ustedes plantean un presupuesto de 497 millones de euros. Quisiera tener —si no puede ser hoy, que nos lo mandasen a lo largo de los próximos días— el desglose exacto de cómo distribuyen estos 497 millones de euros, no en el ámbito de la demarcación provincial, que lo tenemos, sino en las obras concretas, porque en 2018, permítame nuestro escepticismo, también tenían un presupuesto para cercanías en Cataluña de 183 millones de euros y han ejecutado 57 millones de euros, es decir, un 31 %, y ahora con un periodo similar de ejecución pretenden ejecutar 497 millones de euros. Por tanto, para evaluar exactamente la bondad o no de estas previsiones, nos gustaría poder disponer a lo largo de las próximas cuarenta y ocho horas del desglose de estas inversiones.

Muchísimas gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Manuel Blasco.

El señor **BLASCO MARQUÉS**: Muy buenas tardes o noches, después de no sé si son nueve o diez horas de Comisión. Me van a permitir, primero, que dé la bienvenida a la presidenta de ADIF, a la señora Pardo de Vera, y le dé mi enhorabuena parcial por su intervención. Después de ocho o nueve horas, usted y el presidente de Renfe han sido los únicos capaces de hacer una intervención razonable sin meterse con el Gobierno anterior, lo cual me gusta que quede reflejado en el *Diario de Sesiones* porque creo que hay que destacarlo. En el Grupo Parlamentario Popular, aunque doy mi opinión personal, no la he comentado con mi grupo, me gustaría que mientras estén en el Gobierno, usted y el presidente de Renfe se salgan con la suya y consigan ejecutar todo lo que viene en los presupuestos. Estaremos o no de acuerdo, y ahora hablaremos de cosas más concretas, pero tienen una tarea ingente que no se corresponde con lo que hemos oído al resto de comparecientes a lo largo de la mañana, desde el secretario de Estado a los diferentes cargos del ministerio.

Ya que ha venido el señor Bel, querría hacer una reflexión mínima porque al decir el presidente que no tiene el don de la ubicuidad, no me puedo quedar callado. Creo que el señor Bel va llegando al don de la ubicuidad, me gusta más el señor Bel que viene aquí y discute los presupuestos con cifras concretas que el señor Bel al que a veces oigo decir en el Pleno que quieren la independencia y que se quieren marchar de España. Me quedo con este Ferran Bel que ha venido esta tarde.

La presidenta de ADIF no ha entrado a detallar ni corredores ni inversiones concretas, pero sí ha dicho una cosa concreta que me ha gustado, y es que es intención de ADIF terminar los itinerarios ya comenzados. Igual que el presidente de ADIF —yo antes hacía mención— ha dicho que obviamente él se aprovechaba, en el buen sentido de la palabra, del trabajo realizado por los anteriores. Así que mi enhorabuena parcial y no se deje contaminar por los cargos del ministerio, desde el ministro al secretario de Estado. Usted es miembro de un ministerio que a su vez forma parte de un Gobierno que viene de donde viene, y al respecto yo diría dos cosas: lo que mal empieza, mal acaba; esto trae consecuencias. Hacer una moción de censura en mitad de una legislatura, y que en el mejor de los casos el Gobierno que ahora usted representa aquí pueda tener dos años de vida, no les permite planificar, no les permite cambiar las cosas; sí les permite hacer hincapié en alguna cosa. Mi madre me decía —y permítame que lo diga—: Servilleta que llega a mantel, no te fíes de él. Ustedes para llegar al Gobierno han firmado una serie de pactos, muchas veces incompatibles entre sí. He escuchado al portavoz del PSOE destacar la importancia de la cohesión territorial; mientras tanto también escuchaba un poco antes a la representante de En Marea decir que estos presupuestos, lejos de beneficiar a la cohesión territorial, iban a blindar los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 102

territorios más poblados. ¡Pues quién me iba a decir a estas horas de la noche que estoy más de acuerdo con la portavoz de En Marea que con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista!

Entrando en cuestiones concretas, señora presidenta de ADIF, ha hecho hincapié, primero, en terminar la red comenzada, y luego en potenciar la red convencional. Yo le quiero decir al respecto al portavoz del PSOE, que hoy día en España hay tres tipos de ciudadanos: los ciudadanos que viven en ciudades AVE, que son los que tienen la fortuna de estar bien conectados con el resto de España; los ciudadanos de las grandes ciudades que tienen cercanías, pero que hay que mejorar; y el resto de los españoles. En el resto de los españoles ya no dividiría yo entre el sur y el norte ni entre el este y el oeste, sino entre la España poblada y la España despoblada. No voy a hablar solo de Teruel, que también, pero hablaré de la España despoblada, de esa España que lleva decenas de años no recibiendo inversiones. Por tanto, si aplicamos los criterios de rentabilidad que algunos grupos proponen en la Cámara, nunca les llegarían las inversiones y nunca les llegaría esa cohesión territorial. Cuando hablo de este tipo de españoles que no tienen buenas conexiones ferroviarias englobamos a los ciudadanos de Extremadura. Cuando hace un rato oía decir al presidente de Renfe que van a pujar por el corredor Houston-Dallas en Texas, yo pensaba: ¡Pues cuando le contemos esto al de Extremadura, que viene a Madrid y lo dejan tirado en el camino! O cuando en Teruel las máquinas descarrilan por falta de inversiones o las máquinas tractoras tienen treinta o cuarenta años, ¿ustedes creen que estos ciudadanos van a entender que Renfe se dedique a otras cosas? El Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo, pero habrá que explicárselo. Tenemos que potenciar el tren convencional, por eso le decía que tiene usted una labor ingente.

Yo sí que voy a concretar un poquito, un poquito. Me gustaría que el Gobierno que usted representa nos dijera cuál es su intención, por ejemplo, a la hora de abordar las conexiones transfronterizas con Francia. ¿Qué opina el Gobierno de la travesía central del Pirineo, que no aparece en los presupuestos? ¿Qué opina el Gobierno de la conexión entre Zaragoza y Pau, el conocido como Canfranc, que se ha caído en un 66% de la consignación que tenía el año pasado? ¿Cuál es la intención del Gobierno respecto al corredor Valladolid-Burgos y Burgos-Vitoria-Y vasca? ¿Qué me puede decir del corredor cantábrico-mediterráneo? El corredor cantábrico-mediterráneo que tiene dos partes: una es el arreglo de la red convencional actual, en la cual también han reducido el presupuesto que había asignado el año pasado. Ese corredor une Sagunto, Teruel, Zaragoza, Logroño, Navarra, País Vasco y Cantabria, y es fundamental para seis comunidades autónomas, para once o doce provincias y para todos los puertos del Cantábrico y los puertos del Mediterráneo. Para el corredor no han puesto prácticamente nada en el tramo que va desde Zaragoza a la Comunidad Valenciana, prácticamente nada, ni siquiera el dinero para los estudios. Mis compañeros del norte me piden que le pregunte por el soterramiento de los trenes de FEVE en Langreo, ¿quién va a ejecutar la obra? ¿Lo va a hacer ADIF con cargo a su presupuesto o lo va a hacer el Principado de Asturias con cargo a los fondos de la minería? También le voy a preguntar cómo están evolucionando las obras de la línea de alta velocidad que va desde Zamora a Orense, y si el Gobierno piensa que se va a cumplir el cronograma.

Son muchas las preguntas que le podríamos hacer, pero ya se me ha puesto la luz en rojo. Me gustaría saber su opinión —hoy nadie ha dicho nada que no haya escuchado— sobre las autopistas ferroviarias, algo para mí importantísimo desde el punto de vista de las mercancías. Usted ha tenido la habilidad de no entrar en provincializar ni regionalizar las inversiones del Gobierno, porque así tampoco tenía que dar explicaciones de lo que no aparece en los presupuestos. Y termino como muchos de mis compañeros; ustedes tienen el problema de que los presupuestos presentados son falsos y son injustos. Son falsos porque usted no va a disponer del dinero que le han dicho que va a disponer. Y no va a disponer de ese dinero porque los ingresos son ficticios y porque la Unión Europea no les va a dejar que vayan al endeudamiento al que el Gobierno socialista siempre recurre cuando no tiene recursos. Además, son unos presupuestos injustos —y me gusta que esté el señor Bel y siento que no estén otros grupos, Esquerra Republicana no está— porque castigan a la España del interior. Señor Bel, cuando ustedes insisten una y otra vez en que España les roba, ¿les roba Teruel?, ¿les roba Asturias?, ¿les roba Cuenca, Orense, les roba la partida presupuestaria Soria que no tiene tren?; ¿Teruel, que no tenemos tren directo a Madrid, que para llegar aquí he tenido que venir con mi coche y o subo a Zaragoza o bajo a Valencia, porque si cojo el tren es como hacer deporte de aventura, que sé que salgo en tren, pero no sé en qué llego? Y mientras tanto ustedes vienen insistentemente al Parlamento de España a decir que España no invierte en Cataluña. No hay más que ir a ver los presupuestos regionalizados en cantidades y, sin ninguna duda, ustedes este año están de enhorabuena: han conseguido del Gobierno socialista el doble de inversión regionalizada que cualquier otra comunidad autónoma de España. ¿El porqué? No lo diré

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 103

porque me quedo con ese Ferran Bel que ha venido esta tarde aquí a hablar de inversiones concretas, y no con el Ferran Bel independentista que vemos, en el mejor de los sentidos, en el Pleno habitualmente.

Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señora presidenta de ADIF, por su presentación. **(Aplausos).**

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

Responde doña Isabel Pardo de Vera a todas estas preguntas.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Pardo de Vera Posada): Voy a intentar responder en un plazo breve prácticamente a todas las cuestiones que se me han planteado. Muchas de ellas son comunes y, por tanto, intentaré sintetizar.

En primer lugar, por orden de intervención, el señor diputado de Foro Asturias, don Isidro Martínez Oblanca, ha hablado sobre las conexiones con Asturias, la falta de ejecución presupuestaria y los proyectos. En este caso tengo que decir, porque además saben que lo conozco con bastante profundidad, que el histórico asturiano, la conexión con Asturias ha sido desafortunado. Y el hecho de haber sido poco afortunado está muchas veces relacionado con los egos o con los vaivenes en la planificación, donde una y otra vez a los técnicos se les plantean cambios de opinión. Por todo ello, en ADIF se ha llevado a cabo varias veces. Vamos a analizar el histórico. En la actuación inicial se planteaba la puesta en servicio de un solo túnel de los dos previstos. Esto era inviable porque no se podría poner en valor el segundo túnel de Pajares para cumplir los planes de evacuación que establecen las ETI.

En segundo lugar, se plantea este corredor mixto, tanto de viajeros como de mercancías, declarado por la Unión Europea en ancho internacional. Evidentemente yo soy una gran defensora del ancho internacional y los técnicos también, pero todo planificado con cabeza, con gestión, haciendo caso a los profesionales, porque lo que no se puede hacer es una isla de ancho internacional en el medio de la nada. Todo ello ha obligado a rehacer los proyectos, rescindir contratos, paralizar, y gracias a la buena gestión de los profesionales, tanto de ADIF como del ministerio, ahora mismo ya se encuentra adjudicado el montaje de vía para concluir de forma determinante las actuaciones asturianas, que como digo, llevan un retraso importante, y así lo asumo. Esto respecto al tema de Pajares.

Por cierto, respecto a los tiempos de viaje asturianos que se indicaron en el estudio informativo, que me parece que son de 2002 o de 2004, estamos avanzando en reducirlos. Los profesionales de ADIF nos hemos encontrado con unas obras paralizadas en León. Hemos conseguido desbloquear esas obras, se está trabajando a un ritmo que es imposible avanzar más en un entorno urbano, y está próxima la finalización de las obras. Se han contratado todos los trabajos para dar continuidad a la conexión asturiana, y en este momento solo queda seguir trabajando para intentar tener finalizados los trabajos en el horizonte que se ha dado.

El señor Navarro, portavoz del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, no está de acuerdo con los presupuestos porque dice que son poco realistas. Yo aquí apelo a la dificultad de poder ejecutar estos presupuestos. Es cierto que son unos presupuestos muy ambiciosos que requieren de una conjunción de factores que espero que se den. Pero también apelo a la continuidad en las planificaciones. Señores, los que nos dedicamos a gestionar infraestructuras necesitamos una estabilidad y una continuación para poder llevarlas a cabo, porque el ciclo de vida de las infraestructuras empieza desde un estudio informativo —que luego comentaré respecto a otros proyectos— hasta el desarrollo de los proyectos constructivos, aprobación, licitación, expediente de tramitación, construcción, modificación, etcétera. Por tanto, en un escenario de inestabilidad es complicado llevar a cabo los presupuestos.

La capacidad inversora de ADIF, efectivamente ha tenido su punta hasta los años 2009, 2010, 2011, luego ha ido bajando, tenemos una curva de inversiones, y es verdad que ha sido complicado ajustar la inercia de ADIF, volver a potenciar ADIF para poder llevarlo al máximo de su rendimiento y completar la ejecución presupuestaria. Pero me baso en las tendencias de ejecución. Una vez que llevamos muchos meses trabajando, se han desarrollado proyectos, los proyectos están maduros, estamos hablando de obras, de inicio de obras, la credibilidad empieza a subir. Yo comprendo el descrédito que tiene el sector de las infraestructuras, pero es importante que todos los grupos colaboren en el soporte a los profesionales del sector para poder seguir trabajando.

Respecto a las cercanías de Madrid, a las que hacía usted alusión, tengo que decir que es verdad que se han desarrollado proyectos —yo no voy a darle ahora toda la lista del Plan de Cercanías de Madrid—, por ejemplo, en el presente ejercicio 2019 se están llevando a cabo todos los trámites para renovar, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 104

ejemplo, una obra de impacto determinante, el túnel Atocha-Recoletos-Chamartín, que cualquier incidencia, desde luego, cuestiona la fiabilidad de la línea. Por tanto, esa reforma integral, esas actuaciones tan determinantes hace mucho tiempo que no se llevan a cabo.

La reposición de activos, como digo, es la primera fase, es el corto plazo del que estamos hablando. Se ha licitado también la remodelación de la cabecera norte de cercanías de la estación de Chamartín, una obra de más de 120 millones de euros que efectivamente será larga en el tiempo y habrá que saber explicarla; pero también es cierto que optimizará la funcionalidad de las líneas de cercanías. Y como esta, enumeraría un montón de actuaciones que están ya puestas en marcha.

Don Sergio Pascual también ha hecho alusión al endeudamiento de ADIF Alta Velocidad. Efectivamente, está en el entorno de los 15 000 millones de euros y tenemos una autorización de endeudamiento para este ejercicio de 1580 millones de euros. Lógicamente, el modelo de financiación de ADIF y de ADIF Alta Velocidad es una de las cuestiones que más nos preocupa en este periodo, y por ello estamos trabajando para intentar gestionar los activos de forma que podamos acabar las inversiones en la red que están planificadas, y que evidentemente acusan de ese desequilibrio territorial, y al mismo tiempo invertir en la red convencional.

Respecto a la reapertura del eje de la plata —esto como contestación en general—, ADIF entra a trabajar colaborando siempre con el Ministerio de Fomento, pero cuando el estudio informativo se encuentra ya aprobado y tenemos declaración de impacto ambiental. Por tanto, la reapertura del eje de la plata por supuesto necesita un estudio funcional, porque nos estamos centrando en la reposición de las líneas que ya están en servicio y que necesitan claramente una reposición de activos.

Respecto a la señora Fernández y su preocupación por Galicia, que yo comparto, le diré que creo que no es cierto este desequilibrio en clave de ADIF. Es decir, estamos acabando la línea de alta velocidad a Galicia, se han desbloqueado todas las obras, estamos en plazo siguiendo los objetivos previstos, y se puede observar que sin pausa. Además, hay otras actividades planificadas. Es la primera vez que se está acabando todo el despliegue de proyectos para la renovación y modernización de la línea Orense-Lugo y el resto de proyectos, Betanzos-Ferrol, de todas las líneas de toda la red ferroviaria de Galicia; se va a presentar todo ese plan de inversiones. Creo que es la primera vez que se presenta un plan de inversiones sobre la red convencional en Galicia que completa absolutamente toda la red y de la que se dará debida cuenta en un plan director existente del corredor atlántico.

El corredor atlántico es fundamental. Personalmente, como gallega, creo que el corredor atlántico es tan importante como el corredor mediterráneo, y la incorporación de los ejes gallegos del corredor noroeste, Vigo-Orense-Monforte, que, por cierto, creo que había algún acto, es prioridad para ADIF, en la parte que le toca, y para el Ministerio de Fomento en lo que necesita de estudios informativos y variantes de trazado. Hay que ver bien los presupuestos, porque las asignaciones son las plurianualizadas que nos permiten la madurez de los proyectos para poder llevarlas a cabo.

Hacía mención también a las conexiones de los puertos. Tenemos una relación muy estrecha con Puertos del Estado y con las autoridades portuarias. No se entienden los puertos sin conexión ferroviaria. Pero aquí también apelo una vez más a la planificación anterior a la construcción. En ADIF se está trabajando con planes directores, con análisis funcionales y con todo lo que soporta los nuevos proyectos para poder llegar a la viabilidad económico-financiera y social de las inversiones que realizamos. Respecto a la salida sur de Vigo, requeriría estudio informativo, por lo que no voy a contestar a actuaciones que no me competen.

El señor Camacho, del Grupo Socialista, hablaba del desequilibrio este-oeste, de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura, de la cual se ha dado buena cuenta en la reunión del pacto social de Extremadura, se ha explicado al detalle la ejecución de inversión en infraestructura, que está pormenorizada, y se va siguiendo cada expediente en dicha comisión. Efectivamente, el tramo Madrid-Talayuela requiere de un nuevo estudio informativo, y por lo tanto el plazo, el horizonte temporal es diferente. Por ello se está trabajando en el arreglo, en la reposición de activos de la línea, en el recantonamiento y en la apertura de estaciones, desde el punto de vista de circulación, para poder flexibilizar y dar respuesta a las incidencias con la mayor rapidez posible.

Señor Bel, diputado del PDeCAT, escepticismo, sí. La situación de Rodalies es difícil por la complejidad de funcionalidad que tiene respecto a los flujos que conforman Rodalies en el ámbito catalán. Cada una de las actividades que se van a llevar a cabo estará reflejada en un plan muy similar al plan de cercanías de Madrid presentado. Pero es verdad que el plan de Rodalies como tal iba sumando actuaciones. Creo que es necesario explicar la funcionalidad de la red de Rodalies para poder dar respuesta con la suficiente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 105

didáctica. En cualquier caso, hay muchos proyectos ya maduros. Por eso la credibilidad, como vuelvo a decir, se demuestra en el inicio de obras. También tenemos las integraciones de Sant Feliu, Montcada, la reconfiguración que nos va a permitir la actuación en L'Hospitalet. Hablamos también, por ejemplo, de Castellbisbal-Martorell, una obra complicadísima, que se ha desbloqueado, que se ha vuelto a poner en marcha, en la que se está trabajando y que requiere una coordinación brutal entre administraciones, porque la obra hay que hacerla aunque tenga impactos negativos, y esos impactos negativos tienen que ser asumidos por las administraciones si queremos colaborar, porque si no nos dejan hacer las obras no podremos mejorar la red de Rodalies.

Y por último me refiero al señor Blasco. Me pide mi opinión en relación con conseguir ejecutar todo lo que viene en presupuestos. Me remito a los últimos meses en los que se están invirtiendo las tendencias, como digo, potenciando a ADIF y dejándole trabajar para poder volver a recuperar las inercias de inversión y que sean realidad los presupuestos. Vuelvo a decir que para una planificación y un cumplimiento presupuestario es necesario que haya un consenso sobre las infraestructuras —creo que todo lo que se ha dicho aquí va a lo mismo, y es lo que yo he resumido en mi discurso— y, por tanto, tenemos que trabajar para que se den todas estas circunstancias. Los presupuestos son ambiciosos, pero creo que recogen absolutamente todo lo que demanda la ciudadanía. Soy de Lugo y conozco perfectamente lo que reporta la conexión con AVE. Yo no cuestiono que la alta velocidad sea buena, ha supuesto claramente una inversión de los viajeros que demandan el ferrocarril desde la inauguración de las puestas en servicio del AVE, pero ha de ir en paralelo, lógicamente, con las conexiones tanto interregionales como de cercanías y las inversiones con ellas relacionadas.

Yo no hablaría de AVE, hablaría del sistema ferroviario, de un sistema ferroviario bien conectado, con intermodalidad, con tiempos competitivos y con frecuencias. Eso es lo que demanda el ciudadano, no si es AVE o no es AVE, porque para los que estamos en el sector ese debate ya ha pasado al plano de que lo que quiere el ciudadano es tener tiempos competitivos que mejoren la actividad económica, y como digo, con las frecuencias que se demanden.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pardo de Vera.

¿Quieren precisiones? Pues allá vamos. Señor Martínez Oblanca, tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Intervendré con muchísima brevedad para dar las gracias a la señora presidenta de ADIF, que se refería al histórico asturiano. En 2005 el entonces presidente del Gobierno, el señor Rodríguez Zapatero, anunció la llegada del AVE a Oviedo en el año 2009. Parece que entonces los egos y los vaivenes a los que usted hacía referencia no habían hecho mucha mella en el proyecto de Pajares. Le recuerdo que la urgencia de la variante de Pajares está amparada por una ley —probablemente es la única infraestructura que tiene el soporte de una ley—, auspiciada por la Junta General del Principado y el Parlamento de Asturias y aprobada en Madrid con los votos en contra del Partido Socialista. Señora Pardo de Vera, cúmplase la Ley 47/1997, de la variante de Pajares, y cumpla el objetivo para el que fue planificado: la conexión de todas las capitales de provincia españolas en alta velocidad. Eso es cohesión social, y se quiere excluir a Asturias de la cohesión social que supone la llegada de la alta velocidad a nuestra región.

Muchas gracias.

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

Señor Bel, tiene la palabra.

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

Pido disculpas a la señora presidenta de ADIF, pero tengo que destinar un minuto a contestar a las alusiones del señor Blasco. Intentaré hacerlo sin mucha acritud porque le tengo aprecio y me consta que él me corresponde. Señor Blasco, no falte a la verdad y sea serio, porque usted es más serio de lo que ha parecido en su intervención. Nunca, nunca, nunca, ni en el Pleno, ni en una comisión, ni en una declaración de prensa me habrá oído hablar de que España nos roba; nunca. Por tanto, sea estricto.

Usted se alegra de que hable de presupuestos. Pues claro que hablo de presupuestos. Si no, recuérdeme al señor Montoro si hablo de presupuestos o no, pero aquí y en el Pleno. Y le he puesto rojo cuando ha hecho falta. Cuando hace falta, pido en el Pleno que los catalanes puedan decidir su futuro, porque soy demócrata. Voy al Pleno cuando hace falta, y cada semana puntualmente le recuerdo la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 106

vergüenza que supone que en el Estado español existan presos políticos. Pero eso no quita para que pueda, obviamente, no solo discutir los presupuestos, sino cada una de las leyes y las enmiendas. Saben que soy proactivo en este aspecto. Por tanto, yo nunca le voy a prohibir a usted que hable en el Pleno de la unidad de España, ni se lo voy a afejar.

Señora presidenta, muchísimas gracias. Sabe que tiene la colaboración de la Generalitat para hacer obras que efectivamente van a ser muy complicadas de transmitir a los usuarios y a la población, porque tienen un histórico de un déficit en el servicio que seguramente se va a agravar mientras duren estas obras. En todo caso, vamos a intentar hacerlo. Me gustaría que nos dieran el detalle de las inversiones, esencialmente de las previstas en 2019 en cercanías.

Muchísimas gracias.

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

El señor Navarro tiene la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Solo una cosa. Respondo al señor Martínez Oblanca que ha hablado sobre los problemas de comunicación de Asturias. Ha hablado de los egos que a veces interferían en las decisiones de los técnicos y les obligaban a cambiar de opinión, lo cual he entendido como una alusión a la politización; es decir, que a veces los políticos tácitamente hacen modificar la opinión de los técnicos. Este es un problema que nosotros hemos denunciado mucho aquí. Hemos denunciado muchas veces la necesidad de una separación entre técnicos y políticos, algo parecido al modo anglosajón, donde son carreras más paralelas que en España, donde los cambios políticos causan un descenso en las estructuras desde la cumbre, impregnándolas y distorsionando un poco ese proceso. Simplemente me alegro de haberlo oído, y ténganlo en cuenta porque usted ahora ha pasado a la órbita de los egos. Recuerde estas palabras.

Solo quiero decir a Ferran Bel que, por mucho que lo repita machaconamente, en España no hay presos políticos.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro. Señor Alonso, tiene la palabra.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Yo volveré a ADIF. A ver, ya se lo preguntaba antes al secretario general de Infraestructuras, que evidentemente, no me ha contestado, pero a usted sí le corresponde. Quisiera saber cómo tenemos el tema de Sant Feliu de Llobregat, el soterramiento.

También ha sacado un tema que posiblemente es el más complicado que tenemos en Cataluña en estos momentos, una vez superado —yo pienso que superado— el de la variante de Vandellòs, y gracias también al hecho de que haya un estudio para reabrir la Reus-Roda, que es el túnel de Martorell, y lo acaba de citar ahora. Lógicamente, yo creo que todos vamos a colaborar, y acabo de escuchar al señor Bel que también la Administración, en este caso la Generalitat de Cataluña, colaborará en lo que definitivamente es un gran problema, porque lo que nosotros entendemos, y es lo que le pregunto a usted, es que a lo mejor se tiene que cerrar una vía. Eso puede significar que los mercancías tengan que utilizar la línea 328, Morrot-Can Tunis-Castellbisbal. Y ya que eso va a pasar, o tiene muchas posibilidades de pasar y puede afectar a la ciudadanía, ¿no sería el momento —no sé si está presupuestado, porque la partida de ADIF y de estaciones es muy larga, es muy grande y no lo detalla— de acabar con la estación de Vilafranca del Penedès, que está a medias? A lo mejor sería el momento más adecuado, porque ya que esa ciudadanía va a verse afectada, que pudiera tener una rentabilidad también de esas obras, que efectivamente nos benefician a todos en el futuro, pero en lo concreto les va a perjudicar a ellos.

Nada más, muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

¿El señor Blasco desea precisar algo? (**Asentimiento**). Tiene la palabra.

El señor **BLASCO MARQUÉS**: Sí. Al señor Bel no le voy a decir nada, porque como he dicho que me quedaba con el de esta tarde, no haré como el cura que echa la bronca porque no van a misa a los que están en misa; o sea que hoy me quedo con este Ferran Bel.

Señora presidenta de ADIF, ha terminado diciendo —creo— que en estos presupuestos se ven reflejadas todas las necesidades de los ciudadanos, o algo así ha venido a decir. Yo creo que los de Extremadura no piensan así, los de Soria no piensan así, los de Teruel tampoco piensan así, y los de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 107

Burgos tampoco. Siguiendo un poco la línea ambigua de no meterse en ningún charco, no me ha contestado cuál es la intención del ministerio en cuanto a las conexiones de España con Francia; no me ha contestado tampoco sobre el soterramiento de FEVE en Langreo; no me ha contestado tampoco sobre sus intenciones —no las suyas, las del Gobierno— respecto a los compromisos del AVE entre Zamora y Orense; no me ha contestado tampoco a lo que decía el señor Camacho —que me preocupa a mí, pero es que a mí me preocupa toda España— sobre el corredor cantábrico-mediterráneo que une el corredor atlántico con el mediterráneo, que a los de la España de interior nos parece que son totalmente necesarios; el del atlántico y el mediterráneo, pero los de en medio también. No me ha contestado a ninguna de las cuestiones concretas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para finalizar, tiene la palabra, señora Pardo de Vera.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Pardo de Vera Posada): Voy a contestar. Respecto a las obras de Castellbisbal y Martorell, efectivamente, ahora mismo que ya está adjudicado ese último tramo y las otras en ejecución, estamos haciendo una planificación, y además estamos hablando tanto con la autoridad portuaria de Barcelona para intentar coordinar los trabajos, como con la Generalitat. Vamos a establecer una serie de comunicaciones previas. Todavía no hemos fijado los tiempos de corte de la línea, si serán necesarios. Es verdad que es una obra muy complicada y se prevén periodos de corte, pero no están cerrados, hasta ver un poco todas las circulaciones y los impactos negativos.

Castellbisbal-Vila-seca es un eje prioritario del corredor mediterráneo que es camino crítico, y esas obras hay que hacerlas. Son muchos los años en que han tenido una deriva y otra. Por tanto, por supuesto que vamos a intentar minimizar todos los impactos y vamos a hablar con todos los agentes y actores que participan y que se ven perjudicados, pero que luego se verán beneficiados. No está cerrado, y se hará toda la comunicación con total transparencia. Lo único que queremos es acabar esas obras porque se necesitan.

Respecto al soterramiento de Langreo, usted sabe que había un convenio entre el Principado de Asturias, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Langreo, por el cual ejecutaba las obras el Principado de Asturias. Dado que había ese convenio firmado, ADIF dispone de los proyectos redactados para terminar esas obras, pero no ha podido licitarlos todavía porque hay que denunciar ese convenio y redactar el nuevo que, por cierto, ya está hecho, enviado y consensuado, para poder licitar las obras en el marco legal adecuado. Por tanto, ADIF se hará cargo de esas obras, pero una vez que esté regularizado el convenio.

La línea de alta velocidad Zamora-Orense, que es la línea de alta velocidad a Galicia, está siguiendo sus planes; entre Zamora y Pedralba están prácticamente finalizadas las obras y es inminente el inicio de pruebas, de hecho se van a iniciar ya. Y entre Pedralba-Taboada y Ourense, tenemos el ejercicio 2019 por delante para trabajar lo que no está escrito para acabar las obras con el propósito de finalizarlas en el presente ejercicio.

Respecto a las conexiones transfronterizas, ahora mismo las que tenemos en marcha son Astigarraga-Irún, la conexión vasca, y la catalana. Hay un convenio —por lo tanto, tampoco me voy a extender porque no le compete a ADIF en este momento la planificación—, como ustedes saben, entre la región de Aquitania, Francia, y España a través de una agrupación de interés económico. Se está trabajando y dando cumplimiento a ese convenio. Cuando estén realizados los estudios que marca ese protocolo concluirán si ADIF, además de las renovaciones, etcétera, que está llevando a cabo, le da continuidad a ese proyecto. Pero en este momento, evidentemente, por parte de ADIF no puedo decir nada más.

Respecto a Burgos, Burgos-Vitoria, Y vasca. En la Y vasca ADIF está cumpliendo los compromisos desde que se desbloquearon las obras y las licitaciones de ejecución. Respecto a Venta de Baños-Burgos, apertura de continuidad de licitación, son concededores de que se ha tenido un problema técnico, que hubo que demoler el viaducto sobre el río Arlanzón, y se espera la finalización de trabajos, como ya se ha expuesto, en el verano de este año.

Respecto a Burgos-Vitoria, se encuentra ahora mismo en estudio informativo, y por tanto su avance no es competencia de ADIF, aunque colaboramos todo lo posible con la Secretaría General de Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, muchísimas gracias, señora Pardo de Vera. Hacemos una pausa para continuar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 108

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (CHACÓN MARTEL). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002301); SOCIALISTA (número de expediente 212/001977); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (número de expediente 212/002085) Y MIXTO (número de expediente 212/001910).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión de la Comisión, recibiendo a la presidenta de Puertos del Estado, Ornella Chacón Martel, que es la primera ocasión en la que comparece en esta Comisión de Fomento. Le damos la bienvenida y esperamos tener la oportunidad de escucharla en más ocasiones.

Sin más, le doy la palabra.

La señora **PRESIDENTA DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Chacón Martel): Gracias, presidente.

Señorías, es un honor para mí comparecer en esta Cámara para explicar las principales líneas que se recogen en los Presupuestos Generales del Estado del año 2019 con relación al sistema portuario. Como ha quedado acreditado el sistema portuario de interés general ha demostrado una elevada capacidad de respuesta y adaptación frente a los requerimientos que se han venido exigiendo, lo que ha permitido recuperar e incluso en ocasiones superar, los niveles alcanzados en la época previa a la crisis. Así hemos cerrado el año 2018 con un tráfico total de 561 millones de toneladas y 36 millones de pasajeros, más del doble de lo registrado hace dos décadas. Este éxito no puede llevarnos a la autocomplacencia, máxime con los intensos y trascendentales cambios que se registran en una economía tan globalizada. Por ello, debemos continuar reforzando nuestro papel estratégico aprovechando las confluencias de las rutas marítimas este-oeste y norte-sur, porque nuestra posición geoestratégica nos permite ser enclave que articula las conexiones marítimas de Europa con los continentes asiáticos, americano y africano, lo que además garantiza a los puertos continuar siendo palanca fundamental de apoyo al sistema productivo español.

Entrando en materia, como saben, los presupuestos recogen los datos del conjunto del sistema portuario, sin diferenciar aquellos relativos a Puertos del Estado y los de las autoridades portuarias. A los únicos efectos de continuar contribuyendo a transparentar las funciones del organismo que dirijo, detallaré brevemente las principales cifras del presupuesto de Puertos del Estado. Los ingresos proveniente del 4% de los ingresos devengados por las autoridades portuarias en concepto de tasas ascienden a 37,5 millones de euros.

Con relación a los gastos cabe señalar los 9,8 millones de euros destinados a gastos de personal y 21,8 millones de euros en gastos de explotación, de los que destaca en volumen los 8,5 millones de euros destinados al Fondo de Compensación Interportuario, mecanismos de solidaridad interportuarios que compensa parcialmente la reducción de ingresos derivada de las bonificaciones que las autoridades portuarias extrapeninsulares aplican para compensar los costes de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad y del que daré cuenta más adelante.

Finalmente, y teniendo en cuenta el resto de variables, el resultado previsto para el ejercicio 2019 del organismo Puertos del Estado es de 5,8 millones de euros en positivo. No puedo dejar pasar la oportunidad de transmitir el destino de los recursos económicos y humanos del organismo Puertos del Estado en el año 2019. Como ya han oído explicar al ministro de Fomento urge contar con un marco estratégico del sistema portuario actualizado, pues el vigente es del año 1998. Y como ya dije, no solo han cambiado nuestros puertos y su actividad sino que reclaman contar con un documento de referencia que permita adaptarse con éxito a los cambios que se avecinen, tanto aquellos que requieren mejoras de nuestras infraestructuras como los necesarios para adaptarse a los requisitos de sostenibilidad ambiental, digitalización de procesos e innovación. Marco estratégico que nacerá contando con todos los agentes públicos y privados, empezando, como no puede ser de otra manera, por las autoridades portuarias.

Otras acciones iniciadas en el año 2018, y que tendrán continuidad dentro del ejercicio presupuestario de 2019, son la mejora en la prestación de servicios, ofreciendo a las autoridades portuarias modelos de pliego que agilicen la tramitación en el conjunto del sistema, siendo cada autoridad la que particularice las condiciones en funciones de las singularidades del puerto; incremento de medios humanos y recursos externos para agilizar la tramitación de las ampliaciones de plazo de concesión; mejora en los servicios ofrecidos a las autoridades portuarias cuando acuden a ferias bajo el paraguas de Ports of Spain; fomento y participación en jornadas especializadas, tales como conservación y mantenimiento de infraestructura,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 109

o aquellas relativas a la mejora de actividad comercial del sistema. Todo ello, como no puede ser de otra manera, continuando con las numerosas labores que realiza Puertos del Estado, de las que a modo de resumen puedo recordar labor de control, de coordinación y de apoyo.

Por último, quiero señalar que Puertos del Estado ha acudido a dos fórmulas financieras, al objeto de facilitar la ejecución de las autoridades portuarias: el BEI, a través de contratos-marco a nivel de sistema que permite ir disponiendo de créditos concretos para la ejecución de obras, tanto a las zonas de servicio como de accesos terrestre, y el otorgamiento de dos préstamos a las autoridades portuarias de A Coruña y Gijón, en el marco de procesos de normalización financiera derivada de la asunción de un importante esfuerzo inversor.

Respecto del contenido del presupuesto derivado de las previsiones de las autoridades portuarias permitan que de forma breve les recuerde la dinámica previa a la elaboración de los presupuestos del sistema portuario español. Como ya dije, los presupuestos son la suma del organismo público Puertos del Estado, más los de las autoridades portuarias, siendo estos organismos públicos que cuentan con autonomía de gestión y cuya actividad se regula bajo el principio de autofinanciación. Acorde a las directrices aportadas por Puertos del Estado, las autoridades portuarias proponen las principales líneas que marcarán posteriormente el presupuesto. En resumen, es la suma de decisiones adoptadas en los planes de empresa para el año 2019 lo que termina de configurar los presupuestos que hoy expongo. Así es en los planes de empresa donde las autoridades portuarias prevén el volumen de tráfico y, por tanto, los ingresos estimados, así como gastos e inversiones necesarias.

Aprovecho esta ocasión para poner en valor el esfuerzo que tanto la dirección como el resto del personal de las autoridades portuarias realizan, estimando y reevaluando cada año los siguientes cuatro años. La dinámica habitual es que desde los primeros meses de cada año las autoridades portuarias actualicen sus previsiones de tráfico, ingresos, gastos, orígenes y aplicaciones generando el documento base, objeto de acuerdo con Puertos del Estado. Este documento tiene como principal cometido diseñar las acciones necesarias para poner a disposición la mejor oferta posible a una demanda de transporte, logística y comercio que opera mayormente con una lógica global. Tales acciones se programan garantizando la solvencia económica de las autoridades portuarias, de forma que se mantenga el principio de autosuficiencia económica y compatibilizando la competencia interportuaria con las pautas evolutivas propias de un funcionamiento como sistema. Así, sobre los meses de mayo y junio se cierran los acuerdos de planes de empresa sobre los que se elaboran los Presupuestos Generales del Estado. Con el cambio de Gobierno en el año 2019 no se culminó esta dinámica, por lo que las reuniones previas a los acuerdos de planes de empresa se llevaron a cabo entre los meses de septiembre y octubre, lo que no impidió anticipar a la Oficina Presupuestaria del ministerio, de conformidad con las autoridades portuarias, los principales datos que se reflejan en este presupuesto.

Tal y como recoge la memoria del programa de actuación plurianual, Puertos del Estado ha mantenido las directrices relativas a reducir progresivamente el endeudamiento bancario y también aquellas relativas a la adecuación de las inversiones públicas a la demanda prevista, la moderación de los gastos corrientes y la prudencia en la estimación de los escenarios futuros de tráfico e ingresos. El conjunto de previsiones del sistema portuario arroja un crecimiento interanual del 2,3% hasta alcanzar la cifra de 575 millones de toneladas para el año 2019. En concreto, se prevé que los graneles líquidos aumenten un 3%, los sólidos se mantengan y la mercancía general crezca un 2%. Sobre la base de estas previsiones de tráfico el importe de las cifras de negocio para el año 2019 asciende a 1154 millones de euros, lo que representa un incremento de 65 millones en relación con presupuesto aprobado para el año 2018.

Los ingresos por las tasas de ocupación y actividad, que en el conjunto suman 406 millones de euros en 2019, representan el 35,2% de la cifra de negocio, así como los ingresos por las tasas de buque y mercancía que ascienden a 242 millones de euros y 275 millones de euros respectivamente, lo que supone entre el 21% y el 23,8% de la cifra de negocio. Así las sumas formadas por las tasas de actividad, ocupación, buque y mercancía representan el 80% de la cifra consolidada. El resto corresponde a las tasas de pesca fresca, embarcaciones deportivas y de recreo y a la tarifa fija o recogida de desechos de buque, entre otros.

En cuanto a los gastos y en particular el gasto de personal consolidado para el año 2019 asciende a 290 millones de euros, lo que supone un incremento en valores absolutos de 16 millones de euros con respecto al año 2018. Este incremento deviene del aumento de efectivos previstos que pasa de 5558 personas a 5709. El epígrafe de otros gastos de explotación se eleva a 327 millones de euros, experimentando un crecimiento de 5,7%.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 110

Destaca el incremento de la partida de servicios exteriores, experimentando un incremento del 5,7% respecto al presupuesto de 2018. Los servicios exteriores recogen las necesidades de apoyo técnico adicional que las autoridades portuarias requieren para dar respuesta a las nuevas exigencias de eficiencia, sostenibilidad, seguridad e innovación que nos hemos marcado.

Las amortizaciones del inmovilizado con unas previsiones para 2019 de 456 millones de euros se han convertido desde el año 2008 en el mayor gasto dentro de la cuenta de pérdidas y ganancias, fruto del incremento del inmovilizado e infraestructura portuaria puesto en explotación desde dicho año. Como es habitual aproximadamente la mitad del coste corresponden a obras de atraque y abrigo. El resultado de explotación para 2019 alcanza un importe de 256 millones de euros, lo que supone un incremento de 25,3% respecto al presupuesto de 2018. Este resultado es fruto de la combinación de una elevada senda alcista de los ingresos comparada con un gasto más controlado, pese a que también este tenga un ritmo ascendente.

Por otra parte, los gastos financieros para satisfacer el pago de los intereses de la deuda bancaria disminuirán en 2019, un 9,8% respecto al presupuesto 2018, como consecuencia de la reducción del saldo de deuda viva bancaria que pasará de 1681 a 1554 millones de euros. Se llega así a un resultado después de impuestos de 247 millones de euros en 2019. Esta cifra es superior al resultado observado en el presupuesto aprobado en 2018.

De acuerdo con la estructura presupuestaria vigente la variación de efectivo arroja un saldo total negativo de 211 millones de euros con el siguiente desglose. Con respecto a las actividades de inversión los pagos estimados de la inversión a realizar en inmovilizado intangible, material inmobiliario, asciende a 827 millones de euros. Esta cifra de inversión incluye además las obligaciones de las autoridades portuarias y Puertos del Estado en materia de aportación del 1,5% cultural. En el cuadro de financiación se observa que las aplicaciones de recursos ascienden a 1138 millones de euros para 2019, que se financiarán con unos orígenes de fondo de 873 millones de euros y con una variación circulante a cargo del Fondo de Maniobra Acumulado con un importe de 265 millones de euros.

En los orígenes del proyecto del presupuesto 2019 destacan las siguientes partidas. En primer lugar, están los recursos procedentes de las operaciones previstas, que para 2019 se elevan a 520 millones de euros, cifra que supera en 38 al importe de los recursos generados recogidos en el presupuesto el año anterior. A medio plazo para el periodo comprendido entre 2020 y 2022 se prevé que el volumen de recursos generados supere las cifras de 550 millones de euros anuales. El volumen de inversión no financiera a lo largo del horizonte presupuestario será superior a los recursos procedentes de las operaciones, por lo que la financiación de las inversiones se atenderá adicionalmente a través del Fondo de Maniobra Acumulado, así como mediante otras fuentes de financiación.

En cuanto al total de devengos por subvenciones, donaciones y legados recibidos en 2019 será de 83 millones de euros, lo cual supone un importante incremento respecto a las previsiones contempladas en el presupuesto actualizado y aprobado de 2018. De la cifra total de subvenciones recogidas en 2019 el 72,2% corresponden a subvenciones de la Unión Europea.

Las nuevas operaciones de crédito con entidades financieras a lo largo del plazo 2019 ascenderán a 26 millones de euros. Esta cantidad se destinará a financiar los programas de inversión de algunas autoridades portuarias y de Puertos del Estado. La línea de financiación de Puertos del Estado, como dije, corresponde al crédito con el BEI, al nivel sistema destinado a financiación de proyectos de inversión en autoridades portuarias que no tienen línea directa. En 2011 el endeudamiento bancario del sistema portuario marcó su nivel más alto con un total de deuda a largo y corto plazo que se elevó a 2399 millones de euros. A partir de dicho año se ha ido reduciendo hasta alcanzar para 2019 una previsión de 1554 millones de euros.

Por lo que respecta a las inversiones portuarias el proyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2019 arroja un valor total agregado de 826,5 millones de euros para el conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, lo que representa un 2,5% más que las cifras consignadas en 2018. En este sentido, como no puede ser de otro modo, en un sector como el de las infraestructuras, basado en largos procesos de maduración, planificación y desarrollo de las actuaciones asociadas, los principios generales de actuación resultan continuistas y centrados en el incremento de la competitividad y calidad de nuestra oferta infraestructural. Las actuaciones programas en los planes de inversiones acordadas con el conjunto de las autoridades portuarias buscan como elemento fundamental la adecuación a la previsible evolución de la demanda, tanto desde el punto de vista de su volumen total, medido en términos de toneladas y pasajeros básicamente, como desde el punto de vista de los cambios tecnológicos y de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 111

mercado que pudiera llevar aparejado. No estamos hablando, por tanto, con carácter general de un incremento de capacidad masiva, particularmente en el lado mar, sino de aportar soluciones concretas a problemas o situaciones concretas allá donde se requiera actuar.

De acuerdo con lo anterior, la distribución funcional de los totales de inversión de autoridades portuarias para 2019 representa un 10%, que se destinará a abrigo, acceso y señales marítimas, un 22% a muelles y atraques, un 18% a accesos terrestres, como partidas más representativas. Se pone de manifiesto una basculación del esfuerzo inversor del lado mar hacia el lado tierra, fruto de la necesidad de completar la integración de los puertos de interés general en las cadenas logísticas. Explicaré más adelante datos relativos al instrumento que permitirá visibilizar la contribución del sistema portuario en las mejoras de accesibilidad viaria y ferroviaria.

Además de lo ya señalado, el sistema portuario cuenta con el Fondo de Compensación Interportuario. En sesión celebrada el mes de noviembre el comité de este fondo, del que forman parte representantes de Puertos del Estado y de las veintiocho autoridades portuarias, acordó por unanimidad de los presentes la propuesta de distribución de 47,4 millones de euros para el año 2019 para el reparto entre las autoridades portuarias, fundamentalmente para las autoridades de Santa Cruz, Las Palmas, Ceuta y Melilla, además de financiar el convenio de Sasemar y de distribuir el 23,4% que se distribuyen para financiar mejoras de diverso tipo que no inciden en la competencia interportuaria. Como novedad de este año se incrementaron las aportaciones, con el objeto de favorecer el acuerdo del comité para destinar un 1% al Plan Puertos 4.0.

Por último, resulta oportuno señalar la dinámica del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria y sus previsiones para 2019. Este mecanismo creado en el año 2015 cuenta con un presupuesto propio independiente, que se acuerda por la suma de representantes de Puertos del Estado y autoridades portuarias. La finalidad de este instrumento es contribuir con recursos procedentes del sistema portuario de interés general actuaciones de mejora de las conexiones terrestres de los puertos fuera de su zona de servicio, pudiendo ser de última milla; es decir, inversiones asociadas a infraestructuras de conexión viaria y ferroviaria necesarias para dotar de adecuada accesibilidad a los puertos, o aquellas asociadas a la mejora de la red general de transporte de uso común, con el fin de potenciar la competitividad del transporte viario, ferroviario y de mercancía marítima. Mientras que las actuaciones de última milla se resuelven como inversión tras la adscripción a las zonas de servicios de los puertos de los activos generados, las actuaciones de red general se ordenan a través de un correspondiente convenio. En este sentido, cabe indicar que ya se dispone de diez convenios firmados con ADIF, que supongo que habrá dado cuenta. Con ello se busca proveer de mejoras a los accesos e infraestructuras viarias y ferroviarias desde las necesidades objetivas del sistema portuario. En la sesión de noviembre, que ya comenté, este fondo acordó por unanimidad el presupuesto para 2019, que asciende a 131,8 millones de euros, de un total ya previsto de 627,3 millones de euros para un conjunto de cincuenta y cuatro actuaciones. Este nuevo montante de financiación a cargo del fondo es un 12% superior al anteriormente aprobado, lo que refleja un claro interés por parte de las autoridades portuarias para seguir contribuyendo a mejorar la accesibilidad terrestre, pues existe un amplio consenso en la comunidad portuaria nacional sobre que este es el problema más acuciante que tenemos sobre la mesa.

Como han podido comprobar son muchas las acciones reconocidas en los Presupuestos Generales del Estado, por lo que desde ahora pongo a mi equipo a su disposición para atender bajo el cauce ordinario establecido las solicitudes de cuestiones más concretas y que por tiempo resulta imposible detallar en esta comparecencia. Muchas gracias y quedo a su disposición.

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

Comenzamos el turno de los grupos parlamentario alterando el orden, a petición del señor De la Encina, que intervendrá por el Grupo Socialista en primer lugar. Tiene la palabra, señoría.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad.

Quiero darle la bienvenida a esta Comisión de Fomento por ser esta su primera comparecencia, así como mostrar nuestro agradecimiento desde el Grupo Parlamentario Socialista a doña Ornella Chacón por su exposición porque ha sido muy clara.

Desde el Grupo Socialista valoramos positivamente los objetivos estratégicos y las medidas que están en la base de la elaboración del presupuesto para este año 2019 que nos ha presentado, que en gran medida son continuistas respecto a presupuestos anteriores, cuestión que no hemos criticado. Si se repasan las hemerotecas de los últimos años, siempre hemos mantenido, más allá de votar en contra en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 112

los debates de enmienda a la totalidad, un tono y un cierto apoyo a esa política portuaria porque fue fruto de la modificación de la Ley de 2010, de un acuerdo de un Gobierno socialista con el Partido Popular. Más allá de la crítica mediática que se haya podido hacer, se ha demostrado que incluso en los periodos de crisis nuestro sistema portuario español ha seguido creciendo y haciéndole frente a envites en un mundo globalizado y de transporte nacional muy complejo.

En el presupuesto que ha presentado siguen aumentando las inversiones, siguen aumentando las previsiones de las cifras de negocio hasta situarla en 1154 millones de euros, aumentan también las previsiones de los resultados de beneficio después de impuestos, aumenta el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre y Portuaria, en definitiva, todo ello para continuar con unos puertos saneados, competitivos, con coste ajustado y con infraestructuras óptimas que es lo que se viene produciendo en nuestro país en los últimos quince años. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia).**

También valoramos muy positivamente que se avance en la definición que ya anunció el ministro, y que usted ratifica hoy, de lo que sería el nuevo marco estratégico del sistema portuario. ¿Qué pasos va a dar? ¿Puede contar algo más respecto a lo que acaba de decir? Sé que se va a contar con todas las partes, pero cómo va a hacerlo. El anterior presidente, señor Llorca, cuya gestión importante y duradera en el tiempo también hemos reconocido aquí, en su última comparecencia dijo textualmente: «Soy consciente de que la ejecución presupuestaria es muy baja [...]. No es de recibo que tengamos un 40 % de ejecución presupuestaria en los puertos españoles». ¿Va a tomar alguna medida para saber cuáles son esas circunstancias que hacen que en los últimos años no se llegue ni siquiera al 40 % de la ejecución?

Voy terminando, presidente. El Grupo Socialista siempre ha defendido —están ahí las hemerotecas—, tanto estando en el Gobierno como estando en la oposición, que los beneficios también tienen que llegar a los trabajadores portuarios. En este sentido, usted anuncia un gasto de personal consolidado de 290 millones de euros, son 16 millones más que este año pasado y que va a haber también un aumento de plantilla después de un descenso en los últimos años. Si todo ello lo unimos al acuerdo del III Convenio colectivo de puertos y autoridades portuarias y a la eliminación del epígrafe, el del 5 % del Real Decreto 8/2010, las nóminas de los trabajadores ese 5 %, entendemos que se recuperarán derechos económicos, sociales y laborales, después de que hubo crecimientos en los puertos donde no se repartió la tarta bien entre esos trabajadores —son cerca ya de 6000—, a pesar de que gran parte de ellos tuvieron mucho que ver en ese desarrollo de gestión portuaria.

Respecto a la estiba, aunque sé que no es de su competencia directa, simplemente quiero que nos explique cómo esta la situación. ¿Puede anunciarnos algo sobre este tema? Sé que la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras (Anesco), los sindicatos y nuestro portavoz con el Gobierno han mantenido encuentros, pero hay una cierta inquietud porque se necesita un marco jurídico de manipulación de mercancías que se complete lo antes posible. Si pudiera concretarnos un poco más, se lo agradeceríamos.

Negociaciones con Bruselas sobre las exenciones fiscales de los puertos. ¿Va a seguir defendiendo el actual sistema de exenciones a lo largo del proceso que se inició en 2017? Bruselas nos va a obligar, o no, a partir de 2020 a ese cambio, aunque espero que no se produzca porque habría que cambiar el sistema impositivo y unificarlo para todos.

Por último, pido disculpas porque tengo que marcharme, ya que obligatoriamente debo estar en Sevilla mañana. Le agradezco, señor presidente, que me haya dejado intervenir el primero. Quiero terminar al igual que comencé, reconociendo la gestión de los siete presidentes de las autoridades portuarias de Andalucía, empezando por el puerto de la ciudad en el que tengo el honor de vivir, Algeciras, Cádiz, Huelva, Sevilla, Málaga, Almería y Motril, que los próximos días seguro que van a ser relevados, obviamente ante el cambio del Gobierno de Andalucía. Ellos han contribuido también con mucho esfuerzo a este engrandecimiento del sistema portuario español, pero sobre todo han mantenido con el Gobierno anterior del Partido Popular y con el Gobierno actual de Pedro Sánchez y con usted como presidenta una lealtad institucional que también les pediré a los nuevos presidentes y autoridades, porque son siete puertos de interés general del Estado fundamentales para Andalucía, pero especialmente para España. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Muchas gracias, señor De la Encina.
Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra en primer lugar el señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 113

Buenas tardes, señora Chacón Martel, presidenta del ente público Puertos del Estado. Llevamos aquí camino de once horas y abordamos la política portuaria que para algunas comunidades, como es el caso de Asturias, juega un papel muy importante porque los puertos son elementos dinamizadores de la economía y, como usted señalaba certeramente, claves en la productividad, lo es en el puerto de Avilés y lo debería ser con mucho mayor énfasis en el puerto de El Musel en Gijón. En nombre de Foro llevo años relatando en sede parlamentaria el esfuerzo que supuso la ampliación del puerto de El Musel. Por cierto, debe ser por aquello del telón pético de los Picos de Europa que en los medios no se habla del escándalo socialista de corrupción en torno a las grandes obras portuarias terminadas hace ocho años. Ya finalizó la compleja fase de instrucción en la Audiencia Nacional y está pendiente de apertura de juicio oral a veinticuatro responsables, a los que se les acusa de prevaricación y fraude, si bien la Oficina de Lucha Europea contra el Fraude (OLAF), emitió hace años un amplísimo, detallado y demoledor informe. Hablamos del saqueo de más de 130 millones de euros y de unos sobrecostes, cuyo pago financiado por el Ministerio de Fomento condicionará las cuentas portuarias de El Musel durante tres décadas más.

Señora presidenta del ente público Puertos del Estado, el Ministerio de Fomento condonó el pasado mes de agosto 350 millones de euros al puerto de Valencia. En España también hay otras autoridades portuarias endeudadas, como las de Gijón y de El Musel, con 428 millones de euros. De ahí que en aras del principio constitucional de igualdad reclame para los grandes puertos asturianos de interés general el mismo tratamiento que el recibido por el puerto de Valencia, ni más ni menos.

Asimismo, quiero recordar al Gobierno, en la persona de la presidenta de Puertos del Estado, que en Gijón llevamos ya más de cuatro años sin autopista del mar entre El Musel y el puerto francés de Saint-Nazaire. La cantidad consignada en los Presupuestos Generales del Estado del pasado 2018 para apoyo a las autopistas del mar fue utilizada en las dos que con gran éxito tienen como base el puerto gallego de Vigo, pero para El Musel se desperdiciaron del orden de 2,5 millones de euros, y lo que es aún peor, se desperdició un recurso del transporte marítimo que fue concebido para favorecer la sostenibilidad medioambiental y mejorar la competitividad de los puertos dentro de la iniciativa de la Unión Europea a través del Programa Europeo Marco Polo II.

Por tanto, al igual que exigí al anterior Gobierno las gestiones y el impulso necesarios para recuperar la autopista del mar entre Asturias y Francia, se lo reclamo al Gobierno de Pedro Sánchez, con más prioridad si cabe porque la política energética de la ministra para la Transición Ecológica se acaba de llevar por delante el carbón, el único combustible fósil autóctono que tenemos en España y se va a llevar por delante las centrales térmicas de generación eléctrica que se nutren del tráfico portuario de graneles, por no referirme a las advertencias de la industria electrointensiva y los riesgos para su competitividad derivados de los altos costes energéticos que pagamos a nuestro país, de los más altos de Europa, lo cual pone también en peligro nuestras exportaciones a través de los puertos. La reciente crisis de Alcoa ha puesto de manifiesto la fragilidad de la industria básica que proporciona, no lo olvidemos, miles de puestos de trabajo.

Finalizo recordando a la presidenta de Puertos del Estado españoles que en el proyecto de presupuestos que ha presentado aquí usted y los responsables ministeriales se ha esfumado la partida correspondiente al vial de Jove en Gijón, uno de los enlaces portuarios por carretera que estaba previsto desde el protocolo firmado por las administraciones y por la Autoridad Portuaria de El Musel hace, nada más y nada menos, que trece años.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): A continuación, por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Bel. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**.

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

Quiero agradecer a la presidenta de Puertos su comparecencia en esta Comisión a unas horas que ya empiezan a ser intempestivas. En todo caso voy a intentar ser rápido, aunque dadas las horas veo que muchos de los asistentes a la Comisión van desapareciendo. Yo quisiera que me escucharan aquellos que se han pasado el día diciendo que estos son unos presupuestos que llenan de millones a Cataluña y que son unos presupuestos que benefician exclusivamente a Cataluña. Pues miren, en Puertos del Estado el presupuesto disminuye un 9% respecto al ejercicio anterior, y tampoco se lo vamos a afeear, señora presidenta, más allá de que mantengamos la posibilidad de incorporar alguna enmienda parcial en el trámite parlamentario especialmente relacionado con el puerto de Tarragona y también de Barcelona.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 114

Decía que disminuye un 9% lo presupuestado, y no se lo afeamos en la medida en que se comprometa a ejecutar lo que presupueste porque el año pasado sí que había un presupuesto de 143 millones de euros y solo se ejecutaron 95 millones de euros, esto es un 66%. A diferencia de otras empresas públicas debo decir que este año en Cataluña la ejecución presupuestaria de las inversiones en puertos ha mejorado notable y eso que estamos a un 66%, porque el anterior Gobierno en el ejercicio 2017 les quiero recordar que solo fue capaz de ejecutar el 35% de las inversiones. Por tanto, le instamos a que se ejecuten, ya que esta disminución de inversión, si se incrementa el grado de ejecución, no se va a notar. Sabe que hay inversiones que están en marcha y que son prioritarias tanto en el puerto de Barcelona como en Tarragona y en sus accesos. Aquí también nos consta que están trabajando juntamente con ADIF y con la Generalitat al respecto. Por tanto, no le voy a pedir ya más aclaraciones.

No tenía previsto hablarle de la estiba, pero, dado que el diputado del grupo parlamentario que da apoyo al Gobierno le pide explicaciones, parecería que si no se las pidiésemos el resto no estaríamos a la altura. Por tanto, aunque entiendo que es más una cuestión del propio Ministerio de Fomento, pues es verdad que hay un retraso en la regulación reglamentaria de lo que se pactó en el anterior real decreto-ley, y me constan iniciativas que van a surgir en esta Cámara, me uno a la petición de explicaciones del compañero del Grupo Socialista.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señora Chacón, y bienvenida a esta Comisión.

En primer lugar, le voy a hacer un par de preguntas que he hecho a la secretaria general de Transporte, quien me ha remitido expresamente a usted.

La Comisión Europea hizo pública el 8 de enero de este año una notificación en la que emplaza a España a adaptar sus normativas para garantizar que a partir del 1 de enero de 2020 los puertos contribuyan al impuesto sobre sociedades. Ya nos habían ido avisando al respecto, pero la pregunta es si este proyecto de presupuestos contempla el impacto económico-financiero que tendrá esta adaptación normativa para el sistema portuario de titularidad estatal.

En cuanto a la siguiente, en realidad son dos preguntas. La transición energética, que es asumida por los principales actores energéticos del país, determina un impacto claro en el tráfico de graneles sólidos en nuestros puertos. Parece que nos encaminamos a una desaparición de tráfico de graneles sólidos, como de carbón energético, y a la esperada o paulatina reducción de otros, como el carbón siderúrgico y, en menor medida, hidrocarburos. En todo caso, se trata de volúmenes importantes, que no se van a recuperar, ya que esta es una disminución estructural, y son volúmenes que en muchos casos constituyen el tráfico principal de muchos de nuestros puertos. La pregunta es si hay algún plan de contingencia previsto en los presupuestos para atender el impacto de esta disminución de graneles en nuestros puertos. La segunda pregunta, también relacionada, es si hay algún plan b, algún plan de contingencia, porque el Reino Unido es el segundo socio comercial de España, primer emisor de turistas de Europa hacia España, y el *brexít* constituye una clara amenaza, especialmente en relación a puertos del norte, que reciben tantos pasajeros del Reino Unido. ¿Hay planes de contingencia tanto en los escenarios que plantea la descarbonización como en los que plantea el *brexít*?

También hay un par de preguntas relacionadas con el descenso llamativo de inversión en un presupuesto que crece. En concreto, en Sevilla se produce un recorte en la autoridad portuaria de 24 a 5 millones. ¿Cuál es la explicación? Asimismo, en Tenerife puertos pasa de 73 a 56 millones.

En cuanto a la ampliación del puerto de Valencia, la autoridad portuaria ha licitado el contrato para la construcción y explotación de una nueva terminal de contenedores. Se llama la ampliación norte, se suma a las tres terminales que ya están en servicio y se anuncia la adjudicación para antes del verano de este año. Simultáneamente, se ha anunciado en los medios una inversión de 400 millones de euros para un túnel subacuático frente al litoral valenciano que pretende atender a una conectividad que resulta necesaria, si bien ese túnel también parece llamativo. La pregunta es si, en efecto, se contempla este proyecto, si se está atendiendo a este proyecto con aspecto un tanto faraónico.

En cuanto al puerto de Melilla, ¿se contempla alguna iniciativa de inversión encaminada a la reorientación de su actividad comercial? Esto podría garantizar su viabilidad económica a medio y largo plazo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 115

Sobre Cartagena, ¿hay asignación presupuestaria para materializar la propuesta de una nueva terminal de contenedores en la actualmente en desuso polivalente de Escombreras?

Esto es todo por mi parte. Tendré que irme ahora, pero escucharé la respuesta mi compañero. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Confederal tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Bienvenida, señora Chacón.

Me parece que fue a principios de enero cuando usted estuvo en Tarragona, visitando su puerto. Como sabe, este puerto está especializado, pero en el último año hemos pasado del cuarto al séptimo lugar en transporte de mercancías. Creo que su presidente le estuvo explicando las diferentes opciones que tenemos para mejorar nuestra especialización, la posibilidad de ampliar la conexión con el Puerto Centro de Guadalajara. Mi pregunta es: ¿Cómo ve Puertos del Estado esa ampliación, esa conexión con el Puerto Centro de Guadalajara? También me interesa el muelle de Baleares, para nosotros multifuncional, y sus inversiones. A diferencia de otros puertos, creo que de Tarragona —en este caso estoy barriendo para casa— está haciendo unas inversiones muy eficientes, no solo por lo que he comentado de Guadalajara, sino también por sus conexiones y convenios con ADIF.

Los compañeros de Galicia me dicen que están muy preocupados porque, en el corredor atlántico —uno de los principales, junto con el mediterráneo, lógicamente, como ya hemos señalado los distintos portavoces—, nos dicen que para el puerto de A Coruña no está prevista una conexión ferroviaria, y eso nos preocupa, porque los puertos sin conexión ferroviaria no tienen salida. Es cierto que hay una actuación por valor de 119 000 euros, y la pregunta es si está previsto destinarla a un informe sobre esa conexión ferroviaria.

También querríamos preguntarle sobre las actuaciones en Ferrol en materia de accesibilidad ferroviaria con financiación a cargo del puerto, en este caso de la autoridad portuaria sobre el puerto exterior, puesto que figuran 27,6 millones de euros, 28,2 millones, 14,9 millones y 7,5 millones. Nos gustaría que nos explicara en qué consisten esas partidas. Y querríamos señalar que los puertos de Marín, Pontevedra, Vigo y Villagarcía vuelven a estar desconectados. Mi compañera hizo antes la pregunta con referencia a la conexión de Vigo, porque falta el estudio. ¿A qué se espera para pedir el estudio para poder empezar a hacer las inversiones necesarias en referencia a la conexión ferroviaria?

Para acabar, la gente de En Marea comenta, creo que con razón, el hecho de que el Estado va a condonar la deuda del puerto de Valencia y, en cambio, se olvida de A Coruña. ¿Cuál es su opinión?

Gracias.

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

Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Joaquín Albaladejo.

El señor **ALBALADEJO MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias, señora presidenta, doña Ornella Chacón. Bienvenida.

¿Qué debería yo decir cuando el portavoz socialista ha manifestado que los presupuestos que traen ustedes en la tarde de hoy son continuistas? Realmente, casi debería decir muy poco. No creo que sean exactamente continuistas, aunque tienen alguna cosita que debemos poner en valor, fundamentalmente para que dé usted alguna explicación. Se lo tengo que decir: se lo han puesto un poquito difícil a usted como presidenta de Puertos del Estado. Su predecesor, el señor Llorca, hizo un trabajo ciertamente extraordinario, junto al trabajo también del resto de las veintiocho autoridades portuarias de todo nuestro territorio nacional. También es verdad que esta es una comparecencia que habitualmente no genera un clima de tensión política como la que en estos momentos parece habitual en otros foros. También es verdad que comparece usted a una hora del día que no es la misma que a la que otros compañeros suyos han tenido la oportunidad de poder explayarse y hacer algún tipo de pronunciamiento incluso político sin tener todavía conocimiento de lo que el Banco de España ha certificado hace unos instantes en otra sala en referencia a que los Presupuestos Generales del Estado van a generar más déficit dentro de una dinámica de parálisis de la economía. Todos ellos creo que son detalles que a esta hora del día también deben ponerse en valor en esta comparecencia.

Es cierto que, en lo que fundamentalmente se refiere a consignaciones presupuestarias para actuaciones materiales, el presupuesto de 2019 es continuista, pero también es verdad que se produce,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 116

en mi opinión, un claro deslizamiento en el proceso de ejecución de las obras que ustedes han planeado en su proyecto de presupuestos. Prácticamente hay 20 millones de euros vinculados a inmovilizado material para este año, y de los 800 millones de euros previstos en los presupuestos de 2018 para ejecutar, solamente se han ejecutado 400, lo que va a generar un *décalage* en el tiempo con respecto a las inversiones a generar en el año 2019. Algunas actuaciones se condicionan a la obtención de inversión ajena, no resuelta o eliminada y, por tanto, son de una ejecución ciertamente difícil. El ejemplo más claro en este sentido, y lo voy a comentar a continuación con cierto detalle, es el del puerto de Melilla, que también creo que merece una explicación detallada por su parte, como al final de mi intervención solicitaré.

Igualmente, entendemos que las actuaciones vinculadas al puerto de Barcelona van a resultar muy complicadas o difíciles, y no se acaban de explicar. Soy del Partido Popular, y parece que durante todo el día hemos sido los que teníamos que decir algo contra la buena noticia de que haya una inversión importante en la Comunidad Autónoma española de Cataluña; pero no, efectivamente, aquí también hay una cuestión que habría que explicar. Y otra de las actuaciones pendientes es la que tiene que ver con el acceso ferroviario al puerto de Barcelona, y nos preocupa que no tenga esa dinámica de actuación que todos esperamos.

Hay otra cuestión muy significativa, y es que el fondo de maniobra va a superar los 1500 millones de euros y la disponibilidad en efectivo va a estar cerca de los 1000 millones de euros. Teniendo en cuenta la baja ejecución de la inversión en 2018, es muy probable que todos estos números aumenten en 2019 en una ejecución que no se aventura que sea demasiado mayor. Prácticamente, el endeudamiento pendiente estará cubierto por el fondo de maniobra disponible, y es más que probable que en los próximos años este fondo siga una línea de crecimiento.

En el proyecto de presupuestos de 2019 aparece la decisión de que ustedes no prosiguen con las políticas de reducción de las tasas portuarias, y esto es grave, porque eso va a impedir que los puertos españoles sean más competitivos. Los coeficientes correctores propuestos por ustedes y las tasas de bonificación no van a suponer alterar la tendencia, y creo que en este momento este es un punto esencial. Tengo la sensación clara, y así se lo transmito, señora presidenta, de que es tiempo de seguir bajando la capacidad impositiva y bonificar las tasas. Como bien sabe, en el año 2018 se incluyó una bajada del 10% en la tasa de la mercancía T3, que ha sido absorbida sin ningún tipo de problema, y sería bueno —es una sugerencia que hacemos desde el Grupo Popular— que se continuara en la línea de bonificación de esa tasa hasta prácticamente, por qué no decirlo, hacerla desaparecer. Durante todo el día de hoy se ha venido hablando de infierno fiscal vinculado a otro tipo de actuaciones relativas a Fomento. Pues bien, creo que sería bueno seguir en la senda de esa reducción. Debemos recordar que esta tasa es específica de España y que no tiene parangón en los puertos de nuestro entorno. Esta reducción tributaria hoy día contribuiría a aumentar el factor de competitividad de nuestros puertos y constituiría un elemento fundamental de atracción de inversión privada, y creo que no es malo que haya elementos de atracción de inversión privada en los puertos de interés general de nuestro país, dada la fuerte competencia —hay que recordarlo— de los puertos de nuestro entorno, como los de Tánger y Sines. Y tenía razón el señor portavoz del Grupo Socialista, nos solemos leer las intervenciones de otros años anteriores en una Comisión como esta. Pues lo que estoy diciendo en cuanto a la reducción de tasas fue algo propuesto por el Grupo Socialista en el año 2017 en esta misma Comisión. Por tanto, creo que esta es una dinámica en la que pido que podamos trabajar en beneficio de todos los que tienen algo que ver con los puertos del Estado.

La necesidad de aumentar la competitividad de nuestros puertos es fundamental, manteniendo la unidad de mercado que favorezca la competencia leal entre puertos, lo que nos lleva a hacer una reflexión sobre si los puertos hacen una contribución al mantenimiento del Estado del bienestar. Pensemos también en esa línea, porque creo que no va en contra de la relativa a la sostenibilidad de un Estado social, democrático y de derecho que tenga el bienestar de las personas como un eje central. Y pongo esto en relación con una cuestión que quiero reconocerle, que es el ejercicio de la labor de presidenta de la autoridad portuaria que ha llevado a cabo con respecto a la ciudad de Melilla, cuestión que quiero poner en valor, porque, efectivamente, hace no demasiados días usted ha hecho una llamada de atención al presidente de la Autoridad Portuaria de Melilla, no sin antes haber llevado a cabo algo que es importante, como también hacía el señor Llorca, de modo que se consigue un punto de consenso, que es tener aprobados los planes de empresa de las veintiocho autoridades portuarias. Así pues, está muy bien que usted haya podido impulsar esta cuestión y que el 30 de octubre publicara una nota de prensa y vendiera que, efectivamente, los planes de empresa de las autoridades portuarias de España estaban aprobados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 117

y habían sido consensuados por todas las autoridades portuarias de este país. Sin embargo, de pronto nos ha surgido esta cuestión, la desaparición del compromiso acerca de los 6 millones de euros que el presupuesto de 2018 tenía para el puerto de Melilla en una actuación que resulta fundamental, en un plan plurianual de más de 260 millones de euros. Podemos hablar de la viabilidad comercial, de su iniciativa de llamar a consultas —me parece bien, no lo tome usted como reproche— al presidente de la Autoridad Portuaria de Melilla en Madrid para que le explicara manifestaciones públicas suyas afirmando que no había ni un céntimo para el puerto de Melilla. Desde ahora cada vez que otros le reclamen algo así, tendrá que comportarse del mismo modo. Tenga en cuenta que la petición que hace Melilla no es caprichosa. Se trata de un proyecto que va mucho más allá de lo que, efectivamente, supone la mejora de la actividad del puerto de Melilla. Aquí se ha hablado hoy de que el proyecto de presupuestos que ustedes aportan como Gobierno de España tiene que ver con el empleo. Oiga, lo que se propone en Melilla genera mucho empleo, probablemente en uno de los enclaves españoles con el porcentaje de paro más elevado de todo el país. Y hay un proyecto, este, que usted conoce, que, por cierto, tiene el visto bueno del Ministerio de Defensa. No es solamente una cuestión comercial, se trata también de un enclave estratégico de España, de un puerto español en el norte de África. Por lo tanto, le ruego que en la medida de lo posible tenga a bien solicitar al secretario de Estado de Infraestructuras que acepte la petición que le va a hacer el puerto de Melilla. Olvídense de que el señor presidente de la autoridad portuaria de Melilla es secretario general del Partido Popular de Melilla. No se preocupen, el presidente de esta autoridad portuaria no va a hacer como alguna presidenta de otra autoridad portuaria en España, que se va a ver a presidentes autonómicos huidos de la justicia o que colaboran con ideas secesionistas que quieren romper España, eso no va a ocurrir con el presidente de la autoridad portuaria de Melilla. Pero le pido, por favor, que en la medida de lo posible dé explicación al respecto de qué ocurre con este asunto, porque creo que es interesante y en breves fechas tendrán ustedes que pronunciarse.

Me sumo a la petición de explicaciones en cuanto al proyecto que tiene que ver con la ampliación del puerto de Valencia y su afectación directa a la zona de la Malvarrosa con un túnel subacuático, que parece ser que es el proyecto estrella del Partido Socialista en aquella ciudad.

Asimismo, solicito que nos dé cierta explicación, si hoy lo puede ratificar, respecto del posicionamiento de Puertos del Estado en referencia a la imposibilidad de poner graneles de hidrocarburos en el puerto de Alicante.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Albaladejo.

Tiene la palabra la señora Chacón.

La señora **PRESIDENTA DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Chacón Martel): Trataré de ser breve. Es verdad que han abarcado muchísimas cuestiones, incluso algunas de ellas ajenas a presupuestos, pero intentaré abordar la mayoría.

Respecto al marco estratégico, una de las primeras preguntas, lo que estamos haciendo es una serie de cuestionarios acerca del sentir de las autoridades portuarias, que hemos extendido a administraciones y al sector privado. Para el mes de septiembre pretendemos tener un documento que ofrecer al ministerio, que es el que finalmente lo aprueba.

Respecto al personal, creemos que después de los últimos años hay que compensar las pérdidas, y también hay que hablar de ello. Por tanto, no solo estamos impulsando el convenio colectivo, sino también otras mejoras.

Si me lo permiten, voy a ir un poco desordenadamente, porque es verdad que han sido muchas cuestiones, aunque trataré de dar respuesta a todas.

Respecto a la estiba, como se ha dicho públicamente, las negociaciones sobre esta cuestión se están llevando a cabo en un grupo de trabajo interministerial, entre Fomento, Trabajo y Economía. En cualquier caso, estas negociaciones no inciden sobre nuestros presupuestos, si bien es cierto que se recogen partidas en los presupuestos de otros ministerios.

Respecto a la descarbonización, si bien se trata de una decisión relativa a la política energética nacional y que trasciende al sistema portuario, reconocemos que incidirá, como no puede ser de otra manera, en los tráficos de algunos puertos. Por eso, los gestores portuarios venimos trabajando en buscar alternativas que suplan las pérdidas de esta actividad.

Respecto al *brexít*, los puertos que acumulan mayor volumen de tráfico con Reino Unido, como Bilbao, Pasaia, Santander, Avilés y Gijón, serían los que tendrían mayor exposición, por lo que es en ellos donde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 118

ha sido necesario empezar a trabajar en una lista de refuerzos en instalaciones y personal. Como no puede ser de otra manera, estamos coordinados con los ministerios competentes para agilizar todas las mejoras que fueran necesarias.

Respecto al impuesto sobre sociedades, como hemos dicho públicamente, nos mantenemos en una posición de diálogo abierto con la Comisión Europea. No está cerrado, es decir, este asunto está anunciado pero no está cerrado, y seguimos defendiendo nuestro modelo. Como no va a ser de aplicación este año, evidentemente no lo van a encontrar en los presupuestos.

Respecto a la bajada de tasas, como anuncié desde el principio, no es que estemos en contra de una bajada de tasas, pero sí hay muchas maneras de hacerlo. Tal y como acordamos en noviembre con el conjunto de las autoridades portuarias, las veintiocho, no estamos de acuerdo con una bajada de tasas indiscriminada. Hay que decir que nuestro sistema portuario no es homogéneo y que, por lo tanto, este tipo de bajadas indiscriminadas podría poner en riesgo la estabilidad financiera de algunas de las autoridades portuarias, y es por ello por lo que estamos trabajando en modificarlas a través de coeficientes correctores, coeficientes reductores y diversos tipos de bonificaciones. Mientras que el resultado sea el mismo, sin dañar el sistema portuario, creo que será igualmente bienvenido.

Respecto a la autopista del mar entre Gijón y Nantes, estamos trabajando, y la autoridad portuaria aún más, para reabirla en el año 2020.

En cuanto a los accesos ferroviarios de A Coruña, hay que decir que, efectivamente, existe un proyecto, pero entendemos que debe anexarse el enlace sur y considerarse la afección de la estación de Uxes. Creemos que es necesario que este aspecto esté aclarado antes de continuar trabajando sobre una cuestión respecto de la que después pudiera hacérsenos tarde. Y como no puede ser de otra manera, evidentemente tiene que ser con todas las administraciones implicadas, no solo con algunas.

Si me lo permiten, voy a ser más explicativa, porque creo que lo merece, en lo que tiene que ver con la supuesta condonación de una deuda a una autoridad portuaria. Permítanme que lo aclare, porque ha sido mucho el ruido, pero, al final, en mi opinión, pocas las neceses. En primer lugar, voy a aclarar que en los presupuestos no se recoge condonación alguna al puerto de Valencia, es decir, a la Autoridad Portuaria de Valencia, sino todo lo contrario, se garantiza el cobro de las tasas no abonadas por el consorcio a la autoridad portuaria. Es así porque de este modo lo ha venido exigiendo la autoridad portuaria, porque la ley lo mandata y porque lo defendemos como sistema portuario. En segundo lugar, les recuerdo que, desde que se aprobó el actual régimen de autofinanciación y autogestión del sistema portuario —es decir, nuestras autoridades portuarias trabajan cada día en ese régimen—, jamás se ha otorgado una condonación de deuda alguna, nunca, pues con ello se beneficiaría a unas frente a otras y romperíamos la competencia interportuaria. No sé si lo que realmente nos piden es eso, romper el actual sistema. Confío en que no, porque de momento ha funcionado. Podremos corregirlo, como no puede ser de otra manera, a través de un debate lógico y razonable, como el del marco estratégico. Confío en que lo que pidan no sea eso abiertamente, y, si lo es, evidentemente, que lo eleven por el cauce oportuno, que no puede ser de otra manera que mediante una modificación legislativa. Es decir, aclaremos esto, porque, si no, al final, hacemos daño al propio sistema portuario.

Respecto al acceso ferroviario a Vigo, su autoridad portuaria nos remitió en octubre el estudio de alternativas, que, a su vez, ha sido remitido a la Secretaría de Infraestructuras para su valoración a fin de que, en el caso de estimarlo oportuno, se encargue un estudio informativo.

Respecto a Melilla, he de decirles que la autoridad portuaria nos ha comunicado que está trabajando precisamente en la reconversión y que ya tiene diversas ideas no solo comerciales sino para la mejora de infraestructuras en la reconversión de la actividad en este puerto. No me gustaría desvelarlas aquí, porque entiendo que son trabajos internos de la autoridad portuaria, pero me consta que está trabajando en ello.

En cuanto a la ampliación del puerto de Melilla, ha sido reconocido en el plan de inversiones de la autoridad portuaria, donde consta que se financiará por agente externo al sistema portuario y, por tanto, ajeno a la propia autoridad portuaria.

Respecto a Cartagena, como ha venido siendo habitual, seguimos trabajando de forma coordinada con la autoridad portuaria, convencidos, como estamos, de que afronta estas decisiones defendiendo no solo lo mejor para su puerto, sino para el desarrollo socioeconómico de su entorno.

Sobre la baja ejecución presupuestaria, me voy a permitir salirme un poco de mi guión. Es verdad que la baja ejecución presupuestaria atiende a diferentes cuestiones. En primer lugar, es cierto que las empresas se presentan con unas bajas que pueden llegar incluso hasta el 35% y eso hace que parezca que se ejecuta menos. Pero no es así, es que cuesta más barato, que no tiene nada que ver —lo digo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 119

para despejar un poco las dudas—, lo que significa que nos queda más dinero para seguir invirtiendo al año que viene, que tampoco es malo. En segundo lugar, las autoridades portuarias tienen muy avanzadas sus infraestructuras, en muchos casos están en mejora, y no siempre está entre sus prioridades, es decir, tienen otras muchas prioridades, aunque no digo que no lo sea en el futuro, la ejecución presupuestaria, puesto que en su actividad atienden prioridades mayores. En cualquier caso —además de aclarar el tema de la baja—, es verdad que queremos elaborar un sistema de medición de ejecución de obra diferenciando en primer lugar la ejecución de aquellas obras que tienen que ver con la propia actividad comercial del puerto, es decir, que revierten beneficios, todas aquellas que se hacen especialmente dentro del esquema puerto-ciudad, para poder evaluar cuál es el grado de ejecución real. De todas formas, tengo que recordarles que, en el régimen de autofinanciación y autogestión, las autoridades portuarias son las que ejecutan su propio presupuesto y sus propias obras. Reconocemos que la normativa de contratación no ayuda a que se actúe con agilidad, pero, como no puede ser de otra manera en nuestra labor de coordinación, estamos intentando mejorar las herramientas para que la contratación sea mucho más ágil. No obstante, diré que los descensos de inversiones que algunas veces se destacan son debidos a que, si tenemos infraestructuras muy maduras, lo normal es que no siempre requieran inversión. Es verdad, y lo reconocemos, que en el plan de empresa de este año hemos pedido a las autoridades portuarias que incluyan como objetivo uno el plan de conservación y mantenimiento de infraestructuras, porque consideramos que debe invertirse no solo en hacer, sino en cuidar lo hecho, y es aquí donde a través de los presupuestos probablemente verán en el futuro mayores inversiones.

Respecto a la ampliación de Valencia y el acceso norte, lo que hemos recogido en el plan de empresa es el estudio de alternativas, es decir, la resolución concreta sobre cuál será la alternativa elegida para acceder al puerto no está fijada, primero ha de pasar por un estudio de alternativas y los requisitos necesarios.

Apoyamos la propuesta de Tarragona sobre Guadalajara para mejorar sus conexiones, su actividad y su negocio, como ha quedado claro en el comité del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria.

Si me lo permiten —porque sé que además me espera un compañero—, diría que, más que un presupuesto continuista, hemos continuado escuchando a las autoridades portuarias, que creo que son las que mejor conocen su día a día y su realidad, hemos respetado sus criterios y las hemos ayudado. Quizás en eso sí hemos sido continuistas.

Muchas gracias.

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

Supongo que nadie necesitará una precisión. **(Pausa)**. Se lo agradecemos mucho.

Hasta la próxima, señora presidenta de Puertos del Estado. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A. (LUCENA BETRIU). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002303); SOCIALISTA (número de expediente 212/001979); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (número de expediente 212/002071) Y CIUDADANOS (número de expediente 212/002168).

El señor **PRESIDENTE**: Buenas noches, empezamos la sesión a las diez y son las veintiuna horas y treinta minutos, señor Lucena. Yo diría que nos van a cerrar el aeropuerto, pero teniendo al presidente de AENA al lado, habilitamos un *slot* y a ver si somos capaces de cumplir con esta importante comparecencia del presidente y consejero delegado del consejo de administración de AENA. Le damos la bienvenida en su primera comparecencia en esta Comisión y le escuchamos con el máximo interés.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A.** (Lucena Betriu): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, tengo el honor de comparecer por primera vez ante esta Comisión en calidad de presidente y consejero delegado de AENA. A lo largo de mi intervención, si les parece bien, voy a tratar de cubrir, obviamente de manera general, tres aspectos de la compañía: en primer lugar, los presupuestos en el corto y medio plazo; en segundo lugar, la situación actual de la compañía y alguno de los parámetros que la definen; y en tercer lugar, algunas pinceladas sobre el plan estratégico que la compañía presentó el pasado mes de octubre.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 120

En el caso de AENA, como ustedes saben bien, los gastos y las actuaciones inversoras, es decir, lo que técnicamente en terminología anglosajona se conoce como Opex y Capex, se financian exclusivamente con los ingresos de la propia actividad de la compañía y no con los Presupuestos Generales del Estado. A pesar de lo anterior, también saben ustedes que nosotros presupuestariamente consolidamos con Enaire, que es nuestro accionista principal en representación del Estado. Además de esta peculiaridad existe otra, que menciono por si luego quieren alguna aclaración técnica, y es que nosotros desde el punto de vista de la inversión y por los criterios de calidad nos regimos por nuestra regulación o normativa, que es el Documento de Regulación Aeroportuaria para el periodo 2017-2021 y, por tanto, en vigor, que garantiza tanto el desarrollo adecuado de las infraestructuras aeroportuarias como también la calidad de los servicios que prestamos. Entonces, existe una dualidad, por una parte, está la contabilidad de carácter presupuestario y, por otra, la contabilidad que emana de nuestro cumplimiento de la regulación. Obviamente, convergen a largo plazo, no son distintas, pero por razones de criterios de caja o de devengo puede haber periodos con desfases puntuales. Por esta razón la planificación de las inversiones que contemplan los Presupuestos Generales del Estado para el periodo 2019-2022, que es el Programa de Actuación Plurianual, lo que conocemos como PAP, está engarzado con el Documento de Regulación Aeroportuaria. Por ejemplo, el PAP que contempla los presupuestos recoge la obligación de una inversión anual promedio máxima en la actividad regulada de la compañía de 450 millones de euros. El Programa de Actuación Plurianual, que básicamente es igual que la regulación que ampara o define la actividad de la compañía; por una parte, trata de asegurar que la senda de mantenimiento y desarrollo de capacidad de los aeropuertos sea la adecuada, en función de los aumentos de tráfico aéreo previstos y, por otra, que no se descuidan los estándares de calidad en la prestación del servicio que, dicho sea de paso, cada vez son más exigentes.

Concretamente dentro del Programa de Actuación Plurianual las líneas estratégicas que define el plan estratégico de inversión en aeropuertos se pueden resumir en las siguientes: primera, garantizar la seguridad operacional y de bienes y personas; segunda, mantener la amplia base de activos existentes, en el sentido de asegurar que no se deterioran; tercera, cumplir con los compromisos ambientales; cuarta, optimizar la capacidad; y quinta, obtener rentabilidad tanto en la parte del negocio regulado de la compañía como en la parte del negocio no regulado. Dicho en otras palabras, el Programa de Actuación Plurianual para el periodo 2019-2022, PAP, que recoge los presupuestos de 2019, primero, da más información que la del año presente porque, si no, perderíamos calidad en el sentido de que es un negocio que, obviamente, es más sencillo de entender a través de una perspectiva plurianual que de una perspectiva puramente anual; e incluye la actividad regulada y la actividad no regulada tanto por el lado de los ingresos como por el lado de los costes. Y no solo incluye a la matriz, AENA, sino que incluye también AENA Internacional y concretamente el aeropuerto de Luton, cuya concesión en un 51 % pertenece a AENA o AENA es propietaria del 51 % de la concesión; y también incluye desde hace solo dos semanas el nuevo Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia que se inauguró el 15 de enero, que es el sustituto o heredero del Aeropuerto de San Javier.

En el Programa de Actuación Plurianual se prevén 2568 millones de euros de inversión, de los cuales, hasta 2021, 1438 millones de euros corresponden a la inversión regulada. Aquí hay otro desfase porque la normativa de regulación abarca hasta 2021 y el Programa de Actuación Plurianual de los Presupuestos Generales del Estado cubre un año adicional, pero, como les digo, al final las cifras convergen. En el año presente, 2019, el Programa de Actuación Plurianual contempla una inversión por parte de AENA de 576 millones de euros, de los cuales 429 millones corresponden a inversión de carácter regulado, e incluye los 46 aeropuertos de la red española, los dos helipuertos españoles y el Aeropuerto de Luton, que consolida porque AENA tiene el 51 %. El resto de aeropuertos o de concesiones aeroportuarias que AENA tiene por el mundo, en Colombia, México, etcétera, no consolidan simplemente porque nuestra participación no es del 51 %.

Para darles una pincelada del tipo de inversiones para el presente año que este presupuesto que he mencionado de 576 millones va a abarcar, les cito las siguientes: en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat que, como saben, se ha rebautizado recientemente con el nombre de Josep Tarradellas, se remodelará y ampliará el edificio dique sur de la T1; en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se está realizando una nueva plataforma de remotos en la T4, concretamente en la parte del satélite, y la regeneración de una de las pistas; en el aeropuerto de Tenerife Sur se está desarrollando un edificio de unión entre terminales y adecuando la plataforma; en el aeropuerto de Palma de Mallorca, nuevo solado y pasillos rodantes en el edificio terminal; en el aeropuerto de Sevilla, recercado de pista y mejoras de edificio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 121

terminal. Por ahorrarles a ustedes tiempo, si quieren vuelvo después con los detalles, me saltaré algunos para terminar con un último ejemplo, el aeropuerto de Ibiza, con la ampliación de plataformas y adecuación del pavimento, la plataforma y las cabeceras de pista. Todo esto, repito, año 2019 con la inversión contemplada en los Presupuestos Generales del Estado.

También hay inversiones de carácter transversal a lo largo de los próximos años y, en particular, en el presente. Destacaré dos por su importancia tanto cualitativa como presupuestaria: la primera es la instalación de equipos automáticos de control de pasaportes, lo que en la jerga conocemos como los ABC; y en segundo lugar, la muy importante mejora de los sistemas de inspección de equipajes en bodega e instalación de sistemas de detección de explosivos de estándar tres. Cuando digo muy importante es porque todos los aeropuertos del mundo, en la medida en que aparecen tecnologías más sofisticadas, más rápidas, más seguras, hacemos todo lo posible para incorporarlas cuanto antes.

En resumidas cuentas, es evidente que AENA a día de hoy se encuentra en un muy buen momento. Esto es responsabilidad y mérito de todos los antiguos gestores, de todos los trabajadores de la compañía, de los sucesivos Gobiernos que han dado amparo al crecimiento de su actividad, pero lo cierto es que hoy AENA es una compañía líder, muy rentable, muy sólida, muy eficiente, y que ha experimentado una impresionante transformación corporativa tanto en términos de actividad como económico-financieros. Esta impresionante transformación corporativa es la que, entre otras cosas, permitió a la compañía salir airoso de un momento delicado durante la muy profunda crisis económica y financiera. Una muestra de nuestro buen momento son las tarifas muy competitivas que en el contexto europeo AENA ofrece a sus clientes; en primer lugar a las líneas aéreas que son quienes pagan esas tarifas pero, en última instancia y tan importante como las líneas aéreas, a los pasajeros. Las tarifas aeroportuarias de AENA son las más competitivas de nuestros comparables. Y cuando pienso en los comparables estoy pensando en Heathrow, Gatwick, Frankfurt, París-Charles de Gaulle, Ámsterdam-Schiphol, el aeropuerto de Roma, y podríamos seguir, etcétera. Para los vuelos dentro del espacio económico europeo nuestras tarifas están muy por debajo de las de los aeropuertos que he mencionado, y también en general son bastante más competitivas en los vuelos internacionales.

Desde una perspectiva más amplia, esto quiere decir que la compañía está ahora mismo en una situación muy buena para seguir creciendo. Y si por un momento me abstraigo de mi condición de principal ejecutivo de la compañía, creo que es un motivo de celebración para la economía española, para el país, para la sociedad, porque esa buena situación permite atraer más líneas aéreas, atraer más tráfico de pasajeros, facilitar la movilidad, dinamizar la economía, reforzar el sector del turismo; es decir, que es una compañía cuyas externalidades positivas son evidentes. Y quiero expresar a sus señorías que todos los trabajadores de AENA tenemos muy claro este razonamiento en nuestro día a día, y es una de las razones por las cuales es tan atractivo trabajar en la compañía.

Para asegurar que llevamos a buen puerto todo lo que les he mencionado, la compañía ha desarrollado un Plan Estratégico 2018-2021 que se aprobó formalmente en el consejo de administración el pasado mes de mayo. Y quiero hacer público mi agradecimiento a mi antecesor, don Jaime García-Legaz, que fue la persona responsable junto con el conjunto de la compañía, obviamente, pero como presidente es natural personalizar por el buen trabajo que realizó, hasta el punto de que yo me he sentido muy cómodo en la asunción y presentación, con muy pocos matices, de ese mismo plan estratégico. Esto que digo lo hago extensivo al Gobierno de España, al Ministerio de Fomento que fue el que indicó que ese era el plan estratégico con el nuevo Gobierno que a la compañía le convenía desarrollar. Dicho plan estratégico que ya está en vigor, en última instancia trata de generar valor para el conjunto de la sociedad española, para la economía española y para el Estado como principal accionista, sin olvidar obviamente que el 49% de los propietarios de AENA corresponden a la esfera privada. Y eso debería también garantizar la sostenibilidad y la competitividad del sistema aeroportuario español, y de aquellos otros aeropuertos internacionales en los que la compañía participa. Resumidamente, este plan estratégico tiene dos grandes objetivos: un primer objetivo es consolidar y dar continuidad al fortísimo crecimiento de la compañía en los últimos diez años. Esto en sí mismo es un reto que podría perfectamente definir un plan estratégico, porque los crecimientos de pasajeros, como luego detallaré, siguen y la compañía tiene un reto a la hora de acomodarlos. Pero hay un segundo objetivo, y es aprovechando los excelentes mimbres que tiene AENA, no perder *momentum* —si me permiten utilizar esa expresión— para impulsar nuevas líneas generadoras de valor que garanticen a la compañía crecimientos; tan fuertes como los de los últimos cinco años, va a ser muy difícil por un tema casi estadístico, pero al menos tratar que existan motores en paralelo a los de la gestión aeroportuaria y a la gestión comercial de los aeropuertos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 122

Particularmente el plan estratégico referido se desarrolla a través de nueve líneas de actuación que detallo muy sucintamente. La primera es la modernización y ampliación de las infraestructuras aeroportuarias. Aquí es importante tener en cuenta tanto el actual periodo regulatorio que termina en 2021 como el siguiente, simplemente porque la planificación de infraestructuras como las aeroportuarias y de auténticos transatlánticos como, por ejemplo, los aeropuertos de Madrid y de Barcelona, exige luces largas y planificar con carácter plurianual. Pongo como ejemplo que, sumando lo que queda del primer y actual periodo regulatorio, que abarca hasta 2021, y el segundo periodo regulatorio, que será de 2022 a 2026, los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat representarán una inversión de más de 2800 millones de euros. Todo esto está por formalizar, pero el nivel de precisión ya es bastante alto, simplemente porque nosotros tenemos que preparar y esto está perfectamente hablado con las líneas aéreas, con el regulador, etcétera.

La segunda línea de actuación es el cumplimiento de los estándares de calidad que no solo hay que mantener, sino que, además, son crecientes. Tercera, el desarrollo de soluciones digitales, sobre lo que después abundaré. Cuarta, la reducción de la huella medioambiental, aspecto que en AENA nos tomamos muy en serio. Quinta, la optimización y el rediseño de la oferta comercial de los aeropuertos. Sexta, el desarrollo inmobiliario y, muy particularmente, los desarrollos inmobiliarios asociados al aeropuerto de Madrid-Barajas, que con una probabilidad muy alta, yo diría con certeza, serán los desarrollos inmobiliarios más importantes de España en los próximos veinte años por extensión. Desde el punto de vista cualitativo tienen peculiaridades muy importantes porque son terrenos de uso aeroportuario, lo cual obviamente perfila claramente el tipo de construcciones de los desarrollos inmobiliarios que se pueden realizar. Séptima línea de actuación, la consolidación o profundización de la internacionalización de la compañía. Octava, la optimización de la asignación de recursos de capital. Y novena y última, la atención a las personas y el talento, sin los cuales obviamente AENA no sería lo que es hoy ni podría aspirar a ser lo que pretendemos en el futuro.

Querría resaltar muy brevemente la importancia de la innovación tecnológica y el desarrollo digital o la digitalización de AENA en los próximos años, porque obviamente nosotros estamos absolutamente convencidos del potencial de estos desarrollos tecnológicos y particularmente de la digitalización, por un lado, porque es muy difícil entender la mejora de la experiencia del cliente aeroportuario sin la digitalización. Un ejemplo es la aplicación portal denominada plataforma de digitalización, como la llamamos en AENA, que se está desarrollando hasta el año 2020. Esperamos que en muy poco tiempo cuando ustedes entren en un aeropuerto, tan solo con un *smartphone* o móvil inteligente verán que su vida como usuario será mucho más sencilla. Creo que tanto la identificación digital como la optimización de los tiempos hará el tránsito en el aeropuerto más cómodo, pero al mismo tiempo también reconozco que pondremos a su disposición una amplísima oferta comercial, que esperemos tengan a bien disfrutar. Esto es mucho más fácil hacerlo con los medios digitales que con los medios anteriores. Pero por el lado de los costes y del buen funcionamiento de la compañía, la digitalización también es muy importante porque obviamente aumentará la eficiencia.

En definitiva, estas líneas de actuación del plan estratégico ponen los acentos sobre aquellos aspectos que nosotros pensamos que en el futuro son los aspectos esenciales en los que la compañía tiene que fijarse: la mejora de la atención a nuestros clientes que ya he mencionado; la innovación; la sostenibilidad medioambiental; y quiero destacar la contribución social en términos de cohesión territorial y de garantía del derecho a la movilidad de los ciudadanos, que la propia Ley de AENA del año 2014 consagra y que en el día a día de la compañía están muy presentes en nuestra actividad; y finalmente el desarrollo del equipo humano de AENA.

Si ahora nos ponemos a repasar los resultados de actividad, los resultados económicos y los objetivos de calidad con los que la compañía presta sus servicios, volvería a lo que les he dicho hace unos minutos. AENA —y creo que es un motivo de celebración para el conjunto de la sociedad española— es hoy líder mundial en el sector aeroportuario por volumen de pasajeros, con más de 335 millones en 2018. Desde el punto de vista del tráfico, aunque conocen bien la compañía, les voy a dar unos datos muy breves para refrescarles la envergadura de nuestra actividad. Primer dato: en 2018 AENA —ya lo hemos anunciado como hecho relevante desde el punto de vista de nuestra condición de empresa cotizada— batió su mejor marca histórica. En el territorio español en la red de los 46 aeropuertos atendimos a casi 264 millones de pasajeros, lo que representó un aumento del 5,8% respecto a 2017. Y esto es importante porque es en términos reales, no nominales, reales en la medida en que estamos hablando de pasajeros. A estos casi 264 millones hay que añadir 72 millones de pasajeros en los otros 16 aeropuertos gestionados con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 123

participación mayoritaria o no mayoritaria fuera de España, particularmente en el Reino Unido, Colombia y México.

Segundo dato: en España de los 46 aeropuertos, 20 han batido su récord particular. Por ejemplo, el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas se acercó a los 58 millones de pasajeros, y el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat superó los 50 millones de pasajeros. Estas son cifras, en mi opinión, extraordinarias. Por ejemplo, yo soy de Barcelona y hace diez años más o menos la cifra de pasajeros del aeropuerto de Barcelona era 30 millones, y estamos hoy en más de 50 millones —50,1 millones, estoy haciendo un poco de trampa, más de 50 es 50 millones raspado— y todavía con margen de recorrido. ¿Eso qué significa en términos relativos? Significa —y creo que esto conviene ponerlo en valor— que los aeropuertos de Madrid y de Barcelona son respectivamente el quinto y sexto más importantes de toda Europa. Es decir, si me permiten el símil futbolístico, estamos compitiendo en la Champions League de manera clarísima. Y además están otros muchos aeropuertos que tienen volúmenes de tráfico ingentes, el de Palma de Mallorca, el de Alicante, aeropuertos canarios, etcétera. La tercera cifra es el aeropuerto de Luton, que también tuvo un crecimiento importante del 5% hasta batir su marca histórica y alcanzar más de 16,5 millones de pasajeros.

Cuarta cifra desde el punto de vista de los aumentos cualitativos que el aumento de tráfico representa: en 2018 se han creado 343 nuevas rutas, y en total la compañía o los aeropuertos españoles han dado servicio a 171 aerolíneas, es decir, a compañías aéreas que han operado un total de 3720 rutas, de ellas 158 de largo radio, a 381 destinos en 88 países; con lo cual, como ven, nuestra red de movimientos es muy mallada. Quiero subrayar la importancia económica y desde la perspectiva de empleo de la apertura de nuevas rutas. Según el Consejo Internacional de Aeropuertos, ACI, por cada 1000 pasajeros adicionales se generan casi un empleo directo y cerca de dos empleos indirectos. Desde el punto de vista económico y financiero aún no tenemos los datos definitivos, que se harán públicos a finales de febrero. No obstante, no veo ahora para nada en riesgo el cumplimiento de los objetivos financieros y económicos que anunciamos cuando se presentó el plan estratégico el pasado 10 de octubre. Desde el punto de vista del cumplimiento de los requisitos de calidad que nos define la normativa reguladora, DORA, también estoy convencido de que vamos a superar los estándares marcados, aunque estamos a la espera de que ese optimismo lo certifique el regulador, concretamente AESA.

Unas breves pinceladas para ir terminando. Sobre el futuro puedo decir que el presente de la compañía es bueno y el futuro nos hace ser optimistas, lo cual siempre valoramos porque no se puede decir lo mismo de todos los sectores de actividad económica en los que las empresas desarrollan su actividad. Es decir, obviamente la economía sigue creciendo, pero en otros sectores existen dudas, casi me atrevería a decir que de carácter existencial. No es el caso de AENA, cualquier estimación de prestigio apunta claramente a que en los próximos veinte años el tráfico aéreo en el mundo al menos se duplicará, que es la misma tendencia de las últimas décadas. Y el convencimiento de la compañía es que nosotros seremos capaces de absorber, de capturar —si me permiten la expresión empresarial— una parte significativa de ese aumento de tráfico. Y desde la perspectiva actual, sin hablar del futuro o como base de partida para encarar ese futuro, en España el transporte aéreo entendido en sentido amplio, aeropuertos, aerolíneas, empresas de *handling*, mantenimiento aéreo, etcétera, representa hoy ya casi el 6% del PIB y da empleo directo e indirecto a más de 400 000 personas, es decir, a casi el 2% de la población activa. Aparte de las estimaciones halagüeñas del tráfico aéreo en los próximos años y las próximas décadas, otro gran activo es la posición muy muy fuerte de España como potencia turística. España es el segundo país más visitado, con más de 82 millones de turistas en 2018, y además en términos de competitividad turística es el primero. Una cifra que para AENA es muy relevante es que más del 80% de los turistas que acceden a España lo hacen en avión y, por tanto, utilizando las infraestructuras de la compañía.

Obviamente, no todo son previsiones optimistas. Nosotros somos muy realistas y trabajamos también en todas aquellas cosas que conviene atender a corto o a largo plazo. Les mencionaré algunas: la más importante, estamos preocupados por el *brexit*, es obvio, por distintas razones, pero una fundamental es que del conjunto de clientes o pasajeros de AENA, la nacionalidad más importante es la británica con casi el 17% del conjunto de nuestros pasajeros. Les voy a dar una cifra que va a tamizar un poco esa preocupación. Ya el año pasado, en 2018, los pasajeros británicos decrecieron un 3% en relación a 2017, lo cual podría haber hecho saltar las alarmas, pero a pesar de todo, como les he dicho antes, el tráfico de pasajeros en la compañía aumentó el 5,8%. Es decir, que fuimos capaces de absorber un comportamiento por parte del mercado británico que ya no fue bueno. Dicho lo cual, el *brexit* nos preocupa, pero estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 124

muy activos tanto desde el punto de vista operativo como estratégico y, obviamente, en perfecta coordinación con el Ministerio de Fomento y con el Gobierno de España.

Hay otras preocupaciones a medio y largo plazo. Les mencionaré simplemente la creciente exigencia de los pasajeros que transitan por nuestros aeropuertos. Este es un fenómeno global que AENA tiene que acomodar a través de la mejora de sus prestaciones. Además, también sabemos que lo normal es que en los próximos años se produzca un proceso de consolidación de aerolíneas que puede modificar algunos de los flujos actuales que configuran la red o la composición de las líneas aéreas en su operación de los aeropuertos españoles. Finalmente está también la competencia de España, donde AENA tiene los principales activos, con otros destinos del mundo, que tanto desde la perspectiva de los negocios como desde la perspectiva turística también son muy atractivos.

Pero vuelvo a la parte optimista. Nosotros creemos que AENA está muy bien preparada para afrontar los retos de futuro. Y desde el punto de vista del turismo, del aumento del tráfico, las razones para el optimismo son las siguientes. En primer lugar, tenemos una posición geográfica, puramente geográfica, privilegiada de puente entre continentes, o si me apuran, de manera un poco más grandilocuente, entre hemisferios. En segundo lugar, hemos desarrollado, y lo estamos profundizando, un proceso de diversificación internacional que debe permitir a la compañía absorber con más tranquilidad las oscilaciones económicas de puntos geográficos concretos. En tercer lugar, contamos, y este es un hecho diferencial en relación con nuestros competidores, con unas infraestructuras aeroportuarias con capacidad suficiente, además de modernas y eficaces. Con diferencia somos el conjunto de aeropuertos en Europa que tenemos más capacidad y además una planificación más prudente desde la perspectiva del tiempo de antelación con el que planificamos, que nos permite no solo tener tranquilidad en los próximos años, sino en los próximos lustros, obviamente si la planificación indicativa se cumple. En cuarto lugar, somos un referente mundial, y eso ayuda también al desarrollo de nuestra actividad. Finalmente, tenemos una ventaja muy particular en relación con otros operadores aeroportuarios, y es nuestro modelo en red.

El modelo en red, como saben ustedes, ha sido motivo de controversia e incluso de debates apasionados. En estas líneas que siguen, solo quiero destacar las ventajas de ese modelo en red, que me parecen evidentes. No es solo desde una perspectiva económica a la luz de los muy buenos resultados de la compañía en los últimos años, sino que es claro que aquellos aeropuertos que son más pequeños, que son deficitarios, son deficitarios de manera individual, pero es muy difícil estimar, y es claro que este efecto se produce, el tipo de tráfico que derivan aeropuertos más grandes y que son rentables. Es decir, que el tipo de evaluación de los aeropuertos de AENA hasta cierto punto conviene hacerlo de manera agregada y no individual porque eso puede dar lugar a equívocos. Y no quisiera olvidar lo que he dicho anteriormente: la red satisface un objetivo social que creo que todos compartiremos, que es la vertebración territorial, la garantía de la movilidad de los ciudadanos y la contribución evidente al crecimiento económico y social de aquellas regiones en las que los aeropuertos desarrollan su actividad.

Quiero añadir también que a estos objetivos contribuyen los esfuerzos muy claros del Ministerio de Fomento en la promoción de la intermodalidad y la combinación óptima de los distintos tipos de transporte, que bien diseñada y bien ejecutada es buena para todos.

Concluyo ya, presidente. He querido simplemente de manera muy breve tratar de repasar los objetivos y las prioridades estratégicas que deberían permitir a AENA en los próximos años consolidarse como el principal operador aeroportuario tanto de Europa como del mundo. Creo que, si se dan las condiciones adecuadas, seremos capaces de asegurar la disponibilidad de infraestructuras aeroportuarias de primer nivel, sobre las que se asiente la movilidad de todos los ciudadanos, a las que me he referido en repetidas ocasiones. Y eso debe redundar en una mejora de la actividad económica, mejora de la actividad del sector aéreo, del turismo y del comercio.

Todas estas actuaciones, obviamente, buscan en paralelo el equilibrio con los factores económicos, sociales y medioambientales que tenemos, repito, muy presentes en el día a día de la compañía. Y además, pensamos que la gestión de los recursos humanos siempre ha sido importante, pero en particular el plan estratégico al que me he referido trata de subrayarla, simplemente porque pensamos que no será posible cubrir todos estos retos sin esa atención a los recursos humanos. De esta forma, en última instancia, nos alineamos también con los objetivos del Ministerio de Fomento y del Gobierno de España en el ámbito del desarrollo económico y social de nuestro país y, por supuesto, de la creación de empleo.

Sin más, quedo a disposición de sus señorías para responder a las preguntas que deseen formular. Gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 125

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

Vamos a escuchar, en primer lugar, lo que opina el Grupo Parlamentario Mixto. El señor Bel tiene la palabra.

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

Muchísimas gracias, señor Lucena, por su comparecencia y por su interesante intervención. Lo que pasa es que llevamos más de doce horas de Comisión y, como usted comprenderá, yo tampoco voy a interpelarle en muchos aspectos. Yo creo que sería interesante poder hacer otra comparecencia en el marco de la Comisión de Fomento para desarrollar mucho más los planes de futuro.

En mi condición de diputado por la provincia de Tarragona, le diré que nos consta que a instancias de AENA se ha presentado al Ministerio de Fomento el plan director para el aeropuerto de Reus. Nos gustaría saber si tienen alguna fecha estimada para la aprobación definitiva de este plan director. En el anterior, que databa de 2006, las inversiones allí previstas prácticamente no se han ejecutado. Por tanto, nos gustaría saber cuáles son estas inversiones más significativas que se plantean en este plan director, más allá de que ya conocemos que a través de Enaire se van a invertir 5 800 000 euros durante este ejercicio —esperemos— para construir esencialmente una nueva terminal de embarque. También nos gustaría saber cuáles son los planteamientos y planes de futuro respecto a este aeropuerto, más allá de que, repito, seguramente esto lo podamos dilucidar en una futura comparecencia en esta Comisión de Fomento.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel. Por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos tiene la palabra el señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Son las diez de la noche y creo que ya es hora de conciliar.

Señor Lucena, muchísimas gracias por su exposición. Efectivamente, estoy con el señor Bel en que creo que sería interesante una comparecencia en el marco de la Comisión de Fomento para poder desarrollar de una forma mucho más extensa todo el plan estratégico y las diferentes líneas de actuación. Como realmente usted mismo ha dicho, el Opex y el Capex de su empresa lo gestiona mediante los ingresos que ustedes reciben, con lo cual voy a hablar un poquito más sobre los diferentes impactos que podemos tener en ese plan de actuación, en esa línea.

Usted ha hablado de la mejora en la gestión de los recursos humanos para buscar la eficiencia. Nosotros creemos que en materia de aeropuertos no todas las mejoras se obtienen con obras nuevas, sino que hay que mejorar también la gestión del propio personal que tenemos en los aeropuertos. Hay unos comités de coordinación aeroportuaria que son una herramienta que permitiría un gran rendimiento, siendo de una forma indirecta, para poder afrontar eficiencia. ¿Se ha asignado presupuesto para estos comités? ¿Tienen prevista alguna reestructuración del espacio aéreo con el fin de ganar eficiencia? ¿Hay planes previstos? ¿Piensan utilizar los comités de coordinación aeroportuaria para mejorar las rutas aéreas? Es decir, ¿piensan utilizar nuestros recursos humanos de una forma eficaz para mejorar la eficiencia general?

Por ejemplo, cuando ha hablado usted de liberalización del sector en la mejora de la competitividad, todavía quedan veintiún aeropuertos donde el control aéreo no se ha abierto a la competencia de acuerdo a la ley. Hay una referencia a un informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia donde se hablaba de este tema. ¿Lo van a tomar en consideración? ¿Van a afrontar en este periodo continuar con la liberalización de los servicios, con el objetivo de dar más apertura a la competitividad?

Tercero, desigualdades geográficas. Ya sé que usted ha hablado de que hay 576 millones para invertir, que no siempre son iguales por el volumen de los aeropuertos y por el volumen de los pasajeros que tiene cada uno. Pero hemos visto que tanto en Córdoba como en Tenerife se ha bajado la aportación de Enaire, y no sabemos por qué. También me ha sorprendido que en el aeropuerto de Bilbao haya un recorte del 40%. No sé si lo han hablado ustedes con el Partido Nacionalista Vasco. También hay un 34% de reducción. Es decir, que igual que se ha planteado usted una fórmula de desarrollo de unas inversiones para mejorar todo lo que anteriormente ha dicho, en el caso de Enaire ha habido unas desigualdades geográficas que no entendemos.

Y por último, en la fase de las nuevas líneas, estamos hablando de los desarrollos inmobiliarios. Están los desarrollos inmobiliarios de Barajas y El Prat, pero el de Barajas va a coincidir en tiempo y en forma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 126

con el desarrollo de Madrid-Norte. ¿Tienen ustedes previsto algún tipo de acción junto con el Ayuntamiento de Madrid y también con la Comunidad Autónoma de Madrid para gestionar dichos desarrollos de una forma coordinada? ¿Han visto si hay algún tipo de posibilidad de interferencia? Debido a la simultaneidad, ¿han visto algún tipo de problemática que pueda incidir en este desarrollo del aeropuerto de Barajas, que pueda tener un impacto en su plan de negocio? Solamente quería trasladarle estas preguntas y darle las gracias.

Una última cuestión. Espero que de los 576 millones se hayan guardado, como dicen en mi pueblo, una miajica para rotular el nuevo aeropuerto de la Región de Murcia y ponerle el nombre de Juan de la Cierva, que es el que todos votamos a favor, por unanimidad en la Asamblea de Murcia. Es decir, que se hayan guardado un dinerico para poner el nombre de Juan de la Cierva en el aeropuerto.

Muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra el señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, señor presidente.

También decía don Jaime García-Legaz que estábamos en la Champions, y realmente escuchando todas las cifras que ha dado, que además son contrastables, se ve que realmente estamos en una buena situación, estamos en una situación magnífica a ese nivel.

Usted ha hablado de cosas que pueden suceder y para las que lógicamente tenemos que estar prevenidos. Ha hablado del *brexit* y de la influencia que tienen los pasajeros británicos en el turismo español. Pero también nos preocupan diferentes cosas que no aparecen en los presupuestos, pero que sería bueno que usted nos transmitiera. A lo mejor es verdad que falta una comparecencia, que nos debe una comparecencia, tal como le hemos pedido. Pero, bueno, de momento con la de hoy tenemos suficiente y además ya estamos cansados, o sea que mejor lo planteamos otro día.

Usted ha dicho que los aeropuertos, tanto El Prat como Barajas, el de Barajas posiblemente sí, tienen recorrido. ¿Correcto? Ha dicho eso. En febrero del año pasado, si no recuerdo mal, el ministro De la Serna planteó en la prensa la posibilidad de convertir el aeropuerto de Girona en la cuarta pista y ser una terminal satélite de la T1. ¿Eso se mantiene o no? Cuando cambia un Gobierno, pasa de uno a otro y muchas veces no sabes si ha sido un anuncio de prensa que luego mantiene el siguiente Gobierno o no.

También nos gustaría saber alguna cosa sobre la operación inmobiliaria. Nos preocupa más, como a los compañeros de Ciudadanos —no porque yo sea de Cataluña—, la de Barajas que la de El Prat, pero también queremos conocer al detalle cómo está el tema.

Siempre nos hablan de los resultados económicos —bueno, usted no, en las diferentes comparecencias, con el anterior presidente—, de AENA, pero siempre nos olvidamos de un tema que parece mentira, pero que existe, que es la formación, la estabilidad en el trabajo, etcétera. Ya sé que a veces no forma parte de los presupuestos, pero tiene usted la responsabilidad.

Sobre todo nos preocupan situaciones que se han resuelto pero de forma deficiente, como es la tasa de reposición. Es verdad que se ha superado la tasa de reposición, pero aún nos llegan informaciones por parte de los sindicatos, que creemos fidedignas, de que son insuficientes. Le pongo dos ejemplo, que los tenemos cercanos usted y yo geográficamente: uno el del aeropuerto de Menorca y el otro el del aeropuerto de Reus. Como mi compañero Ferran Bel —yo también soy de Tarragona— estamos preocupados por el tema de Reus. Entre otras cosas, porque de tanto en tanto salen noticias de que los horarios son demasiado estrechos y que tiene una potencialidad que no se utiliza, y que, por ejemplo, si no recuerdo mal, este año pasado no ha habido transporte de mercancías. ¿Por qué sucede eso?

Finalmente también me gustaría hablar de un tema que es recurrente pero que afecta a muy pocas personas y que se podría solucionar. Efectivamente, cuando la situación económica de AENA era tan complicada hubo un ERE, que todos recordamos, de 1200 trabajadores, y en ello también hubo unos traslados —entre comillas— forzosos que afectaron a doce personas. Si la realidad de AENA es tan espectacular a nivel económico, y estamos hablando de un número importante de trabajadores, a lo mejor esa situación, que puede considerarse injusta, se podría solucionar. No estamos hablando de 1200 trabajadores, sino de doce trabajadores que en estos momentos están en una situación no deseable.

Para acabar, quiero preguntarle por una noticia que salió esta semana pasada, si no recuerdo mal, en un diario nacional, creo recordar que era *El Mundo*, que decía que iban a ceder la gestión de los aeropuertos vascos a la Comunidad autónoma vasca. Si es así —yo no entro ni salgo, porque nosotros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 127

en El Prat también lo reclamamos—, ¿entra en contradicción con lo que ha dicho usted de romper la red? ¿Cómo lo puede solucionar? Porque podemos estar de acuerdo todos, pero para eso tiene que estar claro que no se rompe la red o de qué forma se mantiene esa red que usted ha alabado y que yo también considero que es importante.

Gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Buenas noches a todos y gracias al presidente de AENA por estar hoy aquí, en su primera comparecencia. Los diputados que estamos aquí, aparte de todas las comparecencias que llevamos ya hoy, es cierto que en esta legislatura llevamos tres comparecencias de tres presidentes distintos. Yo le voy a reconocer que, conforme van cambiando los presidentes, nos sentimos más a gusto, por lo menos desde el Partido Socialista. Así que le vamos a pedir que se quede ahí, en su puesto, porque creemos que hará una magnífica labor.

Además le voy a reconocer que una de las cosas que más nos ha gustado ha sido que lo primero que ha hecho ha sido reconocer la labor de los anteriores presidentes —creemos que le honra— y también la de los trabajadores. En las comparecencias que ha habido aquí de los anteriores presidentes, el Grupo Parlamentario Socialista siempre ponía en valor a los trabajadores. Creemos que cualquier empresa, y sobre todo una que es mayoritariamente pública, tiene que poner en valor a todos los que hacen posible que la compañía sea una gran compañía. Todos hemos dicho aquí muchas veces —y todos los presidentes de AENA— que AENA es una gran compañía y que es el orgullo de las empresas españolas. Nosotros lo creemos. Por eso decimos que hay que fijarse en los trabajadores.

En las últimas etapas, o en las anteriores, de la presidencia de AENA, echamos mucho de menos que se cuidara más a los trabajadores. Pero ya no solo a los trabajadores de la compañía, sino a todos aquellos que trabajan para las licitaciones, para las contrataciones que tiene la compañía. Creemos que llegó un momento en el que, cuando se sacaba una licitación de AENA se caía en la equivocación de entrar más en una subasta que en la prestación de servicios o en ceder servicios a empresas concesionarias que pudieran permitir que los trabajadores siguieran manteniendo unas condiciones laborales razonables.

Por eso, al igual que lo hicimos con los anteriores presidentes, le pedimos que a partir de ahora esa situación se mejore, que no caigamos en la equivocación, y más porque creemos que es escandaloso con una empresa que tiene grandes beneficios, de no cuidar a los trabajadores, sean de empresas de contrataciones o sean trabajadores propios. Por eso le decimos que uno de los elementos que creemos que sería muy interesante que pusiera en valor en su gestión fuera el cuidado de las condiciones laborales de todos los trabajadores que puedan tener relación directa o indirecta con la compañía.

Empezamos esta legislatura debatiendo si estábamos de acuerdo o no con una mayor privatización de AENA. El primer presidente que pasó por esta Cámara, de los tres que han estado en esta legislatura, era más proclive a que se pudiera privatizar una parte mayor de AENA. Nosotros siempre dijimos muy claro, tanto pública como privadamente, que no apostábamos por una mayor privatización porque creíamos que la situación de la empresa garantizaba la cohesión territorial, que teníamos nuestras dudas de que si se privatizara un porcentaje mayor fuera a garantizarse esa cohesión territorial. Seguramente hay fórmulas, legislación, incluso el documento de regulación, que lo garantizarían, pero nosotros nos sentimos mucho más seguros si la compañía sigue teniendo el porcentaje accionarial que tiene actualmente de parte pública y de parte privada.

Creemos que es muy importante, como he dicho, que la empresa y la persona que la preside piensen más en los intereses públicos que en los intereses privados. Sabemos que es un equilibrio muy complicado. Aquí se ha dicho claramente que se tiene que responder a los intereses del 51 % que es del Estado español, y del 49 % que es de empresas privadas. Pero por eso decimos que defendemos que la compañía siga siendo pública. En algunos momentos en esta legislatura nos daba la sensación de que se pensaba mucho más en los intereses privados que en los intereses públicos. Por eso le pedimos al nuevo presidente que piense en los intereses públicos de la compañía y que trabaje por que todos sus trabajadores tengan las mejores condiciones laborales. También quiero decirle que el Partido Socialista va a seguir teniendo la misma posición esté en el Gobierno el Partido Popular o esté en el Gobierno el Partido Socialista, porque otra cosa no se entendería. Porque como hemos dicho a lo largo de las intervenciones que hemos tenido hoy —eran intervenciones distintas en algunos casos, porque hace un año había un Gobierno de un signo político y ahora tenemos un Gobierno de otro signo, y a veces las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 128

intervenciones de los diputados cambian—, creo que necesitamos coherencia. Los ciudadanos necesitan ver coherencia en sus representantes públicos, y por lo menos por parte del Partido Socialista lo vamos a hacer reclamando ahora que estamos en el Gobierno lo mismo que siempre reclamábamos cuando estábamos en la oposición.

Quiero agradecerle una vez más que esté hoy aquí, que es su casa. Como ha dicho el resto de grupos, seguramente sería interesante que en un futuro pudiéramos tener una comparecencia relajada, que habláramos de los temas de AENA y que se pudieran poner sobre la mesa, pero no después de diez o doce horas de debate, que a los portavoces que estamos a este lado nos hace que no sepamos si estamos interpellando al presidente de AENA, al de ADIF, al de Renfe o a la presidenta de Puertos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos. Finalmente por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Señor presidente de AENA, gracias por acudir a esta comparecencia. Le saludamos, puesto que es la primera vez que viene al Congreso de los Diputados, a esta Comisión, y desde luego le deseamos los mejores éxitos en la gestión de la compañía.

Usted adquiere una responsabilidad tremenda, porque no hay que olvidar que le honra el recordatorio que ha hecho de sus antecesores, puesto que evidentemente han llevado a la compañía a unas grandes cotas. Usted tiene la responsabilidad de llevarla a más o por lo menos de quedar en el mismo nivel, que no sería nada bueno para España, por esa potencialidad que usted ha dicho que tiene la compañía. Recordemos que es la novena empresa con mayor valor económico en el IBEX, y desde luego es el mayor operador del mundo, como usted ha recordado.

Pero claro, no todo han sido estos momentos de gloria. Además, yo siempre digo que AENA es una empresa de éxito. Yo he llevado ya varias comparecencias de AENA y siempre he dicho que es una empresa de éxito. Pero no ha sido siempre así la situación, señor Lucena. He de recordarle lo que pasaba en el año 2011, lo que hizo el Gobierno del Partido Popular, lo que hizo el señor Vargas, su antecesor, cuando teníamos una deuda de más de 14 942 millones de euros, que casi no se podían pagar las nóminas. Y recuerde también que la red de endeudamiento era prácticamente veintiuna veces más que el ebitda, que eran 1287 millones de euros.

Ahora, evidentemente, estamos en el presente y he analizado detenidamente hasta los nueve primeros meses —no he podido ver los datos de finales de 2018 porque no están aprobadas todavía las cuentas y no se ha realizado la presentación de las mismas—, he analizado el informe de gestión corporativa, he analizado todos los documentos y todos los guarismos, todos los números de la compañía y veo que la gestión que usted ha dicho es una continuidad absoluta de las bases que han puesto en estos últimos años las personas nombradas por el Partido Popular. Insisto en que le honra haberlos recordado como personas que han marcado la pauta para ese despegue de la compañía.

Hablaba el señor Ramos de la plantilla. Evidentemente, en algún momento en la pasada presentación de presupuestos se habló de que los conflictos laborales no eran atendidos debidamente por el Gobierno del Partido Popular. Yo quiero recordar al señor Ramos el acuerdo que alcanzó el 25 de septiembre de 2017 la compañía con las organizaciones sindicales en materia de retribuciones, empleo, medidas de conciliación y prórroga del convenio colectivo hasta el 31 de diciembre del año 2021. Ese acuerdo evidentemente se ratificó el pasado 31 de enero del año pasado, o sea que lo tenemos aquí al lado. El importe económico de estas consecuencias, de cara a beneficiar a los trabajadores, se cifró en 8,5 millones de euros, más el incremento del 1,8% del salario.

Creo que dejamos la plantilla de AENA en unas buenas condiciones: 87,55% de personal con contrato fijo, un 1,58 de la ratio de personas de plantilla, un 35% de mujeres trabajando en la compañía y, lo que es muy importante para toda compañía, 336 415 horas de formación. Con lo cual los mimbres para ese despegue futuro y presente estaban ya más que planteados. Usted tiene que seguir esa trayectoria, con esa innovación que ha planteado también, como no puede ser de otra manera.

La política de dividendos también ha sido muy criticada, y usted ha pasado por encima. Esa política de dividendos ha sido criticada en su momento por el Partido Socialista, el partido que apoya al Gobierno, y también por el Grupo Parlamentario de Podemos. Evidentemente tenemos que recordar aquella decisión sabia que tomó la ministra Ana Pastor de anular la privatización de los aeropuertos de Madrid y de Barcelona, que se hacía incluso en ese informe de la Abogacía del Estado. Esa fue la puerta que abrió la posibilidad de entrar capital privado en AENA, no de privatizar, porque conserva el 51% de las acciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 129

Le digo: fortaleza económica y sostenibilidad en el futuro. Es muy importante que la política de dividendos se sostenga, y así en el plan estratégico que usted nos ha mencionado, que va hasta el año 2021, se ha ratificado y se ha incrementado el porcentaje sobre el beneficio individual neto conseguido hasta un 80 %. Se criticó por el Partido Socialista que beneficiaba, evidentemente, a los accionistas privados. Pero, ¡qué bien le vino a las arcas del Estado! ¡Qué bien le va a venir ahora mismo al Gobierno de España a lo mejor para seguir pagando vuelos en Falcon! Precisamente estamos hablando de aeropuertos y de compañías, y en el año 2017, con esa participación del 51 % el Estado obtuvo prácticamente 500 millones de euros de dividendos. Este año, por las cifras que he visto en el presupuesto que se ha publicado en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado debemos andar también por esas cifras, aproximadamente 500 millones de euros, que no solamente benefician al Estado, como se criticaba, sino también a los partícipes en la sociedad, que no son esos fondos buitres como ha sido criticado, sino a muchos pequeños accionistas, a muchas familias que depositaron sus ahorros en la confianza de que AENA en aquel momento tenía unos magníficos gestores, como así fue.

No quiero hablar del DORA, usted ya lo ha explicado perfectamente, pero también es una garantía de éxito de la compañía que implantó, mediante la Ley 18/2014, de 15 de octubre, el Gobierno de España, el Gobierno del Partido Popular. Además, hay un aspecto muy importante, y es que configuraba el conjunto de la red de aeropuertos de AENA como servicio de interés económico general. Eso le dio esa fortaleza, y no por decisión caprichosa de nadie, sino por decisión del Consejo de Ministros.

No voy a hablar de la inversión, la regularizada y no regular; tampoco voy a hablar de los programas de actuación plurianual, porque usted lo ha explicado magníficamente. Pero sí quiero recordarles lo que hizo también el Gobierno del Partido Popular con las tarifas aeroportuarias en el periodo 2017-2021: reducción de un 11 % hasta ese año a razón de un 2,2 %, que beneficia desde luego para el despegue a todo el mundo.

Ahora, si me permite, después de esta breve introducción, recordaré unas palabras que estaban publicadas en *La Vanguardia* acerca de cómo es usted, que decían: Polivalencia, preparación técnica, capacidad de análisis, experiencia en la gestión de conflictos y una buena dosis de mano izquierda. Parecen ser cualidades que a usted le acompañan. Pues abusando de esas cualidades y queriendo que evidentemente usted las ponga en práctica, le voy a hacer una serie de preguntas que a lo mejor inicialmente le van a chocar, pero luego le explicaré por qué se las hago.

Señor Lucena, ¿considera que la gestión de AENA antepone los intereses de los accionistas por encima del interés público? ¿Se ve usted como el CEO de una compañía privada más que como un político que tiene que gestionar una empresa pública pensando en el interés público? ¿Ratifica usted el procedimiento que se llevó a cabo en febrero del año 2015 por el que entró capital privado en la estructura de AENA, conservando el Estado español el 51 %? ¿Ha podido ver grandes conflictos laborales en la infraestructura social de los trabajadores de AENA? ¿Considera excesivo que el reparto entre los accionistas, el *pay-out*, sea del 80 % con el plan estratégico anual? ¿Valora usted como negativo, aunque ya lo he dicho antes, que el Estado español recibiera el año pasado casi 500 millones de dividendos y este año, en función de los resultados y lo establecido en los presupuestos, reciba más de 500 millones? Le hago estas preguntas porque eran precisamente las cuestiones que el señor Ramos, en la presentación de resultados de AENA del año pasado, criticaba a los anteriores gestores de AENA.

Sigo con más preguntas, aunque estas son más técnicas. El conflicto que han tenido con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para fijar el ingreso medio anual por pasajero (IMAP), que se rebatió de 10,48 euros que fijaron ustedes a 10,43 euros.

Plan estratégico 2020-2021. ¿Considera abusivo y lesivo a los intereses del Estado, y lo considera como especulativo, el poner en valor esas grandes y ricas propiedades inmobiliarias de gran valor estratégico en Barajas y en El Prat? Eso lo criticaba también el Grupo de Unidos Podemos en la presentación del presupuesto de AENA en el ejercicio del año 2017. ¿Considera especulativa esa expansión internacional, que es la que da la vida a AENA? También el Grupo de Unidos Podemos decía que la sed de los inversores privados es infinita. Fíjese, qué frase.

Preguntas más actuales. ¿Qué posibilidades tenemos en esa asociación con el fondo de inversión australiano First State para la entrada en el aeropuerto de Sofía, cuestión importante? ¿Se ha resuelto? ¿Qué posibilidades tenemos? Hay conflictos que siguen pendientes, como el que sufren los vecinos de Ciudad Santo Domingo en Algete por motivo de los ruidos.

Voy terminando, presidente. ¿No cree, como ha puesto de manifiesto el señor Cantorné, que si accedemos a la petición del Gobierno vasco de transferir los tres aeropuertos, romperíamos la fortaleza

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 130

principal que usted ha ratificado, y que puso en práctica y remachó nuestra entonces ministra, Ana Pastor, de que la fortaleza de AENA está en el sistema de red? ¿No cree que si esto sucede, simplemente para pagar un peaje del apoyo de los grupos independentista como el Partido Nacionalista Vasco a los presupuestos, sería letal para el sistema de fortaleza en red de AENA?

La última pregunta que le tenía planteada ya la ha contestado. Me refiero a la preocupación que tenemos los españoles por AENA, ya que no solo es una gran empresa de éxito sino que es marca España, es fundamental. Esa es la preocupación que tenemos con ese procedimiento kafkiano y tortuoso de dar un pasito delante y otro hacia atrás, ahora involucro a uno y ahora involucro a otro, en el desafortunado procedimiento de Reino Unido con el *brexít*.

Agradezco de nuevo su presencia aquí. Le deseo de verdad, señor Lucena, éxito porque el éxito de AENA es marca España y es éxito de España. Toda la suerte y el éxito que usted y su equipo, al cual agradezco también su presencia, se merecen. Muchas gracias. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!— Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mateu.
Para finalizar, tiene la palabra el señor Lucena.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A.** (Lucena Betriu): Voy a tratar de ser muy breve como me sugiere amablemente el presidente. Por tanto, voy a dar respuestas telegráficas. Primera respuesta: estaré encantado, lo digo sinceramente, de comparecer en una comparecencia monográfica sobre AENA cuando tengan a bien convocarme y seguro de que tenemos más tiempo para debatir los muchos aspectos que han cubierto en sus intervenciones.

Respecto al aeropuerto de Reus voy a hacer una consideración que en realidad se puede generalizar al conjunto de aeropuertos de la red de AENA. Lo que la compañía hace cuando analiza si propone y desarrolla inversiones es una previsión del tráfico dialogada con las líneas aéreas, hace prospección propia porque tenemos amplia experiencia. Yo creo que en general acertamos —iba a decir bastante, por ser modesto, debería decir mucho, por ser justo— en el desarrollo adecuado de las infraestructuras para que exista un equilibrio, que es algo muy importante, entre los criterios operativos y los económico financieros porque los números tienen que salir, si queremos que los desarrollos que hacemos sean sostenibles. El caso de Reus no es excepción. Usted ha citado muy bien el plan director que está pendiente todavía de varios trámites, lo único que puedo decirle es que nosotros estaremos encantados de invertir no solo en el aeropuerto de Reus, sino en cualquier otro aeropuerto en el que consideremos que existen buenas perspectivas desde el punto de vista operativo y económico.

Los comités de coordinación aeroportuarios son comités que nos resultan de una extraordinaria utilidad porque aúnan no solo la perspectiva de la compañía a través de los servicios centrales y los ejecutivos de los aeropuertos, sino también de las cámaras de comercio, de las autoridades locales y regionales, etcétera. Han demostrado ser, en mi opinión, un elemento de coordinación que concilia los intereses muchas veces compatibles, otras veces más contradictorios, de una gestión de red con la perspectiva regional o local. Yo estoy muy contento con los funcionamientos de estos comités y también desde la perspectiva comercial, como antes mencionaba. Desde una perspectiva comercial, a AENA le han aportado valor y, por extensión, también al conjunto de la economía.

Respecto a la liberalización del control del tráfico aéreo, haré unas pocas consideraciones. Ese tema es competencia del Ministerio de Fomento, lo único que le puedo decir es que el proceso que se inició en 2011, en opinión de AENA, ha producido unos beneficios. Nosotros estamos satisfechos por los resultados, pero más allá de esto no le puedo decir más.

En cuanto a las desigualdades geográficas e inversoras, tendría que mirar las cifras. Creo que se refiere a la mezcla de presupuestos de Enaire en los que están subsumidos los de AENA, pero le haré otra consideración. Por ejemplo, en el caso de Madrid y Barcelona, el perfil temporal de las inversiones puede ser equívoco. Si mira el perfil inversor de hace diez años o incluso quince en Madrid y en Barcelona, en plena intensidad de las nuevas terminales y nuevas pistas, verá que es mucho mayor que el actual. ¿Quiere decir que estamos invirtiendo menos? No, yo creo que son oleadas de inversión en función de la planificación de infraestructuras. Me quedo más con ese largo plazo, que con el puntual.

En cuanto al desarrollo inmobiliario de Madrid, que coincide con Madrid Norte, no me preocupa porque la composición de los desarrollos va a ser distinta. Le pongo un ejemplo: ¿qué pensamos a día de hoy —yo creo que se va a ver ya en los próximos años— que va a tener mayor ocupación en los espacios de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 131

Madrid y Barcelona, y en particular en Madrid clarísimamente, pero también en Barcelona? Va a ser la logística. La logística no veo en qué intersecciona con el desarrollo de Madrid Norte. Eso que le digo de la logística lo podríamos decir de los otros desarrollos que se vayan a producir, pero estamos ahora en la última fase de estudio. Creo que en verano estaremos en disposición de hacer pública información valiosa y, obviamente, todo esto lo hacemos en permanente diálogo con empresas, cámaras de comercio, autoridades locales y autoridades autonómicas para que no se nos escape información valiosa, que a veces solo desde el territorio puedes obtener.

En cuanto al nombre del aeropuerto internacional de la Región de Murcia, AENA ejecuta pero no decide. Lo mismo se puede aplicar al reciente bautizo del aeropuerto de Barcelona, en el que hay un anuncio por parte del presidente del Gobierno que se traducirá en una orden ministerial del Ministerio de Fomento y AENA la ejecuta. No le puedo decir más que esto.

Gerona, cuarta pista. No he tenido tiempo, y lo lamento, de explicar el plan estratégico en toda su extensión, pero lo que llamamos metafóricamente «cuarta pista» de Barcelona, a través de los desarrollos en el aeropuerto de Gerona, sigue estando en la hoja de ruta. Al aeropuerto de Barcelona con su capacidad actual le queda no solo el recorrido actual, sino que con las inversiones previstas ese recorrido se ampliará. A la luz de los crecimientos tan fuertes de los últimos años, hay que estar preparados para más y la opción del aeropuerto de Gerona, que además involucra intermodalidad y, por tanto, otros elementos del Ministerio de Fomento, sigue plenamente vigente.

Desarrollos inmobiliarios. Lo único que les puedo decir es que lo estamos mirando con mucha atención. Van a ser desarrollos inmobiliarios de un gran valor para las regiones, para España, obviamente también para AENA, pero casi es lo de menos. Se van a hacer con muchísimo cuidado, dedicándole mucho esfuerzo y estando muy atentos —eso es muy importante— a las señales que emite el mercado, porque esas señales son las que nos darán la idea de que lo que hagamos tenga sentido y, por tanto, sea útil y rentable a largo plazo.

¿Son insuficientes los recursos humanos que tenemos? Bueno, un gestor siempre tiene esa sensación. Por tanto, sí, a veces piensa uno que querría más recursos humanos para gestionar la compañía. Las buenas noticias son que en este año se aprobó —se aprobó el año pasado, al calor de la aprobación del plan estratégico— un importante plan para incorporar a quinientas y pico personas nuevas en AENA, porque son imprescindibles para desarrollar el plan estratégico que incluye la consolidación de lo ya hecho y de lo que está por venir en la gestión aeroportuaria pura y en el área comercial, aparte de las nuevas líneas generadoras de valores, internacional e inmobiliaria, a las que me he referido. De hecho, este año la directora de Recursos Humanos, que está presente en la sala, va a dedicar una parte muy importante de su tiempo a la selección del nuevo personal que se va a incorporar, lo cual son muy buenas noticias.

Otro aspecto que ha mencionado ha sido las transferencias de personal entre aeropuertos. No tengo conocimiento, lo digo honestamente, de que esté habiendo problemas en los cambios porque muchas veces son solicitados y otras veces, a la luz de lo que AENA va decidiendo, esas peticiones de traslado se producen. Yo no tengo conocimiento de que haya problemas. Estaré encantado de discutir sobre este tema cuando quiera.

Sobre las transferencias de los aeropuertos al País Vasco que se han mencionado, antes también otra persona dice que lo ha leído, le puedo decir que a mí formalmente no me consta. Sobre aquello que no me consta, formalmente no opino, porque me parecería por mi parte una imprudencia. Me remito a lo que he dicho sobre los beneficios que produce en mi opinión la gestión en red de AENA. No puedo añadir nada más.

Ha citado el portavoz del Grupo Socialista que es importante la atención a los trabajadores. Aquí prefiero, porque me parece poco elegante, no entrar a valorar etapas anteriores, y centrarme en la presente y en la futura. Lo he remarcado y es uno de las prioridades estratégicas del plan estratégico aprobado en octubre. Haré todo lo que esté en mi mano como presidente y consejero delegado de la compañía. Esta va a ser una de nuestras prioridades, y no solo de los trabajadores directos sino también de todos los proveedores que proporcionan servicios muy importantes en los servicios que AENA. Nosotros tenemos una parte internalizada y otra parte externalizada, obviamente son esferas distintas pero están muy relacionadas. Como propietarios y gestores de las infraestructuras aeroportuarias no nos podemos desentender, ni mucho menos, de los servicios que los proveedores realizan en ellas. Añadiré a modo de ejemplo que ya en buena parte del año pasado se fue incorporando a la contratación de proveedores y de subcontratistas aumentos importantes, en lo que podríamos llamar OPEX, simplemente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 716

28 de enero de 2019

Pág. 132

como resultado de los convenios colectivos y de algunas decisiones que, por ejemplo, en la mesa de Fomento se tomaron para hacer suyas las demandas de algunos trabajadores. Esto está incorporado y lo digo sabiendo, ya que al mismo tiempo aumentan los costes operativos de la compañía y eso a mí no se me olvida porque tengo también que protegerlos. A pesar de todo creo que estamos ahora mismo en un punto de equilibrio bueno entre satisfacción por la calidad del servicio que los proveedores proporcionan, porque sabemos que si no cuidábamos eso se podía deteriorar y, al mismo tiempo, la protección del nivel de costes de la compañía.

Finalmente, lamento mucho no tener tiempo para contestar a todas las preguntas que me ha formulado el representante del Grupo Popular, porque algunas de ellas han sido muy interesantes. Le diré, en primer lugar, que me siento muy responsable como primer ejecutivo de la compañía porque soy consciente de la envergadura y del servicio tan sensible que proporciona AENA. Respecto al tema de los recursos humanos me remito a las palabras que ya he mencionado.

Sobre el *pay-out* le diré que una de las líneas del plan estratégico es la asignación óptima de los recursos de capital. En mi opinión estamos de nuevo en un punto de equilibrio muy bueno, tomando en consideración todos los elementos que tan sabiamente el director financiero, nuestro CFO, que está presente en la sala, constantemente me traslada.

Permítame una dosis de humor sobre las virtudes que hipotéticamente yo tengo y que recogía el informe de *La Vanguardia*. Me dijo el periodista que todas esas virtudes se las habían dicho mis amigos, que para eso tiene uno amigos, y no puedo añadir más. Si me permite no me recrearé sobre las contradicciones que supuestamente ha querido mencionar porque no es mi misión ahora. Le he escuchado muy atentamente, pero finalmente le diré que sobre el aeropuerto de Sofía en los próximos días habrá noticias públicas sobre la posición de AENA, porque la presentación de ofertas vence en un término próximo.

Muchas gracias.

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

Si les parece, no precisamos más, después de estas doce horas y cuarenta y cinco minutos de viaje sin escala. Muy buenas noches. Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las diez y cuarenta y cinco minutos de la noche.