



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

Año 2016

XII LEGISLATURA

Núm. 80

Pág. 1

**FOMENTO**

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

Sesión núm. 4

celebrada el lunes 19 de diciembre de 2016

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

Comparecencia del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz), para:

- Informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000014) ..... 2
- Informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000101) ..... 2
- Informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 213/000116) ..... 2
- Informar sobre las prioridades del Gobierno para la presente legislatura en materia de fomento. A petición del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/000131) ..... 2
- Informar sobre las líneas generales de actuación de su ministerio en la XII Legislatura. A petición del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. (Número de expediente 213/000166) ..... 2
- Informar sobre las líneas generales de actuación de su ministerio en la XII Legislatura. A petición del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 213/000185) ..... 2
- Que explique las líneas principales de su departamento y las previsiones en materia de fomento en relación con Galicia. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 213/000201) .. 2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 2

### Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, señor ministro, comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento del Congreso, en la que se van a celebrar las comparecencias del excelentísimo señor ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna Hernáiz, que va a informar sobre las líneas generales de la política de su departamento. Lo hace a petición propia y también de seis de los grupos parlamentarios del Congreso. Como ya les he puse de manifiesto en la reunión de Mesa y portavoces, comenzaremos con la intervención del señor ministro, sin límite de tiempo, y después procederemos a dar el turno a los portavoces de los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Socialista y luego de menor a mayor, para cerrar el turno el Grupo Parlamentario Popular. Después daremos nuevamente la palabra al señor ministro para que responda a las cuestiones que ustedes decidan plantearle y finalmente cerrará el señor ministro.

Quiero, en nombre de la Comisión, don Íñigo, darle la bienvenida a esta casa que realiza la labor de control de la acción del Gobierno y, al mismo tiempo, desearle muchos éxitos en su gestión. Tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Quisiera comenzar diciendo que para mi es un honor poder comparecer ante esta Comisión de Fomento del Congreso para informar sobre las líneas generales del departamento y de la política del Ministerio de Fomento para la actual legislatura. La actividad del Ministerio de Fomento, y por lo tanto también de las cuestiones sobre las que ustedes debaten en esta Comisión, tiene un carácter —creo que coincidiremos todos— muy relevante para la sociedad, entre otras cosas porque tres de cada cuatro euros de las inversiones del Estado las gestiona el propio grupo Fomento, porque se aporta en torno al 16% del producto interior bruto y porque se generan dentro del grupo casi un 1,3 millones de empleos totales. No en vano me consta que en esta Comisión, que es una de las que más actividad tiene en la Cámara, han trabajado intensamente en esta línea y yo pretendo continuar la ingente e importante tarea que tienen por delante con el mayor diálogo y con el mayor entendimiento. Para ello, quiero poner de manifiesto, en primer lugar, que van a contar con toda mi colaboración, con toda mi ayuda, con la de mi equipo —parte del cual está aquí presente— y estoy convencido de que esta será la primera comparecencia de muchas otras.

Entrando ya de lleno en el contenido de la comparecencia, me gustaría hacer un brevísimo repaso para decir que cuando a finales de 2011 el Partido Popular llegó al Gobierno en un contexto económico muy complicado, el Ministerio de Fomento consiguió poner encima de la mesa todas las capacidades al servicio del empleo, la modernización de las infraestructuras, la calidad en la prestación de los servicios, la cohesión, la vertebración territorial, la solidaridad entre todas las comunidades autónomas y la igualdad de oportunidades. Estos son principios que pretendo continúen a lo largo de toda esta legislatura. No se ha invertido por invertir, se ha apostado por inversiones que tengan el mayor retorno social y se ha hecho por el ejercicio de la responsabilidad que supone dar a los recursos el destino más adecuado en función de las necesidades verdaderamente prioritarias. No me cabe duda de que se le ha dado un importante impulso a la planificación, porque se ha acometido un proceso de transformación sin precedentes por la vía de la racionalización y la eficiencia en la planificación y la gestión de las infraestructuras de transporte, atendiendo a las necesidades reales. Para ello, la hoja de ruta no ha sido improvisada sino que, muy al contrario, ha sido muy planificada, y en particular quiero resaltar el hecho de que se pusiera en marcha el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda 2012-2024, conocido como Pitvi, o la estrategia logística. Gracias a estos documentos se ha logrado poner racionalidad. Además, la creación del consejo asesor ha contribuido a una planificación más rigurosa en el futuro, y mi intención es seguir sacando el mayor rendimiento posible a este consejo asesor.

En el caso de las carreteras, les daré algunas cifras. Se reactivaron más de 60 obras, con 4.000 millones de euros de presupuesto, y se han destinado a conservación casi 5.000 millones en los presupuestos aprobados, poniendo en orden los correspondientes contratos. Se han puesto en servicio más de 900 kilómetros de nuevas actuaciones, a una media de 225 kilómetros al año. Esto supone 610 kilómetros de nuevas autovías, 127 de nuevas carreteras convencionales y 163 de aumento de capacidad, incluyendo nuevos carriles y la mejora de los enlaces. Por poner solo un ejemplo singular, se finalizó y abrió al tráfico una de las más espectaculares obras de ingeniería civil que se han construido en el mundo, el nuevo puente sobre la Bahía de Cádiz. Además, se completaron algunos grandes ejes estratégicos que vertebran nuestro país; por ello hoy se puede circular por vías de gran capacidad, por ejemplo, en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 3

Autovía del Cantábrico, en la del Mediterráneo, en la Ruta de la Plata o en el tramo de la A-IV a su paso por Despeñaperros.

En el caso de los ferrocarriles, en este periodo 2012-2016 se han ido alcanzando tiempos cada vez más competitivos pero con unas inversiones ajustadas y viables, vertebrando el territorio, generando y garantizando la movilidad de los ciudadanos y dinamizando también de esta forma nuestra economía. El resultado es la puesta en servicio de 619 kilómetros de nuevas líneas como, por ejemplo, los tramos Barcelona-Figueras-frontera francesa, Albacete-Alicante, Santiago-Vigo —uno de los tramos del eje atlántico—, Valladolid-Palencia-León, Sevilla-Cádiz, Olmedo-Zamora y Medina-Salamanca. También en la red convencional se han acometido actuaciones muy relevantes, como el acceso en ancho internacional al puerto de Barcelona, el acceso de mercancías al puerto de Alicante o la primera fase de modernización de la línea Palencia-Santander.

En el ámbito de los puertos, la línea de trabajo del sector portuario desde 2012 ha estado centrada en la mejora de la gestión y en las inversiones, especialmente en el lado tierra. Para ello, se han bajado las tasas portuarias, se han potenciado las bonificaciones o se ha reducido el coste del suelo portuario. Asimismo, se ha potenciado la intermodalidad mediante la mejora de los accesos terrestres a los puertos, y en particular quiero destacar —porque va a seguir utilizándose a lo largo de esta legislatura— el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria. Además, se ha puesto fin a la tendencia histórica del endeudamiento creciente, buscando el equilibrio sostenible entre la inversión pública y privada.

En el sector aeroportuario, durante el periodo 2012-2016 se han logrado mejorar los resultados de AENA de una forma muy significativa —como ustedes conocen—, implantando una gestión eficiente y reduciendo la deuda financiera para que la compañía finalmente resultara —como lo es hoy en día— rentable; una compañía sólida y saneada. Por eso, estoy convencido de que el logro más importante ha sido conseguir un modelo aeroportuario que garantice una red única vertebradora de nuestro país. Es un modelo basado en la sostenibilidad, la autofinanciación, la calidad y la capacidad de expansión, que ha posibilitado la congelación de las tarifas aeroportuarias. Esto ha permitido posicionar a AENA como líder mundial en la gestión de aeropuertos, de quien dependen en la actualidad 62 aeropuertos y 2 helipuertos en 5 países, 16 de ellos —quiero mencionarlo— fuera de España. En total, su red aeroportuaria mueve cerca de 260 millones de viajeros cada año, si tenemos en cuenta esos aeropuertos internacionales.

Para finalizar este repaso, en materia de vivienda, desde el año 2012 se ha puesto en marcha un conjunto de disposiciones y programas dirigidos a operar un cambio profundo en el modelo español de vivienda para hacerlo más equilibrado y sostenible. En particular, se impulsó el alquiler de vivienda y se fomentó la rehabilitación de los edificios y la regeneración de las tramas urbanas. Se destinaron más de 2.500 millones de euros a la política de vivienda, especialmente a lo que tiene que ver con el alquiler y la rehabilitación, de lo que se han beneficiado más de 690.000 familias en diferentes ayudas de subsidiación al alquiler y la rehabilitación. Lo más importante es que estas ayudas se han centrado en apoyar a las personas con menos recursos.

Gracias a todo ello, en el ámbito global, nuestro país ha ganado una posición en el *ranking* de competitividad global en 2016-2017, que evalúa, entre otras cuestiones, la capacidad de los países para dotarse de infraestructuras, instituciones y políticas que apoyen la competitividad de las empresas. Asimismo, en el ámbito europeo, la calidad de nuestras infraestructuras de carretera y de ferrocarril figuran en cuarto lugar, solo por detrás de Francia, Finlandia y Países Bajos. Por ello, antes de continuar, quisiera agradecer a la ministra Pastor —antes de que fuera nombrada presidenta del Congreso— y al ministro Catalá, en su última etapa, su importantísima y exitosa labor al frente del departamento entre los años 2012 y 2016. También quiero reconocer públicamente en mi primera comparecencia a todos los trabajadores del Grupo Fomento, incluyendo a su equipo directivo, la labor que realizan cada día con gran profesionalidad, contribuyendo a que nuestros ciudadanos puedan disfrutar de unos servicios de primer nivel en todas las áreas del departamento.

Voy a hablar ya de los compromisos para la actual legislatura. Coincidirán conmigo —esto es algo que trasladé públicamente en mi toma de posesión— en que la política de transportes, infraestructuras y vivienda es decisiva para seguir garantizando en todo el territorio nacional la vertebración territorial, la cohesión social y la igualdad de oportunidades. Además, nuestras políticas son una ventaja competitiva de primer orden para nuestra economía, yendo mucho más allá de los sectores productivos estrictamente vinculados a estas actividades; por ello, las líneas generales de trabajo a lo largo de la próxima legislatura deseamos que girasen en torno a cinco grandes compromisos. En primer lugar, seguir desarrollando un sistema de transporte orientado al ciudadano y basado en la movilidad; queremos un sistema de transporte

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 4

seguro, de calidad e inclusivo. En segundo lugar, continuar potenciando una red de infraestructuras moderna y eficiente al servicio de los ciudadanos y del crecimiento económico, potenciando un espacio de transporte cohesionado e integrado en Europa y en el mundo, y lo haremos reforzando la apuesta por la tecnología; quiero que este sea un pilar fundamental de la modernización de nuestro sector. Nuestro tercer compromiso es dar un sólido impulso a las cadenas logísticas de alto valor eficaces, eficientes y sostenibles, especialmente en el aspecto ambiental, donde contribuiremos a alcanzar nuestros compromisos de lucha contra el cambio climático, con particular mención a la cadena de valor del tráfico de mercancías, y seguir desarrollando, dentro de este eje, una política de infraestructuras y transporte que respalde de forma integral la competitividad de las empresas de nuestro país en su proyección internacional. En cuarto lugar, mantendremos una política de gestión urbana en la que la política de vivienda tendrá un protagonismo especial, orientado a las necesidades reales de las personas que más lo necesiten. Y en quinto lugar, queremos defender la gestión y organización ágil, moderna y transparente. En definitiva, cinco grandes compromisos que pretendemos que sean nuestra hoja de ruta para esta legislatura. Esto lo llevaremos a cabo mediante un ambicioso decálogo de líneas estratégicas, que serán: uno, la planificación; dos, el Plan director de innovación en infraestructuras, transporte y desarrollo urbano; tres, la estrategia logística; cuatro, la cohesión social y vertebración territorial; cinco, la movilidad urbana; seis, la intermodalidad; siete, la acción exterior y el apoyo a la internacionalización de nuestras empresas; ocho, el modelo urbano; nueve, la sostenibilidad, y, diez, la seguridad. Diez líneas estratégicas que nos permitirán abarcar los cinco grandes compromisos de legislatura que he mencionado.

Con objeto de no hacer excesivamente larga esta primera parte de la comparecencia, a lo largo de la exposición me centraré en algunas de las mejoras y novedades que planteamos en estos desarrollos. En primer lugar, la planificación. Iniciaré el desarrollo de estas líneas estratégicas, en las que la planificación será la primera. Todos sabemos que una buena planificación es el mejor apoyo para la consecución de los objetivos que nos propongamos; por ello es el mejor punto de inicio para conseguir nuestras metas. De esta forma, dentro de la línea estratégica de la planificación, el primer programa de actuación será posiblemente nuestra apuesta más importante, a la vez que en cierta forma arriesgada, que es alcanzar un acuerdo por las infraestructuras y el transporte. Estamos convencidos de que hay que seguir asegurando que el diseño de las infraestructuras se adapte a las necesidades reales y se aplique de forma rigurosa. Así hay que asegurar que las nuevas infraestructuras satisfagan de forma sostenible las necesidades reales de la sociedad, y es indispensable que esas inversiones se orienten hacia la efectividad y la eficiencia.

La política de infraestructuras tiene que conjugar la necesidad de equilibrar y cohesionar nuestro territorio, buscando, como decía al principio, la igualdad y la equidad entre todos los españoles, pero al mismo tiempo se tiene que buscar la máxima rentabilidad económico-social a los proyectos, porque las necesidades son muchas pero los recursos no son ilimitados y se necesita conectar nuestro territorio con Europa mediante infraestructuras interoperables y de calidad, en el marco de lo que es la Red Transeuropea del Transporte, cuya red básica, como ustedes conocen, ha de estar operativa en el horizonte del año 2030. También hemos de ser conscientes de que el transporte, como eslabón esencial de la cadena logística, es un elemento clave para la competitividad de un país, máxime en España, donde aspiramos a convertirnos en puerta sur de Europa para los flujos intercontinentales con origen o destino en la Unión Europea, y por supuesto necesitamos también un sistema de transporte ambientalmente sostenible que potencie la utilidad de los modos menos agresivos con el medio ambiente, que preserve la calidad del aire que respiran nuestros ciudadanos y nos ayude a cumplir nuestros compromisos internacionales en materia de cambio climático.

Considero, por todo ello, que ha llegado el momento de alcanzar un gran acuerdo nacional por las infraestructuras y el transporte que garantice la implementación de las políticas de infraestructuras a nivel nacional; un pacto político, social, económico e institucional que defina nuestras infraestructuras y concrete la red de transporte de interés general del país, tal y como esta Comisión de Fomento ha instado recientemente al Gobierno por unanimidad en una proposición no de ley. El acuerdo nos debe llevar a la consecución entre todos de una red multimodal de calidad, compuesta por nodos e infraestructuras lineales, basada en la utilización eficiente de la capacidad de las infraestructuras existentes, acorde con las demandas actuales y futuras y que sea financieramente viable. Soy perfectamente consciente de que en la actual coyuntura un acuerdo entre todos los interesados no será un acuerdo sencillo y que hace falta mucho diálogo, tanto político como con el propio sector. Por ello, en el proceso de participación para la definición y desarrollo de la red se deberá contar con todos los grupos políticos, todas las instituciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 5

competentes y el sector de las infraestructuras y transporte en su sentido más amplio, así como con la sociedad civil, con el objeto de abrir nuevas vías de diálogo en las que se analicen, entre otras cuestiones, las distintas fórmulas de financiación público-privadas y directamente públicas.

Lo que planteamos es trabajar en tres foros. En primer lugar, un foro político, fundamentalmente a través de esta Comisión de Fomento del Congreso y también de la del Senado; en segundo lugar, un foro institucional, formado por las comunidades autónomas, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y la Federación Española de Municipios y Provincias —en esta línea, en el poco tiempo que llevamos de legislatura, hemos hecho un esfuerzo para encontrarnos con las diferentes comunidades autónomas y son ya nueve con las que hemos mantenido reuniones de trabajo, así como es nuestro interés iniciar encuentros con las administraciones locales-; y en tercer lugar, el foro sectorial, donde deben estar presentes el foro logístico y las distintas asociaciones, entre las cuales por supuesto también deben estar los sindicatos. Debe intervenir asimismo el Consejo Asesor de Fomento, conforme con lo que ya está previsto en las leyes de carretera y del sector ferroviario, y por supuesto deseamos que este proceso sea transparente y abierto a la sociedad. Mi intención es intentar alcanzar un primer acuerdo, al menos en los ámbitos político, institucional y sectorial, en el primer semestre del año 2017.

España también contribuye a vertebrar la Unión Europea con sus infraestructuras y transportes. Así, nuestro segundo programa de actuación será el dedicado a seguir avanzando en esas redes transeuropeas desde su doble vertiente. Por un lado, priorizando los desarrollos de las infraestructuras de los corredores de las redes transeuropeas en nuestro país; por otro lado, continuando el trabajo en el ámbito de la Unión Europea para aumentar la cofinanciación de las infraestructuras necesarias.

El tercer programa de actuación en materia de planificación será el destinado a fomentar el uso de las infraestructuras existentes. Como les he comentado al comienzo de mi intervención, creo poder decir que en España tenemos unas infraestructuras que tienen un elevado grado de desarrollo. Sin embargo, algunas de ellas no siempre llegan a tener el aprovechamiento que sería deseable, por eso es importante revertir esta tendencia, haciendo un mayor y mejor uso de las infraestructuras existentes. Lo haremos a través de varias actuaciones concretas, pero permítanme destacar dos. La primera, el aprovechamiento de las autopistas a través de planes de bonificaciones. Como saben, nuestro objetivo es buscar acuerdos con las administraciones territoriales para que los vehículos pesados utilicen las autopistas en aquellos lugares donde existan itinerarios alternativos a las carreteras convencionales. Tenemos ya una experiencia exitosa en el corredor viario de la AP-7 de Massanet a la frontera francesa que, además, fue aplicado de forma coordinada con la Generalitat de Cataluña y que tiene unos resultados muy satisfactorios si tenemos en cuenta que esto ha permitido retirar de la circulación de carreteras el paso de 3,7 millones de vehículos pesados o que se ha producido un notable incremento de la seguridad vial. Desde que se aplicó esta medida en la Nacional II se ha conseguido una reducción de los accidentes mortales de un 72% y una reducción de las víctimas mortales en un 63%. Esta experiencia muy positiva nos lleva a seguir trabajando en esta línea, por supuesto con el visto bueno de la Comisión Europea, para asegurar la adecuada compatibilidad con la normativa comunitaria. En este eje, en el caso de los aeropuertos, nuestro propósito es garantizar la operatividad de los aeropuertos con los máximos niveles de seguridad tanto operacional como de bienes y personas en la red de aeropuertos. Tenemos prevista la finalización del proceso de certificación de aeródromo de acuerdo con el reglamento europeo de 2014, que fija como fecha límite para certificar todos los aeropuertos el 31 de diciembre del año 2017.

El cuarto programa de actuación de esta línea estratégica —únicamente lo mencionaré— lo dedicaremos a la mejora de la gestión de los contratos de obra pública. Aunque ya se han producido avances en los últimos años, nuestro objetivo debe ser seguir desarrollando adecuadamente los proyectos para redactar los mejores estudios, para acabar las obras en los plazos acordados y para evitar desviaciones presupuestarias. Cada euro que se gestiona es un euro de todos y estamos convencidos de que lo que merece la ciudadanía es la máxima integridad y transparencia en la contratación, cuyo fin último es que los contratos lleguen a buen término, lo que beneficia a todas las partes. Asimismo, dentro de este programa, nos proponemos fomentar la colaboración público-privada en aquellas áreas donde es una buena opción, como es el caso de las concesiones portuarias.

En quinto y último lugar, dentro de esta línea estratégica, hemos dedicado un programa de actuación al desarrollo normativo y organizativo, entendiéndolo en el sentido más amplio del término. Nos gustaría contar con la continuidad en la línea de la puesta a disposición de los ciudadanos de toda la información que les pueda ser de utilidad sobre los servicios que prestamos en los diferentes modos de transporte dentro del ámbito de nuestras competencias. Me refiero a avanzar en la regulación tanto de los derechos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 6

de los usuarios como de los servicios y garantías de los gestores de infraestructuras y las empresas de transporte.

Las siguientes tres actuaciones están referidas a la elaboración de los reglamentos que desarrollan tres grandes leyes para nuestro sector aprobadas en la pasada legislatura: la Ley 37/2015, de carreteras; la Ley 38/2016, del sector ferroviario, y la Ley 9/2013, que modificó la Ley de ordenación de los transportes terrestres. Merece también mención especial la adaptación al cuarto paquete ferroviario, porque venimos de cinco años de cambios en la estructura del sector ferroviario. A mi juicio, son muy importantes los retos que vienen de la mano de las nuevas directivas y los nuevos reglamentos que ya se han aprobado. Por lo tanto, seguiremos trabajando para integrar en nuestro sector todos los retos que nos trae este cuarto paquete ferroviario, tanto el pilar técnico como los pilares de gobernanza y de mercado. En este mismo contexto analizaremos la posibilidad de crear un *holding* Renfe Operadora-ADIF —viendo lo que ya está sucediendo en Francia y Alemania—, estudiando las implicaciones que esto podría tener respecto a la liberalización del sector ferroviario y, por supuesto, la rentabilidad pública. En todo caso, tras la reorganización de Renfe en sociedades mercantiles, pro seguiremos impulsando su adaptación a la apertura y a la competencia en el transporte nacional de viajeros, que ha de hacerse efectiva, como ustedes conocen, en el año 2020 para garantizar su viabilidad como operador público capaz de competir con otros operadores. Necesitamos, desde todos los puntos de vista, ser fuertes y mucho más competitivos y prepararnos para esa liberalización en la mejor de las situaciones de partida posible.

Dentro del sector portuario, daremos cumplimiento también a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que declaró contrarios al tratado de funcionamiento algunos aspectos relevantes de la regulación de la estiba de la Ley de Puertos, con una revisión de dicha regulación con el objetivo de ajustarla a dicha sentencia. Asimismo, se adaptará el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante al reglamento de la Unión Europea por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos, texto que está definitivamente pactado entre las instituciones europeas y se prevé su inminente promulgación.

En el ámbito aeroportuario, una de las primeras medidas que vamos a tomar va a ser la aprobación del DORA, Documento de Regulación Aeroportuario, que, como ustedes conocen, es el instrumento previsto en la legislación para que el desarrollo aeroportuario se realice asegurando las condiciones de eficiencia, calidad y capacidad, garantizando también el interés general de la Red de Aeropuertos de AENA. Este marco fortalece los mecanismos para garantizar los niveles de inversión y calidad en la prestación de los servicios en los aeropuertos de la red de interés general que aseguren el mantenimiento de la red de aeropuertos; la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias; la sostenibilidad económica de la red, basada en una gestión eficiente, y, por último, la continuidad y adecuación en la prestación de los servicios aeroportuarios básicos. En las próximas semanas vamos a ir convocando los comités de coordinación aeroportuarios para que AENA presente su propuesta de DORA, todo ello con el objetivo de que pueda ser aprobado antes del 1 de marzo del año 2017. Dentro de este mismo contexto, incluido en cierta medida en el propio documento, tenemos prevista la revisión que ya se viene haciendo de los planes directores de los aeropuertos, de acuerdo con la normativa vigente, para adaptar estos a las necesidades reales de cada aeropuerto en función de la demanda prevista.

La penúltima de las actuaciones de este bloque engloba las medidas derivadas de la iniciativa europea de cielo único. Como sus señorías conocen, el ámbito de la navegación aérea es muy importante, puesto que de la gestión eficiente de ese espacio aéreo depende en buena medida el correcto funcionamiento de este modo de transporte. Por ello, nuestro compromiso es reforzar la iniciativa europea de cielo único, potenciando los nuevos conceptos operacionales derivados del programa tecnológico Sesar y apostando por las ventajas que ofrece la tecnología satelital. Un impulso decidido de estas iniciativas nos permitirá avanzar hacia un mejor uso del espacio aéreo. Es importante resaltar que esta iniciativa supone para Enaire un importante esfuerzo inversor derivado de la modernización tecnológica y de recursos humanos para poder cumplir satisfactoriamente con los requerimientos que permitan la construcción del cielo único europeo. De acuerdo con este marco estratégico, en los próximos meses vamos a elaborar el primer plan estratégico Enaire, donde se recogerá la hoja de ruta a seguir por la compañía en materia de organización y nuevas tecnologías.

Para finalizar este primer bloque dedicado a la planificación, en el sector viario también tendremos que poner en marcha soluciones previstas para gestionar las autopistas en situación de dificultades financieras. Como ustedes saben, se ha venido trabajando desde 2012 en una propuesta de convenio consistente en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 7

una renegociación de la deuda con acreedores, pasando Seitt a adquirir los activos de las concesiones para su gestión y puesta en valor. Si quisiera en este punto aprovechar mi comparecencia para, con una mayor profundidad en esta primera intervención, hacer una mención a este asunto. Como ustedes conocen perfectamente, hay ocho concesiones de autopistas de peaje que se encuentran en estos momentos en concurso de acreedores: la radial 2, paralela a la A-2 entre Madrid y Guadalajara; la 3 y la 5, la R3, paralela a la A-3 entre Madrid y Arganda, y la R5, paralela a la A-5 entre Madrid y Navalcarnero; la radial 4, paralela a la A-4 entre Madrid y Ocaña; la M-12, de acceso al aeropuerto de Barajas; la AP-41, entre Madrid y Toledo; la AP-36, entre Ocaña y La Roda; Aucosta, que es el tramo entre la AP-7, entre Cartagena y Vera, y Ciralsa, que es el tramo de esta misma autopista en la circunvalación de Alicante.

Este es un procedimiento en el que se encuentran inmersas esas autopistas de carácter judicial; por tanto, se han ido produciendo fases en este marco, en el marco judicial, con la declaración del concurso de acreedores; a continuación, el desarrollo de la fase común del concurso en la que los administradores concursales elaboran los informes definitivos de los listados de los acreedores; la presentación, posteriormente, de los correspondientes concursos de acreedores —una vez que se cierra la fase común se abre la fase del convenio y los acreedores que legalmente pueden hacerlo tienen la opción de presentar la correspondiente propuesta de convenio para evitar la liquidación de la empresa—; la admisión a trámite de los convenios y la aprobación en junta de acreedores de los mismos, siendo el juez quien determina si los convenios son admisibles y el que establece, por tanto, la fecha para la celebración de la junta de acreedores. Si no hay propuesta de convenio admitida a trámite o en la votación de la junta no se aprueba la correspondiente propuesta de convenio, se dicta el auto de liquidación; auto que se puede recurrir —como se ha hecho desde el Estado, en este caso, por estas autopistas— ante la Audiencia Provincial, que es la instancia superior. Posteriormente, se produce un pronunciamiento de la Audiencia Provincial confirmando la liquidación, y ya, sin posibilidad de recurso superior, se declararía que la liquidación es firme y la obligación de resolver el contrato de concesión se hace imperativa, aunque todavía se podría, en su caso, ceder lo que es el contrato. Una vez resuelto el contrato y con la reversión de las infraestructuras se produce lo que se conoce como la RPA, la responsabilidad patrimonial de la Administración.

En las concesiones radiales 3 y 5 y Ciralsa, los administradores concursales ya han presentado el plan de liquidación. Está pendiente su aprobación. En ambos planes de liquidación se ha establecido que el 1 de julio de 2017 la Administración del Estado se hará cargo de la gestión de las infraestructuras y la resolución del contrato de concesión se iniciará cuando la liquidación sea firme. Este es un pronunciamiento de la Audiencia Provincial de Madrid. En el resto de las concesiones de autopistas se presentarán planes de liquidación con plazos probablemente similares a los anteriores cuando las liquidaciones sean firmes. Por tanto, el plazo dependerá del proceso judicial de cada una de ellas. Una vez —y creo que es importante mencionar esto— declarada judicialmente por resolución firme la apertura de la fase de liquidación del concurso, el plazo máximo para dictar el acto administrativo que ponga fin al procedimiento de resolución del contrato es de tres meses, como está previsto en la Ley de Procedimiento Administrativo, que se computaría a partir de la fecha de acuerdo del inicio del expediente. No obstante, el dictamen del Consejo de Estado, en caso de que exista oposición del interesado, suspende el antedicho plazo por dos meses, o hasta dos meses, y sería necesario un mes más si hubiera recurso de reposición. De este modo, el plazo total para la resolución de los contratos podría alcanzar hasta seis meses. Y es después, en segundo lugar, una vez que sea firme la resolución del contrato, cuando se inicia el procedimiento de cuantificación de lo que es la RPA, el valor patrimonial, y posteriormente se realizará el pago correspondiente a lo que esto suponga. Así que el plazo en el que debe determinarse dicho importe es el establecido en seis meses, salvo que se establezca otro en el pliego de condiciones administrativas particulares de la concesión, que es lo que dice el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público. Y es en ese momento cuando se tiene que hacer frente a la RPA. He procurado aclarar esta situación para que sus señorías tengan toda la información en este asunto que, entiendo, es de interés,

Fundamentalmente las causas de la quiebra de estas autopistas son debidas, por un lado, al sobre coste de las expropiaciones, y por otro, a la diferencia entre los tráficos esperados y los realmente existentes. El tráfico de las autopistas concesionadas ha sido inferior al que existía en las ofertas adjudicatarias en el entorno del 45%. Para entender esta diferencia me gustaría dar a sus señorías algún dato. Como consecuencia de la grave crisis económica que se inició en el año 2008, de 2008 a 2012 se produjo una reducción media del tráfico de las autopistas de peaje estatales en torno al 35%. Por el contrario, en el momento en el que se licitan estas concesiones, entre los años 1998 y 2003, los crecimientos del tráfico en la red de carreteras del Estado eran del entorno del 5% anual, como consecuencia de las condiciones

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 8

de estabilidad y factores favorables del desarrollo económico en nuestro país. Además, en este mismo periodo, la evolución de los tráficos en la red de autopistas nacionales de peaje era también positiva, con una media del 6,3% en la tasa anual. Esto lo menciono para que se ponga de manifiesto la influencia que ha tenido la situación económica global, el ciclo económico, también en la utilización de dichas autopistas.

Por otro lado, en cuanto a las expropiaciones, el total del coste de las mismas ha pasado de 400 millones a unos 2.200 aproximadamente. Los jueces aplicaron distintos criterios —criterios nuevos— con relación a lo contemplado que tenía más que ver con la clasificación del suelo para calcular el valor de la expropiación de los terrenos utilizando, a través de las distintas sentencias, valores de mercado del suelo como referencia para el cálculo. Esto provocó que con posterioridad a la licitación se produjeran reclamaciones por parte de los propietarios para que sus terrenos se valorasen como urbanos, alegando que la propia autopista de peaje incrementaba el valor potencial de los terrenos. Además, aunque con menor entidad, se han realizado obras de mejora en las vías paralelas libres de peaje reduciendo la congestión de la misma y, por lo tanto, minorando el tráfico de las autopistas de peaje.

Es mi intención, de una forma absolutamente transparente, dar cuenta e información —toda la disponible, toda la que el ministerio tenga— a sus señorías en relación a este asunto, aunque tampoco me quisiera extender en esta comparecencia puesto que no es el objeto inicial. Si durante la réplica estas cuestiones surgen, por supuesto que trataré de darles toda la información de que disponemos, pero sí quiero mencionar que en todo este asunto lo que ha hecho el Gobierno en la legislatura pasada han sido fundamentalmente tres cosas. En el año 2012 se mejoró la composición de los jurados provinciales de expropiación forzosa —esto es importante— con idea de introducir mayor control económico en las valoraciones. Es una medida que se introdujo en la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2013, incluyendo funcionarios de la delegación de Hacienda y el interventor territorial. En segundo lugar, se aprobó el Real Decreto 1/2014. Esto es importante porque es un decreto que modifica la Ley 8/72, de 10 de mayo, de Construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, con el fin de que pudiera llegar a producirse que el Estado acabara asumiendo dos veces el coste de las expropiaciones en caso de impago por parte de la sociedad concesionaria del justiprecio de los terrenos expropiados cuando dicha sociedad es declarada en un concurso de acreedores. Por ello, se reconoce al Estado el derecho a subrogarse en el crédito del expropiado frente al concesionario y, por tanto, se puede proceder a minorar esta cantidad de la responsabilidad patrimonial con la parte del crédito no reembolsada por la sociedad concesionaria. En tercer lugar, la Ley 40/2015, que establece el procedimiento para la determinación del valor de la concesión en los casos en los que la resolución de la concesión o del contrato de gestión de servicio público no sea imputable a la Administración. Será ese valor el que será objeto de indemnización en los casos de resolución no imputable a la Administración; es decir, el valor de la concesión será el que resulte de la nueva adjudicación del contrato resuelto. Por lo tanto, la adjudicación, en todo caso, se realizaría mediante subasta al alza, que partiría de un tipo de licitación calculado pero que se reduciría a la mitad en caso de que la primera licitación resultara desierta. Son tres decisiones normativas destinadas a minorar el impacto de este tipo de cuestiones en futuros casos.

En estos momentos, se está intentando —aunque ya he trasladado en más de una ocasión que es francamente difícil— ver la posibilidad de llegar a un acuerdo teniendo en cuenta que estos contratos se hacen con algunos de los acreedores actuales pero teniendo constancia de que los antiguos propietarios han ido vendiendo en la mayor parte de sus posiciones como acreedores. Nuestro objetivo fundamental es garantizar además que a partir del día siguiente —y con esto ya concluyo, al menos en esta primera parte—, dichas autopistas van a ser utilizadas por los usuarios porque esta es una cuestión que atiene al interés general de los ciudadanos y, por tanto, es nuestra máxima preocupación. Quiero insistir y mucho en la ausencia de decisión política en las acciones que este Gobierno está llevando a cabo, dado que se trata de procedimientos judiciales en curso a los que tenemos —porque lo dice la ley, no porque queramos o no— atenderlo en el marco de los plazos y los tiempos que he tratado de explicar. Por tanto, actuaremos con la mayor diligencia para intentar, en la medida de nuestras posibilidades, minorar ese impacto, pero teniendo claro que nuestro objetivo fundamental es seguir garantizando la utilización de estas autopistas. Volveré a referirme a esta cuestión si durante el turno de réplica vuelve a salir.

Paso directamente a la segunda de las grandes líneas estratégicas para la legislatura. Me refiero a la de la innovación y de la modernización tecnológica que pretendemos incluir a través de un plan director de innovación en infraestructuras, transporte y desarrollo urbano. Mediante este plan el Ministerio de Fomento pretende establecer una política en el ámbito de la innovación y las nuevas tecnologías. Tengo pleno convencimiento de que el Ministerio de Fomento no solo tiene que implantar tecnologías de la



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 9

información, de la comunicación y de los sistemas inteligentes en el sector, sino que tiene que actuar como un verdadero impulso del I+D+i en el sector. El impulso de la innovación y el desarrollo y la aplicación de estas tecnologías en las áreas del departamento son elementos transversales claves en la consecución de múltiples objetivos: seguridad, eficacia, racionalización de los recursos, etcétera. Por poner algunos ejemplos, algunas iniciativas como Sesar, C-Roads o los sistemas de navegación por satélite, son muestras claras del impacto en el sistema de transporte europeo.

El primer programa de actuación de esta línea estratégica será la agenda digital de las infraestructuras y el transporte. Todas las administraciones públicas comparten la necesidad de avanzar en esta línea, pero se trata de un ámbito en el que hay un amplio margen de mejora, entre otras razones, porque no hay un referente claro en el país. Me refiero a cuestiones muy concretas, como el reto del transporte sin fisuras, la extensión de wifi, dar información al ciudadano antes y durante al viaje, la gestión inteligente del tráfico, etcétera. Así, promoveremos simultáneamente la movilidad sostenible y la difusión e implantación de nuevas tecnologías contando en todo momento con la participación de administraciones y empresas.

El segundo programa de actuación dentro de este plan es la transformación digital. Es preciso seguir desarrollando proyectos que aporten diferenciación y más capacidad competitiva y nos preparen para una transformación orientada hacia las necesidades de los ciudadanos. Buen ejemplo de esto es la progresiva implantación de wifi en nuestros aeropuertos, estaciones y recientemente en nuestros trenes, lo cual empieza a ser una realidad desde el pasado 5 de diciembre. Y otro gran ejemplo es el BIM, *building information modeling*, para lo que elaboraremos un plan de acción que garantice la progresiva implantación de esta metodología en todos los ámbitos del sector de la construcción y en las infraestructuras, de forma que España, sus empresas, los profesionales, sus universidades, se incorporen al grupo de los países más avanzados en esta materia.

En tercer lugar, es preciso también fomentar la implantación de las nuevas tecnologías en las carreteras. La red de carreteras del Estado tiene que ser una red adaptada al siglo en que vivimos, por lo que será objetivo de esta legislatura extender la utilización de nuevas tecnologías en la explotación de la red de carreteras, optimizando su uso y mejorando los niveles de servicio. De este modo, en todos los proyectos cuya redacción se inicie en esta legislatura se incluirán ya en esta fase los sistemas ITS necesarios para la fase de explotación como, por ejemplo, sistemas de auscultación, estaciones meteorológicas, desarrollo de aparcamientos seguros o sistemas de información y de ayuda a la conducción.

En cuarto lugar, en el caso de la navegación aérea, también tenemos previstas importantes actuaciones de modernización orientadas sobre todo al incremento de la capacidad del sistema, tales como la mejora de la red de vigilancia aérea con la instalación de nuevos radares de última generación, con lo que serán renovados todos los radares en el aire entre el año 2016 y el año 2021; en segundo lugar, la evolución del sistema de control de tráfico aéreo con la implantación de nuevas funcionalidades, como las alertas de seguridad para ayudar al controlador, la mejora del sistema de gestión de información aeronáutica y nuevos conceptos de operación colaborativa en aeropuertos; y en tercer lugar, la evolución de la red de datos de los centros de navegación aérea, incorporando la más moderna tecnología.

Por otra parte, ligado al ámbito tecnológico, conviene destacar también la importancia para el sector y para toda la sociedad de los conocidos como drones o RPA, dado su elevado potencial de crecimiento y la aportación que entendemos que puede tener para actividades clave para nuestra economía y para nuestra sociedad como puede ser, por ejemplo, la extinción y la detección de los incendios. En este ámbito, abordaremos desde una perspectiva multidisciplinar e interministerial y con la participación de diversos ministerios afectados un plan estratégico para el desarrollo y uso de drones que dé respuesta a todas las necesidades del sector. También en materia de información geográfica se impulsará la oferta de servicios web y visualizaciones para la difusión de la producción de información geográfica en la elaboración de la cartografía temática que aporte valor añadido para los ciudadanos y en tantos otros proyectos que mantiene y afianza el Instituto Geográfico Nacional en una posición de liderazgo nacional e internacional.

Otro programa de actuación es el correspondiente a los sistemas globales de navegación por satélite, un ejemplo de tecnología de aplicación transversal a múltiples sectores y en el que deben potenciarse las actuaciones. Son sistemas globales de navegación por satélite, Galileo y Egnos, sobre los que vamos a reforzar la participación española a través de la mejora de los mecanismos de coordinación y cooperación entre los ministerios que tienen competencia en esta materia, como es el caso de Industria.

Para cerrar esta línea estratégica, he querido dejar para el final el programa destinado a la mejora de la comunicación al ciudadano, porque afecta realmente a todos los ámbitos del departamento. Creo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 10

es compartido por todos que hoy es absolutamente necesario interactuar con los ciudadanos del siglo XXI utilizando la comunicación digital y la participación en la gestión mediante páginas web, aplicaciones y el uso de las redes sociales.

La tercera línea estratégica que desarrollamos esta legislatura es la dedicada a la logística. En el Gobierno tenemos el convencimiento de que hay que potenciar el sector logístico español como motor de la economía y de la generación de empleo, impulsando el papel de España como principal plataforma logística del sur de Europa para tráficos intercontinentales. Por ello, para ser más competitivos, el primer programa de actuación de este bloque será el destinado a incrementar el peso del ferrocarril en el transporte de mercancías y en la logística. En este sentido, es preciso que el transporte ferroviario de mercancías, que tiene como principal ventaja la capacidad, se centre, por un lado, en los tráficos internacionales y en el incremento de las conexiones con los puertos hacia y desde Europa central, desarrollando todas las posibilidades que tenemos como puerta de entrada logística en España; por otro lado, en el aumento de los tráficos de larga distancia, que es donde el ferrocarril es más competitivo que otros modos de transporte, y en tercer lugar, con el incremento de la utilización de las nuevas infraestructuras, conexiones en ancho estándar o líneas con tercer carril, como es el caso del corredor mediterráneo, por poner un ejemplo. Además, en el caso de las líneas ferroviarias convencionales que han quedado en desuso por la puesta en servicio de una línea de alta velocidad en el mismo corredor, nos interesa especialmente potenciar su utilización para tráfico de mercancías, la mejora de la posición competitiva de la industria española a consecuencia del aumento del tráfico hacia y desde Europa y el mayor aprovechamiento de las previsiones del Plan de estrategia logística. Un ejemplo de ello, como decía, es el corredor mediterráneo que, como saben sus señorías, se inserta dentro de un proyecto europeo en lo que concierne al ferrocarril que conecta desde Algeciras hasta Hungría, pasando por Francia, Italia y Eslovenia. Un paso muy importante es el hecho de que en noviembre de 2013 se consiguiera que formara parte de la Red básica transeuropea, y quiero aprovechar esta comparecencia para manifestar nuestro compromiso en seguir trabajando con intensidad en este proyecto de envergadura, actuando, como lo estamos haciendo, en todos los tramos y orgullosos también de los avances técnicos que implica este proyecto en lo que se refiere, por ejemplo, a la utilización del tercer carril y la innovación tecnológica que ello conlleva.

En segundo lugar, dentro del contexto de la liberalización ya existente en el mercado del transporte de mercancías, analizaremos la situación de Renfe Mercancías, que no puede estar al margen de lo que sucede en otros países de nuestro entorno y debemos explorar todas las posibilidades para reforzar su posicionamiento estratégico.

Acometeremos también, en tercer lugar, las nuevas actuaciones que ya he mencionado, dentro del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, cuyos recursos se destinan a mejorar la conectividad viaria y ferroviaria con los puertos. En particular, hay una previsión de destinar 550 millones de euros en proyectos de conectividad terrestre hasta el año 2021. Con ello, nuestros puertos seguirán avanzando en su posición como plataformas de proyección internacional y como verdadero instrumento de competitividad del tejido productivo español; es la senda que siguen en estos inicios los principales accesos en marcha de algunos de los principales puertos españoles.

En cuarto lugar, tenemos previsto continuar con la reducción de los costes del paso de la mercancía por los puertos, tanto en lo que se refiere a las tasas portuarias como a las tarifas por prestación de servicios. En la reducción de las tasas portuarias se priorizará la tasa a la mercancía para favorecer la competitividad. Con respecto a las tasas por prestación de servicios portuarios, se fijarán tarifas máximas ajustadas a los costes reales de cada usuario garantizándose la viabilidad económica del prestador.

En quinto lugar, es nuestra intención también aumentar la competencia y eliminar las rigideces en la prestación de servicios portuarios en un mercado abierto con el objeto de mejorar la eficiencia, productividad y calidad a través de la aprobación de los correspondientes pliegos de condiciones.

En sexto lugar, la mejora de la simplificación en todos los trámites administrativos en el sector portuario, tanto en lo referente a la documentación asociada a la Administración marítima y portuaria como en la racionalización de los controles en la frontera a través de ventanillas únicas y procedimientos que supongan la mejora de la eficiencia y eviten redundancias extendiéndolo a toda la cadena logística. Para ello, impulsaremos con otros ministerios y de forma colaborativa el establecimiento de estructuras de coordinación efectiva, orgánica y funcional.

En séptimo lugar, dirigiremos las nuevas inversiones públicas portuarias del lado mar hacia la adaptación de las infraestructuras a los nuevos requerimientos de la demanda asociados a la tendencia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 11

hacia los megabuques y la mejora de las operaciones de seguridad e implantación de nuevas tecnologías en la actividad portuaria.

En octavo lugar, en lo que al sector de la carretera se refiere, queremos impulsar cambios normativos; queremos incluir, por ejemplo, los vehículos de dimensiones especiales en los grupos tarifarios de autopistas de peaje. La circulación de vehículos con características especiales como, por ejemplo, los de la configuración euromodular, no está contemplado en estos momentos en las autopistas de peaje y esta necesidad nos la han trasladado en muchas ocasiones empresas y asociaciones empresariales como, por ejemplo, las del sector eólico y, por tanto, vamos a incluir los cambios normativos para que esté adecuadamente regulado.

En noveno y último lugar, nuestra intención es seguir trabajando, y muy intensamente, en la política de fomento del suelo industrial, que, como saben, corresponde a Sepes, que cuenta con más de cincuenta años de experiencia en la promoción de este tipo de políticas. Queremos incidir en todo lo que tenga que ver con la promoción, adquisición y preparación del suelo para diferentes actividades.

El cuarto eje, el de la cohesión social y vertebración territorial, tiene que ser una línea estratégica para toda la legislatura. Para ello, es esencial la conservación y el mantenimiento de nuestras infraestructuras para el transporte terrestre, las carreteras, los ferrocarriles, y establecer programas de actuación concretos. En la actualidad, saben que la red de carreteras, que una longitud total de 26.000 kilómetros, o un poco más, supone el 16% de las que hay en España, y nuestro objetivo es mejorar los niveles de calidad, seguridad y servicio con programas integrales de conservación, mantenimiento y seguridad viaria, en los que se recoja, por un lado, la planificación y la organización de las actuaciones ordinarias; por otro lado, algunas de carácter extraordinario, especialmente las de repintado de marcas viales o la reposición de señalización vertical, y en tercer lugar, un proceso de modernización de los túneles, que estamos impulsando a través de un plan específico para este tipo de infraestructuras. En definitiva, queremos que, con carácter general, sea esta una legislatura en la que prestemos especial atención al mantenimiento y la conservación de la red de carreteras del Estado, que consideramos una prioridad.

La segunda es la destinada a la red ferroviaria, en donde hay que movilizar un volumen ingente de recursos para atender el mantenimiento y la gestión de las líneas. Uno de los retos fundamentales en este periodo va a ser el de la modernización, que vamos a acometer a través de programas tales como la implantación de ASFA digital o el de migración e implantación, como ya venimos haciendo en algunas líneas, de ERTMS, así como avanzar en la mejora de la red convencional para suprimir las limitaciones de carácter temporal que en algunos casos existen en las velocidades actuales.

El segundo programa de actuación dentro de este eje es el de la dotación de infraestructuras. En el caso de las carreteras, si el mantenimiento va a ser uno de los ejes fundamentales, nuestra intención es seguir atendiendo a las nuevas demandas que existen para mejorar la accesibilidad, especialmente en lo que son los principales itinerarios viarios de alta capacidad, y también la accesibilidad en la red de carreteras mediante el incremento del número de carriles o la adecuación de los enlaces, trabajando en itinerarios prioritarios que, entiendo, de alguna forma también tienen que estar indicados en el acuerdo nacional por las infraestructuras que estamos proponiendo.

En el caso del ferrocarril, un objetivo fundamental de la vertebración del territorio, tiene que prestar especial atención a la reducción de los tiempos de viaje, y por ello vamos a seguir trabajando en esa extensión de la red ferroviaria de alta velocidad, pero también en la transformación de la red convencional para integrarla en esta red de alta velocidad. Un uso adecuado de ambas redes nos dará mayor capacidad, así como la necesidad también de seguir trabajando en materiales móviles versátiles para adaptarnos a las características de cada una de estas infraestructuras. Vamos, sin ánimo de ser exhaustivo, a trabajar en corredores como el de Galicia, el corredor mediterráneo en sus correspondientes tramos —no los cito todos— Venta de Baños, Burgos, Victoria y la Y vasca; conexión Palencia-Santander; la variante de Pajares y todo lo que es la alta velocidad a Asturias; la conexión con toda la zona de Extremadura; tramo Zaragoza-Pamplona-Logroño o la conexión entre Chamartín y Torrejón del Velasco, entre otros. También es nuestra intención acometer actuaciones encaminadas a la mejora de las líneas para favorecer la conectividad, como es el caso de Sevilla y Huelva, Alcázar-Bailén-Moreda-Almería o Mérida-Puertollano, así como en el transporte de mercancías en la línea Sagunto-Teruel, el acceso a los puertos, como por ejemplo la línea Ronda-Algeciras, o las conexiones transfronterizas, como Huesca, Canfranc o el tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro.

En el sector portuario, no hay que perder de vista que la capacidad actualmente instalada prácticamente duplica el tráfico que existe en la actualidad, en el año 2016, así que, evidentemente, en los casos en que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 12

se genere capacidad hay que prestar mucha atención a las posibilidades que existen por parte de la inversión privada, pero hay que racionalizar también las actuaciones que se vayan a poner en marcha en el futuro.

En el caso de los aeropuertos, nuestra intención es ejecutar las inversiones que sean necesarias, viables y justificadas por su rentabilidad. Aquí quiero recordar que el nuevo marco regulatorio limita el volumen medio a 450 millones de euros en el periodo establecido en el DORA. Para finalizar este repaso, en el caso de la navegación aérea también queremos poner en marcha un plan para incrementar la capacidad del sector.

Dentro de esta línea estratégica de cohesión social y vertebración territorial, nuestro programa es el referido a un plan de renovación de concesiones de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera. Me consta —porque así nos lo han trasladado las comunidades autónomas— que este es un asunto de especial interés. Debo recordar que la reforma de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, de 2013, consolidó ya un modelo concesional como modo de gestión de estos servicios públicos de titularidad estatal, que ha permitido garantizar la prestación de los servicios con calidad y seguridad sin necesidad de tener que estar realizando aportaciones presupuestarias. Por tanto, en esta legislatura vamos a culminar el Plan de renovación de estas concesiones para garantizar esos servicios con la máxima calidad, frecuencia, confort y seguridad.

En cuarto lugar, ya en el caso de la política comercial de Renfe, esta se ha marcado para el futuro el objetivo de incrementar el uso del ferrocarril a través de una política tarifaria accesible para todos los ciudadanos. En particular, queremos trabajar con los jóvenes en la potenciación de la utilización de los servicios de alta velocidad, de manera que Renfe continuará mejorando la oferta comercial tanto con nuevas propuestas de tarifa como con la mejora de los puntos de venta, servicios de atención al cliente e implantación de nuevos trayectos.

El quinto programa de actuación es el destinado a revisar y actualizar las obligaciones de servicio público en el transporte ferroviario, al que se destinan actualmente 495 millones de euros para la prestación de estos servicios, que son, como ustedes conocen, competencia de la Administración General del Estado. Estos servicios incluyen las cercanías, los servicios prestados sobre la red de ancho métrico, los servicios de media distancia y también los denominados Avant, que son los que se prestan sobre las redes de alta velocidad. Es preciso acometer la revisión y actualización con criterios de eficiencia social, medioambiental y económica, profundizando en un enfoque multimodal. Por otro lado, las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares contribuyen, como conocen, a abaratar el acceso al transporte de los ciudadanos que residen en las comunidades autónomas balear y canaria, así como el de los residentes en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, subvenciones que sufraga el Estado, con una aportación de 430 millones de euros, para que los residentes de estos territorios puedan viajar con una bonificación del 50% en el precio del billete. Somos perfectamente conscientes de la importancia de este programa que vamos a seguir impulsando y mejorando para garantizar la movilidad en condiciones de igualdad con el resto de los españoles.

El séptimo programa de actuación es el fomento de las actividades de los comités de coordinación aeroportuaria. Acabo de mencionar que nuestra intención es ir convocándolos a lo largo de las próximas semanas para que inicien los trámites de lo que tiene que ser la aplicación del nuevo DORA. Y en octavo lugar, también quisiera reforzar los mecanismos de diálogo y concertación con el sector del transporte aéreo, fundamental para mejorar la conectividad de nuestro país. Para ello proponemos la creación de un foro para la competitividad del transporte aéreo que sirva para construir entre todos una política aérea óptima y eficiente. Para finalizar esta línea estratégica, el último programa de actuación es aquel que guarda relación directa con las personas con discapacidad o con movilidad reducida. Nuestra intención es seguir realizando acciones de manera si cabe más intensa en la mejora de la accesibilidad a la eliminación de las barreras arquitectónicas, en estrecho diálogo con los colectivos del sector.

En lo que se refiere a la movilidad —quinta de las líneas estratégicas—, desde el Gobierno nos hemos propuesto elaborar un plan nacional de movilidad, lo que sería nuestro primer programa de actuación en esta línea estratégica. Se trata de un plan en el que se establezcan las bases para la actuación de todas las administraciones bajo el principio de avanzar en un sistema de transporte integrado en su funcionamiento, orientado al ciudadano, eficiente y sostenible. El segundo tiene relación con la mejora de la movilidad en los entornos urbanos, que es algo que venimos desarrollando en las variantes de nuestras ciudades y es lo que vamos a seguir haciendo, avanzar en las circunvalaciones y variantes para mejorar la accesibilidad del transporte público fundamentalmente. Un apartado especial —y nos consta que es una de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 13

cuestiones más demandadas por los ciudadanos y más debatidas en nuestra interlocución con las comunidades autónomas— es el de las redes de cercanías, que son medios de transporte absolutamente necesarios, en especial en las aglomeraciones urbanas. Cada año hay 400 millones de ciudadanos que utilizan estos servicios. Las medidas que vamos a impulsar tendrán que ver con la mejora de la calidad y la prestación, y para ello lo que queremos hacer es mejorar la capacidad, reducir los tiempos de viaje y aumentar la conectividad. Queremos hacerlo estableciendo nuevos planes de cercanías, de forma coordinada con las comunidades autónomas, para asignar las inversiones de acuerdo con criterios de eficiencia. Y en último lugar, si me lo permite —porque es una actuación compartida con otros ministerios— quiero mencionar que nuestra intención es seguir participando en el Plan estratégico de la bicicleta, que está promovido por el Ministerio del Interior.

El sexto eje es el de la intermodalidad. Hemos querido destacar este eje porque es necesario reforzar a lo largo de esta legislatura la intermodalidad, y en el caso del ferrocarril, con una doble vertiente. Por un lado, participando y fomentando en la concepción de las conocidas como estaciones ferroviarias intermodales, en las que tenemos por delante un trabajo muy intenso con las comunidades autónomas y en las que es necesario utilizar estos criterios de eficiencia. Y por otro lado, en lo que respecta a Renfe, potenciando la comercialización de los servicios combinados y favoreciendo los acuerdos con otros medios y compañías de transporte en el sector. También en relación con el ferrocarril es nuestra intención analizar en profundidad la interconexión de la alta velocidad con la red aeroportuaria y la creación de *hubs* ferroaeroportuarios como elementos que pueden servir de estímulo para el crecimiento y para la optimización de nuestras infraestructuras actuales. Estamos hablando de una inversión productiva que puede poner en valor beneficios generados por la interacción que existe entre las redes de alta velocidad y los aeropuertos. También vamos a insistir en la necesidad de reforzar la participación pública para conseguir favorecer todo lo que tiene que ver con las autopistas del mar, porque siguen siendo importantes para el conjunto del país, y también con las autopistas ferroviarias, que favorecerán la sostenibilidad del transporte y los procesos de descarbonización del sector.

Nuestra séptima línea estratégica es la de internacionalización y fomento de la actividad en el exterior. Aquí queremos hacer dos cosas, por un lado, reforzar la acción exterior del propio Ministerio de Fomento y, por otro, apoyar la actividad internacional de las empresas del sector. Tenemos previstas medidas concretas referidas al fomento de la actividad en sectores dependientes del ministerio. Esto es algo —he tenido la oportunidad de comprobarlo en estos días— que contribuye, y mucho, a lo que se conoce como marca España, es decir, a la imagen que proyecta nuestro país, que nos hace ser más competitivos y tener mayores beneficios, con un retorno claro para el propio mercado nacional. Por eso vamos a seguir reforzando desde el Ministerio de Fomento las relaciones internacionales para compartir experiencias en todas las áreas de actividad de nuestra competencia: participación en foros de ámbito europeo y mundial, nuestra propia participación en la regulación de distintos sectores o normativa técnica del ámbito europeo y el trabajo que hacen nuestras empresas del Grupo Fomento. Aquí tengo una larga relación de países y de proyectos, tanto de ADIF, como de Renfe, como de Puertos del Estado, AENA, Ineco y Enaire, que son casos de éxito de nuestro sector en el exterior y que suponen factores de oportunidad para seguir incrementando nuestro peso en el marco internacional. En segundo lugar, en este eje las propias empresas —no solo se trata de nuestro grupo, el Grupo Fomento— están dando una lección de lo que tiene que ser el trabajo en este ámbito internacional. En el año 2015 España fue el país con mayor número de empresas entre las principales compañías del mundo: 9 de las 37 primeras firmas eran españolas, con una cartera de proyectos de casi 75.000 millones de euros que siguen incrementándose; hemos crecido casi un 15% más en licitaciones en el año 2015 en relación con 2014 y, según los últimos datos del tercer trimestre de 2016, las licitaciones internacionales siguen en aumento. Queremos crear plataformas de apoyo y puntas de lanza para esa internacionalización de las empresas y apoyar a nuestros profesionales en el exterior con la propia participación de nuestras empresas del sector público o con la participación activa de nuestro ministerio en otros países. Esto lo venimos haciendo hace tiempo y aquí tengo otra larga lista que no les voy a citar porque ya me estoy extendiendo demasiado y prefiero ir acabando, pero, como saben, hemos mantenido ya en estas pocas semanas encuentros bilaterales con los ministros de transportes de Brasil, Ucrania, Rusia, Gran Bretaña, Francia y Uruguay; de hecho, venimos de apoyar a una empresa como es Talgo en la conexión de la línea Moscú-Berlín, que ha conseguido reducir el tiempo de viaje en cuatro horas y media y que fue inaugurada anteayer por el ministro ruso de Transportes.

En esta área me gustaría anunciar la creación de un gran *cluster* en el sector ferroviario que permita que nuestro país se mantenga en la vanguardia internacional del transporte en esta materia, aportando

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 14

nuestra experiencia y el talento que ya tiene España. También queremos trabajar para el sector náutico recreativo para continuar con su crecimiento, mejorando el atractivo turístico de nuestras costas y contribuyendo, por lo tanto, al crecimiento del empleo y las oportunidades profesionales en este sector; y también queremos trabajar en el avance de la progresiva liberalización de los mercados aéreos para reforzar el posicionamiento de nuestras compañías y nuestros aeropuertos en el exterior. Por último, dentro de ese ámbito aeroportuario, haremos un esfuerzo de márketing y de promoción de nuestras propias líneas en el ámbito internacional.

La octava línea estratégica es la relativa al modelo urbano, donde entran las áreas de arquitectura, vivienda y urbanismo. En este contexto, quiero resaltar que hay dos hitos que se han producido en estos últimos meses: uno es la agenda que ha surgido del Pacto de Ámsterdam a finales de mayo de este año y otro es el acuerdo de todos los países miembros de la ONU tras la celebración de la Conferencia Hábitat III, en Quito, el pasado mes de octubre y en la que tuve oportunidad de participar. Estas dos actuaciones se basan a su vez en dos premisas: la sostenibilidad y el criterio integrador de las políticas sectoriales. Por tanto, nuestra intención es trabajar sobre esas líneas de acuerdo y para ello vamos a aprobar el Plan de Vivienda 2018-2021. Como saben, hemos aprobado en Consejo de Ministros la prórroga del plan para el año 2017, pero hemos abierto ya, en la conferencia sectorial que celebramos el 15 de diciembre, las líneas generales y las líneas básicas del nuevo plan de vivienda. Les vamos a entregar una documentación que hemos traído para que, dentro del marco de negociación que queremos abrir, este espacio sirva también de trabajo y diálogo para intentar alcanzar un acuerdo en el ámbito político respecto a cuáles pueden ser los criterios sobre lo que cimentar las ayudas a las viviendas. Aquí simplemente mencionar que hemos incluido gran parte de las peticiones que a lo largo de estos últimos años nos han trasladado las comunidades autónomas y los representantes del sector, incidiendo en subvenciones para la rehabilitación de edificios y regeneración y recuperación urbana y también para el acceso en régimen de alquiler a los sectores de población más desfavorecidos, y hemos planteado algunas novedades. Por ejemplo, un programa para personas en situación de desahucio de su vivienda habitual que permita que las viviendas que pongan a disposición de las comunidades autónomas las entidades financieras y demás tenedores de vivienda sean alquiladas a estos colectivos con la garantía del pago del alquiler directamente por parte de la Administración. Asimismo, favorecer mecanismos para la financiación de actuaciones de rehabilitación; incluir las viviendas unifamiliares, que era una petición de muchas comunidades autónomas que no estaba contemplada en el anterior plan, tanto en el ámbito urbano como en el rural; ayudas individualizadas para no solo tener que financiar el marco global, el edificio o la comunidad completa, sino que se puedan dar ayudas individuales a determinadas viviendas dentro de esos edificios destinadas a la mejora de la accesibilidad, y poner bastante énfasis en la eficiencia energética para permitir programas de líneas de ayudas que financien porcentajes de ese tipo de programas probablemente según la renta.

Otra cuestión que nos solicitaban es que los edificios que ahora mismo pueden recibir ayudas dentro del plan estatal deben tener una antigüedad superior al año 1981. Nuestra propuesta es adelantar ese año para que el impacto sea mayor, para que haya más potencial número de beneficiarios. De igual manera, incrementar la ayuda en el caso de movilidad reducida de mayores de sesenta y cinco años hasta el 75 % y trabajar en facilitar la tramitación administrativa de las áreas de regeneración y renovación urbana. Nuestra intención es prorrogar la finalización de las actuaciones hasta el 30 de junio del año 2019. Estas son algunas de las líneas generales. La intención es que antes del 31 de enero nos pudieran trasladar los grupos políticos sus observaciones para que, junto con las de las comunidades autónomas y las del sector, pudiéramos plantear un documento ya de cara a su debate en la conferencia sectorial y a su posterior aprobación para su implantación el año 2018. También vamos a trabajar en todo lo que está relacionado con la rehabilitación arquitectónica y conservación del patrimonio histórico. Esto es algo muy demandado a nivel local, la conservación de ese patrimonio, con cargo al 1,5 % cultural. Seguimos manteniendo el 1,5 %, ese incremento que ya se llevó a cabo, y consolidaremos el modelo de concurrencia competitiva convocando la próxima línea lo antes posible.

El tercer programa de actuación es el correspondiente a la edificación sostenible, en donde existe una normativa, y en particular queremos adecuar todo lo que tiene que ver con el código técnico de edificación, para lo que en el año 2018 se publicarán las nuevas exigencias en la definición de los edificios de consumo de energía casi nula y el inicio de la redacción de lo que puede ser la nueva versión 2.0 del código técnico de edificación que queremos hacer en colaboración con todos los agentes implicados. También queremos actualizar la estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España, proyecto que tenemos previsto para primavera del año 2017 en coordinación con el Plan Nacional

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 15

de Acción de Eficiencia Energética, así como todos los programas de difusión de las políticas públicas de vivienda, arquitectura y urbanismo. En particular en este ámbito, el de la arquitectura, planteamos un conjunto de acciones, como puede ser el Premio Nacional de Arquitectura, el mantenimiento de las bienales de arquitectura o la potenciación de las exposiciones que hacemos en la Sala de la Arquería, pero también queremos dar lanzamiento a lo que puede ser el primer germen del museo nacional de arquitectura, en colaboración estrecha con el Museo Reina Sofía, para su inclusión en el mismo ámbito expositivo como un área destinada de forma específica a la arquitectura, así como apoyar distintas medidas que ya nos vienen trasladando los consejos de colegios profesionales.

En cuanto a las agendas urbanas, esos dos compromisos que se han producido en estos últimos meses los queremos reforzar sobre todo con la aprobación de lo que sea la agenda urbana española, que también nos gustaría contara con el máximo consenso posible. Por otro lado, dentro de esta área, planteamos mejorar y mantener los sistemas de información y transparencia y los procesos de actualización de distintos observatorios: el de la vulnerabilidad urbana, el sistema de información urbana, el observatorio de vivienda y suelo o el atlas digital de las áreas urbanas. Sí me gustaría mencionar con carácter particular nuestro interés en seguir colaborando y reforzando las líneas que tenemos con el municipio de Lorca por la situación en la que todavía está, que necesita de continuidad en los programas ya aprobados.

La novena y penúltima línea estratégica es la sostenibilidad. Pretendemos contribuir desde nuestro sector y desde nuestro ministerio a la reducción de la huella en carbono. Para ello, en colaboración estrecha con el del Medio Ambiente o el de Energía, queremos seguir avanzando en la sostenibilidad tanto en los planes de acción contra el ruido en los diferentes modos de transporte, con las medidas previstas en los planes de acción, como reforzando el papel del ferrocarril, la eficiencia energética o la reducción de emisiones y, en particular, el fomento de la utilización del gas natural licuado tanto del lado de la oferta como del de la demanda para, en el ámbito de la adaptación de los buques, ponerlo a su disposición en el suministro. También en el sector aeroportuario, en todo lo que se refiere a los entornos poblacionales y en la propia navegación aérea, donde se debe seguir apostando por la mejora en la eficiencia del espacio aéreo así como en la continuidad del programa de vías verdes.

Por último la seguridad, que cierra el decálogo —y con ello concluyo— de las líneas estratégicas que les he propuesto: prioridad absoluta para los más de 300 millones de viajes al año y más de 2.000 millones de viajeros en todos los modos de transporte. En esta pasada legislatura se han dado pasos importantes, como la puesta en marcha de un paquete integral de medidas para la mejora del sector ferroviario, la aprobación del reglamento de circulación ferroviaria y todas las actuaciones realizadas en el marco de la señalización y la comunicación o la aprobación del programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil. Vamos a seguir trabajando tanto en lo que se refiere a la seguridad en la vertiente operativa en el transporte —la parte de *safety*— como en la vertiente física —*security*— y en la parte de prevención ante posibles amenazas y actos de interferencia ilícita. Este es un eje fundamental que precisa de una regulación avanzada y de inversiones en tecnología, así como de planes de inspecciones y vigilancia permanente.

En materia de seguridad viaria vamos a promover actuaciones en acondicionamiento y mejora de la seguridad vial, especialmente en los tramos de concentración de accidentes que tenemos identificados por parte del Ministerio de Fomento. Adicionalmente, en esta legislatura queremos consolidar el desarrollo de programas de auditoría de seguridad vial en la Red de Carreteras del Estado, consistentes en la comprobación de forma independiente, sistemática y técnica de que se tienen en cuenta todos los factores de seguridad viaria en cada una de las fases de diseño, proyecto, ejecución y explotación. En seguridad ferroviaria, desde el punto de vista de las competencias que ya existen de la agencia estatal, la seguridad y la interoperabilidad. Tenemos que adaptarnos a lo que será el cuarto paquete ferroviario y trabajar en la trasposición al ordenamiento jurídico nacional de las nuevas directivas y vamos a trabajar y colaborar —como ya hemos trasladado en la reciente reunión del Consejo de Ministros en Bruselas a la comisaria— en todos los cauces de colaboración con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para migrar las autorizaciones y los certificados únicos de validez comunitaria. Y, por supuesto, con otra serie de actuaciones como puede ser la adecuación y supresión de pasos a nivel.

En seguridad marítima también vamos a incidir, y es nuestra intención, aprobar un plan nacional de seguridad y salvamento marítimo para reforzar precisamente la tarea que ya viene realizando Sasemar. Por último, en seguridad aérea nuestra intención es continuar con ese enfoque de seguridad operacional mediante la implementación del programa estatal de seguridad operacional y del plan de acción asociado al programa estatal para establecer las medidas de mejora de la seguridad operacional en todas las áreas

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 16

de riesgo. También queremos finalizar la certificación de todos los aeropuertos españoles, según esos requisitos de seguridad operacional, cumpliendo los objetivos de la Comisión, y continuar trabajando en otras áreas de regulación, como es la aviación general deportiva, los drones en el espacio aéreo en condiciones de seguridad para los ciudadanos, etcétera.

Sé que me he extendido más de lo que debiera pero había muchas cosas de las que hablar en los aspectos más novedosos a través de esos cinco compromisos de legislatura y a través de esos diez ejes o líneas estratégicas y programas de actuación que van a tratar de dirigir nuestras líneas generales. Por encima de todo vuelvo a trasladar de nuevo a sus señorías la intención de nuestro ministerio de, en la medida de nuestras posibilidades y con una voluntad sincera de apertura de líneas de diálogo con todos los grupos políticos, alcanzar el mayor de los consensos en la implementación de estas líneas, especialmente en el paraguas general que es ese acuerdo nacional de infraestructuras y transportes que pretendemos tener cerrado, si es posible, en el primer semestre del año 2017.

Muchas gracias por su atención y quedo a su disposición para sus intervenciones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro, por este ofrecimiento que acaba de hacer a todos los que integramos la Comisión y por el esfuerzo de síntesis para abordar esta enorme área competencial que tiene este macroministerio.

Comenzamos con el turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, doy la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista —por el que van a intervenir dos portavoces— a su portavoz titular don César Ramos Esteban.

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

Si esto fuera una clase y yo fuera un alumno, reconozco que sería incapaz de hacer un resumen de la intervención del ministro. Como sé que no es una clase y que, además, todas las comparecencias son iguales, voy a intentar explicar qué es para el Grupo Socialista todo lo que tiene que ver con Fomento, cuáles son nuestras prioridades y voy a intentar sintetizar —porque nosotros sí tenemos tasado el tiempo— las prioridades de los españoles.

Lo primero que quiero hacer es desearle lo mejor en su tarea al ministro de Fomento porque, teniendo en cuenta la herencia recibida de su antecesora —quiebra de autopistas de peaje, paralización de proyectos, liberalización del sistema ferroviario, mantenimiento de infraestructuras viarias, AVE La Meca-Medina, venta parcial de AENA y un largo etcétera-, seguramente el día de su nombramiento además de felicitaciones también recibió muchas muestras de pésame. Como se acercan los Reyes Magos, permítame que les envíe mi particular carta. Le voy a pedir al ministro cuál nos gustaría que fuera su actitud con el resto de grupos parlamentarios, con este Parlamento y con todos los ciudadanos. Nos gustaría que fuera conciliador y que buscara el consenso permanentemente, incluso en los temas que pueden ser considerados menores. Queremos que sea transparente, algo de lo que ha carecido la gestión de los anteriores ministros de Fomento, situando además al Parlamento como el centro de la vida política, creemos que la aritmética parlamentaria obliga a ello. Como se dice en mi tierra, vamos a meternos en harina, porque en Fomento hay muchos temas que hay que tratar.

Si tuviéramos que definir la gestión en estos años en una sola frase, una muy buena sería: privatizar los negocios y socializar las pérdidas. Es un gran reflejo de lo que ha pasado en estos últimos cuatro años en Fomento. Algunos ejemplos de esto son la privatización de AENA, la concesión de aparcamientos de ADIF a Saba, el derecho de uso y explotación de la fibra óptica de ADIF. Todos esos fueron negocios cedidos para que otros obtuvieran beneficios. Un claro ejemplo de la socialización de las pérdidas es la quiebra de las autopistas de peaje. Seguramente sea uno de los temas estrella durante esta legislatura, que muchos quebraderos de cabeza nos va a dar a todos y que va a suponer mucho gasto para todos los españoles. Mucho nos tememos que el proyecto Ave a La Meca también va a ser un mal negocio para los españoles, pero vamos a esperar a ver qué pasa con ello.

En el tema de actualidad, las autopistas de peaje, suponía que el ministro iba a venir con una artillería para responder a lo que todos los grupos le íbamos a echar en cara pero no ha sido así. Seguramente en la segunda intervención lo tenga todo preparado. Supongo que el ministro es consciente de la indignación que crea este asunto entre los ciudadanos, y con toda la razón. Saber que vamos a pagar entre todos 5.000 millones de euros —sé que en las cifras nos vamos a poner a discutir, 3.500, 2.000, 5.000, qué más da, sean 1.000 millones de euros o cualquier otra cifra es un tema que causa mucha vergüenza a cualquier ciudadano que lo conozca-, es, como mínimo, para indignarse. Le voy a hacer una recomendación, no intente hacer corresponsable al PSOE de esto, que ya he visto en alguna entrevista que lo ha intentado.



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 17

Sabe que se diseñaron, ejecutaron e inauguraron durante los Gobiernos del Partido Popular. También le recomiendo que no diga que fue un buen negocio, como ha dicho su antecesora en algunas declaraciones hace muy pocos meses. En este tema no voy a profundizar más porque, además, el miércoles tendremos la posibilidad de saber más sobre el asunto por una pregunta en la sesión de control al Gobierno. Como los españoles preferimos reírnos a llorar, ya circula por las redes un chiste sobre las autopistas de peaje que refleja lo que sienten muchos españoles: ¿Os acordáis cuando no cogíais una autopista de peaje por no pagar? Pues ahora vais a tener que pagar por no haberlas cogido. Eso es lo que dicen los españoles, porque simplemente han decidido reírse con algo que supone un gran despilfarro para todos nosotros y para las arcas públicas. Pero las autopistas de peaje no van a ser el único tema por el que vamos tener que pagar los españoles. El 11 de diciembre de 2014 el Tribunal de Justicia Europeo puso una multa a España por el sistema de la estiba española. Es cierto que el ministro no es responsable de ese sistema, pero también lo es que cada día que pasa sin resolverse el problema son muchos los millones que tenemos que pagar todos los españoles. Son 27.500 euros diarios porque no se ha solucionado el tema —ya vamos por 20 millones de euros— y el tiempo sigue pasando, a los que hay que añadir 134.000 desde julio de este año como recargo o multa coercitiva. Cada día que pase sin que se ponga solución a este problema, los españoles tendremos que pagar más de 160.000 euros al día, 160.000 euros al día y para esto tampoco hay excusa. Le recomiendo que se ponga manos a la obra e intente solucionar el problema, pero inténtelo con el máximo consenso de las partes. Es imprescindible que se dé una solución, lo más consensuada posible, como respuesta a Europa y que nos permita que no tengamos que pagar esa multa que nos puede llegar.

Otro de los temas estrella de este ministerio durante los últimos años ha sido la privatización de AENA. Es una demostración grave de despilfarro de lo público. En una sola jornada de salida a Bolsa se revalorizó un 20 % e hizo ganar 800 millones a grandes firmas de inversión. Se fijó un precio de salida de 58 euros y el viernes, a su cierre, estaba en 132 euros, más del doble. ¿Sabe cuánto dinero ha hecho perder a todos los españoles y cuánto han ganado los grandes fondos, en la mayoría de los casos extranjeros? Le voy a recomendar algo respecto de AENA: deje de lanzar globos sonda sobre el aumento de la privatización, porque los socialistas hemos dejado claro que no queremos que el Estado pierda el control de AENA por lo que supondría para todo lo que tiene que ver con la seguridad aeroportuaria, con lo que tiene que ver para el turismo y con lo que tiene que ver con que sigan existiendo determinados aeropuertos en este país. Visto lo visto, lo que está muy claro es que al PP no se le da bien echar las cuentas: echaron mal las cuentas con las autopistas de peaje, han echado mal las cuentas con lo que valía la acción de AENA y echaron mal las cuentas con todo lo que tenía que ver con el tráfico que iban a tener esas autopistas de peaje, y lo vamos a tener que pagar entre todos.

Otro de los asuntos pendientes que aquí ha citado es del DORA, el Documento de Regulación Aeroportuaria, que es un documento que, como ha dicho, tiene una gran importancia, y respecto del que hemos pedido que se venga a explicar aquí qué es lo que va suponer ese documento, qué es lo que va a llevar, si baja las tasas o no. Igualmente en este aspecto existe una discrepancia. Por un lado, AENA dice que no es posible bajar las tasas, el sector aeroportuario dice que sí se pueden bajar y en medio de todo está la supuesta privatización de AENA. ¿A quién beneficiaría en este país que no se bajaran las tasas aeroportuarias? Seguramente a los que ya hicieron un gran negocio durante otro tiempo.

Otro de los grandes problemas del ministerio han sido las grandes obras que están paradas, y no hablo de las obras comprometidas y no licitadas porque no terminaríamos nunca; le hablo de obras licitadas y paradas. Permítame que le ponga un ejemplo que es un reflejo de lo que pasa en toda España. En abril de 2015, Ferrovial fue adjudicataria del montaje de vías para que pudiera circular un tren rápido entre Cáceres y Badajoz. Después de adjudicada la obra estuvo parada dieciocho meses. Esta no es una excepción, conocemos también el caso del AVE a Almería, que tras catorce meses de estar adjudicada la obra y paralizada, la adjudicataria ha pedido al ministerio que se rescinda el contrato. Esto es una muestra de lo que pasa en toda España, pero lo peor de todo es que no podemos hacer seguimiento de cuáles son las obras que están paradas después de estar licitadas porque existe una falta de transparencia.

La legislatura pasada se caracterizó por un frenazo inversor que ha supuesto una importante pérdida de trabajo y un grave deterioro de las infraestructuras. Esta situación ha propiciado una pérdida de competitividad de las empresas españolas por los déficits logísticos de transporte. Como muestra de ello, les daré unos datos. El Gobierno del PP ha supuesto un retroceso importante en la media de inversión anual en infraestructuras; así, de 14.000 millones de inversión con el Gobierno socialista se ha pasado a 8.500, casi a la mitad; se ha pasado de un 1,3% del PIB al 0,84%. Según los datos, esta bajada de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 18

inversión ha provocado que se dejaran de crear cada año 250.000 empleos, cifra muy importante, sobre todo en época de crisis económica. Creemos que los años de Gobierno del Partido Popular han supuesto un grave retroceso en todo lo que tiene que ver con la inversión pública, afectando principalmente al mantenimiento de las carreteras, lo que ha provocado la pérdida de muchas vidas y esperamos que no siga siendo así. Hemos escuchado al ministro que una de las prioridades va a ser el mantenimiento de esas carreteras y estamos completamente de acuerdo.

Como esta Comisión muchas veces se convierte en una petición de las comunidades autónomas respecto a lo que tiene que ver con su área, seguramente la mayoría de presidentes autonómicos o de directores generales de carreteras estarán pensando: ¿Qué hay de lo mío? Y han escuchado muy poco de ello. El compromiso del Gobierno con todas las comunidades autónomas, según se ve en cada una de las comparencias después de salir de la reunión con el presidente, sigue siendo la misma. Y le voy a recomendar una cosa: los españoles están cansados de ver cómo una y otra vez se han incumplido los compromisos adquiridos. No lo vuelvan a hacer, no comprometan cosas que después no van a cumplir porque están creando una gran frustración.

Permítame que empiece con mi tierra, Extremadura, una de las que tiene peores infraestructuras ferroviarias en nuestro país. Se ha comprometido a visitar la región en enero para poner plazo a las actuaciones. Le voy a hacer una propuesta: deje el coche oficial en Madrid y haga el trayecto en tren entre Madrid y Mérida, en las más de cinco horas que dura el viaje para recorrer 340 kilómetros comprobará lo deficiente del servicio; además podrá ver la belleza extremeña a través de los cristales del ferrocarril conforme vaya acercándose a Extremadura. Le propongo que los portavoces de los grupos parlamentarios le acompañemos en ese viaje; en las cinco horas nos va a dar tiempo a hablar de todo: de todos los problemas que tiene Fomento, de todo lo que podemos solucionar y de todos los temas pendientes a los que podemos echar una mano entre todos.

En cuanto a Baleares, tiene el problema, como sabe, de la insularidad y hay que intentar solucionarlo. Había un compromiso de la ministra Pastor de una tarifa plana de 30 euros interislas, y queremos saber si se va a cumplir o se va a mantener. También en Canarias existía un convenio con carreteras que contemplaba sesenta actuaciones; los recortes del Partido Popular, de 727 millones, han hecho que muchos de estos compromisos no se hayan cumplido y me gustaría saber si el ministerio va a firmar un nuevo convenio con el Gobierno de Canarias y cuál es el importe previsto para los presupuestos del 2017. Por lo que se refiere a Aragón, es una de las regiones que ve, como todas las demás, cómo se ven incumplidos todos los compromisos que había. Hay una cuestión importante con la N-232 —que también afecta a La Rioja—, pues se ha cobrado muchas muertes porque no se ha desdoblado; es importante y queremos que se ponga el foco del ministerio en ello, aparte de los incumplimientos de la N-262 y de la A-22. Además es imprescindible mejorar el ferrocarril entre Sagunto, Teruel y Zaragoza porque hay tramos en los que el tren circula a 20 km/hora: en el siglo XXI hay trenes que circulan a 20 km/hora, y no es una excepción. Tenemos que conseguir que la Rioja esté conectada con el eje atlántico, el Cantábrico y el Mediterráneo; aparte —como hemos comentado antes— de la N-232 donde es imprescindible solucionar el problema que tiene.

En cuanto a Navarra, tenía una serie de compromisos con el tren de altas prestaciones Zaragoza-Pamplona-País Vasco, del que solo se ha ejecutado el 5% después de reiterados incumplimientos. Creemos que es imprescindible impulsarlo; igual que potenciar el aeropuerto de Pamplona en colaboración con el Gobierno de Navarra. En lo que respecta a Madrid, tiene una gran cantidad de problemas y si nos pusiéramos a decirlos aquí seguramente no terminaríamos nunca, pero sí creemos imprescindible plantear la construcción de carriles bus-VAO en las carreteras de acceso a Madrid; esperamos que el Gobierno tengan planteado cómo va a solucionar el problema de movilidad que puede surgir con la inauguración del estadio de La Peineta, en agosto de 2017, para el Atlético de Madrid, además de las autopistas de peaje, de las que hablaremos mucho en los próximos tiempos.

En cuanto a Asturias, si tuviéramos que definir las infraestructuras ferroviarias en Asturias con una sola frase, sería suficiente decir 'se mueve entre el no sabe y el no contesta y cancelamos más que ayer pero menos que mañana'. Esa es una reflexión que refleja muy bien lo que pasa en Asturias con el ferrocarril. La variante de Pajares es un compromiso del señor Rajoy, que anunció en el Congreso en 2013 que iba a ser posible utilizarla en 2014, y estamos en 2016 y no sabemos nada de ello. ¿Es capaz el ministro de dar fecha para la llegada del AVE a Asturias? Además Asturias tiene muchos problemas en todo lo que tiene que ver con el ferrocarril convencional donde cada día hay continuas y numerosas cancelaciones que afectan a todo el servicio.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 19

La Región de Murcia ha sido una de las abandonadas durante este tiempo, igual que muchas de las que tenemos en este país. ¿Cuál es la previsión sobre la llegada del AVE a Murcia, Cartagena y Lorca? Creemos imprescindible que se dé por fin una fecha. Se ha hablado aquí del corredor Mediterráneo y —vuelvo a repetir, como soy extremeño— también me gustaría escuchar hablar del corredor Atlántico, que es uno de los corredores marcados por Europa como corredor prioritario. Se ha hablado mucho de la Comunidad gallega, sobre todo, porque siempre se la había puesto como prioridad en el AVE, pero no está ni se le espera. Encima, ha ocurrido algo muy curioso y es que el proyecto que se planteó inicialmente ha ido cambiando y ya no se parece nada al que se planteó en los primeros Gobiernos. Se dejaron sin ejecutar —porque en los presupuestos sí se pone mucha partida presupuestaria— unos 1.000 millones de euros para el AVE a Galicia y queremos saber si, de una vez por todas, se va a poner un plazo que se vaya a cumplir. Y también está el AVE a Almería —hemos hablado antes de él— al igual que las cercanías a Marbella y Estepona.

Voy a ir terminando, porque mi compañera tiene que intervenir sobre la vivienda. Como he dicho, es muy complicado hacer una síntesis de todos los temas de fomento. Si hacemos ese viaje que he propuesto seguramente los consigamos solucionar. Voy a terminar mi intervención con una propuesta concreta, y traemos en un documento que entregaremos al ministro y al resto de grupos. Se ha hablado de un pacto nacional de infraestructuras, pero a nosotros nos parece imprescindible hablar de otra cosa previamente: de una sistemática para la planificación de las infraestructuras; cómo se van a definir las infraestructuras en este país, quién va a definir los criterios objetivos, quién va a definir cuánto se invierte de porcentaje del PIB, quién va a definir cuáles son los elementos de transparencia que se tienen que cumplir para que se pueda hacer seguimiento de las obras —que a día de hoy no se puede hacer— y cuáles van a ser los indicadores para que veamos que todo lo que hace el ministerio está correctamente aplicado. Traigo una propuesta —el ministro ha lanzado aquí que quería llegar a un pacto nacional de infraestructuras—, y le pedimos una cosa: lleguemos primero a la sistemática, porque si llegamos a un acuerdo con la sistemática de cómo plantearlo seguramente lo demás venga todo rodado y que sea de obligado cumplimiento para todos los Gobiernos a partir de ahora. Si llegamos a un acuerdo con un pacto nacional de infraestructuras, llegaremos a un pacto con ese plan, pero no se garantizará que todos los planes a partir de ahora se sigan aplicando de la misma forma. Por eso, ahora entregaremos la propuesta de la sistemática.

Quiero desearle lo mejor, aunque seguramente en la segunda intervención que nos deje el presidente podamos debatir algo más. Estas sesiones de comparecencias son muy complicadas, y es imposible resumir. Muchas gracias por la atención y esperamos que algunas de las preguntas sean respondidas. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don César, por su esfuerzo de síntesis. Tiene ahora la palabra la diputada doña María del Mar Rominguera Salazar.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señorías. Señor ministro, en primer lugar, quiero darle la bienvenida y desearle éxitos, y que esos éxitos lo sean, sobre todo, en política de vivienda porque eso significará que de nuevo la vivienda habrá vuelto a tener un papel relevante y que no estará relegada a ese segundo plano en el que se ha visto sumida durante estos últimos cinco años. —Supongo que por la necesidad de síntesis le ha dedicado cinco minutos escasos en su primera intervención—. A nadie se le escapa que en estos años del Gobierno Popular la pérdida de vivienda y el drama social de los desahucios ha sido lo que ha monopolizado el debate público. Por ello, es fundamental dar un cambio de rumbo a la política de vivienda, caracterizada últimamente por la parálisis y por la escasez de dotación económica a los programas de vivienda, por la falta de medidas eficaces para afrontar los desahucios, la supeditación de la política de vivienda a otros intereses económicos o el recorte de derechos también en materia de vivienda. Hace poco en esta Comisión daba algunos ejemplos y quería significarle que, por ejemplo, en diciembre de 2011 se derogó la renta básica de emancipación y que en julio de 2012 el Gobierno suprimió la subsidiación de préstamos. —Estos son solo dos ejemplos—. Pensamos que todo esto hay que recuperarlo de verdad. No nos vamos a conformar con una mera enumeración de las novedades previstas para el Plan 2018-2021, porque en realidad no son tales novedades, porque si el Plan 2013 hubiese podido llevarse a la práctica seguramente habría funcionado, pues ya contemplaba ayudas de alquiler para familias víctimas de desahucios, un plan que ya contemplaba parque público de vivienda protegida oficial en alquiler, un plan con el que se prometía una mayor atención a las familias más vulnerables y, sin embargo, no ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 20

tenido efecto. Entre otras cosas, porque ha resultado prácticamente imposible de cumplir por las comunidades autónomas, que son las que tienen la principal competencia en materia de vivienda.

Respecto al problema de los desahucios, las medidas que ha llevado a cabo el Gobierno han sido débiles, destacando sobre todo el bloqueo constante a las iniciativas que han puesto en marcha los Gobiernos de las comunidades autónomas en estas materias. Es un bloqueo que me permite afirmar —se lo digo con todo el respeto— que son ustedes como el perro del hortelano porque ni comen ni dejan comer, y cada vez que alguna comunidad autónoma intenta hacer algo para paliar el drama social que supone la falta de vivienda o el lanzamiento de ella por falta de recursos mínimos para hacer frente al pago de la hipoteca o el alquiler, su Gobierno lo impugna alegando falta de legitimación. Nuestro grupo por supuesto es respetuoso con las competencias de cada Administración, pero si bloquean al menos deberían dar soluciones. Esto es lo que la ciudadanía espera del Gobierno, sobre todo, en una materia tan sensible y básica como es el acceder a una vivienda digna. Con todo eso por delante, es claro que ese cambio de rumbo que la política de vivienda requiere pasa necesariamente por garantizar de manera efectiva, precisamente eso, el derecho de acceso a la vivienda, pero para ello habremos de redefinir este derecho en nuestra Constitución. De eso, señor ministro, iremos hablando seguro a lo largo de esta legislatura, de eso y de cuestiones tan primordiales como evitar la exclusión social, impidiendo la pérdida de vivienda por motivos económicos; fomentar el mercado de vivienda en alquiler, fundamentalmente de vivienda desocupada; incentivar la rehabilitación y la mejora de la eficiencia energética de las viviendas y su accesibilidad. Estos, señor ministro, son los objetivos mínimos que el nuevo plan deberá cumplir, así lo acordamos en esta Cámara la mayoría de los grupos, así que cuanto antes el nuevo plan de vivienda deberá ser una realidad y, por eso, le solicito que nos indique hoy aquí una fecha prevista para su entrada en vigor. Ha hablado del 31 de enero y de los trabajos que ya se van llevando a cabo, pero lo que le pedimos es que cuanto antes nos dé una fecha, porque a las más de 400.000 familias víctimas de desahucios les interesa mucho saber cuándo se va a solucionar su problemática.

Actualmente contamos con la prórroga del plan de vivienda, pero tiene que tener en cuenta que esa prórroga lo es de un plan que no ha satisfecho las demandas de la ciudadanía. Con esa prórroga se da continuidad a un plan carente de flexibilidad que ha impedido que las comunidades autónomas —como le decía antes— puedan actuar, porque tienen muchos impedimentos constantes, sobre todo con estos recursos, ante el Tribunal Constitucional —insisto—, y no se ofrece alternativa. Mientras, la realidad es que seguimos con desahucios, con viviendas vacías y con alquileres imposibles; por lo tanto, es necesario un nuevo plan y no es suficiente el anuncio de esas ayudas para personas víctimas de desahucios, porque eso ya lo contempla este plan que estamos prorrogando, porque a estas personas este plan prorrogado ya las cataloga de sectores preferentes y les reconoce ayudas. Concretamente, según el Plan 2013-2016 a estas ayudas tendrán acceso preferentemente las familias desahuciadas con una cuantía aproximada o un máximo de 350 euros al mes, con lo que no nos ofrece nada especialmente novedoso, porque la realidad es triste y la situación es que en el capítulo 3 del decreto que regula el Plan 2013-2016 se contemplan esas ayudas y un programa de alquiler. Por eso yo le pregunto: cuántas actuaciones de protección a personas afectadas por desahucios y sujetas a flexibilización de las ejecuciones hipotecarias derivaron de la aplicación del Plan de Vivienda 2013-2016 actualmente prorrogado.

En cualquier caso, aquí estaremos para recordarle que es necesario un plan eficaz con soluciones reales al problema habitacional, que contemplen de nuevo la subsidiación de préstamos por adquisición de vivienda de protección oficial, que cuente para ello con suficiente dotación y que sea flexible con las comunidades autónomas, porque ello permitirá su verdadera aplicación. Flexibilización con las comunidades autónomas supone flexibilidad con los beneficiarios porque, por ejemplo, la normativa estatal impide subvencionar a quienes mantienen deudas con la Administración. De esta manera, quienes tienen un ínfimo nivel de renta y se ven incapaces de hacer frente a sus deudas van a estar imposibilitados por ley de poder beneficiarse de esas ayudas de alquiler que usted anuncia, y esto debe corregirse. Estamos aquí —insisto— para recordárselo y para trabajar en ello y, de momento, además de esperar a que nos responda a las preguntas que le hemos formulado, le pedimos que reafirme aquí su compromiso, el compromiso —aprobado por mayoría recientemente en una proposición no de ley en esta Comisión— para que comparezca ante esta Cámara para hablar específicamente de vivienda y evaluar el cumplimiento de los objetivos del Plan estatal 2013-2016 e informar de las nuevas líneas generales del nuevo Plan de vivienda 2018-2021, porque hay mucho de qué hablar y mucho por hacer.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 21

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

Es ahora el turno del Grupo Parlamentario Mixto. Van a intervenir tres portavoces, en primer lugar, doy la palabra al diputado don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

En primer lugar le doy mi felicitación, señor ministro, y las gracias por comparecer aquí, pero lo que de verdad me gustaría sería felicitarle cuando usted dejara el cargo porque su labor hubiera sido muy favorable para la falta de inversión que se ha producido en los últimos años en el territorio valenciano. Le pongo un ejemplo: en los últimos cinco años, la media de inversión de su ministerio ha sido del 7,65 %, cuando nosotros representamos el 11 % del PIB o el 11 % de la población. La semana pasada estuvo usted visitando mi tierra y dijo muy buenas palabras; le agradezco sus buenas palabras, pero es que esa película la hemos visto muchas veces, señor ministro, y le pediría que, aparte de buenas palabras, hubiera compromisos serios, fechas, plazos y dotación.

En mi tierra, en inversiones durante los últimos cinco años, en el periodo del último quinquenio, habremos tenido un déficit inversor cifrado por la Generalitat en más de 300 millones anuales. En el año 2016 no se ha terminado ninguna obra en territorio valenciano. Durante 2016 han estado en ejecución siete obras y, de ellas, tres se iniciaron en el 2011, hace más de cinco años, y solo dos se han iniciado en 2016. En los presupuestos generales de 2016 presupuestaron quince obras nuevas, aparte de las anteriores y, de estas, ninguna ha comenzado, tan solo —y estamos en diciembre— se han licitado dos, dos. En ferrocarriles, en principio, tenían previstas diecisiete obras, varias de las cuales se llegaron a adjudicar en el 2013 y muchas de ellas ni siquiera han comenzado, entre ellas muchas correspondientes a las líneas de alta velocidad. Por ponerle un ejemplo: tanto en 2015 como, parece, en lo que llevamos de 2016, solo se ha ejecutado el 35 % de lo que ustedes tenían previsto ejecutar —recalco la cifra, el 35 %—. El territorio valenciano tiene diversas necesidades desde hace mucho tiempo —supongo que eso lo conoce bien porque usted se entrevistó con el presidente de la Generalitat o con los alcaldes de Sagunto o de Valencia la semana pasada— y usted tiene buena cuenta de cuáles son esas necesidades; yo se las recuerdo, y me gustaría no tener que recordárselas al final de su mandato. Sobre la autopista AP-7, llevamos pagando cincuenta años; usted se manifestó en el sentido de que se recuperaría la concesión —que debería haber acabado en el año 1997 y que tanto Gobiernos del Partido Socialista como del Partido Popular alargaron mucho más— y me gustaría que nos dijera si los usuarios de la AP-7 vamos a seguir pagando. Ya sé que la van a rescatar, pero me gustaría que comentara si vamos a seguir pagando o no. Hay varias actuaciones viarias en ejecución y entendemos que 2017 tendría que ser el año en que se acabarían: las obras en la Font de la Figuera, en el puerto de Gandía o en la variante de Cullera-Favara. Hay varias actuaciones viarias en licitación, un conjunto de obras que se presupuestaron en el 2016 y que deberían iniciarse, evidentemente, en 2017, entre ellas el puerto de Querol, en Castellón, o la variante de Benissa. Luego hay unas actuaciones viarias que están pendientes de licitación y que, a nuestro entender, son de gran importancia: el acceso al aeropuerto de Alacant, el acceso al aeropuerto de Valencia, la duplicación de la variante de Torrevieja, la ampliación al tercer carril de Crevillente enlace de Orihuela-Benferri, la ronda sur de Elx, mejorar la movilidad en el corredor de la V-30 a Valencia y mejorar la movilidad en el acceso norte a Valencia de la V-21 y, luego, hay actuaciones en áreas metropolitanas, tanto de Castellón como de Valencia.

En ferrocarriles, usted ha dedicado treinta y tres segundos de su intervención a lo que sería el corredor mediterráneo. Las comunidades autónomas afectadas por estas obras alcanzan el 50 % de la población, el 45 % del PIB, el 47 % del tejido productivo, el 46 % del empleo, el 51 % de la exportación o el 63 % del tráfico de mercancías portuarias, es decir, es un corredor, a nuestro modo de entender, que tendría que tener una gran atención por su parte. Por otro lado, los ramales de nuevos accesos ferroviarios a los puertos de Sagunt y Castellón y la modernización, de una vez por todas, de la línea entre Sagunt y Teruel, una línea que, recordemos, aún no está ni electrificada; el tren de la costa y la mejora, evidentemente, de los servicios de cercanías por ferrocarril; y actuaciones ferroviarias de integración urbana. En infraestructuras aeroportuarias, en el último quinquenio se han invertido 193 millones, el 5,5 % del total, le recordamos que muy por debajo de lo que representa la población valenciana o nuestro propio PIB. Lo mismo pasa en infraestructuras portuarias, donde hemos estado al 9,3 %. Recordemos que Valencia es el mayor puerto de importación y exportación de toda España y uno de los mayores del Mediterráneo.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 22

Acabo, por razones de tiempo. Le recuerdo que se aprobó una proposición no de ley en esta Comisión, en la que se comprometían a ayudar al transporte público metropolitano de Valencia. Espero que en los presupuestos generales de este año esta ayuda esté reflejada.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora, por el Grupo Parlamentario Mixto, del diputado don Isidro Martínez Oblanca. Tiene la palabra.

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

Señor De la Serna, muchas gracias por su comparecencia. En nombre de Foro, le traslado, a usted y a su equipo, nuestros mejores deseos de éxito. Tenemos esperanza en esta nueva etapa que se inicia en el Ministerio de Fomento de que se culminen las grandes infraestructuras de Asturias, superando la parálisis del PSOE y la frustración de los años perdidos sin hacer nada. La clave será el cumplimiento del programa para Asturias que la coalición PP-Foro presentó en las elecciones generales y que el propio presidente, Mariano Rajoy, se comprometió a llevar a término durante el debate de investidura.

Señor ministro, desde su toma de posesión usted se ha desplazado por todo el territorio nacional y ha visitado también el Principado. Siempre es un muy buen síntoma ver a un ministro pertrechado con casco y chaleco reflectante, pero en Asturias habíamos perdido la costumbre. Hablando de cancelaciones, su predecesora, la señora Pastor, hoy presidenta del Congreso de los Diputados, sí que se las topó, por tierra, mar, aire y subsuelo; también sobrecostes y muchas facturas pendientes. En el haber de Ana Pastor, además de su trato exquisito —que ese viene de origen—, la terminación de la autovía del Cantábrico, rematada con el tramo Pendueles-Unquera, que inauguró el propio presidente Rajoy hace justamente dos años. Usted, señor ministro, viajó a Asturias el pasado 7 diciembre por carretera, pero si se hubiera desplazado en tren, desde Madrid, hubiese podido contemplar el insólito anacronismo que padecemos los asturianos cuando llegamos a la estación en fondo de saco de León, que obliga a los trenes a realizar una maniobra marcha atrás que penaliza el tiempo del recorrido con veinte minutos largos de retraso. Con urgencia hay que eliminar ese penoso fondo de saco como prólogo para alcanzar la llegada de la alta velocidad ferroviaria europea a Asturias, a través de la variante de Pajares, cuyas obras comenzaron oficialmente en febrero de 2004 gracias al Gobierno de José María Aznar, que las incorporó en el Plan de infraestructuras de transporte. La puesta en marcha de las obras fue la consecuencia de vencer décadas de obstáculos políticos socialistas, que en estas Cortes Generales siempre votaron en contra de la inclusión de la variante en los planes de infraestructuras, y también en contra de concederle a la línea la categoría de alta velocidad. Eso explica, señorías, que en cuanto recuperaron el poder los Gobiernos socialistas, en este caso del señor Zapatero, volviesen a las andadas, es decir, a las frenadas, y se ralentizaran hasta la parálisis las obras ferroviarias bajo la cordillera Cantábrica, con pretextos constructivos que tristemente se han prolongado hasta nuestros días.

Señor De la Serna, para que por fin llegue a Asturias la alta velocidad, se elimine el fondo de saco leonés y entren en pleno funcionamiento los trenes de Pajares, en los que ya se han invertido más de 3.000 millones de euros, hacen falta más dosis presupuestarias en lugar de tratamientos paliativos, y ningún subterfugio técnico que, en todo caso, un buen ingeniero de minas resolvería con presteza. También el intercambiador de ancho de vía debe ser instalado en Pola de Lena, porque de permanecer en León lo de Asturias no sería alta velocidad. Asimismo el servicio de cercanías está en lamentable proceso de desmantelamiento, pero le expresamos nuestra convicción de que la solución más factible para su recuperación pasa por garantizar la centralidad de todas las estaciones ferroviarias afectadas. Lo perpetrado en Gijón en 2011, con un chamizo denominado estación provisional, es bochornoso y ha espantado a los usuarios del tren. Pensamos en Foro que la solución para el tramo Pola de Lena-Oviedo-Gijón-Avilés es hacer compatible el uso simultáneo del corredor ferroviario para alta velocidad y cercanías, que es también la alternativa más factible presupuestariamente. Esa línea no requiere variantes de trazado con presupuestos inviables, sino las características de la alta velocidad y —muy importante— el mantenimiento de la centralidad de las estaciones. Así, repito, el corredor es válido también para cercanías. Le urjo, en todo caso, a mantener una reunión con la alcaldesa de la población más numerosa de Asturias para afrontar el plan de vías de Gijón, la nueva estación —que será intermodal si el Principado cumple su parte— y la apertura del túnel del metrotrén, que lleva diez años concluido pero sin servicio.

En cuestión de carreteras, hay una autovía paralizada en 2010 por el Gobierno de Zapatero. Me refiero a la autovía denominada del suroccidente, respecto de la que en esta legislatura, además de poner

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 23

en servicio el tramo sobre el río Narcea, con el espectacular viaducto que usted visitó hace dos semanas, se deben completar los dos restantes comprendidos entre Cornellana, Salas y La Espina. En Oviedo tenemos, señor ministro, la única capital de provincia española sin ronda de circunvalación, lo que convierte la construcción de la ronda norte en una prioridad. Los dos grandes puertos asturianos, El Musel y Avilés, siguen sin acceso viario pese a estar conveniado desde 2007 en el caso del gran puerto gijonés. Incomunicadas están también las áreas logísticas de Zalia, en Gijón, y el PEPA en Avilés, cuyos enlaces su ministerio debería autorizar, así como colaborar en su ejecución. En materia portuaria, Asturias contaba hasta el año 2014 con una autopista del mar entre el puerto de El Musel y el de Saint Nazaire, en Francia, que dejó en suspenso el Gobierno del PSOE por no agotar el plazo de 2017, que contemplaba la subvención vigente. Ahora estos tráficos se desvían a Vigo. Urge el acuerdo con el Gobierno francés para el establecimiento del tráfico marítimo de esta línea.

En relación con el aeropuerto, quiero señalar que tiene pocas conexiones y muy caras con el resto de España y con las principales capitales europeas, a la par que se perpetúan situaciones de abuso de posición dominante por parte de alguna compañía aérea. Los asturianos necesitamos el establecimiento de nuevos enlaces con el resto de España y con Europa en condiciones de frecuencias y de precios equiparables a los existentes en aeropuertos españoles vecinos. Mi tiempo no da más de sí. Concluyo ofreciéndole mi colaboración, en nombre de Foro, y reiterándole nuestro deseo de una fructífera labor al frente del Ministerio de Fomento.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Por el Grupo Mixto, también, tiene la palabra el diputado don Jordi Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Muchas gracias, señor presidente, por su generosidad.

Señor ministro, en nombre del Partit Demòcrata, le felicito y le deseo los máximos aciertos en su gestión. Es muy importante esta comparecencia, entre otros motivos, porque llevamos un año sin control parlamentario al conjunto del Gobierno en materia de fomento, un tema tan importante en el debate parlamentario. Entenderá que le hable de Cataluña por muchos motivos, entre otros, porque el portavoz del PSOE le ha dedicado cero segundos, y algún tema pendiente en materia de fomento aún está referido a Cataluña.

En cuanto al corredor mediterráneo, me podría extender pero el señor Baldoví lo ha planteado muy bien. ¿Podría anunciarnos el calendario de construcción de la línea de alta velocidad Tarragona-Castelló-València? Así de sencillo. Estamos hablando de un polo económico importante; es una vía que no pasa por Madrid pero importantísima para el desarrollo económico. Por lo que se refiere a las carreteras del corredor mediterráneo, es cierto que se tienen que optimizar las autopistas, y en esta legislatura de cuatro años se producirá la financiación de algunas concesiones en 2018, 2019 y 2021. Esto empezó en el año 1960 y nos debemos alegrar del final de las concesiones. Le pregunto, señor ministro: ¿Realmente estamos ante el final de estas concesiones, con la letra grande y la pequeña de las adjudicaciones? ¿Es partidario de unos peajes mínimos de mantenimiento? Creo que este es un debate que debemos afrontar durante la legislatura. ¿Es partidario de la euroviñeta? Y finalmente, en el corredor mediterráneo hay algunos tramos en los cuales no se podrán optimizar las autopistas. Le voy a poner un ejemplo, la N-II entre Massanet de la Selva y Blanes. Ustedes no son partidarios del desdoblamiento pero es una vía por la cual transitan más de 20.000 vehículos diarios y nosotros creemos que es necesario el desdoblamiento. Hay dos opciones, que ustedes sean partidarios del desdoblamiento o que planteen el traspaso de esta carretera a la Generalitat. Lo mismo referido a tramos de la N-340, de la A-26. Y hablando de la A-26, durante estos años de crisis económica ha habido una parada en seco de la construcción y de las mejoras en el eje pirenaico, en la transformación de la N-260 en A-26. Durante este tiempo espero que tengamos ocasión de hablar de la variante de Olot, no porque los de Olot sean importantes —que lo son— sino porque es la pieza clave para la pata norte del eje transversal. Nuevamente deberemos hablar en el futuro de las variantes crónicamente pendientes: de San Joan de les Abadesses, de la Ripoll, de Ribes de Freser y también de la recuperación del proyecto del túnel de Toses.

Señor ministro, ha hablado de algo muy importante, ha hablado de alta velocidad e intermodalidad, ha hablado de un *hub* ferroviario aéreo, y esto en la práctica, con nombres y apellidos, quiere decir que en todo el sur de Europa hay un único caso de una línea de alta velocidad que pasa rozando —literalmente, rozando— a un aeropuerto. Estoy hablando de la línea de alta velocidad del AVE Barcelona-frontera francesa y del aeropuerto de Girona. Señor ministro, sabe que el proyecto ya está redactado por parte de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 24

la Generalitat y que existe la máxima predisposición a la colaboración. Le pido que concretemos un calendario para la construcción de un bajador de AVE en el aeropuerto de Girona como primera expresión de este *hub* de cooperación de intermodalidad entre alta velocidad y sistema aéreo y aeroportuario. Respecto a AENA, no somos partidarios del modelo existente hasta ahora, somos partidarios de una gestión descentralizada y en parte de la privatización. De esto creo que podemos hablar y definir un modelo compartido.

Me voy a referir a cercanías que, como usted ha apuntado, es un tema de gran interés y de gran preocupación en Cataluña. En su momento y con un Gobierno del PSOE, con un ministro del PSOE y con un conseller del Partido Socialista, no se hizo bien este traspaso de *rodalies*, de cercanías. Nosotros pedimos el traspaso integral, con estaciones, con trenes y con vías y espero que, con el conseller Josep Rull —que es un hombre de presente y del futuro—, tenga la oportunidad de acordar un modelo mejor para la movilidad de los ciudadanos del área metropolitana de Barcelona pero también de los de Girona, de los de la línea que llega hasta el Pirineo, bien sea en Girona bien sea en Lleida.

Estoy seguro de que muchos portavoces le hablarán de los rescates de las autopistas. Usted nos ha transmitido una información muy detallada, a pesar de que le han dicho que no se había transmitido ningún tipo de información. Vamos a concretar cuántos millones de euros supone este rescate de autopistas.

Le quiero hablar de otro extremo al cual no ha hecho referencia pero que creo que es otro ejemplo de que las cosas se podían haber hecho mejor en el pasado. El viernes pasado el Consejo de Ministros, finalmente, oficializó aquello que hace tiempo que reconocíamos y debatíamos en esta Comisión, que la empresa hispanofrancesa TP Ferro ha presentado concurso de acreedores y hay que rescatarla con 450-475 millones de euros, a los cuales se suma, señorías —y esto es un ejemplo de mala gestión ejecutada durante Gobiernos del Partido Socialista—, que el contrato apuntaba claramente que la empresa empezaría a cobrar —pasaran o no pasaran trenes— a partir del mes de febrero del año 2009. Y la alta velocidad no llegó a Figueras hasta el mes de enero del año 2013. Esto supone unas compensaciones en lucros cesantes de unos 200 millones de euros, que esta Cámara también debe conocer. Pero lo más importante, señor ministro, para que esta concesión, que es claramente deficitaria, no lo sea en el futuro, lo que debe hacer el Gobierno español es elaborar un plan de empresa para incrementar la conectividad en alta velocidad entre España y Francia, para incrementar la explotación y los usos del transporte de mercancías y de pasajeros en la línea Barcelona-Figueras-Perpignan y el resto de Europa. Espero que nos pueda anunciar alguna novedad sobre esta cuestión.

Señor presidente, termino porque me estoy comiendo la totalidad del tiempo. De manera informal, la vicepresidenta del Gobierno ha calificado esta operación de visitas frecuentes a Cataluña como operación matraca, aunque periodísticamente la llaman operación diálogo. Tenemos que estar predispuestos a esta operación y a que pase de la retórica a los hechos. Los hechos se concretan en el presupuesto general del Estado para el próximo año. Señor ministro, llevamos años, años y años que no se cumple la disposición adicional tercera del Estatut d'Autonomia de Catalunya que liga la inversión en Cataluña con su peso respecto al PIB. Aquí tenemos elaboradas las enmiendas a los presupuestos para el año 2017; no es cuestión de discusión hoy porque el proyecto de presupuestos aún no se ha presentado. En todo caso, esta será la prueba del algodón de si realmente hay voluntad por parte de su ministerio y del señor ministro de superar esta tendencia crónica a la desconexión unilateral respecto a las inversiones en Cataluña y pasar de las palabras a los hechos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). Tiene la palabra el diputado don Íñigo Barandiaran.

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

Señor ministro, bienvenido y muchas gracias por su comparecencia. Aprovecho esta ocasión también para felicitarle por su nombramiento, aunque ya lo haya hecho de forma particular.

La suya es un área, sin duda, de las más trascendentes del Gobierno porque es aquella en la que la cohesión ciudadana se produce de una mejor manera en su entorno, en su territorio y condiciona el desarrollo social, económico y cultural de toda la colectividad. Por lo tanto, la suya, señor ministro, es una responsabilidad muy alta. En ese sentido, son varias las cuestiones en las que nuestro grupo, como hace habitualmente, pretende colaborar con su ministerio para que las cosas redunden en beneficio de todos,



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 25

redunden en beneficio de su relación con la Comunidad Autónoma del País Vasco y, sobre todo, en la mejor gestión de todas las áreas que le corresponden y en especial de aquellas cuya competencia corresponde a la comunidad autónoma. La obra pública como tal ha tenido hasta ahora unas características de las que, con todo respeto, podemos discrepar. Se ha utilizado como motor de la obra pública y del empleo, pero no ha tenido tanta caracterización en ella la eficacia entendida como el servicio o la relevancia que esos proyectos podían tener respecto de su utilidad, entendiendo esta como la utilidad que tenían aquellos sectores a los que estaban prestando directamente servicio, como es el caso del transporte o la movilidad.

Dicho esto, vuelvo a repetir, nuestra intención es facilitarle en la medida de lo posible la mejor prestación del servicio en esta materia y para ello nos ofrecemos; eso sí, nos gustaría comentarle unas cuantas cosas, algunas que usted ha concretado y otras a las que me referiré ahora. Voy a comenzar aludiendo a un tema que hoy está en boca de todos y al que usted también ha hecho referencia en algunos medios, que es el del tren de alta velocidad y su paso por la Comunidad Autónoma del País Vasco. En primer lugar, señor ministro, su primera intervención me ha dejado con cierta preocupación porque, en lugar de mencionar el eje atlántico como eje conductor de esa infraestructura fundamental cuyo impulso necesitamos no solo nosotros, desde el País Vasco, sino también el Estado y su conexión europea, ha hecho referencia ya no a la Y vasca sino únicamente al nudo de Bergara, que es una parte concreta de esta obra en su conjunto. Quiero imaginar que es un simple lapsus y que quería el impulso tanto de una cosa como de la otra. Sí quisiera destacarle la relevancia del eje atlántico, de la Y vasca y también del nudo de Bergara porque en un territorio como el del Estado, que pasa por ser —y se jacta de ello— aquel de Europa que tiene el mayor número de kilómetros de alta velocidad por habitante, precisamente cuando se supone que está dividido en dos ejes fundamentales de conexión con el norte del continente, que son el mediterráneo y el atlántico, y a pesar de que se han ejecutado numerosas obras que no se sabe exactamente adónde conducen en muchos casos —de ningún sitio a ninguna parte—, resulta que uno de los dos ejes está hoy en día no ya inconcluso sino que no está ni proyectado en algunos aspectos. Sobre ese caso concreto, señor ministro, nos gustaría pedirle un mayor esfuerzo de su ministerio, pero en lo que nos toca queremos ofrecerle la colaboración tanto de mi grupo como de las instituciones vascas en las que participa mi grupo. Sabe que lo hacemos porque con otros antecedentes en los que hemos asumido la gestión de la ejecución de esas obras se ha demostrado que esa forma de colaboración es eficaz y creemos que se debe ahondar e incidir nuevamente en esa experiencia. También queremos destacar que esa colaboración redunda no solo en beneficio de las instituciones y ciudadanos del País Vasco, sino en general de todo el Estado y fundamentalmente de aquellos territorios, incluido el suyo, señor ministro, a los que vincularía la ejecución de ese eje, que es fundamental para todo el oeste del Estado, para todo el oeste de la península ibérica, incluido el territorio de Portugal.

En ese aspecto, solo por recordárselo, quedan por definir algunos aspectos fundamentales, los accesos a capitales y a Irún, quedan por definir algunas cuestiones en cuanto a su tramitación, su planificación y su licitación, pero sobre todo vamos a pedir que defina esa planificación a efectos de poder señalar alguna fecha definitiva de conclusión. Hasta ahora se ha venido manejando la fecha concreta del año 2019, pero vinculada a la ejecución de determinados proyectos cuya duración no desciende de cuarenta y ocho meses y cuando aún hoy no han sido siquiera licitados después de haber sido revocadas determinadas adjudicaciones. Por eso señalamos la necesidad de ofrecer una clara planificación de esas obras que nos permita conducirnos a un escenario realista y por tanto poder ofrecer a nuestros ciudadanos la posibilidad de disfrutar de esas infraestructuras en un plazo más o menos claro.

Además de la cuestión relativa al tren de alta velocidad hay otras cuestiones. Ha hecho usted referencia al área viaria, al área aeroportuaria y al área de los puertos, pero muchas de ellas están unidas a la cuestión de las mercancías, y estas a otro tema que se ha comentado por quienes me han precedido en el uso de la palabra, y es el de las vías de alta capacidad. Como usted sabe, señor ministro, la cuestión de las carreteras es una materia en la que el País Vasco dispone de amplias, casi completas, competencias, y también de una política concreta respecto a las vías de alta capacidad basada en la tarificación de su uso como modo de mantenimiento de esas carreteras. No vamos por ello ha señalarle cuál debe ser la política que sobre este particular debe usted planificar, pero sí nos gustaría conocerla, porque incide sobre el resto de recursos que se puedan destinar tanto a su ministerio como a otras políticas. Por eso queríamos conocerlo.

Con relación al transporte de mercancías, hay otra materia a la que ha hecho usted mención, además haciendo referencia a un valor concreto que es el de la conectividad terrestre, que nos parece no solo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 26

interesante, sino necesario. Sobre ese particular y teniendo, como tiene el País Vasco, dos puertos de interés general, hay uno de ellos, el más grande de los dos, el puerto de Bilbao, que se halla condicionado por la ejecución del proyecto ferroviario sur, cuya no ejecución redundaría hoy día en perjuicio de ciudades densamente pobladas y cuya ejecución reclamamos como una actuación preferente. No está de más recordar sobre ese particular, ya que de puertos estamos hablando, que existe otra vieja reivindicación por parte de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que es la posibilidad de acceder a la gestión conjunta de ambos puertos de interés general, el de Bilbao y el de Pasajes, el de Pasaia, porque entendemos que eso redundaría en una gestión más eficiente y porque para eso no estaría de más contemplar la posibilidad de establecer una única autoridad portuaria para redundar en este camino de la eficiencia.

Voy a ir terminando, pero me falta hacer mención a la gestión aeroportuaria. También hemos reclamado un cambio de modelo de gestión que nos pudiera permitir participar de forma diferenciada a la privatización de AENA, que parece que lo puede impedir, pero nos gustaría hacer incidencia en la operatividad de los aeropuertos del País Vasco, en los que últimamente, en dos de los tres que existen, se han producido determinadas circunstancias que afectan a su viabilidad. Por una parte, el aeropuerto de Hondarribia, respecto del que no conocemos las intenciones de su ministerio en cuanto a ofrecer alguna alternativa a las medidas de seguridad que se han de imponer como consecuencia de las exigencias de la autoridad aeroportuaria europea, pero que exige que exista una alternativa por parte del ministerio o al menos unos resultados del informe del comité técnico que se ha formado para darle alternativa.

Por otra parte, el aeropuerto de Vitoria tiene un problema determinado, que es el de la operatividad las veinticuatro horas del día a la que no se accedía por completo y nos gustaría rogarle que se efectuara una valoración por si existe la posibilidad de poder hacerla. También existen otras cuestiones relacionadas, sobre todo, con la seguridad y la ejecución de determinadas obras vinculadas a la accesibilidad de las líneas de ADIF de cercanías en el ámbito del País Vasco —además de otras relacionadas con su cesión o transferencia de las que también le daremos cuenta en su momento— a las que creemos que también debería prestar atención su ministerio.

Por último —para finalizar, señor presidente—, ha hecho referencia a un ámbito concreto, el de la política de vivienda, que —dicho sea con todo respeto— solo nos ha movido a la preocupación, no tanto porque el Estado pretenda actuar en el ámbito de vivienda tal y como al respecto ya se ha manifestado el Tribunal Constitucional en diferentes sentencias, sino porque parece que lo pretende hacer en términos mucho más amplios, o excesivos diría yo, de aquellos cuya competencia recoge el Tribunal Constitucional. Ha contado usted una novedad que me ha parecido atractiva, un fondo de garantía para el alquiler de viviendas cedidas por impago a entidades bancarias. Así me ha parecido entenderlo, no sé si exactamente esos han sido sus términos. Si es así, señor ministro, no estaría de más la creación de ese fondo, pero tampoco estaría de más que se hiciera cargo de que las competencias en materia de vivienda son de las comunidades autónomas, en virtud del artículo 148 de la Constitución, y que en caso de crearse ese fondo, su gestión solo podría corresponder a las comunidades autónomas.

Vuelvo al principio. Su actividad es tremendamente importante. Como grupo, solo pretendemos facilitársela porque creemos que si le sale bien a usted nos sale bien a todos y, como nuestro compromiso es también con los ciudadanos vascos, esa línea de colaboración que pretendemos ofrecerle en este ámbito parlamentario se la queremos trasladar también a las instituciones vascas, para lo cual sabe que puede contar con nuestra colaboración.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Tiene la palabra la diputada doña Teresa Jordà i Roura.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Muchísimas gracias, presidente.

*Molt bon vespre a totes y a tots.*

Señor ministro, gracias por comparecer. Creo que lo ha comentado el señor Xuclà, llevábamos un año esperándolo. Ya sé que la comparecencia es a petición suya, lo cual le agradecemos, pero también a petición de la mayoría de grupos de esta Comisión, si no de todos. Por lo tanto, doblemente agradecida.

Voy a basar mi intervención de manera rápida —señor presidente, me autocontrolo, acabo de poner el cronómetro para no pasarme de tiempo—, en tres ejes básicos. El primero el de *rodalies* —cercanías— que para nosotros es vital, importantísimo: la gestión integral, los compromisos de gasto y la adecuación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 27

integral de las estaciones. En segundo lugar, la cuestión de los peajes, que ya se ha comentado aquí y de la que hablamos mucho en las últimas semanas en el propio hemiciclo. Y la tercera, la red viaria catalana. Señor ministro, creo no equivocarme si digo que en el poco tiempo que lleva como titular del ministerio, si lo desconocía, ya es hoy consciente de que Cataluña sufre un déficit crónico de inversiones; inversiones que merman la competitividad económica de Cataluña y, sobre todo, que dificultan la movilidad de los catalanes y catalanas en su día a día, en la vida diaria. Una desatención que es patente tanto en las carreteras y autopistas catalanas que son de titularidad del Estado como en el pésimo servicio de *rodalies*, como llamamos nosotros a lo que para ustedes es cercanías.

Empezaremos por aquí, por los trenes de cercanías, lo que denominamos el tren de las personas, aquel que cogen la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas de nuestro país que tienen la suerte de poder ir a trabajar y que lo tienen que hacer en servicio público. Cataluña tiene un servicio de *rodalies* indigno —fíjense que no digo malo, digo indigno—. A los incumplimientos de gasto de estos últimos años se le añade también un servicio pésimo en el que la mayoría de las incidencias registradas recaen sobre ADIF. Unas incidencias que ya no solo recaen en *rodalies* de Barcelona, sino que también en los últimos meses afectan de manera muy importante a la comarca de Tarragona. Tengo aquí las incidencias de este fin de semana pero entenderá, señor ministro, que no las lea todas porque agotaría el cuarto de hora que muy amablemente esta Comisión cede a cada uno de los grupos políticos, pero la mayoría de ellas son por demora de veinte minutos, cuarenta y cinco minutos, etcétera. Esto en dos días, en este fin de semana.

Si hablamos de la gestión integral, tengo que decirle una cosa que ya sabe y que todos sabemos, y es que el 1 de enero de 2010 —dentro de poco hará siete años— el Ministerio de Fomento traspasó a la Generalitat de Catalunya los servicios de *rodalies*, tal y como recoge el estatut, pese a que dicho traspaso se efectuó con dos años de retraso. El Govern de Catalunya asumió la gestión de los trenes —esto quiere decir horarios, frecuencia de paso, tarifas, información a los usuarios, cuando hay, porque en la mayoría de las ocasiones los usuarios no nos enteramos de nada porque no hay información— y del personal. Sin embargo, la titularidad de la infraestructura siguió en manos de ADIF, la empresa pública que depende de Fomento y que tiene como objetivo la construcción de líneas de ferrocarril y la gestión de su explotación. Así pues, el Ministerio de Fomento se reservaba la responsabilidad sobre vías, estaciones y andenes. Además, Renfe se mantuvo como la empresa que operaba el servicio. Sin embargo, el problema real es que Renfe solamente es responsable del 30% de las incidencias que suceden en *rodalies*. Las restantes incidencias son culpa de la infraestructura, es decir, de ADIF. En virtud de cómo se realizó el traspaso, resulta que el Govern de la Generalitat solo tiene potestad para sancionar a Renfe y no tiene potestad para sancionar a ADIF, que es la mayoritariamente responsable de estas incidencias.

Señor ministro, los constantes retrasos del sistema de *rodalies* en Catalunya suponen una gran y preocupante problemática para la ciudadanía a la hora de desplazarse y un enorme problema en lo que respecta a la movilidad de pasajeros, sumándose al deplorable estado en el que se encuentran algunas instalaciones de la red de *rodalies* propiedad de ADIF. Ya sé que cuando usted ha hablado de los diez ejes importantes, se ha referido al tren de las personas —como lo llamamos nosotros— y ha acentuado que iban a meter la ceja allí para que hubiese más competitividad y más capacidad. De momento, en Catalunya estamos así. En cualquier caso, las estadísticas comparativas entre Renfe, *rodalies*, ferrocarriles de la Generalitat y el metro de Barcelona o la misma red de cercanías de Madrid demuestran que cuando la gestión de vías, de estaciones, de andenes, de trenes y servicios están unificadas y en manos de una unidad de gestión próxima a la ciudadanía —entiendo que no descubro nada—, el servicio público a la ciudadanía es, evidentemente, mucho más eficiente. Por tanto, urge la asunción plena de todo el servicio de *rodalies* de Catalunya por una única autoridad catalana, que asuma la titularidad de las infraestructuras ferroviarias y la unidad de gestión que, dentro de la empresa pública Renfe, se ocupa de gestionar el servicio de *rodalies*, así como los recursos y la financiación que hagan posible la prestación de un servicio digno y de calidad.

Un segundo apartado muy importante lo conforman los compromisos de gasto porque un ministerio eficiente quiere decir, entre otras muchas cosas, que cumple con lo que promete o lo que tiene escrito o firmado. Este mismo año el Gobierno del Estado aprobó un plan de *rodalies* que preveía una inversión de 4.000 millones de euros, de los cuales todavía no se ha invertido, señor ministro, ni un 10%. Este plan de inversiones incluía, entre otros proyectos, un túnel ferroviario en L'Hospitalet, el intercambiador de La Torrassa y el cubrimiento de las vías a su paso por Sant Feliu. Obras que, evidentemente, mejorarían el servicio ferroviario que en estos momentos afecta a más de 50.000 personas. En 2013, hace ya casi cuatro años, tras cuatro accidentes importantes de trenes en menos de tres años después del traspaso,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 28

el Estado se comprometió a invertir 306 millones de euros antes de 2016 para hacer microcirugía —decían— en la red de *rodalies*, sobre todo en los aspectos relacionados con la seguridad. Pues bien, el Gobierno español solamente ejecutó el 2% de los 306 millones para actuaciones prioritarias durante el año 2014. Dicho compromiso de gasto se dilató hasta el año 2018 y los 152 millones previstos para invertir en 2015 se convirtieron solo, como por arte de magia, en 30, según lo redactado en los Presupuestos Generales del Estado. Evidentemente, señor ministro, no puedo decirle otra cosa salvo que esto es toda una declaración de buenas intenciones. Asimismo, según el propio Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, sobre el total de lo presupuestado en la red ferroviaria de Cataluña para el año 2016, entre enero y junio únicamente se ha ejecutado el 16,7% de las inversiones en alta velocidad, el 20% de las inversiones pertenecientes a ADIF para la mejora y acondicionamiento de las instalaciones e infraestructura ferroviaria y tan solo el 2% de las inversiones que corresponderían en este caso a Renfe. En este sentido, es necesario destacar los 395 hurtos de cable de cobre que ha sufrido la red de *rodalies* en estos últimos años, motivo por el cual la mayoría de los grupos de esta Comisión pidió la comparecencia del presidente de ADIF, aunque no compareció nadie en este año. Se pidió cierta responsabilidad por lo que había ocurrido y por la mala ejecución de la colocación de los cables. Estos cables están extendidos por la superficie del balasto, a la vista de los ladrones o en arquetas o cunetas sin tapas o con tapas de fácil apertura. En definitiva, no se han hecho obras de protección del cableado que garantice una mínima protección contra el hurto.

Señor ministro, le voy a formular cuatro preguntas muy rápidas. ¿Piensa el Gobierno realizar las inversiones no ejecutadas pertenecientes al plan de *rodalies* de Cataluña dotado con una cantidad total de 4.000 millones de euros? ¿Piensa el Gobierno realizar de manera inmediata las inversiones no ejecutadas pertenecientes a los 306 millones de euros destinados a actuaciones prioritarias? ¿Piensa realizar antes de la finalización del año el total de las inversiones ferroviarias en Cataluña presupuestadas para 2016 o, en su defecto, transferir la cantidad no ejecutada a la Generalitat de Catalunya, tal y como dispone la disposición adicional tercera del Estatut de Catalunya? ¿Piensa el Gobierno contemplar en los próximos Presupuestos Generales del Estado para el año 2017 las partidas correspondientes a las inversiones no ejecutadas en *rodalies*?

En tema de adecuación de estaciones, además del conjunto de estos incumplimientos, hay problemas de movilidad para las miles de personas que usan este servicio a nivel diario. Pero es que además la falta de inversión en las estaciones e infraestructuras de la red propiedad de ADIF supone un grave impedimento para aquellas personas que tienen una necesidad específica de movilidad o con discapacidad visual o auditiva. El funcionamiento de un servicio ferroviario público de calidad pasa por garantizar la accesibilidad universal y la autoaccesibilidad, es decir, la plena autonomía de las personas para moverse en los espacios ferroviarios. Esperamos que se incluya en los Presupuestos Generales del Estado una partida destinada a la ejecución de un plan integral de mejora de la accesibilidad de las infraestructuras de ADIF en Cataluña.

Respecto del tema de los peajes, del que ya se ha hablado, usted tiene un mandato que le dio el Congreso y que se aprobó con 340 votos a favor y uno en contra, el de su colega —que creo que se equivocó— el señor Montoro. En cualquier caso, con 340 votos a favor y uno en contra se le trasladó el mandato del pasado Pleno —el señor ministro sabe de lo que hablo, ¿verdad?—, la moción que se aprobó fruto de una interpelación. Se instaba al Gobierno a no ampliar en ningún caso las concesiones de la AP-2 y de la AP-7 y a no proponer ni autorizar incrementos adicionales de las tarifas de precios en los peajes de la AP-2 y la AP-7 hasta la finalización de la concesión, respetando obviamente los contratos en vigor. También se instó al Gobierno a no autorizar la construcción en Cataluña de ningún nuevo peaje en las autopistas de titularidad estatal. Y un cuarto punto, que era seguir avanzando, en colaboración con la Generalitat, en potenciar el uso de las autopistas de peaje existentes por parte de los vehículos pesados, acompañando la medida de bonificaciones al transporte hasta la finalización de los periodos de concesión establecidos a fecha de hoy. La pregunta vuelve a ser muy clara: ¿Puede asegurarnos que no va a alargar la concesión de las autopistas catalanas, señor ministro? ¿Y que el rescate de las radiales no se va a efectuar a costa de los catalanes y las catalanas y del alargamiento de las concesiones de las autopistas AP-2 y AP-7?

Quiero recordarle también que la bonificación de peajes a vehículos pesados ya es una práctica realizada por el ministerio de la Generalitat en la AP-7 a la altura de Girona, que ha ayudado a descongestionar la A-2 a su paso por Girona; y no solo esto, sino que también ha ayudado a que en Girona haya caído un 85% el número de muertos en esta vía. ¿Cuándo va a acabar de desdoblarse, señor ministro, la N-II a su paso por comarcas gironines? ¿Piensa realizar las mismas acciones en la AP-7 entre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 29

l'Hospitalet de l'Infant y Uldecona para terminar con la elevada siniestralidad de la N-340? ¿O en la AP-2 entre Soses y Montblanc con Tarragona de descongestionar la N-240? Además, las actuaciones puestas en marcha por el Ministerio de Fomento en la N-340 con el conjunto de rotondas que se han hecho y la reducción de la velocidad han ralentizado muchísimo y a la vez dificultado más el tráfico, sobre todo el de los vehículos pesados; además de no dar una respuesta práctica inmediata y efectiva para reducir la siniestralidad, no han facilitado una vía rápida gratuita para los conductores.

Voy acabando. Le hablo ya de la red viaria catalana. Señor ministro, además de *rodalies* y de la no renovación de las concesiones de las autopistas catalanas, su ministerio tiene una tercera asignatura pendiente en relación con la adecuación de la red viaria catalana. Quisiera destacar tres puntos. En primer lugar, la B-40, el llamado Quart Cinturó, que actualmente tiene tres tramos en servicio —Abrera-Olesa de Montserrat y Viladecavalls-Terrassa, ambos inaugurados en junio del año 2010, y el tramo Granollers-Mataró, conocido como la C-60— y quedan tres tramos por finalizar: Olesa de Montserrat-Viladecavalls, Terrassa-Granollers, el enlace entre la B-40 y la C-60 en Granollers. Sin embargo, señor ministro, la licitación y los estudios de trazado de estos dos últimos tramos se han efectuado de espaldas a las diferentes entidades ambientales de la zona; también a espaldas de los ayuntamientos afectados y al mismo tiempo del departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. La demanda para que sea Cataluña quien defina las medidas necesarias para resolver los problemas de movilidad entre Barcelona y el Vallès Oriental es una constante por parte de las instituciones catalanas y de los ayuntamientos afectados. Asimismo, señor ministro, el vigente estatuto contempla en su artículo 140.5 que corresponde exclusivamente a la Generalitat de Catalunya la competencia sobre la red viaria en todo el ámbito territorial de Cataluña, y también la participación en la gestión de la red del Estado en Cataluña, de acuerdo con lo establecido en la normativa estatal. Dicha normativa estatal incluye en todo caso: a) La ordenación, la planificación y la gestión integrada de la red viaria catalana; b) El régimen jurídico y financiero de todos los elementos de la red viaria de los cuales es titular la Generalitat, y c) La conectividad de los elementos que integran la red viaria de Cataluña entre ellos o con otras infraestructuras de transporte u otras redes. Por este motivo nosotros, señor ministro, decimos no al Quart Cinturó y no a este proyecto, que divide y parte el Vallès.

Otro punto importante que quiero destacar es la carretera

N-260, también conocida como el eje pirenaico. Tiene una longitud de 500 kilómetros y une las poblaciones de Portbou, desde la frontera con el Estado francés en el Coll dels Belitres, y Sabiñánigo, en la provincia de Huesca. Un total de 353 de los 500 kilómetros transcurren en Cataluña y unen las poblaciones de Figueras, Olot, Ripoll, Puigcerdà, La Seu, Sort, la Pobla de Lillet y el Pont de Suert. Se trata de una de las carreteras más peligrosas del Estado: 173 de los 350 kilómetros, es decir un 49% del total, que discurren por Cataluña, figuran entre los tramos más peligrosos del mapa de carreteras del Estado. Estos son los datos. Los sucesivos presupuestos del Estado no han incorporado nunca ninguna consignación presupuestaria para ejecutar ninguno de los tramos de la N-260, lo que ha conllevado una cronificación y un enquistamiento del problema, cobrándose la vida de personas dada la saturación de la vía. Señor ministro ¿piensa el Gobierno tomar cartas en el asunto y acabar con la alta siniestralidad de la N-260? ¿Cómo estará contemplado en los presupuestos del Estado para 2017 el proyecto del túnel de Toses? El puente de Castellbisbal, que permitirá enlazar la A-2 con la AP-7 superando el río Llobregat tendría que estar acabado a finales del año 2016, según la última información del Ministerio de Fomento de los ayuntamientos afectados; sin embargo, esta fecha no se cumplirá al estar las obras en un punto muerto. De este modo, habrán tardado más de diez años, señor ministro, en construir un viaducto de 2,5 kilómetros, con un coste de 65 millones de euros y el agravante de que no será una solución integral al problema de movilidad que afecta a esta zona. Tendría que hablarle de radiales pero no tengo tiempo. Tendría que hablarle también de cómo está el plan de autoprotección en la estación del AVE de Girona, donde hemos sufrido bastantes problemas. Y treinta segundos para hablar de política de vivienda. Con treinta segundos poca cosa le voy a decir; lo que sí le digo es que trabajaremos aprovechando la nueva aritmética parlamentaria, señor ministro, para acabar con las formas y con las maneras del Partido Popular en una materia tan importante, tan sensible y de primer orden como la vivienda y sus políticas. De hecho, lo único que conozco que haya hecho su Gobierno en esta materia en la pasada legislatura es recurrir la Ley catalana 24/2015, contra los desahucios y contra la pobreza energética.

Muchas gracias, señor presidente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 30

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

Ahora es el turno del Grupo Parlamentario Ciudadanos, que comparten dos portavoces, empezando por don Fernando Navarro. Tiene la palabra.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias por su comparecencia, señor ministro. Gracias por estar aquí. Vuelvo a darle la enhorabuena y a desearle suerte en su trabajo.

Empecemos por lo que creemos que es lo mejor de su comparecencia, que es el reconocimiento de la necesidad de ese gran acuerdo de infraestructuras; creo que lo ha llamado paraguas general de esos diez ejes estratégicos sobre los que girará su actuación. Dado que esta fue la primera PNL que presentamos en la anterior legislatura y es uno de los puntos del acuerdo entre Ciudadanos y PP, no podemos dejar de congratularnos de que haya hecho este reconocimiento tan extenso. Ha mencionado, eso sí, el Pitvi, y nosotros estamos muy interesados en que no se confundan ambas cosas. Es decir, el acuerdo es una cosa y tanto el Pitvi como los otros planes que le han precedido —el Plan director de infraestructuras, el Programa de infraestructuras de transporte, el Plan estratégico de infraestructuras y transporte— han sido realmente planes de partido más que lo que nosotros queremos lograr con el acuerdo. Normalmente han sido el resultado de una serie de políticas, de una serie de reuniones con grupos de interés, y especialmente de acuerdos bilaterales con las comunidades autónomas. La situación en España es que tenemos un Gobierno central que financia las grandes infraestructuras y gobiernos regionales o locales —de los que, por cierto, depende la ordenación del territorio— que presionan al Gobierno central muchas veces recurriendo al agravio comparativo con otras regiones. Es normal, porque desde la perspectiva de una comunidad autónoma la política de infraestructuras del Estado es un cauce para que se realicen inversiones considerables en el territorio, con independencia de su funcionalidad y racionalidad con frecuencia. En todo caso, siempre tienen un efecto multiplicador significativo sobre su economía, no exigen —por lo normal— que esas comunidades hagan inversiones por su cuenta —a diferencia de otros países de Europa— y normalmente no les resulta posible renegociar esas inversiones con otras que quizá fueran más rentables; no tienen en cuenta el coste de oportunidad. Bajo estos condicionantes, es normal que la comunidad autónoma o la entidad local busque intentar la mayor inversión posible y en el menor plazo. Esto lleva a un gran sesgo regional. Esto es evidente, lo tenemos aquí. De hecho, lo hemos visto en la intervención de algunos de los portavoces que me han precedido. Este sesgo regional se traduce en una falta de planificación global, una falta de equidad en suma y la aparición de esos llamados elefantes blancos; es decir, esas inversiones costosísimas y de escasa rentabilidad. Lo que no se consigue es lo que usted ha dicho a lo largo de su discurso, esa vertebración territorial y esa cohesión social que son necesarias como objetivo del ministerio. Lo que se consigue es una especie de *password*, que es vistoso pero quizá no muy coherente. Como he dicho, esto lo hemos visto en las intervenciones de otros portavoces, pero nosotros somos un partido nacional, tenemos que superar el foco y superar esa *password* para conseguir realmente un plan. Lo que pretendemos con el acuerdo de infraestructura, entre otras cosas, es superar ese sesgo regional. Sin embargo, el plan se quedaría cojo si no hablamos de otra cosa, y para eso tenemos que hablar de las radiales.

Las radiales son un ejemplo muy claro de ese elefante blanco. Hemos visto o bien una nefasta previsión en el mejor de los casos, o en el peor, una gran irresponsabilidad política. Usted mismo ha dicho que las previsiones de tránsito resultaron ser muy exageradas, ha dicho que la media nacional fue de un 35 % de reducción de las IMD, y en el caso de las radiales, de un 45 %. Es decir, si la media es un 35 % y en esta es de un 45 %, ya ha sido casi un 30 % peor la planificación. Por otra parte, hubo unas previsiones de expropiaciones que también fueron absolutamente inadecuadas y se solicitaron además obras adicionales; es decir, al final fue un mal proyecto. Pero es que además este mal proyecto se ha dado en un marco legislativo inadecuado. Existe una incorrecta asignación de riesgos entre la concesionaria y la Administración, esto es evidente, y queda claro quién tiene que asumir el riesgo de la construcción, el riesgo de la explotación, la fuerza mayor, las obras posteriores que afectan a la viabilidad del proyecto. Al final existe una responsabilidad patrimonial de la Administración que acaba anulando el riesgo y ventura del empresario y acaba, como algún portavoz ha dicho antes que yo, produciendo una privatización de beneficios y una socialización de las pérdidas. Es decir, tenemos un mecanismo explosivo, un proyecto disparatado que cuenta con la garantía de las instituciones financieras, que saben que al final la Administración —es decir, todos nosotros— va a responder. Ante estas circunstancias, el proyecto más disparatado del mundo, no sé, una base lunar o el AVE a Mallorca —por citar mi tierra— va a encontrar de todas maneras financiador, porque sabe que al final lo vamos a pagar, como digo, todos nosotros. Y eso

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 31

es algo gravísimo. Lo que en Ciudadanos hemos conseguido arrancar de nuestras políticas sociales son 4.000 millones, que es inferior a lo que nos va a costar previsiblemente el rescate de las radiales, con lo cual, de esto tenemos que sacar al menos un par de lecciones. Una de ellas es que no basta con el acuerdo de infraestructuras sino que necesitamos algo más; necesitamos una oficina de evaluación realmente independiente que evalúe las inversiones a realizar, en principio las inversiones en infraestructuras, y veremos si elevarlo en el futuro a todas las inversiones posibles. Esta oficina de evaluación obviamente no es el Consejo de obras públicas que existe ya dentro del departamento de Fomento; nosotros pretendemos que sea un organismo independiente; independiente quiere decir no tanto la adscripción al departamento que sea o que tenga que responder ante el propio Parlamento, como que la provisión de sus cargos y su financiación no dependa de aquel organismo que tiene que vigilar, por decirlo de alguna manera. Pero aparte de la oficina de evaluación, tenemos que mejorar la Ley de Contratos del Sector Público, esto es algo importante que tenemos sobre la mesa. De manera sorprendente, el Gobierno ha decidido tramitar esta ley por la vía de urgencia y esta es una de las leyes previsiblemente más importantes de esta legislatura. A través de la Ley de Contratos, como usted mismo ha dicho, pasa en torno al 16 o el 18% del PIB, por lo que no tiene sentido tanta prisa en esto, porque afecta muchas áreas pero especialmente a Fomento, por eso quiero traerlo aquí; afecta directamente a las radiales y, como hemos dicho, tenemos que conseguir esa correcta redefinición de los riesgos entre concesionario y Administración. Tenemos muchas más cosas; tenemos que establecer mecanismos de control de la corrupción. Y afecta, por supuesto, también a las obras que actualmente, como se ha recordado, están paralizadas; estas obras se han hecho acudiendo a expedientes en los que los licitadores iban con bajas temerarias y con el modificado debajo del brazo. Esto ha provocado que tengamos actualmente una gran cantidad de obras paralizadas. No olvidemos que existe además un famoso informe de la CNMC que cifra pérdidas por una mala asignación de recursos, derivadas de una deficiente competencia, en nada menos que 48.000 millones anuales. De modo que tenemos que actuar también sobre esto, sobre los mecanismos que aseguren una eficaz concurrencia y una eficaz competencia. Me he extendido sobre esto, pero creo que es importantísimo y le hago además una pregunta concreta que es si le parece adecuado prorrogar los plazos para el estudio de este anteproyecto de ley de contratos. Por cierto, la oficina de evaluación que nosotros queremos desarrollar tampoco es la junta consultiva; el anteproyecto parece que quiere depositar muchas de las competencias de evaluación en esta junta consultiva que, por supuesto, no les corresponde para nada. Estos son los tres temas concretos que queríamos dejar claros en esta comparecencia. Es decir, completamente de acuerdo con el plan, aunque queremos dejar claro que se queda cojo si no existe esa oficina de evaluación, y la necesidad de dedicarle mucha atención a la ley de contratos.

Como cosas menos generales, ha mencionado usted un plan de subvenciones de las autopistas de peaje. Nos parece correcto. Tal como ha ocurrido, las autopistas de peaje se hicieron hace ya mucho tiempo y, posteriormente, finalizaron los plazos. Recordemos que el peaje cubre tanto el coste de la inversión como el mantenimiento de las vías y en todas las autopistas de peaje, cuando ha finalizado el periodo de amortización de la inversión, se ha tendido, por no asumir el coste del mantenimiento, a prorrogar, lo que ha producido una inequidad con las autovías que posteriormente se han ido construyendo, en las que, obviamente, el coste del mantenimiento es asumido directamente. Creo que en esto tenemos que ser —permítaseme la expresión— o todos moros o todos cristianos, o pagamos todos o aquí no paga nadie. En este sentido, me permito hacerle otra pregunta, que es si ha considerado su Gobierno la posibilidad de implantar la euroviñeta. En cuanto al mantenimiento, como ya hemos dicho, siempre ha sido el patito feo, entre otras cosas porque no corta cinta, pero es muy importante que se le dedique atención porque, además, lo que se deja de invertir en un año hay que recuperarlo exponencialmente en los siguientes.

Ha hablado también de la integración de Renfe y ADIF, ha hablado de *holding*, pero en otros foros ha hablado de *cluster* y queríamos que nos aclarara un poco más cómo es la forma que se le quiere dar a este asunto. No ha hablado de la privatización de AENA, que ha salido en distintas noticias. Queremos dejar claro que Ciudadanos piensa que no es buena idea privatizar el resto de AENA, privatizar un sector estratégico en un país en el que el turismo representa un peso bastante importante en el PIB.

Antes de dejar a mi compañero, el portavoz adjunto, quería terminar diciendo que, entre que desarrollamos el acuerdo de infraestructuras y la oficina de evaluación, en el Grupo Parlamentario Ciudadanos hemos preparado lo que consideramos una serie de actuaciones prioritarias para realizar en esta legislatura. Hemos dividido las actuaciones que tenemos, tanto en carreteras, como en ferrocarriles o en puertos y aeropuertos, en actuaciones pendientes —que actualmente están en ejecución o

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 32

paralizadas—, actuaciones que resuelvan problemas de saturación y calidad del servicio —principalmente en zonas de carácter urbano—, actuaciones que resuelvan problemas de siniestralidad y seguridad vial, actuaciones vertebradoras y de cohesión del territorio y actuaciones de conservación y mantenimiento de la red. Con estos criterios las hemos clasificado en cuatro niveles, para nosotros, de prioridad. Este es un borrador que ponemos a disposición del Gobierno y del resto de los grupos y como embrión del futuro acuerdo. En una fase primera estarían las actuaciones prioritarias pendientes de ejecución en grado muy avanzado y con finalización en la presente legislatura. A esta la siguen otras tres fases en función de su prioridad. No voy a ponerme a leer todas las actuaciones que tenemos, pero para demostrar que yo también estoy sujeto al sesgo regional y dado que estoy rodeado de un diputado de Granada y otro de Murcia, quiero recordar que sí tenemos entre las prioridades la línea de alta velocidad que une Antequera con Granada y la que une con Murcia. Y con esto, doy paso a Miguel Garaulet, que contará nuestras conclusiones en lo que se refiere a vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Navarro.  
Tiene la palabra don Miguel Ángel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Me acabo de enterar del fallecimiento de una persona en los Alcázares a causa de una corriente de agua motivada por el temporal y, si me permite, en primer lugar, quisiera trasladar mi más sentido pésame a su familia, así como también el apoyo, creo que unánime, a todos los damnificados de la Comunidad Autónoma de Murcia, que ahora lo están siendo también en Valencia y, por desgracia, en Baleares. Esperemos que no vuelvan a pasar estas problemáticas y que podamos tener unas infraestructuras que nos permitan minimizar los impactos de algo tan potente y tan habitual en nuestra zona. Una vez dicho esto, quiero darle también la bienvenida a esta Comisión, como han hecho otros compañeros, al señor ministro y felicitarle por su nombramiento.

Señor ministro, en la Comisión del mes anterior estuvimos hablando y debatiendo sobre el nuevo plan estatal de vivienda de 2017-2020. Usted acaba de decirnos cuáles son los programas y los proyectos que quiere plantear en dicho plan, incluyendo las novedades del Plan 2013-2016. Pero, antes de desarrollar un plan, es conveniente saber cuáles han sido los éxitos y no éxitos del plan anterior. Antes de poder desarrollar cualquier iniciativa, primero hay que evaluar qué ha pasado, qué se ha conseguido, qué no se ha conseguido, qué cosas hemos hecho bien y qué cosas se han hecho mal, señor ministro, porque creo que es la única forma de potenciar las actuaciones que hayan sido favorables, eliminar aquellas que no han sido favorables o que han sido malas actuaciones o hacer un plan de anticontingencia para que esas actuaciones que no han salido puedan salir. Por eso, en esa Comisión le trasladé, hipotéticamente, las preguntas que haría en su comparencia para tener información de lo que había pasado en el anterior plan. La primera era si los 2.311 millones de ayudas directas del Estado y los 216 millones de euros de las comunidades autónomas han sido suficientes para conseguir los objetivos establecidos o se han quedado escasos. Usted ha hablado en su exposición de que se ha apoyado a 690.000 familias, globalmente, pero me gustaría que determinara en cada uno de los programas en qué se ha ayudado y en qué se no se ha ayudado. Para abordar un plan ambicioso de mejora del mercado de alquiler, como usted ha comentado, y facilitar el acceso a ese mercado de las rentas más bajas, y sobre todo de los jóvenes, que es algo importante, así como para fomentar la rehabilitación de edificios, la mejora de la calidad de vivienda, como bien ha dicho, y la eficiencia energética, ¿cree que la cantidad de dinero que vamos a implementar en ese plan nacional de vivienda 2017-2020 es la adecuada o podemos hacer lo que hacen los países vecinos de la Unión Europa, como Francia o Alemania, que están aportando el 1,5 o el 2 % del PIB para este proyecto? Es una pregunta que le traslado. ¿Se ha conseguido el objetivo de ayudar al alquiler a 200.000 familias? ¿Estimamos que el límite de acceso de estas familias con ingresos tres veces menores al IPREM ha sido efectivo o restrictivo? ¿Se ha conseguido llegar al objetivo de mejora de la accesibilidad, eficiencia energética y estado de conservación rehabilitando las 50.000 viviendas, su objetivo? ¿Se ha conseguido llegar a la contratación de 36.000 personas por la revitalización del sector de la construcción gracias a la ayuda a la rehabilitación de viviendas y barrios? En el punto referido al fomento de las ciudades sostenibles y competitivas, como bien ha dicho usted, sabemos que ha habido fricciones con la comunidad autónoma, como han dicho también los compañeros, por falta de flexibilidad. En el nuevo plan, ¿se han arbitrado los mecanismos que solucionen dichos problemas?

Con respecto a los diferentes planes de actuación del ministerio para la recuperación de las ayudas para la subsidiación de préstamos protegidos, que afectan a más de 300.000 familias, ¿se van a hacer?



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 33

¿No se van a hacer? ¿Se van a mantener en la postura de no subsidiar? ¿Van a recuperar sus derechos estas familias? También se ha comentado que se necesita incrementar la oferta de viviendas en el sector del alquiler, sobre todo en las grandes ciudades. En Comisión se habló de que en ciudades como Barcelona y Madrid el precio de la vivienda de alquiler era excesivo y suponía una barrera de entrada sobre todo para las familias con menores ingresos y para los jóvenes. Por tanto, habría que incrementar la oferta de viviendas de alquiler mediante un aumento del parque de vivienda pública, así como mediante un cambio en la Ley 4/2013, del Alquiler, que permita dar mayor seguridad tanto a arrendatarios como a arrendadores.

Ya ha comentado en su exposición que en el nuevo plan del que estamos hablando habrá que incluir las viviendas posteriores a 1981 que incumplen con la eficiencia energética. Hemos hablado de las anteriores a esa fecha, pero no nos hemos referido a las construidas a partir de 1981, que rondan aproximadamente los 5 millones de viviendas y que no están cumpliendo con los parámetros de eficiencia energética. Con la nueva ley de cambio climático que seguramente se aprobará durante esta legislatura, habrá que hacer actuaciones importantes en este sentido porque estas viviendas son generadoras de gases de efecto invernadero e incumplirían con los acuerdos de París para 2020.

Y ahora le voy a hacer una pregunta parlamentaria que le va a gustar, sobre todo por el modelo de las *smart cities* que han venido implementando y fomentando desde las administraciones de España y del que es conocedor. Este modelo ha resultado ser un modelo centrado en la tecnología y no tanto en proveer de servicios de valor al ciudadano, el cual casi siempre aparece como un sujeto pasivo y pagador de estos fabulosos desarrollos tecnológicos. El Manifiesto de Roma de 2013 propone una reflexión sobre esta cuestión: una ciudad es inteligente cuando sus ciudadanos son inteligentes. El debate internacional se está centrando ahora mismo en situar al ciudadano como principal protagonista de esta nueva ciudad inteligente, y consideramos que el Gobierno del Estado debería proponer una hoja de ruta, un plan estratégico, que analice la situación, realice un diagnóstico y genere los ecosistemas de innovación necesarios para acometer el mapa de retos que se planteen con todos los agentes implicados, tanto administraciones y centros de conocimiento como universidades, empresas y finalmente la sociedad civil, los ciudadanos. Por eso le planteo esta pregunta: ¿qué tiene pensado el ministro con respecto a este tema? ¿Estaría dispuesto el ministro a desarrollar un plan estratégico de ciudades humanas inteligentes con el consenso de todos los partidos? Por último, hay algo me acaban de mandar al móvil y que creo que es un tema importante por el que preguntarle. ¿Qué plan de integración para la población envejecida, en estos proyectos de *smart cities*, estarían dentro de los planes estratégicos que va a acometer el ministerio? Porque esta población envejecida suele coincidir con las zonas de interés que hay que rehabilitar y recuperar.

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

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

Es el turno ahora del Grupo Confederal de Unidos Podemos-En Común Podem-En Marea. También compartirán el tiempo dos portavoces. En primer lugar, tiene la palabra don Félix Alonso Cantorné.

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

Creo que nos debemos alegrar por tener un ministro que viene del mundo real, ya que ha estado al frente de un ayuntamiento y, *a priori*, está acostumbrado a tomar decisiones y a marcar prioridades, cosa imprescindible en el Ministerio de Fomento. La intervención de nuestro grupo, como bien ha dicho el presidente, se dividirá en dos partes. La primera parte —que es la que estoy desarrollando en estos momentos— estará dividida también en dos niveles: el primero será de actualidad y en el segundo haré un repaso muy incompleto a nivel territorial, algo lógico al encontrarnos en un Estado plurinacional.

Según anunció usted en una entrevista en televisión, el Gobierno rescatará diferentes sociedades concesionales que gestionan autopistas de peaje en quiebra por un importe estimado —aunque usted dice que es menor— de 5.000 millones de euros. Cabe recordar que las sociedades que gestionan las autopistas en cuestión son propiedad de empresas de infraestructuras como Abertis, ACS y Sacyr, todas ellas con beneficios multimillonarios. Esta intervención parece cumplir con los cuatro rasgos de una ayuda de Estado ilegal: recursos públicos, ventaja selectiva a las empresas afectadas, distorsión en la competencia y afectación al comercio entre Estados miembros, ya que supone una desventaja a empresas de otros países de la UE. ¿Considera el ministerio que el rescate anunciado podría suponer una ayuda de Estado ilegal? En 1997, el director general de Carreteras era el señor Juan Francisco Lazcano Acedo, el hoy presidente de la Confederación Nacional de Construcción, cuyo vicepresidente es el presidente de Seopan, organización a la que también pertenecen Abertis, Sacyr o ACS. Mi compañero Sergio Pascual,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 34

aquí presente, el viernes pasado registró esta pregunta: ¿El señor Lazcano Acedo participó en los procesos de licitación, adjudicación y supervisión de los proyectos de las radiales de Madrid? Ya en 1984 se asumieron las pérdidas de seis autopistas de peaje, que estaban en quiebra por la misma razón que las nueve de ahora: no tenían tráfico. En 2003, año en que el presidente Aznar y el señor Francisco Álvarez-Cascos inauguraban las radiales madrileñas, se reprivatizada aquel primer banco malo de las autopistas, la Empresa Nacional de Autopistas, ENA, y las sociedades que pujaron en aquel momento fueron —¿a que no lo sabe?— Sacyr, Ferrovial, FCC, Acciona, Abertis y OHL. Siempre, siempre los mismos saqueadores. En medio siglo se han adjudicado a empresas privadas treinta y ocho concesiones; catorce de ellas se arruinaron y fueron nacionalizadas. Los presidentes de las macroempresas de infraestructuras concesionarias de varias autopistas, ahora en quiebra, también aparecen casualmente a partir de 2004 como donantes del PP, según los papeles de Bárcenas. Según explica Enrique de Santiago, abogado de Izquierda Unida en la querrela de Bárcenas, en todos —insisto, en todos— los supuestos las autopistas tenían informes técnicos desfavorables porque entendían que no había demanda suficiente para construirlas. Perdone, en España llevamos cuarenta años legislando al lado de las empresas y en contra de sus ciudadanos, excepto, es verdad, con la Ley 40/2015, que no sé si se hizo *ex professo* ¿Qué solución plantea el señor ministro para no tener que pagar los proyectos de las radiales de Madrid a los que siempre ganan?

No hace muchos años otro escándalo salpicó al ministerio que hoy usted dirige. El 28 de febrero de 2013 entró en los juzgados de Gijón una importante demanda. La unión de empresas que había construido la ampliación del puerto de El Musel, formada por Dragados, el grupo ACS, FCC, Sato y Alvargonzález, reclamaron a la autoridad portuaria 354 millones de euros. La demanda, de ciento cuarenta páginas, tenía como principal firmante a un abogado del bufete Cuatrecasas y entre los letrados que le asistían en el juicio figuraban Juan Ramón García Notario y Carlos Gil de las Heras, dos de las personas que mejor conocen las tripas de la Administración en materia de puertos. Ambos son abogados del Estado en excedencia y hasta 2004 fueron director y subdirector de los servicios jurídicos de Puertos del Estado. En 2012, de las treinta y cinco compañías que cotizan en el IBEX 35, catorce tenían abogados del Estado en excedencia como secretarios del consejo. Entre ellas están Iberdrola, Inditex, Sacyr, Repsol, CaixaBank, Bankia. Pablo Isla, precisamente, es presidente de Inditex y es abogado del Estado. Para nuestro Grupo Confederado es una puerta giratoria tan peligrosa o más que la de los altos cargos. Un alto cargo se lleva la agenda y la capacidad de hacer *lobby*, de llamar y que le atiendan al teléfono o en la puerta. Sin embargo, un alto funcionario del Estado lo que se lleva, aparte de eso, son los secretos de la Administración y sus puntos débiles. ¿Cuántos abogados del Estado adscritos a su ministerio están en excedencia actualmente? ¿Cuántos de ellos o ellas están pleiteando contra el ministerio? Estos días también se ha confirmado que los gobiernos español y francés —como decía un compañero— han asumido la gestión conjunta del túnel ferroviario transfronterizo de El Pertús, una vez liquidada la compañía concesionaria, que se ha demostrado inviable porque el tráfico de trenes es muy inferior al inicialmente previsto. Muy similar a lo que pasó con el proyecto Castor, controlado en un 66,7 % por ACS, que recibió una compensación de más de 1.500 millones de euros. El sistema vigente actual es perverso porque en la construcción y la explotación de las infraestructuras públicas, en el caso de que vayan mal, siempre ganan los mismos. ¿Tiene previsto modificarlo, señor ministro?

Y ahora ya empiezo con el pequeño repaso, muy rápido también, lógicamente. Estibadores portuarios. ¿Qué tiene previsto el ministerio sobre la Ley de Puertos? ¿Prevé la modificación de la Ley de Puertos en la que se garantice la exclusividad de las labores de estiba mediante la creación de registros especiales en cada autoridad portuaria, tal y como se establece en la OIT y en las directivas ratificadas a este respecto por España?

Con respecto a AENA, el 11 de febrero de 2015 —como también ha dicho un compañero portavoz— se produjo la privatización del 49 %. El mismo día de su salida a Bolsa las acciones habían crecido un 20 %, los grandes fondos de inversión ganaron ese mismo día 800 millones de euros y en menos de cinco meses su valor había pasado de 58 euros iniciales a 132 euros. ¿El Gobierno tiene previsto privatizar parte del porcentaje del 51 % que aún controla? AENA aprobó la propuesta definitiva del Documento de Regulación Aeroportuaria, el DORA, y como resultado del proceso de consultas de los últimos meses sobre la propuesta inicial del DORA las asociaciones que representan a las aerolíneas han planteado reducir las tarifas un 2,59 % anual para el periodo 2017-2021. ¿Tiene previsto congelar, bajar o subir las tarifas? Nuestro Grupo Confederado entiende que el Documento de Regulación Aeroportuaria no solamente regulará las tasas aeroportuarias, sino que deberá cumplir la cantidad y la calidad del servicio prestado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 35

Mercancías. El transporte de mercancías por ferrocarril ya no es exclusivo, como bien ha dicho usted, de Renfe. Según el informe de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada, Fedea, el tráfico de mercancías por ferrocarril está gravemente herido en España. Por ello, plantea la enajenación de parte de estos activos a, como mínimo, dos empresas independientes. ¿El Gobierno tiene previsto privatizar Renfe-Mercancías, tal y como propone Fedea?

Querría hacerle una serie de preguntas sobre Andalucía. El Senado aprobó en 1919 la electrificación del tramo férreo Algeciras-Bobadilla. Europa incluye este tramo como doblemente prioritario en el corredor atlántico y mediterráneo. ¿Estará ejecutado el compromiso antes de que cumpla los cien años de retraso? Granada lleva hoy 623 días aislada por ferrocarril del resto de Andalucía y España; son 89 semanas, 21 meses: casi dos años. ¿Cuántos días más tendrán que esperar los granadinos? El corredor mediterráneo y el atlántico son para Andalucía, a día de hoy, promesas incumplidas, así como el presupuesto destinado a estas obras esenciales para vertebrar y conectar Andalucía, una comunidad autónoma con el mayor número de desempleados del país. ¿Cuál es la inversión total en estos corredores en Andalucía? ¿Qué porcentaje supone respecto al total de inversiones en estos corredores en España? En estas fechas hemos conocido que Renfe-ADIF está permutando material rodante en distintas provincias españolas o, lo que es lo mismo, desvistiendo santos para vestir otros. ¿Puede confirmar esta información? Acabamos de conocer que este miércoles que viene, el 21, se trasladarán unidades del 465-233 y del 465-234. ¿Es cierto? Recientemente la Comisión de Fomento aprobó una PNL instando al Gobierno a proceder al desdoble entre Los Palacios y Jerez de la Frontera, así como a negociar con la concesionaria el levantamiento del peaje de la AP-4, cuya concesión se ha prorrogado en tres ocasiones. ¿Van a seguir el llamamiento de la mayoría de esta Comisión o van a hacer caso omiso?

En Aragón se sabe dónde empieza una autovía, pero siempre se desconoce cuándo llegará su final. Hay seis empezadas, tres diseñadas pero con las obras pendientes de comenzar y ninguna acabada. Pese a ello, el ministerio mantiene la tradición de anotar en sus cuentas proyectos de inversión en las autovías aragonesas que no acaban de materializarse. Las de este año preveían las obras de varios tramos entre Huesca y Jaca, entre Jaca y el límite con Navarra y el desdoblamiento de la N-232 entre Ráfales y la provincia de Castellón. También había consignación para proyectar el cierre de la A-2 entre Alfajarín y Fraga y el de la A-68 entre el tramo, que antes ha mencionado, Figueruelas-Mallén. ¿Cuál es el calendario de estas obras?

Asturias. ¿El ministerio tiene previsto renovar la catalogación del servicio público de las vías de ferrocarril asturianas que caducan este mes y sin las cuales las líneas asturianas del FEVE tendrían que cerrar?

Vamos a hablar de la operación diálogo con Cataluña. ¿Completará el Plan de infraestructuras ferroviarias de Rodalies Barcelona 2008-2015? ¿El ministerio tiene previsto un plan de inversiones a corto plazo en infraestructura, estaciones y material móvil para mejorar las líneas R14, R15 y R16? ¿El Gobierno tiene previsto el traspaso integral de las infraestructuras ferroviarias?

Corredor mediterráneo. ¿Cuál es la estrategia institucional del ministerio? ¿El ministerio tiene una agenda de inversiones cierta, creíble, acordada con las comunidades afectadas? ¿Planificará la llegada del ancho europeo sin perjuicio de los pasajeros?

País Valencià. Las inversiones del Estat en la Comunitat Valenciana acumula proyectos pendientes de vital importancia —un plan de cercanías, el tren de la costa, ampliación de la autovía Elx-Murcia— y problemas en las carreteras V-30, V-21, V-31 y N-340. ¿Tiene previsto revertir durante su mandato este trato discriminatorio que sufre la Comunidad Valenciana por parte del Gobierno central? ¿Piensa decantarse en referencia al corredor mediterráneo por el proyecto inicial de doble plataforma? ¿Cumplirá con el compromiso inicial del túnel pasante? ¿Cómo va a prevenir el colapso del túnel de Serrería?

Murcia. Sabemos, o al menos lo estamos pensando, cuándo llegará el AVE, pero también nos gustaría saber cómo llegará, si será soterrado o no, y los ciudadanos de Alicante —se lo digo a usted porque le pasó cuando fue alcalde— tienen problemas con el puerto y con la licencia ambiental. ¿Tiene prevista la adecuación de la normativa medioambiental de las actividades de carga y descarga de los graneles a partir del Fondo de compensación interportuaria? Las obras de infraestructura necesarias para asegurar una mayor y más verde productividad de las operaciones de carga en el puerto de Alicante.

En Canarias el Ministerio de Fomento ha propuesto cambiar las condiciones de ayuda a la movilidad, como se ha dicho bien, para los residentes en territorios no peninsulares, donde se plantearía fijar una tarifa máxima unificable en los descuentos de residentes en viajes colectivos. ¿Qué criterio sigue el Gobierno para anunciar una posible modificación de las ayudas a la movilidad para residentes en territorios

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 36

no peninsulares? ¿Qué tiene pensado hacer su ministerio con respecto a la discriminación que sufren en este caso los investigadores canarios con las negativas de determinadas compañías aéreas de transportar animales necesarios para la experimentación de enfermedades graves?

En Extremadura, ya lo sabemos, actualmente la comunidad tiene cero kilómetros electrificados. ¿Qué tiene previsto adjudicar para las vías ferroviarias de esta comunidad en 2017? En Galicia el 9 de septiembre se volvía a vivir otro accidente ferroviario, en el que lamentablemente fallecían cuatro personas y casi medio centenar resultaban heridas. ¿Cuáles son las causas del accidente de tren en O Porriño, ocurrido el 9 de septiembre? ¿Tuvo que ver el accidente de O Porriño con el óxido de las vías? La Autopista del Atlántico, AP-9, es la única vía que vertebra Galicia de norte a sur. Señor ministro, el pasado 5 de diciembre usted se reunió con el presidente de la Xunta para hablar de la AP-9. ¿Va el ministerio a atender la demanda unánime en Galicia para que se transfiera la AP-9 a Galicia con el objeto no solo de mejorar su gestión, sino de caminar hacia la meta de una autopista libre de peaje? El denominado AVE de Galicia ha sufrido un constante baile de fechas de finalización que ha ido posponiéndose desde hace años. El caso gallego es muy particular, porque cuenta con una red de alta velocidad interna, el *eixo* atlántico Santiago-Ourense, que no está conectado con el resto. ¿Cómo piensa resolverlo? ¿El Ministerio de Fomento se ha planteado —para finalizar— la utilización de la vía convencional entre Taboadela y Ourense como acceso definitivo para el tren de alta velocidad?

Muchas gracias. Ahora le paso la palabra a mi compañera, la portavoz adjunta, Lucía Martín.

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

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Muchas gracias.

Voy al grano porque hay muchas cosas que queremos exponer y preguntar al ministro en materia de vivienda, a pesar de que en su presentación creo que literalmente ha dedicado únicamente cinco minutos a comentar este tema.

Nos hemos enterado hace unos días de que el anterior Plan estatal de vivienda 2013-2016 queda prorrogado un año más a la espera de la elaboración del siguiente, que abarcará el periodo 2018-2021. Se supone que el Plan estatal de vivienda es el principal instrumento que tiene el Gobierno para realizar política pública en esta materia, pero si analizamos los presupuestos vemos rápidamente que para su Gobierno —lo decimos sin ninguna duda— la vivienda no es ninguna prioridad, en absoluto. La inversión total en el plan anterior fue de 2.600 millones de euros, lo que supone un 0,2 % del PIB estatal. En cambio, durante el mismo periodo, la cantidad destinada a desgravaciones fiscales para la compra de vivienda, que fue en su día una política catastrófica que generó la burbuja inmobiliaria que acabó estallando en 2008, fue de 6.500 millones de euros, más del doble que la inversión directa en vivienda. Vemos también cómo en ese mismo periodo las ayudas fiscales para alquilar una vivienda fueron de 613 millones de euros, casi diez veces menos del presupuesto que se destina a ayudas a la desgravación por compra. Estos son los números y ahí se ven claramente las prioridades de su Gobierno. Me pregunto si su Gobierno sabe que en países como Suecia, Holanda o Reino Unido destinan un 3 % del PIB a políticas de vivienda. Tenemos también Austria, Dinamarca, Francia o Alemania, que destinan entre el 1 y el 2 % de su PIB a esta cuestión, y luego está España, que destina un 0,2 %, que es una cifra muy parecida a la que destinan Grecia y Portugal. Todo esto son cifras oficiales. Yo me pregunto qué política pública en materia de vivienda se puede hacer con ese presupuesto. Ya se lo digo yo: ninguna que pretenda garantizar derechos a la mayoría de la gente. Para ustedes la vivienda no es ninguna prioridad.

Por tanto, la primera pregunta sería qué medidas va a tomar su Gobierno para que los presupuestos públicos del Estado crezcan cada año hasta converger con la media de los países líderes en política pública de vivienda de la Unión Europea. ¿Qué medidas va a tomar para la progresiva reducción del gasto fiscal en vivienda y el incremento del gasto público directo en esa materia? ¿Qué medidas va a tomar para que los fondos estatales dedicados a vivienda se gestionen por las comunidades autónomas y los ayuntamientos, que son de hecho las administraciones públicas constitucionalmente habilitadas para actuar en materia de vivienda, ya que el Estado no tiene competencias para ello?

Por otra parte, tenemos un parque público de alquiler que no llega al 1 %, frente al 15 % de media en países europeos de nuestro entorno. Con la situación de emergencia habitacional en la que nos encontramos, ese parque es hoy una necesidad vital —vital— para centenares de miles de personas que son desahuciadas, que viven en situaciones de infravivienda o de precariedad en habitaciones, pero también son una necesidad para millones de personas que necesitan acceder a una vivienda a un precio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 37

asequible y no desorbitado. Por otra parte, precios de alquiler desorbitados es lo que en muchos casos encontramos hoy en el mercado, precisamente como consecuencia, en gran parte, de su legislación, que ha convertido la vivienda, ya sea en propiedad o de alquiler, en una mercancía con la que especular. Recientemente varias comunidades autónomas han intentado legislar para que las entidades financieras y otros grandes tenedores de vivienda estén obligados —y repito, obligados— a ceder las viviendas vacías de las que disponen a las administraciones públicas para que estas puedan ponerlas en alquiler a precios asequibles. Es lo que hacía la Ley 24/2015, aprobada por unanimidad en Cataluña, que su Gobierno, vía Tribunal Constitucional, ha suspendido y otras leyes similares lo hacían igualmente en Navarra, en Euskadi, en Murcia. De hecho, su Gobierno aún estaría a tiempo de retirar ese recurso y devolver los derechos suspendidos a la ciudadanía.

Más datos que son importantes. La Sareb declaraba tener en 2014 cerca de 100.000 viviendas vacías. Su Gobierno no las quiere poner en alquiler porque su prioridad es, por enésima vez, tapar los agujeros de entidades financieras privadas que vuelven a tener beneficios otra vez, sin ninguna exigencia de responsabilidades en materia de vivienda a cambio. Por lo tanto, las preguntas serían: ¿qué medidas va a tomar su Gobierno para ampliar el parque público de alquiler para llegar, como mínimo, a ese 15%, que es la media de los países de nuestro entorno? ¿Qué medidas va a tomar su Gobierno para que las viviendas vacías en manos de grandes tenedores, en especial las que están en manos de entidades financieras rescatadas directa o indirectamente con nuestros impuestos, integren ese parque público? Y más allá del parque público, si sabemos que es necesario promover el acceso a la vivienda en alquiler, porque también estamos a años luz de Europa en ese sentido, ¿qué va a hacer su Gobierno para movilizar hacia el alquiler los 3,4 millones de viviendas vacías que, según el INE, existen en España?

Hablando del alquiler, su política en materia de alquiler ha sido también catastrófica. En este país, menos de un 15% de la gente vive de alquiler; de nuevo, cifras muy inferiores a países de nuestro entorno. Ya hemos hablado de las ridículas ayudas para el alquiler en materia fiscal que su Gobierno ha facilitado. También podemos hablar de las condiciones para recibir ayuda al alquiler del antiguo plan estatal que incluían cobrar menos de 500 euros al mes por persona y tener un alquiler de menos de 600 euros. Ya me dirá usted si en Madrid, por ejemplo, existen alquileres así; en Barcelona, desde luego, viviendas dignas, ninguna. Pero, por si fuera poco, en 2013 su predecesora en el cargo, Ana Pastor, aprobó la Ley 4/2013, de medidas de flexibilización y fomento del mercado del alquiler en vivienda. Dicha ley disminuyó de cinco a tres años los contratos de alquiler; acabó con las pocas garantías judiciales que les quedaban a las personas inquilinas frente a un desahucio; dio facilidades fiscales a las Socimi, que tributan al 1%, para que inviertan en viviendas sin establecer ninguna condición y, por lo tanto, fomentando de nuevo las prácticas especulativas, ahora orientadas al alquiler.

En resumen, prácticamente no dan ayudas al alquiler ni para inquilinos ni para pequeños propietarios que necesitan seguridad para poner sus viviendas en alquiler a precios asequibles; no toman medidas para generar un parque público y además aprueban leyes que continúan condenando el alquiler a ser una opción inestable, insegura y transitoria. Todo ello genera unas condiciones perfectas para trasladar parte del negocio especulativo, que antes se hacía principalmente vendiendo hipotecas, a los alquileres. Alquileres cortos, precios altos, rendimientos jugosos en poco tiempo. Y así estamos viendo ya cómo en ciudades como Madrid y Barcelona existe hoy otra burbuja inmobiliaria que expulsa a miles de vecinos y vecinas de sus barrios porque no pueden hacer frente a unos alquileres imposibles. En Barcelona no se encuentra una vivienda digna por menos de 800 euros al mes. Estas problemáticas exigen respuestas legislativas y mediadas y, por tanto, las preguntas son: ¿qué medidas va a tomar su Gobierno para acabar con los incrementos indiscriminados de precios del alquiler que se están dando ya en algunas de las ciudades del Estado? ¿Va a llevar su Gobierno a cabo una reforma legislativa para que el alquiler sea una opción estable, asequible y segura?

Por lo que respecta a eficiencia y rehabilitación y condiciones de habitabilidad, se trata de una línea estratégica del antiguo plan estatal, y también del próximo, que puede sonar muy bien y en cambio tener un uso totalmente inútil para garantizar el acceso a la vivienda en condiciones dignas para la mayoría. Me explico de forma sencilla. Se puede priorizar la rehabilitación de viviendas en alquiler de pequeños propietarios —que son las que están en peor estado de todo el parque de vivienda, por cierto—, o se pueden priorizar las reformas de aquellas viviendas que están en manos de grandes propietarios que quieren alquilarlas a precios no asumibles para la mayoría. Entonces la pregunta es, señor ministro, ¿va a establecer algún tipo de prioridad en ese sentido en su próximo plan estatal? Y más allá de eso, en cumplimiento de la disposición adicional primera de la Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 38

regeneración y renovación urbanas, ¿está su ministerio trabajando en el desarrollo de los instrumentos con los que, en coordinación con la Administración local y autonómica, realizar un sistema informativo general e integrado que contenga censo de construcciones y viviendas vacías, así como mapas del desarrollo urbano necesario para la rehabilitación?

Acabo ya. Usted es ministro de Fomento y de Vivienda, no sé, sinceramente, si es consciente de que en el plan estatal que se acaba de prorrogar la palabra desahucio aparece dos veces en sesenta páginas. Durante el periodo que abarca ese plan estatal, 2013-2016, se produjeron más de 200.000 desahucios en este país. Creo que es bastante significativo de cómo su partido entiende la política de vivienda. Nosotras, nuestro grupo parlamentario, estamos aquí para que eso cambie radicalmente. Le avanzo que hemos pedido una comparecencia monográfica específica para evaluar el plan de vivienda que ahora acaban de prorrogar y termina y discutir el próximo que hay que poner en marcha.

Gracias. **(Aplausos)**.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Van a intervenir dos portavoces, empezando por su portavoz titular, don Miguel Barrachina. Tiene la palabra.

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

Muchísimas gracias, señor ministro, por comparecer. El Grupo Popular está enormemente orgulloso de que usted sea el ministro que va a gerenciar esa parte de las infraestructuras mundiales que están en España y que lideran buena parte de su ranquin. Se habrá dado cuenta, señor ministro, de que ha descubierto un país —a juzgar por alguna intervención— en el cual los trenes van a 20 kilómetros/hora y las empresas no crean empleo, sino que lo que hacen es asaltar. Le añadiría a esta preocupación —que podría ser general— una particular, y es que esta mañana he venido utilizando uno de esos trenes que van felizmente completos desde la Comunidad Valenciana hasta Madrid y he escuchado que ya no voy a volver a la Comunidad Valenciana, sino que regresaré al País Valencià e incluso al Estat Valencià. **(Rumores)**. A esa preocupación le añado una segunda y es que he venido rodeado de lo que yo pensaba hasta esta tarde que eran personas, pero no. **(Continúan los rumores)**. He escuchado hoy aquí que los trenes para personas son los de cercanías, trenes en los que usted va a invertir 1.500 millones de euros en el plan de cercanías. A aquellos desgraciados que, como yo, por motivos de trabajo o familiares, tienen que utilizar media o larga distancia, a ver cómo les cuento cuando regrese camino del Estat Valencià que no son personas, ni los que me rodean ni sus familias. Uno descubre muchas cosas en comisiones como esta.

Nosotros de su comparecencia deducimos que España necesita avanzar mucho pero estamos orgullosos, señor ministro, de que sea una empresa pública española, AENA, la que trae a 265 millones de pasajeros, la primera empresa del mundo, en ese país catastrófico que la izquierda ha relatado aquí esta tarde; 265 millones. Estamos felices de ser el tercer país de los veintiocho de la Unión con mayor número de aeropuertos y que atrae a 207 millones de pasajeros. Uno tiene la sensación de que los 75 millones de turistas que vienen todos los años ya no son turistas, sino que son masoquistas por venir a la España que aquí se ha relatado, la España negra de esos cuadros que pintaba en su última etapa don Francisco de Goya. En lugar de elegir un cuadro en el que aparece la pelea a garrotazos de dos españoles enterrados hasta la rodilla, podrían haber elegido alguno más costumbrista de la etapa de *La Gallina Ciega*. Por tanto, estamos moderadamente felices y satisfechos de que en este país en el que hemos descubierto hoy que los trenes van a 20 kilómetros/hora seamos el primer país del mundo —no el segundo— en kilómetros por habitante de AVE, de tren de alta velocidad. Saldrá alguien, seguro, y dirá que somos el primero y duplicamos al segundo, que es Francia, de los 200 países del mundo en kilómetros de AVE por habitante, pero no en kilómetros totales. Es verdad, tendrían razón. En kilómetros totales somos el segundo, después de China, que nos multiplica por veintiocho en habitantes. Y seguiremos yendo a 20 kilómetros/hora para una parte de esta Comisión. Por cierto, curiosamente el tren que va a 20 kilómetros/hora es el que utilizo porque pasa por mi pueblo. He llamado a ver si había pasado algo porque me imagino que a 20 no, pero a 10 y a cero sí, porque para en todas las estaciones, como todos los de cercanías. Por tanto, uno parte de cero y después llega a la velocidad máxima, que luego tiene que ir reduciendo. Cada uno elige el momento en el cual quiere situar a sus infraestructuras. Estamos contentos de que usted quiera dar un impulso adicional a los puertos. Somos los terceros en movimiento de contenedores en la antigua Comunidad Económica Europea y en la actual Unión Europea a Veintiocho. Estamos contentos también de que 465 millones de pasajeros —465 millones, repito— utilicen la actual

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 39

red ferroviaria. Hace falta mucho más, evidentemente, pero para eso es usted ministro y ha traído aquí un paquete de propuestas. Probablemente nuestro diagnóstico será radicalmente distinto del de la oposición y, sin embargo, las recetas o los compromisos los mismos: Alcanzar grandes acuerdos que sean sostenibles en el tiempo, tanto económica como ambientalmente y que eso nos permita seguir avanzando juntos. Pero no podemos pedir perdón, señor ministro, de que España sea el primero, no el segundo, el primero según Eurostat, que más kilómetros de autovía ha construido en los últimos diez años. Lo dice Eurostat y no la página del Partido Popular de España. Estamos contentos, por tanto, de disfrutar de puertos, aeropuertos y ferrocarriles que nos permiten tener una infraestructura de la que fuera de España todo el mundo habla bien, de la que en esta Comisión casi todo el mundo habla mal y de la que pensamos que puede seguir mejorándose. Fuera de nuestras fronteras se habla de exceso de capacidad de nuestros puertos, de nuestros aeropuertos, de nuestras líneas de AVE e incluso de nuestras autopistas y autovías.

He llegado a contar aquí 180 solicitudes —justificadas, ¿eh?—, 180 solicitudes concretas y urgentes, justificadas todas ellas. Yo podría hacer un montón para mi comunidad autónoma —de la que pido que nadie rebautice, ni como *estat* ni como país porque nosotros tenemos un único país, España, del que estamos, incluidas sus infraestructuras, muy orgullosos los valencianos, la inmensa mayoría de los valencianos—, pero no me puedo sustraer a la tentación de decir esto después de haber escuchado, señor ministro, hablar de recortes y paralizaciones, sobre todo viniendo de aquellos que en una sola mañana, en una mañana, pararon sesenta y dos carreteras en 2010 y diez tramos de trenes, algunos que yo utilizo en la actualidad. Yo sí que le invitaré a la Comunidad Valenciana y a la inauguración porque las obras de ese AVE —que situará en dos horas y veinticinco Madrid con la capital de mi provincia, con Castellón— están concluidas prácticamente. Por tanto, no me sustraigo de decir que los diputados del Partido Popular estamos moderadamente satisfechos de la situación y pensamos que puede seguir mejorando, pero no solo estamos satisfechos de sus infraestructuras sino que también estamos orgullosos de los trabajadores y de las empresas que prestan sus servicios en esas infraestructuras. Si aquí alguien cree que las empresas en España están —he tomado nota literal de la palabra que han dicho, asaltar— están para asaltar, están para forrarse, en lugar de montar confederaciones que monten empresas y que ganen dinero, si es lo que quieren. Entendemos que la ley se aplica a todos de forma estricta de manera directa y, por tanto, pensamos no solo en las infraestructuras sino en quienes las prestan.

Nos parece una gran noticia que la primera empresa pública en el mundo que administra sesenta y cinco aeropuertos sea española, AENA. Pero además también nos parece una gran noticia que entre las diez primeras empresas gestoras de infraestructuras de doscientos países, como usted ha mencionado en su intervención, la primera del mundo sea española, del mundo —y lo digo para que quienes critican a trabajadores y empresas alguna vez digan algo bueno del país—. La primera del mundo es española, la segunda del mundo es española, como también lo son la quinta, la sexta y la séptima, la mitad. Por tanto, no es posible que en este país, que en esta tierra que todo el mundo viene a visitar y en la que mucha gente se quedaría a vivir, todo funcione mal. En consecuencia, estamos moderadamente satisfechos y pensamos que el impulso del ministerio seguirá yendo en la buena dirección.

No me sustraigo a hacer una referencia al saqueo de las infraestructuras, como lo han llamado aquí, por parte de las empresas privadas. Vamos a ver: hay dos formas de hacer carreteras y hay dos formas de hacer trenes. Este viernes pasado el Consejo de Ministros resolvió una concesión a una empresa española, la concesionaria pedía 500 millones y el ministro firmó cero millones de euros, por lo tanto hay dos formas de hacerlas ¡desde el 73, desde que se hizo la primera autopista en España! ¡Desde siempre! En España y fuera de España. Hay dos formas de hacerlas: o pagando por anticipado, pagando los 5.500 millones, o diciéndole a una empresa —o a las empresas que se presenten—: lo gestionáis vosotros y vais recuperándolo. **(Rumores)**. Todos en todos los países del mundo. Cuando esas empresas, que tienen el aval del Estado porque es una infraestructura nacional, del Estado... No hay, no existen carreteras privadas, no las hay, son carreteras de la red pública, de la red nacional: son carreteras públicas. España tiene solo —digo solo porque somos de los que menos— el 9% de su red nacional de carreteras, que son 26.000 kilómetros, y solo el 9% son autopistas. Por cierto que las más caras están en una preciosa comunidad autónoma española donde cuesta un 75% más caro el peaje —en la Comunidad Autónoma de Cataluña— que la media nacional. **(Rumores)**. Animo a que reclamen con la misma intensidad, con el mismo vigor, esa bajada de un 75% más caro que tienen que padecer los ciudadanos catalanes respecto a las autopistas que gestiona la Generalitat de Catalunya. Y por tanto lo que quiero poner de manifiesto es que hasta que noticiosamente no ha sido atractivo, ¡nunca jamás nadie había cuestionado la forma de hacer autopistas! Que significa, simplemente, que adelantan el dinero de las empresas privadas y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 40

naturalmente después lo recuperan. Es que si no, no hay autopistas. Es un modelo, es decir el modelo puede ser que jamás se construyan autopistas, bien, es defendible. Pero no se lo he escuchado a nadie. El propio PSOE, con estas concesiones —que, por cierto, debe haber crecido mucho Madrid porque aquí se ha planteado esto como una batalla entre periferia —yo soy periferia— y Madrid para ver si pagábamos las autopistas y, bueno, estas ocho autopistas en fase concursal llegan a Murcia, Comunidad Valenciana y Castilla-La Mancha. Digo que debe haber crecido enormemente Madrid.

Digo que solamente hay dos formas: o hacerlas o no hacerlas. Y en la etapa anterior lo que se hizo fue justamente alargar las concesiones, elevar los peajes y darles a las empresas concesionarias 480 millones de euros en préstamos participativos. Y la solución no es para enriquecer a nadie, hablamos de empresas quebradas, empresas concursadas, y es un juez, esto no es un capricho, es un juez el que dice: esta empresa está en concurso, usted, Estado, tiene unas infraestructuras de 5.500 millones por las cuales ha pagado ¡cero euros!, por lo tanto cuando concluya la liquidación usted tiene que resolver el contrato. Y de la misma forma que hizo González nada más llegar; o con los mismos criterios con los que Zapatero adjudicó las últimas autopistas en Málaga. ¡Con los mismos!, ¡son los mismos!, nadie los ha cambiado. Los que han cambiado son ustedes (**Rumores**), porque los criterios no han cambiado. Y cuando se cambien, se dejarán con el mismo sistema, un sistema similar porque es homologable al de toda Europa, es que no hay otra fórmula, es decir o quieres pagarlo tú o quieres que te lo paguen y se recupera a través del peaje. Y si no hay aval nacional, aval del Estado, evidentemente no hay créditos y por tanto no habría autopistas. Yo no sé cómo deducen ustedes que si digo que el viernes hubo una resolución en Consejo de Ministros, las empresas pedían 500 y se les pagó cero, por qué se ponen ustedes en el lado de que el Gobierno de España va a tener que pagar lo que costaron esas autopistas, 5.500 millones, y de los cuales hasta el día de hoy ha pagado cero. El coste real, el coste efectivo a día de hoy, es el préstamo participativo que se hizo en la etapa anterior —y no cuestiono que esté bien o mal hecho, pero claro, lo hizo quien ahora lo critica—, de 480 millones de euros. Por lo tanto en esto sobra muchísima demagogia y falta muchísima información. Hasta hace bien poco nadie había pedido jamás que el proceso de construcción de autopistas en España cambiase, ¡nunca! Yo no lo recuerdo en ninguno de sus programas electorales. Pero, claro, ahora ha aparecido en prensa y ahora a todos les gusta hablar de supuesto rescate. Pero, ¿qué rescate? ¡Es el cumplimiento de un contrato de concesión!, de los cuales hay 28 en vigor: 28 desde 1973: ¡28! En España y fuera de España todas las autopistas se construyen así.

Concluyo ya, señor ministro, dándole las gracias por su comparecencia y la felicitación del Grupo Parlamentario Popular. Disfruta usted gerenciando un país en el cual sus infraestructuras ferroviarias, aeroportuarias y portuarias son fuera de España reconocidas internacionalmente. Les dejo ahora con la portavoz de vivienda.

Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.  
Es el turno de la portavoz de vivienda, doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muy buenas tardes a todos. Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, lo primero que quiero hacer es darle las gracias y felicitarle por el contenido de su comparecencia porque de su exposición se desprende claridad, organización y una buena planificación de cara al futuro que enmarcará su actuación de aquí a los próximos cuatro años. Como portavoz del Grupo Parlamentario Popular en materia de vivienda me enorgullece pensar y oír que la planificación en materia de vivienda responde a una política continuista pero bastante mejorada con respecto a las actuaciones anteriores. Voy a hacer una reflexión sobre cuatro cosas fundamentales. Es una reflexión para todos, a la vista de lo que hemos oído aquí. La primera, sobre cuáles han sido nuestros objetivos hasta ahora en materia de vivienda, de dónde partimos. La realidad del plan aún vigente 2013-2016 es muy compleja y respondía desde una gran crisis económica a una situación heredada de planes anteriores. Además, hizo que nos centráramos en destinar la mayoría de los recursos a solucionar los problemas de los que no podían acceder a una vivienda, a los que perdían la suya por circunstancias sobrevenidas porque no podían pagar su hipoteca y a fomentar la rehabilitación de forma que se garantizara que cualquier ciudadano viviera en condiciones dignas de habitabilidad.

Tengo que recordar, sobre todo a la portavoz socialista —porque han estado gobernando—, que ahora mismo nos consta que las fuerzas políticas de izquierda se autonombran ahora protectoras de las familias en situación vulnerable que están en riesgo de desahucios. Y ha sido el Gobierno del Partido Popular el que ha puesto sobre la mesa medidas para paliar esta situación que además se había disparado



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 41

por una situación económica heredada. El Partido Popular en la pasada legislatura, antes de los primeros cien días de gobierno, ya puso sobre la mesa el Real Decreto-ley 6/2012, que solucionaba problemas como la reestructuración de la deuda y la suspensión inmediata de los desahucios. Todo ello derivó en la Ley 27/2012 que se convirtió después en la 1/2013 de medidas para reforzar la protección de deudores hipotecarios, reestructuración de la deuda y alquileres sociales. Quiero recordar también que eso se aprobó con el voto en contra del Partido Socialista, que prefería otras soluciones como el desahucio exprés que dejó en la calle a miles de personas en la época de Zapatero y eso hay que decirlo.

Lo segundo, qué conseguimos con este plan. Usted lo ha dicho, señor ministro. Con una inversión de aproximadamente 2.800 millones de euros hemos conseguido poner en marcha ocho programas con los que se resolvió el problema a 650.000 familias. Una cifra que, según los datos de los que disponemos, podemos desglosar en 240.000 ayudas al alquiler, 250.000 ayudas a los préstamos hipotecarios y el resto en ayudas a la rehabilitación. Lo tercero, hacia dónde vamos y qué queremos conseguir. Hace tres semanas tuvimos la oportunidad de debatir en esta Comisión una proposición de ley presentada por el Grupo Popular donde tuvimos oportunidad de fijar entre todos una primera posición sobre los objetivos a desarrollar por el futuro plan de vivienda. La conclusión a la que llegamos es que podemos movernos en un marco común. Las propuestas de los distintos grupos políticos no son tan dispares y recogen, principalmente, las que ha enumerado el ministro en su exposición y la que han salido de la conferencia sectorial celebrada el pasado 15 de diciembre y todos hemos coincidido en lo fundamental. Debe haber un objetivo prioritario, que es facilitar el acceso a la vivienda a las personas más vulnerables.

La cuarta reflexión es qué nos piden los ciudadanos. Lo que nos piden tanto los usuarios como los agentes que intervienen en el sector, que también tienen sus demandas. Nos piden que la vivienda no sea un problema, nos piden que la vivienda sea una solución. Tenemos que ver qué representa la política de vivienda ahora en el marco social y económico en el que nos encontramos. Yo siempre digo que hablar de vivienda es hablar de muchas cosas: es hablar de política social, es hablar de política energética, es hablar de rehabilitación, de cohesión social de nuestro territorio y también es hablar de economía. Y hay que tratar la vivienda como problema porque nuestro objetivo es garantizar el derecho a la vivienda de las personas que no la tienen, pero también es importante, importantísimo, tratar el problema de la vivienda como solución: soluciones ambientales, soluciones energéticas, soluciones económicas, y saber que una buena política de vivienda soluciona los problemas de cohesión territorial. Hay que volver a crear gran parte del producto interior bruto y para eso hay que dar respuestas al sector, no solo a quien la consume sino también a quien la produce. Es prioritario activar el sector de la construcción eficiente, sostenible, con menor consumo energético, con menor costo, y donde el suelo no sea especulativo sino materia prima para crear un producto eficiente.

Me enorgullece comprobar también que dentro del programa del ministerio se enfatiza la rehabilitación integral de barrios y programas de desarrollo sostenible, potenciando la transversalidad con los programas europeos DUSI, y saber que hay que ser sensibles con los municipios que necesitan información y apoyo económico, que es la manera de concienciar acerca de estas estrategias. También es importante el aumento de plazos para prorrogar estas actuaciones que ya están en marcha para adecuarlos a los procesos de gestión urbanística en desarrollo, que es el gran calvario de estas cosas.

También tengo que felicitarle, señor ministro, por la continuidad de los programas de rehabilitación del patrimonio histórico con objetivos de sostenibilidad, y también por las actuaciones transversales en cuanto al sector de la arquitectura en sí, la revisión de la Ley de Contratos del Sector Público o la del Código Técnico, absolutamente necesarias en el marco donde nos encontramos. Todos queremos conseguir que la vivienda, señor ministro, no sea un problema en este país, sino que sea una solución, que cree economía, porque la mejor política social es la creación de empleo.

No quiero terminar, señor ministro, sin agradecerle no ya como portavoz en vivienda sino como diputada canaria, que haya mencionado en su comparecencia y entre sus objetivos las actuaciones referidas a las intervenciones en las terminales de los aeropuertos, pensando en que se encuentre entre ellas la terminal del aeropuerto Tenerife-Sur, que es una actuación enormemente esperada, así como sus intenciones manifestadas de mejorar la movilidad en Canarias y la suspensión a las bonificaciones de los billetes aéreos a grupos, señal de su sensibilidad con nuestro territorio, que, por sus condiciones de insularidad, necesita soluciones especiales.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 42

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

Vamos a hacer un receso exactamente de diez minutos y reanudaremos a las veinte horas. **(Pausa)**.

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento. Va a contestar a los grupos parlamentarios el señor ministro. Cuando quiera, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muy buenas tardes de nuevo.

En primer lugar, quisiera agradecer sobre todo el tono de todos los grupos en la presentación de sus cuestiones y reiterar mi máxima colaboración y mi máxima voluntad de mantener líneas abiertas de diálogo sobre todos los aspectos que aquí se han tratado, que han sido muchos, así que voy a tratar de hacer un resumen. Si fuera a contestar todas y cada una de las cuestiones que se han dicho aquí, no tendría sentido ninguna otra comparecencia del ministro de Fomento porque se habría abarcado prácticamente todo, y es mi deseo regresar para hablar de muchas de estas cuestiones lo antes posible. Estoy seguro, además, de que todas son muy importantes, porque se ha hecho un barrido de absolutamente todas las comunidades autónomas, salvo una. Nadie ha hecho ninguna referencia a la Comunidad Autónoma de Cantabria **(Risas)**, pero si me permiten sus señorías trataré de hacerlo yo, más que nada para que de esta comparecencia no se desprenda un vacío respecto a las demandas que también plantea la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Comenzaré con la intervención del señor Ramos, del Grupo Socialista, para iniciar este turno de réplica volviendo a poner de manifiesto la herencia positiva recibida de la ministra Ana Pastor y la valoración enormemente positiva de su gestión en una situación muy complicada. Su señoría ha querido comenzar su intervención hablando de las autopistas de peaje y la situación de las radiales, término bajo el que se encuadran las ocho autopistas que están en situación comprometida desde el punto de vista financiero.

Quisiera iniciar este turno dejando también bien claro que cuando antes me he referido al transporte de vehículos pesados y a la voluntad de este Gobierno de seguir colaborando con las administraciones territoriales para favorecer la fluidez del tráfico y, por tanto, la seguridad vial, en algunas nacionales —como lo ya sucedido en la N-II, y la obligación de circulación de esos vehículos con bonificaciones de peaje en la AP-7—, en ningún caso me estaba refiriendo a estas ocho autopistas. Me estaba refiriendo a algo que pensaba comentar hoy, relativo a la N-340 y a la N-240 como siguientes hitos, pero en ningún caso este Gobierno está pensando en adoptar medidas relacionadas con estas autopistas sino que tenemos el foco en cuestiones muy localizadas y en las que vamos a trabajar.

De todas formas, señor Ramos, no pensaba entrar en lo que el Partido Socialista había hecho o dejado de hacer con relación a estas autopistas, pero, dado que me ha metido un poco el capote, voy a entrar simplemente a mencionar que lo que he dicho en alguna ocasión y en alguna entrevista no es una valoración. De la misma manera que he mencionado cómo ha evolucionado el flujo de tráfico en estos años, desde la concesión de las autopistas —tampoco estoy diciendo en ningún caso que comparta o deje de compartir esos datos; lo que estoy diciendo es que son datos objetivos de la evolución del tráfico con relación a esas autopistas—, también creo que es un dato objetivo el establecimiento de los préstamos participativos que se otorgaron por valor de más de 483 millones de euros, cuantificados en una serie de autopistas que no viene al caso mencionar ahora. O las cuentas de compensación que fueron articuladas a través de la Ley 43/2010, del Servicio Postal Universal, para anticipar los ingresos operativos hasta el 80% de los ingresos previstos y que al final supusieron un montante de 80 millones de euros. O las subidas de tarifas de peaje e incremento de plazos concesionales que se aprobaron entre 2010 y 2011 para atender esos préstamos. Para ello se hicieron modificaciones contractuales de las concesiones de algunas de estas autopistas, elevando las tarifas de peaje y elevando los plazos concesionales. También tengo —creo que no viene al caso— la relación exacta de los incrementos de las tarifas que se producen en cada una de estas radiales y autopistas. Por tanto, la situación en estos instantes, como muy bien ha comentado el Grupo Popular, el señor Barrachina, nada tiene que ver con una decisión de carácter político sino que estamos hablando del cumplimiento de la legalidad como consecuencia de un procedimiento judicial que culmina en un proceso de liquidación de las empresas. Y quiero insistir en que este Gobierno no está haciendo otra cosa que preparar esas autopistas para que puedan utilizarse por parte de los usuarios dada la situación en la que se encuentran, que nada tiene que ver con decisiones políticas. Esta es una cuestión que ha salido en varias de las intervenciones.

También ha salido la de la estiba y le agradezco mucho su predisposición a arrimar el hombro —tal y como ha trasladado— para dar solución a esta cuestión, que tendrá que venir necesariamente por el obligado cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo. Al igual que en el caso anterior,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 43

esta no es tampoco una cuestión de una decisión política de este Gobierno sino que es una sentencia del Tribunal de Justicia Europeo que estamos absolutamente obligados a cumplir.

En relación con AENA, que ha sido mencionado por varios grupos, las manifestaciones que se han ido realizando a preguntas de los medios de comunicación en torno a posibles decisiones que este Gobierno vaya a tomar en relación con AENA, las quiero volver a confirmar. No hay tomada ninguna decisión sobre cualquier tipo de ampliación de la participación del sector privado en AENA. Lo que sí quiero resaltar es que los pasos dados por el Gobierno anterior con AENA claramente han conseguido pasar de una situación de números rojos, una situación enormemente deficitaria, con un cierre de menos 500 millones de euros, a una situación completamente distinta, la del día de hoy en la que tenemos —como muy bien también se ha dicho— al primer operador aeroportuario del mundo, con capacidad y solvencia para seguir creando infraestructuras de calidad y con datos que reflejan el crecimiento y el beneficio que supone para el conjunto de los aeropuertos de este país.

Se va a tramitar el DORA, efectivamente y quisiera aprovechar esta comparecencia para aclarar —se me ha preguntado por parte de algún grupo de manera explícita y en particular por el señor Ramos— que lo que se inicia ahora es la convocatoria de las comisiones de coordinación aeroportuaria para la presentación del informe de AENA. Pero el informe que se presenta de AENA —y esto es así porque así lo establece el trámite— no es el informe del Gobierno. Esto es importante ponerlo de manifiesto para evitar confusión y para evitar la utilización, en algún caso interesada, de esta cuestión. No es el informe del Gobierno, es el informe de AENA. A la vista del resultado de las reuniones que se mantengan en esas comisiones y de los trámites que hay que seguir entre los que están informes sectoriales—algunos de ellos ya emitidos como es el caso de la CNMC—, el Gobierno, que es el organismo regulador —concretamente la Dirección General de Aviación Civil—, emitirá su correspondiente informe que tendrá que tener aprobación en Consejo de Ministros. Por lo tanto será ese el momento en que podamos manifestar cuál es nuestra posición en relación con el conjunto del documento y en particular en relación con las tasas aeroportuarias. Es cierto, que el informe de la CNMC en gran medida se acerca también a la solicitud del sector de hacer una disminución de las tasas y por otro lado el planteamiento ya conocido de AENA se ajusta a la congelación de las mismas. No va a haber ningún incremento, eso está claro y yo creo que eso ya de por sí es una buena noticia, pero la decisión del Gobierno se conocerá oídos los debates que se hagan en el seno de esas comisiones, pero me gustaría avisar de que no se sabe la posición que inicialmente se va a trasladar a la Comisión porque estamos hablando de AENA.

A partir de aquí hay una lista muy extensa de actuaciones en Extremadura. Señoría, no soy yo quién para invitarle a Extremadura porque usted tiene una invitación abierta, como dicen los ingleses, para ir cuando lo desee. Esperemos que nuestra visita pueda celebrarse, como nos comprometimos con el presidente, en el mes de enero para ver esas actuaciones que desde luego son muy importantes. Tienen dificultades técnicas, como ya le planteamos al presidente, pero estamos intentando resolverlas; tenemos interés en ir a visitarlas porque ahí, en su tierra, se está construyendo el mayor viaducto del mundo para infraestructuras ferroviarias, y se acaba de cerrar la clave del tablero, lo cual no es poco para una actuación de estas características. Nuestro interés es dar agilidad porque compartimos al cien por cien lo que ha dicho usted sobre los tiempos de recorrido. Es evidente que son tiempos que, en estos momentos, no se deben permitir y hay que trabajar para acortarlos todo lo que podamos. También nos hemos comprometido a iniciar ya los proyectos para la electrificación de la vía, que es algo absolutamente necesario, y a habilitar además nuevos corredores para el tráfico de mercancías.

En relación con el tráfico y las bonificaciones para los residentes canarios, y por extensión también para los de Baleares, quiero volver a insistir en que hay un compromiso del Gobierno para mantener esa subvención del 50%, si bien el propio Partido Popular analizará, en el marco de sus acuerdos y compromisos, la posibilidad de ampliar ese porcentaje en esta legislatura, tal y como ya ha suscrito. Ese es el escenario en el que nosotros nos movemos, garantizando que llegue al 50% de esa subvención. También estamos trabajando, junto con el Gobierno, en la lucha contra el fraude que se pueda producir —un porcentaje muy pequeño del total de los billetes que se emiten— y para ello, a lo largo de los próximos tres meses, nos vamos a sentar con las dos comunidades autónomas para tratar de establecer la mejor vía para aplicar el cumplimiento de la Ley de Subvenciones.

Compartimos igualmente algunas de las necesidades que se han manifestado en relación con Aragón; de hecho, tenemos prevista una visita y una reunión con el Gobierno la semana que viene —me parece que el día 30, el miércoles o el jueves— para ver esto así como un asunto que ha salido en alguna otra intervención, que es el referido a la línea de ferrocarril Sagunto-Teruel-Zaragoza. Hay, como ya anunciamos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 44

el otro día en Sagunto, una inversión desde el propio Sagunto hacia el puerto de unos 30 millones de euros. Esta inversión se va a acometer en coordinación con la Autoridad Portuaria de Valencia, pero también hay una actuación dentro de ese fondo al que me he referido antes para ampliar las conexiones y mejorar las comunicaciones por transporte ferroviario en ese tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza, y hay un primer paquete de inversiones de unos 40 millones de euros para iniciar los trabajos. De la misma manera, queremos ratificar ciertos compromisos con otras comunidades autónomas que aquí se han mencionado.

El bus-VAO es una propuesta muy razonable y hemos querido generar un grupo de trabajo con la Comunidad de Madrid para analizar la posibilidad de optimizar algunas de esas vías con el establecimiento del bus-VAO, una experiencia que ha resultado muy positiva, según hemos visto por otras que se han puesto en marcha. Hay otros asuntos que queremos abordar, pero entre ellos no estará el del estadio de La Peineta porque, como ya trasladé a la alcaldesa, esta no es una competencia del Ministerio de Fomento —me refiero a los accesos—, salvo en lo que a las autorizaciones se refiere y, por lo tanto, estamos pendientes de recibir el proyecto con el estudio de tráfico para autorizarlo; eso sí, con la mayor celeridad posible y para que la Administración competente, que es el ayuntamiento, pueda llevar a cabo las actuaciones de forma rápida.

En el caso de Asturias, es verdad que una de las preocupaciones que se nos trasladó, tanto por el presidente de la comunidad como por un colectivo que se nos acercó justo a la entrada de la sede del Gobierno, era conocer cuál era el compromiso del Gobierno con relación a las obligaciones de servicio público para el tráfico ferroviario. Quiero aprovechar este momento para anunciar que nuestra voluntad es prorrogar esas obligaciones de servicio público íntegramente para el año 2017. Hemos estado reunidos en varias ocasiones con alguna de estas comunidades, comenzando por Galicia, que usted ha mencionado. Hay un compromiso inequívoco del Gobierno para poner en marcha lo antes posible este corredor, que es absolutamente necesario para la vertebración del país, compromiso inequívoco de impulsar las actuaciones que están en marcha, y ese compromiso ya lo hemos trasladado al Gobierno y lo ratificaremos en las próximas reuniones que vayamos a mantener, en concreto, en la de enero con el presidente de la Xunta para hablar de cómo hemos ido resolviendo algunos de los tramos que en estos momentos están en situación comprometida, desde el punto de vista técnico. En cuanto al corredor mediterráneo, es una realidad en cuanto a la ejecución de obras y será una realidad lo antes posible en cuanto a la utilización en toda su extensión, pero vamos cumpliendo tramos. Soy perfectamente conocedor de que quizá el ritmo no sea el que los propios ciudadanos o colectivos empresariales desearían aquí y en otros lugares de España, pero tenemos un férreo compromiso de acelerar al máximo esos trabajos. En la visita no solo estuvimos con el presidente de la comunidad, sino que, a diferencia de lo que he escuchado a algunas de las personas que han intervenido, ahí no hemos ido a hablar sin que se anunciaran compromisos. Nos hemos montado en el tren, hemos hecho el recorrido por el tercer carril y hemos visto muchos de los avances tecnológicos; hemos llegado a Sagunto y hemos podido anunciar ya, en un tramo tan avanzado como este, que a finales del primer trimestre del año 2017 estaremos en disposición de poner en marcha el inicio de la circulación de los trenes en pruebas que, como saben, es un paso necesario para garantizar la seguridad en la puesta en marcha de ese tramo.

Continuaremos con otros tramos hacia el norte. Nos quedan todavía tramos por ejecutar, especialmente el de Tarragona-Vandellòs y Vandellòs-Valencia y Castellón, y hacia el sur especialmente, hasta conectar con todos los lugares en Andalucía. De la misma forma, también en Murcia estamos cerca, marcando ese escenario de 2017 para iniciar una conexión en la que puedan llegar los trenes, pero que permita compatibilizarlo con otras actuaciones que se van a hacer en el entorno de las propias estaciones, es decir, soluciones provisionales que, por cierto, se han desatascado recientemente como consecuencia de las obras necesarias para el desvío de servicios afectados que había y que se van a poner en marcha. Esos compromisos se extienden a diversas ciudades de Andalucía. En particular, somos perfectamente conscientes de algunas de esas situaciones difíciles, y aquí se han hecho varias referencias a Granada. Compartimos que es absolutamente necesario acelerar los trámites y es cierto que se ha desatascado el último de los problemas que había y eso se ha hecho recientemente. En este como en otros casos hay que tener en cuenta el impacto que se produce cuando existe un Gobierno en funciones. Esto es inevitable porque un Gobierno en funciones tiene capacidades limitadas para realizar determinadas actuaciones de carácter administrativo y, por otro lado, tiene otras dificultades para desatascar algunos problemas en marcha. Esto nos ha sucedido en muchos sitios y, en estos momentos, los responsables de ADIF, cuyo presidente se encuentra aquí con nosotros, están tratando de solucionarlos con toda la celeridad del mundo para que los tramos que estuvieran paralizados se reactiven de forma inmediata. En el caso de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 45

Almería, con una de las empresas, ligado a una cuestión de carácter medioambiental y es la necesidad de acertar en la solución definitiva con el traslado y la conservación de una especie de tortuga. Confiamos en que esa reanudación de las obras por parte de la empresa contratista, a quien ya se le ha exigido que cumpla el compromiso, se pueda llevar a cabo dado que este asunto, en coordinación también con la Junta, se está resolviendo y el de las expropiaciones ya ha quedado resuelto.

Por acabar con lo expuesto por el señor Ramos, aunque ya he mencionado muchas de las cuestiones que han salido en otras intervenciones, celebro el avance que ya se ha dado en el pacto nacional de infraestructura; se han realizado dos aportaciones, tanto por parte de Ciudadanos como por parte del Grupo Socialista, y creo que esto es bueno, es importante que vayan surgiendo propuestas. Nuestro ministerio tiene elaborada una propuesta, pero creíamos que hoy no era todavía el momento de lanzarla aunque hemos de encontrar, lo antes posible, la manera de sentarnos para debatir estas propuestas. En cierta medida, soy optimista en la búsqueda de ese acuerdo, que no pretende ser la extensión de un Pitvi, ni muchísimo menos, como hemos dicho, sino el establecimiento de una serie de bases homogéneas y de criterios que puedan guiar el acuerdo político en torno a las infraestructuras. Nos gustaría no solo que se hiciera extensivo a esta legislatura, sino que pudiéramos aumentar la estabilidad de cara, al menos, al 2024 porque es el periodo de finalización del Pitvi. Resulta llamativo que el otro día en la Conferencia Sectorial de Vivienda precisamente hubiera muchas aportaciones, intervenciones de comunidades autónomas solicitando que el próximo Plan de vivienda no acabara en 2021 sino que ocupará al menos dos legislaturas. Yo creo que esto está bien, pero siempre y cuando cuente con el acuerdo político, porque al trascender la legislatura es importante que esas decisiones sean, en cierta medida, compartidas y espero que así sea con este acuerdo nacional.

En relación con la vivienda —y contestando a diversos grupos—, creo que ha habido un compromiso a lo largo de esta legislatura —se ha puesto de manifiesto por el Grupo Popular— en el que se han llevado a cabo, sobre todo, modificaciones normativas y legislativas para garantizar también la mejora de la situación, especialmente en los casos de personas vulnerables. El Plan estatal de vivienda 2018-2021, sobre el que ha incidido mucho la señora Rominguera, es un plan que no sale de una iniciativa unilateral del Ministerio de Fomento, con propuestas que pensamos a nivel interno que pueden ser buenas, sino que trata de resumir las propuestas que hemos ido recibiendo de las comunidades autónomas. Nuestra idea es llegar a un acuerdo —insisto—, así que cuando se habla de la fecha de la entrada en vigor, la fecha que se propone es el 1 de enero de 2018. ¿Por qué? Porque hacer ahora una modificación del plan de vivienda, que nos llevaría sin lugar a dudas a mediados de 2017 por el trámite que es necesario, provocaría una importante afección a la regulación por parte de las comunidades autónomas, que son quienes tienen las competencias en esta área. Cambiaría las reglas de juego a mitad de año y esto, mucho nos tememos, generaría un grave perjuicio a los receptores de esas ayudas, porque cambiaríamos incluso la forma en el establecimiento de las ayudas. Creo que eso no es bueno para nadie. Debemos dar estabilidad y garantía jurídica para tratar de llegar a un acuerdo y, tiempo tenemos, tratar de hacer los cambios normativos que en su caso sean necesarios porque pueden derivar de la propia aplicación del Plan de vivienda y llegar al 1 de enero con un escenario distinto. Ese escenario responde a la corrección de determinadas cuestiones que, precisamente, la experiencia del plan anterior ha demostrado que se pueden mejorar y, en este caso, hay algunas como las de las rigideces administrativas. De ahí que se vaya, por ejemplo, a no exigir a las comunidades autónomas el pago mensual de las ayudas al alquiler a los beneficiarios, que era una cuestión difícil de gestionar por parte de las comunidades autónomas. Si quiero, en relación con lo que se ha dicho por el Grupo Socialista, insistir en que este no solo es un plan enormemente respetuoso con las competencias de las comunidades autónomas, sino que además pretende darles más flexibilidad y más capacidad para gestionar esas ayudas. Una de las cuestiones que no he mencionado es que se podrán convocar las ayudas no solo como hasta ahora, en régimen de concurrencia competitiva —que somos conscientes de que daba algunos problemas—, sino también en procedimiento abierto, que era una de las peticiones de las comunidades autónomas. Además, queremos que en el proceso de elaboración del plan tengan muchísima participación. No tengo ningún problema, sino todo lo contrario, en acudir a esta Cámara para presentar la propuesta en el momento en que ya exista un documento elaborado que reúna la mayor parte de las observaciones realizadas, de cara a su tramitación administrativa, y hacer un balance del plan anterior.

Aquí tengo algunos datos, aunque no creo que sea el momento de presentarlos. Son datos que reflejan que los porcentajes de ayuda que se han conseguido dar para el alquiler, rehabilitación o subsidiación de préstamos convenidos han estado por encima del cien por cien de la previsión en la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 46

totalidad de los programas. Insisto, les vamos a dar una propuesta de algunas de esas líneas básicas. Igualmente, se tendrán en cuenta algunos asuntos que aquí he mencionado, como el nivel de renta. No lo he mencionado, pero en las ayudas de carácter energético una de las propuestas que se plantea —aunque no figura en el *power point*— es que en función de los ingresos se pueda aumentar el porcentaje de ayudas para este tipo de accesibilidad para pasar, por ejemplo, del 30% actual al 65% cuando estén por debajo del 1,5 del Iprem. Nos gustaría que se incorporaran este tipo de cuestiones que tienen en cuenta la realidad socioeconómica de las familias.

Ha habido, como no podía ser de otra manera, por parte del Grupo Mixto menciones bastante extensas sobre las inversiones o no inversiones en Valencia. Sinceramente, no comparto, señor Baldoví, algunas de las afirmaciones que usted ha hecho sobre el desinterés que ha tenido el Gobierno en relación con la Generalitat Valenciana o la Comunidad Valenciana. Más bien al contrario, en estos momentos las actuaciones que se están llevando a cabo en materia de carreteras superan los 400 millones de euros pero, sobre todo, en el ámbito del ferrocarril hoy por hoy —y esta es una realidad— las actuaciones, la inversión para los tramos de alta velocidad sobre los que estamos actuando supera los 3.000 millones de euros, más de lo que en estos momentos estamos haciendo en cualquier otra comunidad autónoma. Puede uno pensar que es insuficiente, que se podría hacer más o que hay que ser más rápido, pero lo que es difícil es tratar de explicar que se está actuando de forma discriminatoria precisamente con la comunidad autónoma en la que más inversión se está haciendo de esas características. Coincido en que hay que acelerar los tramos, porque hay tramos que están siendo afectados por situaciones técnicas comprometidas y nuestra intención es acelerarlos al máximo. Nos hemos citado con el Gobierno después de esta primera ronda de contactos y, por cierto, mantuvimos tres reuniones independientes con tres asociaciones empresariales, cada una de una hora de duración, para conocer de primera mano cuál era la situación, para solicitarles ayuda y colaboración a la hora de determinar cuáles son las efectivas demandas que vamos a tener en cuanto al transporte de mercancías y para que nos ayudasen —ellos, que son los mejores interlocutores— en el establecimiento de esas demandas, que es uno de los ejes esenciales a tener en cuenta de cara a la puesta en marcha del corredor mediterráneo. El tercer carril en muchos tramos es una solución que trata de garantizar la interoperabilidad y que se puedan prestar servicios mixtos que favorezcan el transporte de mercancías y mejoren las conexiones con otros tramos.

Ha salido aquí, y también en otra intervención, el tramo Figueres-Perpignan. Se acaba de formular la solicitud que se ha hecho, la rescisión del contrato y la firma del acuerdo definitivo Francia-España después de un largo proceso de negociación. El viernes se llevó a cabo la resolución del contrato y, hace escasamente cinco minutos, se ha llevado a cabo la firma del acuerdo —me lo ha traído el secretario general y lo acabo de firmar aquí, porque era necesario tenerlo definitivamente firmado antes de las 23:59 del día de hoy—. Esto es algo que el Gobierno ya ha cumplido junto con los ministros del Gobierno de Francia, con una petición de indemnización cero en base también a las posibilidades que da la situación de los pliegos de condiciones.

Por cierto, se me olvidaba algo, y me gustaría que este fuera un asunto esencial en torno a las radiales o las autopistas de peaje. Es importante analizar conjuntamente —el marco del acuerdo nacional puede ser una buena vía— nuevos instrumentos normativos que sigan favoreciendo el que en una situación en la que se produce un hecho que afecta al concesionario, por falta de rentabilidad o por falta de equilibrio económico-financiero, este repercuta lo menos posible en la Administración pública y, por ende, en el conjunto de los ciudadanos. Por ese motivo habrá algunas medidas en el futuro, y para concesiones de este tipo, en las que habrá que seguir abundando. Yo he citado algunas que ya se han puesto en marcha y que creo que son muy positivas para la reducción de lo que es la RPA. También creo que en el futuro el Estado, primero, podrá plantear —será bueno que lo haga— recursos de lesividad cuando el valor de las expropiaciones se entienda excesivo en relación con los justiprecios previstos en los anteproyectos de licitación, que es un tema importante. Otra cuestión que creo que es importante para trabajar en el futuro es tener en cuenta la actual Agencia de Evaluación pero, sobre todo, tener en cuenta el Real Decreto-ley 40/2015, de 1 de octubre, en el que se aprueba la Oficina Nacional de Evaluación dentro del Ministerio de Hacienda, que será la que se encargue también de evaluar o de la conveniencia de licitar o no determinados proyectos de concesiones. Esto es algo de lo que podemos hablar los grupos para ver de qué manera se puede hacer una evaluación externa que permita analizar este tipo de cosas; de la misma forma, también será necesario, dentro del marco de la Ley de contratos, endurecer todo aquello que tiene que ver —por eso aludía ahora al tramo Figueres-Perpignan— con el riesgo y ventura en los sistemas concesionales y, en particular, la mejora de los anteproyectos de licitación, así como replantearse la transferencia de lo que

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 47

es el riesgo expropiatorio al privado al tratarse de un riesgo que no puede gestionar. Hay que mejorar los mecanismos en los propios pliegos de licitación o, dicho de otra forma, avanzar en lo que ya es la modificación de la Ley de contratos para endurecer las cuestiones vinculadas con el riesgo y ventura en los sistemas concesionales.

En cuanto a la AP-7, le he creído entender que ya estaba concluido el plazo concesional; esto no es así, pero quizá le he entendido mal. Este plazo finaliza el 31 de diciembre del año 2019 y hemos trasladado en varias ocasiones que no hay ninguna intención de prorrogar ni esta ni ninguna otra autopista de peaje. Sabemos que hay un mandato que, como su propio nombre indica, trataremos de cumplir; es nuestra voluntad, pero también creo que esta situación nos lleva a un escenario de dentro de tres años, en algún caso dos años, y que el acuerdo nacional para infraestructuras será un marco excepcional para hablar también de este tipo de cosas con el tiempo y con el margen tan importante que tenemos.

He hablado de la línea Sagunto-Teruel, de la necesidad de reforzar el puerto de Valencia, pero también quiero decir que esta misma semana estaba prevista, dentro de la reunión del consejo de administración de Sepes, la enajenación de una parcela, por aproximadamente 20 millones de euros, en el Centro de actividades logísticas vinculadas al puerto de Valencia. Esto favorecerá, sin lugar a dudas, el establecimiento de nuevas concesiones en el ámbito privado y, por lo tanto, el crecimiento de un puerto que ya ha pasado a ocupar —esto es una buena noticia— el puesto número cinco en tráfico de mercancías vinculadas en cuanto al sistema de contenedores se refiere; existen otras actuaciones para las que ya hay previstas inversiones, como es el caso de la N-232 entre el Barranco de la Bota y Puerta del Querol, por valor de 65 millones de euros.

Asturias. Hemos mantenido contacto con el presidente de Asturias —la verdad, en un clima de absoluta cordialidad— y hemos hecho algún repaso especialmente al ferrocarril; y somos plenamente conscientes de esas dificultades que ha atravesado la variante de Pajares. Si se me permite, soy razonablemente optimista en el despeje de las dudas que existían en algunas de estas actuaciones que condicionaban o suponían puntos críticos a la hora de finalizar la variante de Pajares. Yo creo que en las próximas semanas estaremos en disposición de hablar con el presidente para trasladarle cuál es la situación exacta y adquirir compromisos firmes. Estoy absolutamente de acuerdo con lo que se ha dicho sobre la estación de León, que supondrá un descenso de quince minutos —señor Martínez, usted lo conoce— aproximadamente en el momento en que quitamos el fondo de saco; también la implantación del Ertms hasta León, que supondrá también otro ahorro de tiempo, es decir, que los ahorros de tiempo no solo se producirán dentro de la Comunidad Autónoma de Asturias, sino que hay ahorros que se van a producir por la vía de la implantación del Ertms o de la eliminación del fondo de saco en la estación de León que van a favorecer aproximadamente en veinticinco minutos los tiempos de recorrido. Eso debe hacernos seguir impulsando todos los estudios que ya existen tanto de León a La Robla como a partir de Pola de Lena a las tres ciudades, a la Y asturiana, sin perjuicio de que se puedan realizar de forma complementaria a estas actuaciones, que se van a seguir tramitando, otras actuaciones de inversión para ir acercando la realidad de la variante de Pajares lo más posible en el tiempo. Igualmente, somos conscientes de la situación en cercanías y aquí, como en otras actuaciones, nuestra intención con el Gobierno es sentarnos para tratar de llegar a algún acuerdo en un plan de cercanías. Como lo somos también en la situación de Gijón y, por supuesto, nos sentaremos con la alcaldesa de Gijón para hablar, en el seno de la sociedad de la integración, de los asuntos relacionados con Gijón. Sí puedo decirle que alguna buena noticia creo que ya les podremos dar y entre ellas, espero que pronto, la de la adjudicación de todos los ramales de acceso a El Musel pendientes de adjudicación definitiva para intentar —como muy bien manifiesta con la expresión que acaba de hacer con sus cejas; **(Risas.—El señor Martínez Oblanca pronuncia palabras que no se perciben)**— que finalmente el tiempo se reduzca y se pueda llevar a cabo esa inversión de 56 millones de euros para favorecer la interconexión con un puerto y para favorecer todo eso que he dicho antes de la intermodalidad, y especialmente con el sector de las autopistas. En el caso de la Autopista del Mar Gijón-Nantes —no sé si lo había mencionado—, nosotros ya hemos hecho los deberes en la parte que nos tocaba, es decir, en el establecimiento de los fondos europeos para una subvención concreta al concesionario, que es el que tiene ahora la obligación de poner en marcha la autopista, tal y como viene en la aceptación de las condiciones de ayuda de ese fondo, antes de que concluya el año 2017. Por lo tanto, ya estamos a la espera de que lo pueda llevar a cabo, si bien es cierto que este asunto nos gustaría tratarlo en una comisión bilateral con el ministro de Transportes francés, que tenemos previsto llevarla a cabo en el mes de enero como paso previo a la cumbre hispano-francesa.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 48

En Cataluña yo creo que hay sustanciales diferencias en cuanto a la valoración de las actuaciones en marcha. En cuanto a las del corredor, como ya he dicho, vamos dando un impulso al corredor, porque es un asunto fundamental para nosotros y además lo hemos mencionado en la primera intervención en la exposición de las líneas fundamentales para la legislatura. Se ha hecho un esfuerzo importante de casi 6.000 millones de euros, y hay que seguir haciéndolo, en una valoración global que podrá estar cercana a los 16.000 millones de euros en su conjunto. En general, la posición del Gobierno ha sido clara en lo que se refiere a las transferencias de infraestructuras —tanto aquí como en Galicia y en otros lugares— que consideremos que tienen que formar parte de la red del Estado, ya sea red de carreteras o de otro tipo, y que forma parte de la necesidad de articular y vertebrar el territorio, de garantizar las conexiones internacionales, de poder dar continuidad a servicios con carácter suprarregional y cumpliendo esos requisitos que son los que marca la ley, no los que se deciden políticamente. Por supuesto, somos partidarios de ese mantenimiento de la titularidad, pero también somos partidarios —como hemos trasladado y como en el caso de la AP-9 hemos debatido con el presidente de la Xunta— de compartir las decisiones que se vayan a tomar tanto de infraestructuras como de su gestión y llegar a acuerdos con las comunidades autónomas para establecer, con carácter general, las principales prioridades a la hora de llevar a cabo esas inversiones. Esto mismo tiene su traslación al plan de *rodalies* que queremos presentar y para el que nos gustaría contar con el mayor acuerdo y tratar de avanzar en ese proceso que iniciaremos en la primera reunión que ya está prevista con la Generalitat para el día 4 y en contacto directo con los consejeros, porque también está la consejera de Vivienda, con la que tenemos que reunirnos.

En cuando a las enmiendas de 2017, celebro que las tenga ya. Quizá alguna de esas enmiendas aparezcan en el presupuesto de 2017, con lo cual no tiene sentido que las presente como enmiendas si ya figuran en él. De la misma manera, agradezco la posición de Comprimís, deseando que en el presupuesto de 2017 aparezcan reflejadas algunas de estas actuaciones que ha mencionado porque es buena señal en cuanto al deseo que tienen los grupos de que se apruebe lo antes posible el presupuesto del año 2017. Ha habido otras cuestiones; si me dejo algunas, trataré de resolverlas en el siguiente turno. En cuanto al País Vasco, no me ha parecido mencionar el nudo de Bergara pero quizá con la extensión de la exposición inicial, sí lo he hecho. He hablado de la Y vasca. ¿He hablado del nudo de Bergara? Eso es porque lo tengo en la cabeza permanentemente y si lo tengo en la cabeza permanente es porque sabe usted que es, quizá, el núcleo más difícil dentro de la ejecución de la Y vasca y porque está ocupando gran parte de nuestro tiempo de cara a poder articular medidas que den solución a la situación actual. El jueves nos vamos a reunir con el Gobierno vasco y vamos a hablar de este tema, que entiendo que es importante para el Gobierno vasco y también para nosotros. Vamos a ir hablando de cada uno de los tramos y de la situación en la que se encuentran. Nuestra voluntad es abrir un diálogo absolutamente sincero con las instituciones en el País Vasco, no solo con el Gobierno sino también con los ayuntamientos porque hay procesos de integración que, como sabe, también están en la agenda política de cara a intentar llegar a acuerdos.

En cuanto a la gestión conjunta de los puertos, realmente ya hay una gestión conjunta de los puertos. Quiero recordarle que en los consejos de administración hay representantes del Estado pero también hay representantes de la comunidad y es ahí donde se toman las decisiones. De hecho, el presidente no lo pone el Gobierno central, el presidente se pone por parte del País Vasco. En estos momentos, si no me equivoco —me puedo equivocar—, hay cuatro representantes del Estado, cuatro del Gobierno del País Vasco, más el presidente de la Autoridad Portuaria, más dos personas del ámbito local, dos del sector empresarial y dos de los sindicatos. Con lo cual, en el sentido más amplio, la gestión del propio puerto es compartida en estos momentos con esa pluralidad que hay dentro del consejo de administración.

En cuanto a las últimas novedades en relación con el aeropuerto de Vitoria, hace apenas unos días se ha alcanzado un acuerdo entre AENA y representantes sindicales. Me estoy refiriendo al aeropuerto de Vitoria porque en el de Hondarribia la voluntad del ministerio es que la operatividad sea la mayor posible. Por tanto, si hay alguna solución que sea técnicamente viable para mantener la situación actual y que permita certificar el aeropuerto antes de finales del año 2017, como exige la normativa vigente, tengan por seguro que la vamos a tener en cuenta; esa es la situación actualmente. Efectivamente, el pasado 7 de diciembre AENA y la representación sindical alcanzaron un principio de acuerdo para la ampliación, a partir del 2 de marzo de 2017, de un horario operativo —creo que lo conoce su señoría— del aeropuerto en aproximadamente treinta y siete horas semanales, la mayor parte de las cuales serían en horario diurno. Respecto a lo que se refería de favorecer y aumentar el margen, con el nuevo horario se conseguiría incrementar el funcionamiento operativo del aeropuerto de Vitoria en un 55%. Me parece que este es un



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 49

dato muy importante y que además va a suponer, dicho de forma complementaria, la contratación de siete nuevos trabajadores —en la actualidad hay veintinueve, veintiuno de ellos a turnos— que facilitarán la operación de esos nuevos vuelos de pasajeros.

La parte que comentaba de vivienda ya me he referido a ella. Vamos a dar toda la libertad del mundo a las comunidades autónomas. No queremos sino darles toda la capacidad.

Respecto a la intervención de la señora Jordà, por parte de Esquerra, difiero bastante en cuanto a la valoración de las inversiones llevadas a cabo, porque vuelvo a insistir en que en el periodo 2012-2016 se han gastado más de 11.200 millones de euros en distintas actuaciones. En concreto en el servicio de *rodalies*, en ese mismo período, 262 actuaciones han supuesto una inversión aproximada de unos 800 millones euros. Esta es la realidad y es en lo que vamos a intentar trabajar junto con la Generalitat.

Hablaba de las cuestiones vinculadas a los horarios. Tenga en cuenta que —como sabe— la Generalitat tiene las competencias en la parte comercial y de distribución y regulación de esos horarios, pero las inversiones que realiza ADIF, que pueden provocar en momentos determinados algunas variaciones dentro de esos horarios, pretendemos también consensuarlas. Yo mismo hablé con el consejero justo antes del cambio de horario que hicimos, que fue importante, el 12 de noviembre, para tratar de coordinar la respuesta para no confundir a la gente y para tratar de hacer las cosas fáciles. Y los datos que se nos suministran —datos oficiales— no son malos; podrán ser mejorados, por supuesto, pero hemos pasado de los datos de puntualidad media que había en media distancia y servicios de cercanía que del 1 de enero al 11 de noviembre 2016 eran del 59% y del 88%, respectivamente, a los que tenemos después de las decisiones que se han tomado a partir del 12 de noviembre, que son del 79% y del 94%; es decir, que ya se han mejorado y no voy a decir que esto haya sido mérito exclusivo del Gobierno porque ha sido mérito compartido con la Generalitat, y creo que es un buen ejemplo de cómo se pueden hacer las cosas juntos, que es nuestra intención.

Se han hecho algunas preguntas relacionadas con las autopistas. Vuelvo a hacer mención al acuerdo que se ha realizado en esta Cámara y que llevaremos a la práctica y también vuelvo a mencionar —porque se ha preguntado sobre ellas— la N-340 y la N-240, que va a ser uno de los temas que llevemos a la reunión con la Generalitat para intentar tomar medidas como se tomaron en la AP-7, especialmente por lo que a la reducción de la siniestralidad se refiere. Son espectaculares los datos y merece la pena que hagamos ese esfuerzo, también dentro —y eso lo he mencionado en mi exposición inicial— de la adecuación al marco comunitario. En la parte de la cesión de la N-II, a la que se ha referido, en el Maresme, entre Montgat y Tordera, el Estado transfirió a la Generalitat 97 millones de euros. No sé si en su segunda intervención nos podrá aclarar cuál ha sido el destino de esta subvención porque todavía no se ha justificado ni un euro de esta ayuda y, por tanto, no le puedo dar muchos más datos en relación con este asunto. El caso de la B-40 está pendiente de estudiar; se ha licitado el concurso para la redacción del estudio informativo y nuestra intención es adjudicarlo a comienzos del año 2017.

Luego ha preguntado por otras cuestiones sobre las que tengo aquí unas anotaciones. Si lo desea, en el próximo turno puede señalar algunas en concreto de las que ya ha mencionado que quiera que le conteste porque desconozco la respuesta a algunas como cuál es la situación exacta del plan de autoprotección de una de las estaciones; no lo conozco en estos momentos. En cuanto al recurso de inconstitucionalidad de la ley en materia de vivienda, esta es una máxima que necesariamente el Gobierno está obligado a seguir y es que estamos dispuestos, por supuesto, a apoyar todas las políticas de vivienda, pero también estamos no solo dispuestos sino obligados a que las decisiones las tomemos en el marco constitucional y en cumplimiento estricto de la ley.

Respecto a la intervención del señor Navarro, de Ciudadanos, sobre una serie de reflexiones —que comparto en gran medida— que ha hecho en su exposición inicial respecto al acuerdo nacional y respecto a decisiones en cuanto a actuaciones en el futuro en materia de ejecución de infraestructuras, me parece absolutamente razonable sentarnos a hablar de esta serie de asuntos. No está en nuestra intención, en ningún caso, la aplicación de la euroviñeta —es una cuestión que se ha preguntado de forma explícita— y tanto en lo que ha dicho sobre la privatización de AENA —sobre la que ha mostrado cuál es la posición de su partido— como en lo del *holding* al que me he referido, tampoco hay ninguna decisión tomada. La propuesta que se ha hecho sobre el *holding* no deja de ser simplemente la petición de estudiar la posibilidad de ver si España puede ser más fuerte, teniendo en cuenta que vamos a tener a Alemania y a Francia, entre otros, en una sólida posición de acumulación de sinergias en la prestación de servicios ferroviarios y España debe tomar decisiones acertadas para ser más eficientes y tener una posición más sólida en ese mercado internacional que se abre y en el nuevo escenario de la liberalización del transporte de viajeros.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 50

Se han mencionado Granada y Murcia, porque tenía ahí a sus compañeros de Granada y Murcia, y creo que me he referido a ambos territorios como ciudades en las que vamos a tratar de agilizar los plazos, como lo haremos también en algunas comunidades autónomas que no han sido mencionadas.

En cuanto a las reflexiones sobre las *smart cities*, comparto algunas de ellas. Usted ha hecho una sobre el Tratado de Roma que habla del término ciudades inteligentes, que es ya casi prehistórico porque desde 2013 y en tres años han cambiado mucho las cosas. Asegura que las ciudades inteligentes son aquellas cuyos ciudadanos son inteligentes —eso es lo que dice— y, siguiendo esta máxima, le preguntaría: ¿usted conoce alguna ciudad en España que no sea ciudad inteligente? **(El señor Garaulet Rodríguez: Hay de todo)**. Por eso, ni usted ni yo conocemos una ciudad en la que todos sus ciudadanos no sean inteligentes. Según esa definición, todas serían ciudades inteligentes. No es la primera vez que escuchamos esta definición de lo que es una ciudad inteligente, pero creo que se puede tratar de mejorarla, aunque comparto con usted que este es un tema esencial. ¿Qué ocurre? Que la política de desarrollo de actuaciones relacionadas con las ciudades inteligentes en gran medida reside en el Ministerio de Energía actual, donde están IDAE o Red.es. Y ahí van a disponer —ya lo hacen— de líneas concretas de apoyo a las ciudades en el marco del Plan nacional de ciudades inteligentes. Por eso, nuestra voluntad es colaborar y trabajar con ellos en la medida de nuestras posibilidades. En el marco del nuevo modelo y la nueva agenda urbana tendremos que incorporar esos criterios, como en el caso del Plan de vivienda, para la recuperación de los barrios degradados, en los que pretendemos hacer especial atención a la infravivienda, y en las zonas de mayor degradación favoreceremos que se introduzcan criterios ligados a las ciudades inteligentes.

Algunos otros aspectos que ha apuntado aquí surgieron durante el debate del Plan de vivienda, como la asimetría, que creo que también ha surgido en otra posición, de los precios de alquiler entre determinadas ciudades. Esta es una realidad no contemplada en el plan anterior y que habrá que analizar. No son lo mismo los precios de alquiler en una ciudad en las que estos se sitúan por encima de los 800 euros al mes a los de otra en donde están en 300, y como nosotros mantenemos un precio fijo tendríamos que ser suficientemente inteligentes como para encontrar un criterio que refleje la asimetría en los precios de alquiler de las ciudades.

Voy concluyendo, porque muchos de los temas que se han señalado por el Grupo de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea han sido ya contestados. He tratado de explicar de nuevo que no se trata de ningún rescate ni de ninguna decisión de carácter político, sino que se enmarca en la necesidad de cumplir la ley en un proceso judicial que está claramente marcado por la misma. Se ha preguntado sobre el DORA, AENA, estibadores, mercancías; sobre Granada, con la variante de Loja que lo resolvía; el corredor mediterráneo; algunas cuestiones de Aragón, de Huesca y Jaca; también he comentado nuestra voluntad de prorrogar la OSP; sobre Canarias, donde vamos a trabajar y que visitaremos la semana que viene —no sé si lo he dicho ya; creo que sí—, para trabajar con ellos este asunto; sobre la AP-9 en Galicia; sobre nuestra intención de dar continuidad a Taboada-Orense, propuesta y compromiso que ya existían para la línea de alta velocidad, y otros asuntos. No sé, señorías, si hay alguno de los que he ido diciendo que queda por resolver. Trataré de hacerlo en la intervención final.

Se han comentado también algunos aspectos relativos a la vivienda que tienen que ver con las políticas fiscales. Hemos quedado en analizarlos, tanto los de carácter social como los de las políticas fiscales. La intención —y estoy resolviendo alguna cuestión que se había planteado anteriormente— era, en vez de dar la ayuda directamente a la comunidad autónoma, intentar que nosotros paguemos directamente al tenedor de la vivienda, sea este un particular o sea una entidad financiera. No es que se le dé una ayuda para poner en valor —quiero dejar esto bien claro— una vivienda; no se trata de ayudar a la entidad financiera o al propietario para poner en valor la ayuda, se trata de dar la ayuda al que va a recibir el alquiler, es decir, pagar directamente el alquiler. En ningún caso se trata de favorecer a ninguno de esos tenedores, sino de cubrir el importe del alquiler, pero garantizando que se pueda otorgar de una forma directa, lo cual entendemos —así nos lo han trasladado muchas comunidades— que favorece ese pago.

Por último, quisiera agradecer al Grupo Popular algunas de las cuestiones planteadas —que comparto—, tanto en la evolución que ha tenido AENA como el orgullo que yo creo que tenemos que sentir en muchas de las infraestructuras. Efectivamente, somos el segundo país del mundo en desarrollo de alta velocidad. Entiendo que este es un asunto de carácter político que genera debate territorial, pero es evidente que estamos ante un país que está haciendo una clara apuesta por este tipo de infraestructuras, y así lo estamos manifestando. También agradezco la prolija explicación que ha dado usted sobre la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 51

situación de las autopistas de peaje porque, sinceramente, a veces no es fácil en un tema tan complejo trasladar la realidad de los hechos por la posible confusión que se puede tener con otro tipo de acciones, estas sí, de carácter político, en las que se interviene porque uno quiere para poder rescatar una infraestructura de estas características, que no es el caso. Por eso, agradezco también su intervención, que creo que es bastante clarificadora respecto al proceso en el que estamos.

He tratado de manera general de dar respuesta, pero vuelvo a insistir en nuestra voluntad de tender la mano para la puesta en marcha de las actuaciones que desde el ministerio se van a llevar a cabo y agradecer de manera sincera el tono y la exposición que se ha hecho por parte de los diferentes grupos políticos de las cuestiones de las que han querido dejar constancia en esta comparecencia. **(Aplausos)**.

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

Tal y como hemos acordado en reunión de Mesa y portavoces, iniciamos este último turno —en el que pido a los portavoces que no sobrepasen los cinco minutos— más que para reabrir debate, para puntualizaciones, sugerencias o preguntas que hayan quedado en el aire. Doy la palabra, en primer lugar, al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don César Ramos.

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

Me da la sensación de que el ministro nos quiere ganar por agotamiento **(Risas)**, pero creo que como hemos desayunado todos bien, no lo va a conseguir.

Agradezco enormemente el tono de su intervención, creo que además ha respondido a muchas de las preguntas que le hemos hecho, pero hay algunas que han quedado en el aire y que vamos a resaltar. En la intervención del Grupo Parlamentario Socialista vamos a tener que preguntar algunas cosas al Gobierno y vamos a tener que replicar a algunos grupos que nos han replicado a nosotros. Al final, parece que la oposición se convierte en este caso en Gobierno. Lo tenemos asumido por los años que hemos gobernado este país e intentaremos responder a todo.

Queríamos preguntar por la AP-9. Aunque se hablado aquí del diálogo entre la Junta de Galicia y el Gobierno central, no entendemos por qué no se levanta el veto para que se debata este tema en el Parlamento. Es decir, si se quiere hablar sobre ello, sobre la transferencia, ¿qué problema hay para que se levante el veto y se debata aquí? Eso es algo que no nos ha quedado claro. Asimismo, cuando se ha hablado del retraso del AVE a Almería, nos da la sensación de que todas las cosas que han pasado con el AVE a Almería —igual que han pasado en otros sitios de España— responden a justificaciones para retrasar las actuaciones, porque eso hace que el Gobierno se gaste menos dinero y tenga que ejecutar menos presupuesto. El último caso era el de las tortugas mora, que creo que ya está superado. A lo mejor nos aparece otro tipo de tortugas una vez superado este. Tenemos esa duda.

Respondiendo al Partido Demócrata de Cataluña, que ha dicho que el PSOE no había hablado de Cataluña, diré que es cierto que no hemos hablado mucho de Cataluña. Primero, porque para nosotros Cataluña —igual que el resto de regiones— es una prioridad, por eso decidimos que la primera iniciativa que viniera a la Comisión de Fomento fuera la relativa al corredor mediterráneo y que su debate lo llevase un parlamentario del PSC. Nuestro compromiso está claro, pero como aquí al final nos toca responder un poco a todo, replicamos.

No entendemos —o sí entendemos— por qué Foro Asturias le hace el papel al Gobierno y le hace el papel al PP. Reconozco que el Gobierno tiene una ventaja, y es que tiene dos portavoces: el de Foro Asturias y el del Partido Popular, y a veces hace mucha mejor labor el de Foro Asturias que el del Partido Popular. **(Risas.—El señor Martínez Oblanca: ¡Muchas gracias! ¡Muchas gracias!)**. Ha hecho aquí toda una oda a la gestión del Gobierno y a todo lo que se ha hecho por Asturias, pero si yo fuera asturiano, me preocuparía la representación que tengo a través de Foro Asturias, ya que creo que estaría un poco mal representado. Fíjense en un dato: desde 2008 a 2011, es decir, durante Gobierno socialista, la inversión realizada en Asturias fue tres veces mayor que desde 2012 a 2016. O el representante de Foro Asturias no vive en Asturias o tiene malos datos sobre lo que se ha ido haciendo allí durante estos años.

Otro asunto importante. Antes nos hemos preguntado por una incertidumbre operativa que se crea en el aeropuerto de San Sebastián y para la que nos gustaría saber si el Gobierno tiene previsto algo, porque este es un problema que va a surgir dentro de un año. Sobre Castilla y León hemos hablado todos muy poco. Va a ser la primera comunidad en la que una autopista de peaje, la AP-1, cumpla su concesión, y nos gustaría saber que va a pasar con esta autopista una vez cumplida su concesión. ¿Se va a cumplir eso que defendemos todos de que a partir de ahora no va a haber prórrogas? ¿Qué se va a hacer cuando cumpla la concesión de la AP-1?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 52

Como digo —y voy a ir terminando porque tampoco hay que aburrir—, me resulta curiosa la intervención del portavoz del Partido Popular porque es como si viviera en los mundos de yupi. Decía que venía de la Comunidad Valenciana en tren pero me ha dado la sensación de que venía de Alicia en el país de las maravillas. Por lo que nos ha contado, venía muy cómodo en tren y tarda muy poco en llegar aquí. Sí, en Valencia puede que pase eso, pero no tiene más que preguntar a su portavoz adjunto, que fue alcalde de Mérida, sobre un tramo muy cerca de Mérida para venir a Madrid en el que no se pueden superar los 50 kilómetros por hora. ¿Motivo? Por el mal estado de la vía, y esto desde hace mucho tiempo. Creo que los políticos hacemos un flaco favor a nuestra tarea diaria si intentamos vender que este país no tiene ningún problema, porque si no somos conscientes de los problemas que tiene este país, va a ser muy complicado que seamos capaces de solucionarlos. Yo entiendo el papel de los diputados del Partido Popular, que tienen la obligación de apoyar al Gobierno, pero también —como decía en la última sesión de la Comisión de Fomento— tienen la obligación de defender los intereses de su tierra y de la gente que los ha votado, y creo que hacen un flaco favor si lo único que hacen es defender todo lo que se hace y no son capaces de ver las debilidades. Como políticos, tenemos la obligación de reconocer —y nosotros lo hacemos— que hay cosas en este país que se hacen bien y se han hecho muy bien, y también tenemos que reconocer que hay cosas que se han hecho mal. Además, es lógico que en este Parlamento se ponga el foco en las cosas que se hacen mal porque si no, no vamos a ser capaces de mejorar. Es una obligación que tenemos los políticos, y más en esta etapa política que nos toca vivir en el Parlamento y con esta mayoría.

Termino agradeciendo que el ministro contemple el documento que hemos entregado como un documento válido para que podamos empezar a debatir sobre él y además nos parece muy interesante la propuesta que hace Ciudadanos. No hemos querido incluir en el documento la oficina que propone Ciudadanos pero nos parece interesante y que compartimos plenamente. Tenemos que buscar la forma de convertir al Parlamento en el centro de la política en este tiempo, también en Fomento, que tiene un contenido muy técnico.

Y termino con una pregunta. Nos ha hablado del DORA, pero no nos ha dicho si va a comparecer antes de que se apruebe. Sabemos que no es obligatorio comparecer pero nos parece interesante que lo haga, porque a día de hoy existe una guerra de cifras entre unos y otros sobre si es posible o no bajar las tasas. Como digo, nos gustaría —es cierto que es potestad del Gobierno— que comparezca en este Parlamento antes de que pase por el Consejo de Ministros para aprobarse. Sabemos que no es obligatorio pero nos parecería un buen detalle con esta Cámara.

Termino agradeciendo, como he hecho antes, la intervención y el tono del ministro. Esperamos que a partir de ahora no tengamos que venir a la Comisión a preguntar por cada una de las infraestructuras porque tengamos —como hemos propuesto en el Grupo Parlamentario Socialista— una página web en la que podamos ver el estado de cada una de ellas de forma fácil y sencilla, sin tener que buscar por todos los artilugios a ver si somos capaces de ver cuánto se ha ejecutado, cuándo está previsto que se apruebe un proyecto, cuándo se va a finalizar y qué problemas ha tenido.

Termino porque, como he dicho, el ministro nos quiere ganar por agotamiento y no vamos a permitirselo. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.  
Por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Decía el señor ministro que nadie había hecho referencia a Cantabria. Eso ya se supone; se supone que cuando hay un ministro cántabro ya se ocupará. Es lo que ha pasado en los últimos treinta y cinco años de democracia. Sí, sí, no me diga que no porque ya hemos visto dónde se hicieron los primeros AVE; debió hacerse allí por criterios económicos. Contrasta con que llevamos veinticinco años de AVE y este señor **(señalando al señor Xuclà i Costa)** y yo no podemos ir de la segunda ciudad más grande del Estado a la tercera. No sé la alegría que tenía el señor Barrachina. Llevamos veinticinco años con el AVE y resulta que la segunda y la tercera ciudad del Estado aún siguen sin estar conectadas. Podemos ser los segundos en kilómetros de AVE pero eso no está hecho; eso en una empresa sería para ponerles de patitas en la calle, a mi modo de ver. Decía el señor ministro que tiene mucho interés. Señor ministro, esta película la hemos visto ya no sé cuántas veces. Y dice que tuvo tres reuniones con los empresarios. Justamente al día siguiente los empresarios se manifestaban en La Encina reivindicando los continuos retrasos que ha tenido este corredor. Por lo tanto, muy contentos no los debe tener usted tampoco.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 53

Decía el señor ministro que con el corredor mediterráneo vamos cumpliendo. En fin, ¡vaya manera de cumplir! El tercer hilo tenía que estar acabado ya, o el AVE a Castellón tenía que haber llegado ya. Ya me gustaría a mí que cumpliera.

En cuanto a la AP-7, le he preguntado —ya sé que no van a renovar la concesión— si el interés del ministerio es que sigamos pagando veinte o cincuenta años más. Me gustaría que me dijera, por tranquilidad de todos los usuarios, si vamos a seguir pagando.

A mí me hubiera gustado hacer una intervención como la del señor Barrachina, de verdad lo digo, pero es que hasta ahora los diferentes ministros de Fomento, sobre todo los últimos, no me han dado ocasión de hacer una intervención tan vehemente y tan apasionada como la suya, con el cual estoy de acuerdo en una cosa. Ha dicho que sobra demagogia. Efectivamente, señor Barrachina, sobra demagogia. Veamos los Presupuestos Generales del Estado y luego hace esa profesión de fe de valencianismo y me dice si estamos contentos.

*Moltes gràcies, senyor president.*

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baldoví.  
Tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente. Aprovecho la ocasión doblemente para agradecerle la flexibilidad que ha tenido a lo largo de esta comparecencia.

Gracias también, señor ministro, por sus comentarios respecto a mi intervención inicial, que habrá observado que no ha sentado bien en la bancada socialista, pero esto es algo que sucede cuando se pone en evidencia el historial de los Gobiernos de Felipe González y del señor Rodríguez Zapatero respecto a las infraestructuras asturianas. Los planes de infraestructuras socialistas fueron siempre un ejercicio de semántica evanescente, señores socialistas (**El señor Trevín Lombán: Tres veces más deprisa**): autovías de segunda generación, trenes de altas prestaciones, (**El señor Trevín Lombán: Tres veces más rápido**), velocidad alta en lugar de alta velocidad... Evanescencia semántica, pero inversiones poquitas; paralizaciones, todas. (**El señor Ramos Esteban: Tres veces más**).

Por último, señor De la Serna, tomo nota de sus compromisos respecto a las infraestructuras asturianas. Le emplazo a que en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el próximo año haya partidas significativas que permitan corroborar sus buenas palabras y, en todo caso, esperamos que la alta velocidad llegue a Asturias con ancho internacional, con los dos túneles operativos —uno inmediato y el segundo cuando se pueda— y el intercambiador en Pola de Lena porque de nada servirá que ADIF compre trenes de ancho variable si el intercambiador permanece en León.

En cuanto a carreteras, los enlaces para El Musel es una buena noticia —falta hacía porque hace nueve años que se firmó el convenio— y me parece bien el Plan de vías de Gijón; ya he trasladado la noticia a la alcaldesa de la ciudad.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.  
Es el turno de don Jordi Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, puede ser que en esta legislatura más de una vez y de dos empecemos diciendo más allá de Cantabria o allende Cantabria. Deseo que usted sea ponderado en las inversiones para su comunidad, pero también en las del resto.

Sobre el corredor mediterráneo, no puedo más que sumarme a lo ya expresado por el señor Baldoví. En este paisaje del segundo país con más kilómetros de alta velocidad después de China, es curioso ver cómo estas fantásticas conexiones por la alta velocidad que se despliegan por todo el territorio español no se pueden desplegar en el tramo entre Tarragona y Valencia. Señor ministro, insisto, me gustaría que nos concretara cuándo cree que será posible la conexión por alta velocidad entre Tarragona y Valencia.

Usted ha despachado con tono normal, incluso diría angelical, el caso TP Ferro, pero este es un caso muy importante y muy grave que viaja entre la verdad y la posverdad, parecido al caso Castor. Usted ha dicho algo muy importante; ha dicho que en estos casos, como en el de las autopistas radiales, lo importante, el meollo de la cuestión, es quién redacta los pliegos de condiciones y las condiciones ventajistas que permiten que las empresas activen sus derechos de recoger beneficios al final de una

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 54

operación fallida desde el punto de vista del uso social de estas infraestructuras, y esto se debe mejorar en el futuro.

Ha hecho referencia al posible traspaso de algunas carreteras de titularidad estatal si hay acuerdo con las comunidades autónomas, y he entendido que esto está muy vinculado —espero que sea posible— con un tramo de la N-II, entre Massanet y Blanes, que ustedes no tienen voluntad de desdoblarse y que en cambio el Gobierno de la Generalitat asumiría perfectamente, tanto su gestión como su desdoblamiento. Deseo lo mejor en esta primera reunión que usted va a tener con el conseller Josep Rull el día 4 de enero. Espero que estos Presupuestos Generales del Estado no nos obliguen a presentar estas enmiendas que ya tenemos preparadas porque se cumple la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía de Cataluña.

Finalmente, señor ministro, señor presidente, yo he hecho una referencia apasionada a una obra fácil que creo que mejoraría mucho la intermodalidad, el bajador del AVE en el aeropuerto de Girona. Usted no ha hecho ninguna referencia, seguro que por economía procesal y de tiempo, pero estoy convencido de que me podrá dar satisfacción en esta segunda ronda de intervenciones.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Xuclà.  
Es el turno del señor Barandiaran.

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

Señor ministro, le agradezco las aclaraciones que ha efectuado y lo más brevemente posible voy a intentar hacer algunas precisiones. Aun cuando haya podido hablar del nudo de Bergara agradezco la aclaración de que se refería también a la Y vasca y también al eje atlántico, porque entendemos que esa es la cuestión fundamental, la de la interconexión de toda la red. Sobre ello le quiero recordar que la oferta de colaboración está concretada por parte de las instituciones vascas en la posibilidad de asumir la ejecución de esas obras a través de las fórmulas habituales con que se han ejecutado otras, como la encomienda de gestión y su liquidación a través del cupo. Imagino que usted dará por entendido que se mantiene esa oferta de colaboración.

Cuando hablaba de la gestión de puertos, efectivamente, conozco la regulación y la composición de los consejos de los puertos de interés general. A lo que me refería yo es a que existe un planteamiento de gestión conjunta de los dos puertos, el de Bilbao y el de Pasaia, respecto de los que es posible que se pueda efectuar a futuro algún tipo de colaboración, con independencia de que la composición de su consejo siga siendo mixta.

Respecto del aeropuerto de Vitoria, nos ha contado algo que ya sabíamos; la reunión y el acuerdo que hubo para ponerlo en marcha durante determinadas horas. Sin embargo, no entendemos por qué, sobre todo habiéndose llegado a este acuerdo, no se concreta con mayor claridad. Si existía la demanda por parte del entorno de la ciudad de Vitoria y de la provincia de Álava y también del entorno de otras provincias de alrededor para que se abriera veinticuatro horas al día el aeropuerto de Vitoria y se abre ya un número de horas diarias más extenso ¿por qué no se amplía también a esas veinticuatro? Sobre Hondarribia necesitamos más claridad, se lo ruego.

Por último, he de hacerle alguna precisión, y es que tanto usted como el señor Baldoví se equivocan. Yo sí he hecho referencia a su tierra, a Santander, como beneficiaria de la concreción o de la conclusión del eje atlántico en materia del tren de alta velocidad. Por tanto, sí he hecho referencia indirectamente a Santander.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barandiaran.  
Es el turno ahora de doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Gracias, presidente. Intentaré ser breve.

Me permitirá el señor ministro que de los cinco minutos que *a priori* tengo gaste dos con el señor Barrachina, porque no nos deja otra opción. Señor Barrachina, en materia de infraestructuras, el modelo ideológico del Estado español es un modelo centralista y absolutamente radial, y a los hechos me remito. No me estoy inventando absolutamente nada. La política hecha en el Estado español a nivel de infraestructuras, ya sea liderada por el Partido Popular o —me sabe mal— por el Partido Socialista, es y se ha demostrado ser ineficaz y absolutamente ineficiente. Si no, no estaríamos llevando a cabo con un ministro acabado de estrenar esta comparecencia de horas y horas, y las que podríamos seguir estando.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 55

Las infraestructuras en este país se han construido en función, como decía el señor Baldoví, de unos criterios —a saber cuáles— o de unos intereses, y a las pruebas me remito. En ningún caso las infraestructuras en este país, en el Estado español, se han hecho en función de la productividad. El AVE llega a Sevilla cuando gobierna Felipe González. El AVE llega a Valladolid cuando gobierna José María Aznar. El AVE llega a Málaga cuando la titular de este ministerio es Magdalena Álvarez. El AVE no sé cuándo llegará a Galicia.

*Rodalies* de Cataluña. Para su información, señor Barrachina, *rodalies* de Cataluña tiene 10 líneas de cercanías y 6 de regionales; tiene en este momento 134 estaciones y casi 5.000 kilómetros de cercanías. ¿Sabe usted cuántos trabajadores y trabajadoras cogen estos trenes en Cataluña cada día, señor Barrachina? ¿Lo sabe? La pregunta es importante. Se lo voy a decir yo, 400.000 pasajeros cada día, que padecen estas incidencias en cuarenta y ocho horas. Por eso hablo del tren de las personas.

Señor ministro, completamente de acuerdo con el compañero Jordi Xuclà y el compañero Joan Baldoví cuando hablan del corredor mediterráneo. Yo sí que le querría decir que es evidente —y no descubro nada si lo digo— que la inversión en el corredor mediterráneo tendría que estar encaminada a unir el litoral y no a su conectividad con Madrid. Lo apunto porque sabemos que quieren una conexión de mercancías de alta velocidad que una el corredor mediterráneo y Madrid. No digo en ningún caso que esta conexión no sea importante; lo que digo es que no se debería construir a costa de no acabar de unir el litoral a través de la alta velocidad. Yo también le pediría que elabore un calendario sobre esta necesaria infraestructura porque creo que nos lo merecemos.

No me ha contestado nada respecto a las inversiones no ejecutadas pertenecientes al plan de *rodalies* de Cataluña, que tenía una cantidad de 4.000 millones de euros, ni de los 306 millones destinados a actuaciones prioritarias. Entiendo que usted lo pase por alto, porque es increíble la cantidad de cosas que nos ha tenido que contestar hoy, pero cuando le hablaba del plan de protección me refería a una noticia que salió el 27 de octubre en el *Diari de Girona*, en la que se informaba que la empresa titular de las instalaciones de alta velocidad no disponía de un plan de autoprotección de alta velocidad a su paso por la estación de Girona. Este hecho podría acarrear gravísimas consecuencias en el caso de que se produjera un accidente ferroviario ya que las carencias en formación de ADIF y las casi inexistentes maneras de acceder al túnel podrían llegar a imposibilitar el trabajo del cuerpo de *bombers* de Girona. La pregunta era si tenía previsto ADIF iniciar las gestiones para que el AVE a su paso por Girona disponga de un plan de autoprotección.

Nada más. Quiero agradecer al señor ministro su disponibilidad y también sus respuestas. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà.  
Es el turno de don Fernando Navarro, de Ciudadanos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: También seré breve. Quiero agradecer el tono de la intervención del señor ministro y únicamente haré un par de puntualizaciones y una insistencia. En primer lugar, puedo estar parcialmente de acuerdo con lo que ha dicho el portavoz del PP, el señor Barrachina, de que tampoco hay que tener una visión catastrofista y pensar que todo lo que se ha hecho hasta ahora es un desastre. Es cierto que en estas décadas se ha construido, se han hecho obras de infraestructura muy importantes que han cambiado el país y es cierto que nuestras empresas están entre las más potentes del mundo en este sector. Pero que no todo haya sido un desastre no quiere decir que no haya habido desastres, y el rescate de las radiales es un desastre. Ha dicho también que el coste de momento es cero, pero nosotros queremos saber cuánto nos va a costar. Además, nos ha puesto en la disyuntiva de hacer concesiones o no; yo creo que si se trata de hacer concesiones, bien, pero para eso solo hay dos vías, como he dicho antes e insisto ahora. Una es modificar la Ley de contratos, modificar el marco legal y, otra, la constitución de esa oficina de evaluación. En cuanto a lo primero, a esa modificación de la Ley de contratos, hay informes muy interesantes. Recomiendo uno de Fedea, que plantea fórmulas bastante innovadoras.

Con respecto a la oficina de evaluación, quiero decir que lo que nosotros proponemos no es la oficina nacional de evaluación aprobada y adscrita a Hacienda. A nosotros nos da igual que esté adscrita a Hacienda o a Fomento o incluso que reporte directamente al Parlamento, que quizá sea lo mejor. El problema es que esta oficina solo extiende su actuación a las concesiones y nosotros creemos que esto no debe ser así, porque estos desastres de los que hablábamos antes no solo se dan en concesiones. Es decir, estas radiales nos han proporcionado unas carreteras sin coches, pero también tenemos aeropuertos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 56

sin aviones. Nosotros creemos que esa oficina de evaluación tiene que extender su actuación a todas las obras en infraestructuras.

El señor Baldoví y la señora Jordà han dicho —y tienen razón— que las infraestructuras no se han hecho con criterios y con una planificación clara. La señora Jordà ha dicho que el AVE llegó a Sevilla cuando estaba gobernando Felipe González y que el AVE llegó a Valladolid cuando gobernaba el señor Aznar. No se puede criticar esa ausencia de planificación y luego incurrir, a su vez, en ese sesgo regional. Si queremos conseguir una verdadera vertebración territorial y una verdadera cohesión social, lo que tenemos que hacer es elevar el foco e intentar por la vía de ese acuerdo de infraestructuras y esa oficina de evaluación tener una visión global de la materia.

Quiero terminar agradeciendo al portavoz del PSOE el documento que ha presentado porque puede ser el primer paso para este acuerdo; es una muy buena iniciativa. Además, ha abierto otra idea realmente eficaz, que es el portal de transparencia, en el que todos los ciudadanos pudieran consultar las infraestructuras vigentes y el estado de cada una de ellas.

Agradezco una vez su buena disposición, señor ministro, y le garantizo también la del Grupo Ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Señor ministro, o bien no le he entendido o no he escuchado la respuesta, pero le hice una pregunta sobre qué planes de actuación va a tener el ministerio para la recuperación de las ayudas a la subsidiación de los préstamos protegidos que afectan a más de 300.000 familias. Tampoco me ha dicho nada sobre una posible nueva mejora de la Ley de alquileres de vivienda. Soy consciente de que el último manifiesto sobre ciudades inteligentes e inclusivas se firmó en el mes de noviembre en Bruselas. También hablaba de ciudadanos inteligentes. Yo no digo que no haya ciudadanos inteligentes en este país, lo que sí le digo es que no hay ciudades inteligentes. Espero que, como bien ha dicho usted, con políticas transversales entre el ministerio del señor Nadal y el suyo podamos recuperar esto sobre ciudades inteligentes y ciudadanos inteligentes en esta legislatura. Le conmino a ello.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garaulet.  
Es el turno de don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Agradezco también el tono del ministro, creo que ha tenido unas palabras muy correctas, pero, independientemente de ello, ha dejado de contestarnos varias preguntas, que tampoco pasa nada porque se las haremos por escrito, como por ejemplo la de Murcia, Alicante, Algeciras, Boadilla o la de los vuelos con animales y los problemas que hay con Air Europa e Iberia con los animales de investigación en Canarias. Dicho esto, querría destacar algo que me ha preocupado mucho porque ha salido estos días en la prensa y marca un perfil que no es el correcto, que es que los expresidentes de AENA y Renfe aparecen como receptores de los regalos de Monbus, una empresa que, por cierto, contrata por valor de más de 70 millones al Ministerio de Fomento. Digo esto porque el 22 de enero de 2013 la exministra Ana Pastor informó de un código ético que garantizaría la transparencia del departamento. Mi pregunta es, ¿está elaborado ese código ético? Ya sabemos que es necesario pero no obligatorio que pase el DORA por el Congreso, pero coincidimos con el portavoz socialista en que sí lo haga para que podamos discutirlo porque es lo suficientemente importante para que los grupos parlamentarios puedan dar su opinión. Usted ha hablado de un pacto pero yo le diré una cosa muy clara, y es que nosotros no firmaremos un pacto de lobbies, si es por otro tema puede que sí, pero un pacto de lobbies como el que ha existido durante mucho tiempo, no lo firmaremos. Cuando usted nos habla de eficiencia, prioridades, rentabilidad, cohesión territorial, mantenimiento y unas infraestructuras pensadas para las personas, lógicamente, estamos de acuerdo, pero la imagen que tenemos es otra, es la de las instalaciones portuarias duplicadas, la de las autopistas sin tráfico, la de los aeropuertos sin aviones, la de las estaciones de AVE sin pasajeros. Posiblemente no es la única fotografía, pero también existe. Finalmente, si el acuerdo que usted nos propone es para liberalizar y privatizar, no cuente con nosotros; en cambio, si es para mejorar los servicios y las empresas públicas, seguro que nos encontraremos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alonso.  
Tiene la palabra la señora Martín González



# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 57

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ**: Seré muy breve. Quiero agradecer el tono que ha empleado el señor ministro, pero el tono no lo es todo y creemos que aquí hay muchas cuestiones relacionadas con la vivienda que, desde mi punto de vista, han quedado sin respuesta y que son claves. De entrada, no ha respondido —o al menos no me he dado cuenta de si ha sido así— sobre el imprescindible incremento presupuestario que se necesita en materia de vivienda para el próximo plan estatal. Ha mencionado la voluntad de establecer pagos directos del Estado a las entidades financieras que pongan en alquiler sus viviendas vacías y a disposición de las familias vulnerables. No sé si lo he entendido bien, pero eso de nuevo sería una transferencia de dinero público a entidades financieras. Además, he creído entender que su apuesta es no establecer ninguna obligación para que esos bancos cedan esas viviendas a las administraciones públicas, por lo que no tendría ningún sentido pagar alquileres a los bancos otra vez si esos pisos no pasan a ser cedidos a las administraciones. De hecho, muchas de las leyes autonómicas han intentado poner en marcha esas medidas y ha sido su Gobierno, incluso en funciones, el que ha liquidado esa posibilidad. Tampoco se ha posicionado sobre la necesidad de impulsar instrumentos legislativos para revertir sus políticas en materia de alquiler —me refiero a la Ley 4/2013, que empeoró aun más situación del alquiler—. El tema del desahucio ha empeorado. La portavoz de vivienda del PP hacía referencia al desahucio exprés del PSOE, que efectivamente fue un desastre, pero es que la Ley 4/2013 aun empeora más la situación de los arrendatarios que tenían que hacer frente a los desahucios.

Tampoco ha dicho nada sobre la necesidad de proporcionar herramientas legislativas que permitan a aquellas ciudades que lo requieran limitar los precios de alquiler ya que, efectivamente, están expulsando a los vecinos y a vecinas de los barrios de Madrid y Barcelona, a esas clases medias que no pueden hacer frente al pago de los alquileres. Creo que estas y otras cuestiones claves, que no menciono aquí para no alargarlo más porque estamos todos muy cansados, necesitan de respuestas más detalladas, de debates más extensos y seguramente de mesas de trabajo. He mirado el documento que nos ha pasado y la verdad es que todo es muy genérico, muy superficial y con esto no vamos a ningún sitio.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Martín.  
Es el turno del diputado don Miguel Barrachina.

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

Intervendré con muchísima brevedad. Soy consciente de que el ministro tiene presupuesto, pero no varita mágica. Me han reprochado que a su vez yo no le reproche al ministro determinadas cosas, algo que evidentemente no puedo hacer. A mí me gustaría que el AVE llegase ya a todos los municipios que aquí se han reclamado, pero entenderán que no puedo ser infeliz, que no puedo reprochar que en estos cinco años de Gobierno se hayan licitado 6.350 millones de euros en el corredor mediterráneo, y que quien lo reproche sean los que invirtieron cero euros, los que licitaron cero euros, en lugar de 6.350 millones de euros en cinco años. Si usted en lugar de presupuesto tuviese varita mágica, es decir, si Rajoy en lugar de presidir un Gobierno durante cinco años se hubiese dedicado a hacer milagros, es probable que eso estuviese resuelto, pero aquellos que nos gobernaban, y quienes los secundaban licitaron cero kilómetros de corredor mediterráneo en un momento en el que pudieron hacerlo y tuvieron otras prioridades. Se han saltado algunos presidentes.

Yo no puedo estar triste porque España sea el primer país del mundo en kilómetros por habitante de AVE. Es más, estoy feliz, aunque me parecen pocos. Me parece poco que España sea el tercer país de Europa en capacidad de aeropuertos, el tercero de puertos y el primero de Europa en crecimiento de sus autovías. Me parece poco. Los españoles que viven en el país que más empleo crea de Europa, el que crece tres veces más que sus socios y el que crea uno de cada dos empleos en Europa merece más. Por eso vienen 75 millones de visitantes este año y reiteran ese esfuerzo, ese sacrificio enorme de venir a un país en el cual los trenes circulan a 20 por hora. Vienen a sufrir los 75 millones de extranjeros que nos visitan anualmente, hay que homenajearlos porque vienen a pasarlo mal. Vienen a sufrir cortes de tráfico, restricciones eternas... Es verdad que hay retrasos en las obras y yo lo lamento, en mi provincia las ha habido. Lo lamento. Cuando uno corta el tráfico, como en Granada, para que las obras se hagan más rápido, a veces no sale bien, y cuando lo compatibiliza como en mi zona para que pasen trenes de cercanías, de *rodalies* y el resto, a veces tampoco sale bien. Pero lo que no hemos hecho nunca es paralizar, es decir, cortar 62 carreteras en un solo día y 10 kilómetros de alta velocidad como aquí se hizo en una ocasión. Es verdad que cercanías necesita un mayor esfuerzo, pero, claro, que solo cercanías sea el tren de las personas y que los 25 millones —no uno ni dos— de usuarios del AVE Barcelona-Madrid

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 58

hayan perdido la condición de personas porque a alguien políticamente no le conviene, me parece enormemente llamativo (**Rumores**). Y en esa planificación que se hace a golpe de presidencia y se dice que gobernó Felipe González e hizo el AVE a Andalucía... Oiga, es que Valencia tiene AVE, Alicante tiene AVE, Barcelona tiene AVE... Es que me faltan muchos presidentes del Gobierno de España. Será que en aquellos lugares donde nacen esas críticas se estudia una geografía y una política de España en la cual el número de presidentes de Gobierno ni es el que toca ni la geografía española... Como decía la semana pasada un diputado, el Ebro nacía en una comunidad autónoma y acababa en la misma y no transitaba por siete, como en la actualidad. Nosotros no estamos satisfechos con nada, todo nos parece poco para España, pero nos enorgullece enormemente disfrutar de unas infraestructuras líderes en muchos ámbitos mundiales y, además, que de las 10 primeras empresas del mundo, cinco sean españolas, cuando hay 200 naciones en el mundo. Por eso reitero mi felicitación, señor ministro, por su disposición y por poder gerenciar, administrar una nación que luce unas infraestructuras que disfrutan 46 millones de españoles y que nos gustaría que lo hiciesen con más intensidad.

Muchas gracias. (**Aplausos.—Un señor diputado: ¡Muy bien!**).

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

Responde y cierra ya el debate el ministro don Íñigo de la Serna. Tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Voy a tratar de ser breve. Tenía preparada una dura intervención para este cierre, pero, visto que han alabado el tono, no voy a ser yo el que haga lo contrario. Fuera de bromas ya, voy a intentar, porque es un poco tarde, ir por encima de algunas de las cuestiones que ustedes han planteado.

Comenzando por el señor Ramos, que ha hecho una valoración del esfuerzo que hizo su Gobierno, el del Partido Socialista, lo cual es lógico porque es lo que le corresponde, ha hablado de la inversión en Asturias para utilizarlo como crítica a Foro. Ha dicho que hicieron tres veces más que el Partido Popular. Lo que no me ha parecido oírle es la inversión que hicieron, y lo que le puedo decir es que la que ha hecho el Gobierno en la legislatura pasada, en el periodo 2012-2016, fue de más de 3.000 millones de euros. Si ustedes dicen que hicieron tres veces más, eso significa que en una legislatura invirtieron ustedes 9.000, y francamente me cuesta ver a qué infraestructuras se refiere con esos 9.000 millones de euros. Consultaré la página web a la que usted ha hecho mención, en la que viene el estado de ejecución de todas las obras; página web que estaría como están las página web cuando se paran, que paradójicamente es el término contrario a lo que sucedió en construcción en el año 2010 porque, claro, en ese momento paralizaron ustedes muchas y se supone que ahí poca información se podía dar sobre las actuaciones en marcha. Me solicita usted que comparezca con el DORA y sinceramente no hace falta, no es necesario, no tenemos por qué hacerlo y el trámite sabe que corresponde al Consejo de Ministros. Haciéndolo el Ministerio de Fomento es habitual y sólido contar con la participación del secretario de Estado o el secretario general. Sin embargo, como esta cuestión ha salido y también se me acaba de solicitar por otro grupo —no tengo apuntado exactamente quien—, no tengo ningún problema en decir que, con carácter previo a lo que sea esa aprobación, vendremos aquí a explicar lo que definitivamente resulte de ese proceso de participación. Puedo venir yo mismo a presentarlo. Como también vendremos a presentar el plan de vivienda. Hay muchas cuestiones que se han hablado aquí sobre la vivienda y no me voy a extender mucho. Lo que hemos presentado es un *power point* que tiene todavía mayor grado de desarrollo, pero si queremos abrir un proceso participativo no nos parecía oportuno lanzar ya un documento cerrado. Al contrario, creo que en la reunión de la conferencia sectorial se comprobó que había muchas aportaciones nuevas. Por lo tanto, tómenlo como un elemento de referencia en el que hay abiertas también oportunidades de modificaciones legislativas, en el que no hay presupuesto todavía porque no hay presupuestos para el año 2017. Vuelvo a celebrar —empiezo a interpretarlo como un voto favorable— la referencia al presupuesto de 2017 por parte de Compromís y de algún otro grupo y la necesidad de que contemos con un presupuesto para poder ejecutar nuevas actuaciones. He tratado de explicar que el tema de la vivienda no es una ayuda a las entidades financieras o a un propietario de la vivienda para que las ponga en valor; es una ayuda directamente a la persona que va a recibir la ayuda del alquiler, en lugar de hacerlo a través de la comunidad autónoma dándole un dinero para que esta sea la que a su vez se lo dé, porque somos conscientes —también lo he vivido— de lo que supone ese trámite burocrático. Entendemos que una manera de agilizar las cosas es dar directamente nosotros la aportación correspondiente al alquiler, cuyas condiciones habrán de ser fijadas y en perfecta coordinación con la comunidad autónoma. Por lo tanto, en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 59

ningún caso es una ayuda ni a ninguna entidad financiera ni a ningún propietario por poner en valor ninguna vivienda. Es la ayuda al beneficiario, solo que de una forma directa y pagando directamente al tenedor de la vivienda.

En relación con las autopistas, ya lo hemos puesto de manifiesto, no se va a prorrogar, por lo tanto, revertirá en su momento a la Administración General del Estado, dentro de dos o tres años. En el marco del acuerdo nacional también se puede —y es bueno— hablar de ese tipo de cuestiones. Me preguntaba explícitamente por la AP-9. Se ha acordado que nos sentemos en una mesa. De hecho, la consejera de la Xunta acudiría al ministerio esta misma semana para, junto con el secretario de Estado, empezar a articular la forma de tomar decisiones en torno a la AP-9 de cara al futuro de su gestión. En ningún caso —ha vuelto a surgir ahora en el turno de intervenciones— se está hablando de la cesión de la titularidad sino del hecho de compartir decisiones de gestión en torno a esas autovías. Tenemos preocupación por tramos como el de Mérida, me ha parecido oírle mencionar. Ese es uno de los tramos entre Badajoz y Plasencia donde hay dificultades técnicas, pero también hemos trasladado al Gobierno —y esperemos concretarlo en la visita en enero— que vamos a continuar con los dos tramos que supone el baipás de Mérida, sin perjuicio de que, de manera complementaria, vayamos viendo alguna actuación que nos permita, al menos, que no sea un elemento que paralice la posible conexión con el resto de los tramos. En eso estamos trabajando y espero que podamos tener buenas noticias.

El tema que plantea Compromís. Hubo una manifestación por el AVE porque estaba ya programa antes del anuncio de la visita. Sinceramente, me lo plantearon y les dije que, por supuesto, estaban en su derecho de continuar con la manifestación. ¡Faltaría más! Los empresarios hacen lo que consideran que deben hacer, que es reivindicar lo que es bueno para los intereses de los empresarios de Valencia. Creo que lo hicieron en un tono absolutamente normal. Pusieron en valor que nuestra intención es crear la figura de un coordinador, que era una de sus peticiones, para que tenga interlocución directa y contacto permanente con la realidad del corredor y para que además sirva de elemento de enlace con el propio ministerio. Espero que en pocas semanas seamos capaces ya de identificar la figura de ese coordinador para que además mantenga relación con ese sector empresarial. También insistimos mucho en que si hemos puesto el foco en la infraestructura —y había que ponerlo porque había pocos tramos—, ahora es importante poner el foco en la demanda porque no tenemos conocimiento de empresas que puedan comprometerse con actuaciones concretas y plazos concretos a la circulación de mercancías. Ellos han quedado todos en colaborar con nosotros, ahora que tenemos tiempo suficiente, en mejorar esa circunstancia. No voy a conseguir que usted sea como Barrachina en sus afirmaciones, pero lo voy a intentar. **(Risas)**. Por mi parte que no quede.

En relación con Castellón, le puedo dar el plazo que le he dicho. Tal como le trasladé, seguiremos intentando comprometer plazos en la medida en que tengamos la garantía de que podemos cumplirlos. Estoy siendo prudente en el establecimiento de plazos, voy a intentar seguir siendo prudente en el establecimiento de esos plazos y créame que tengo la lógica presión territorial para poder dar plazos concretos, pero dado el nivel de dificultades técnicas que existen todavía en algunos de estos casos, no me parece adecuado lanzar algo que no pueda asegurar al cien por cien. Por tanto, vamos a ir dándolos a medida que tengamos despejadas algunas incógnitas en algunos de esos tramos, y en los tramos que usted dice todavía existen, así que vamos a intentar despejarlas. Lo que sí le puedo decir es que no es una cuestión de presupuesto, en ningún caso es una cuestión de presupuesto. Estamos hablando de desatascar esas dificultades técnicas, algunas de las cuales han devenido en dificultades administrativas. Por tanto, no estamos hablando de falta o ausencia de recursos económicos, no es eso lo que está condicionando el ritmo de ejecución de las obras del corredor o de otro lugar.

En cuanto a Asturias, la comunicación que ha tenido es para sentarnos a hablar del plan de vías de Gijón, sentarnos en el marco de la sociedad de integración, para ver si hay posibilidad de llegar a acuerdos. Efectivamente, ha mencionado algo que yo creo que es importante y es el hecho de que los dos túneles de la variante deben estar operativos; era una cuestión sobre la que en algún caso ha existido una duda razonable dado que primero se iba a poner uno de los túneles en funcionamiento. También le puedo decir que vamos avanzando en la resolución de algunas de las dificultades que existían en el interior de esos túneles, especialmente en lo que se refiere a la ventilación provisional, la parte de colocación de la superestructura en la boca sur y a la colocación del tendido de vía en la zona norte, hacia Pola de Lena. Como ya le trasladé, estas eran dos cuestiones importantes y estamos trabajando, y espero que podamos tener ahí el camino despejado lo antes posible para hacer esa ejecución ya hasta Avilés. También quiero recordar aquí que Avilés no estaba inicialmente contemplada en el desarrollo ferroviario de Asturias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 60

En cuanto a la parte de TP Ferro, creo que es una buena noticia que haya una garantía absoluta de que el tramo Figueres-Perpiñán —que tiene un buen número de viajes internacionales, de viajes comerciales y de viajeros, un número que esperamos que vaya incrementándose a medida que los tramos del corredor mediterráneo se van poniendo en marcha— pueda estar funcionando sin ningún problema y se pueda dar una garantía de funcionamiento adecuada. Pero evidentemente los marcos jurídicos y legales en los que se movían unos y otros asuntos hacen que no pueden ser comparables y que permitan los trámites que se han realizado por parte del Gobierno.

En el aeropuerto de Girona —efectivamente no había contestado a esta cuestión— de lo que se trata es de que estarían dispuestos a poner un apeadero si nos comprometemos nosotros al paso de los trenes, y esta es una cuestión que está estudiándose por parte de ADIF y que tendría que cerrarse con un convenio de colaboración. Lo vamos a estudiar para ver si es posible.

El señor Barandiaran mencionó el eje atlántico. Del eje atlántico también hablamos con el ministro francés porque entiende que es un eje estratégico dentro de la red transeuropea para poder crear y establecer lazos de colaboración de carácter comercial fundamentalmente, y por supuesto nosotros vamos a trabajar con ellos en el mes de enero para ver qué posibilidades hay de dar continuidad a los tramos españoles.

En el caso de Hondarribia, tengo aquí una relación de cuáles son las mejoras que se van haciendo por parte de AENA para solucionar la ampliación y en ese trabajo se está. Se está trabajando además con el conocimiento del comité de coordinación aeroportuaria, que acaba de crear recientemente, hace apenas un mes, un grupo técnico de trabajo en el que estamos todos para atender estas cuestiones. Confío en que seamos capaces entre todos de resolverlas; esa desde luego va a ser nuestra intención, así como ayudar en la medida de nuestras posibilidades.

En el caso de Rodalies, vuelvo a insistir, hay por supuesto servicios que se pueden mejorar; ha hablado del número de viajeros que lo utilizan, pero yo daría un dato más: hay 1.130 trenes que circulan al día y, por tanto, cómo no, si circulan 1.130 trenes, necesariamente la puntualidad exacta en todos ellos sería una cuestión deseable pero imposible; trataremos de mejorar los porcentajes de puntualidad, como ya se ha conseguido parcialmente y que con nuevas inversiones lo pongamos en marcha. ¿Cómo? Pues de manera que podamos coordinar conjuntamente. No puedo dar respuesta a lo no ejecutado porque no está ejecutado, pero sí puedo dar respuesta a la voluntad del Gobierno, que es la de elaborar un nuevo plan de Rodalies y, como ya he dicho, creo que puede ser estéril un debate abierto sobre una cifra que existía hace siete, ocho o diez años y que eso sirva como obstáculo para alcanzar acuerdos. Creo que tenemos que tratar de abrir un periodo nuevo de elaboración de un nuevo plan en función de las necesidades de Cataluña y tratar de atenderlas.

Sobre el corredor mediterráneo, ya he hecho algunas menciones. En el caso de Girona —y voy terminando ya—, se han tenido reuniones con Protección Civil de la Generalitat. Se está al tanto de una serie de actuaciones que vamos a llevar a cabo, especialmente la posibilidad de establecer comunicaciones telefónicas en el interior del túnel compatibles con el sistema que tiene la Generalitat y estamos pendientes también de tener una reunión para que nos den su autorización. En todo caso, periódicamente ADIF realiza simulacros en los que se invita a asistir a la Dirección General de Protección Civil.

Compartiendo muchas de las cosas sobre las que se ha vuelto a insistir por parte del Grupo Ciudadanos en relación con la modificación de la Ley de contratos y de la evaluación, quisiéramos que fuera un elemento que tampoco supusiera un nuevo trámite adicional de mayor burocracia en la gestión de los expedientes. Creo que todos estamos por agilizarlos pero también por hacer algún acuerdo de carácter general. Nosotros estamos más por poner el foco en el acuerdo nacional y que se establezcan entre todos los criterios que queremos y que, a partir del acuerdo nacional, también el Gobierno, con su capacidad de gestión, tenga la oportunidad de desarrollarlo; si no, va a ser difícil trabajar en otras circunstancias. Por supuesto, vamos a hablar de este y de otros asuntos. No se contemplaban esas ayudas a la subsidiación ya inicialmente y, por tanto, la idea es seguir fortaleciendo tanto el alquiler directo como los procesos de rehabilitación en el interior de las ciudades y con la mejora de las condiciones del alquiler.

No me ha dado tiempo a contestarlo todo. En el caso de lo de los animales, tengo aquí una contestación, pero depende de Iberia y me consta que ya se están dando pasos en ese sentido para facilitar esta cuestión y que además se ya se han adoptado decisiones de forma relativamente reciente. En el caso de Murcia —vuelvo a insistir—, si llegamos a finales de año soterrando el tren tendríamos que encontrar un procedimiento constructivo que no existe en la actualidad, con lo cual, señoría, compartirá usted conmigo que eso es también deseable pero imposible. Vamos a intentar, eso sí, evitar que haya ninguna actuación

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 80

19 de diciembre de 2016

Pág. 61

de infraestructura que condicione que pueda llegar ya el tren, que es el objetivo fundamental para acortar las distancias. Eso está ya ahí, muy cerca, y vamos a intentarlo entre todos.

Por último, coincido con todas las cosas que ha dicho el señor Barrachina sobre las infraestructuras y el posicionamiento de liderazgo que tiene el país. También ha dicho algo que creo que es importante. No me han dolido prendas en pedir disculpas —creo que aquí en el Congreso o en el Senado, no recuerdo bien— en relación con algunos retrasos en Rodalies. He ido a Castellón y he pedido disculpas públicamente porque entiendo que las obras que estábamos llevando a cabo hicieron que determinados servicios de cercanías no pudieran ejecutarse. Y también las he pedido en el caso de algunas afirmaciones que han podido interpretarse inadecuadamente, en el sentido de que poníamos en duda un compromiso, cosa que, desde luego, nunca hemos hecho en relación con Galicia. Por tanto, esa creo que es también una de las formas en las que pretendemos que se desarrolle nuestra acción de gobierno en el marco del ministerio, desde la humildad, desde la sinceridad, desde el trabajo intenso y desde la colaboración y el diálogo con todas las fuerzas políticas. Por eso concluyo expresándoles mi más sincero agradecimiento por la jornada que hoy hemos tenido, a la que espero que sigan otras muchas en las que poder seguir avanzando por el interés general de los ciudadanos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor De la Serna.

Le transmito, creo que en nombre de toda la Comisión, el agradecimiento por la exhaustividad con la que ha desarrollado su intervención, también por la cordialidad y la simpatía con que lo ha hecho. Le agradecemos este ofrecimiento de humildad y el reconocimiento de que, cuando hay algo que no está bien, no hay ningún problema en decirlo y, sobre todo, que hay que mirar hacia el futuro.

Les doy las gracias a los portavoces porque sus intervenciones han sido muy brillantes, muy valiosas y muy reflexivas. Deseo, como no puede ser menos, a las personas que trabajan en esta casa y que nos atienden, a los ujieres, a las taquígrafas, a la letrada, y a todos ustedes una muy feliz Navidad.

Se levanta la sesión. **(Aplausos)**.

**Eran las diez de la noche.**