



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 69

## FOMENTO

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

Sesión núm. 5

celebrada el martes 17 de abril de 2012

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012. (Número de expediente 121/000008) .....

2

— Del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de la Entidad Pública Empresarial de Suelo, Sepes (Catalá Polo). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (Números de expediente 212/000104, 212/000115, 212/000128 y 212/000161); IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (Números de expediente 212/000120 y 212/000134); Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000189); Catalán, Convergència i Unió (Número de expediente 212/000237) y Socialista (Números de expediente 212/000288 y 212/000298) .....

2

	Página
— Del señor subsecretario de Fomento y presidente del Consejo Superior Postal (Garcés Sanagustín). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000185); Catalán, (Convergència i Unió) (Números de expediente 212/000238 y 212/000244) y Socialista (Número de expediente 212/000289) .....	24
— Del señor secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., Seittsa (Ferre Moltó). A petición de los grupos parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (Número de expediente 212/000141); Popular en el Congreso (Números de expediente 212/000187 y 212/000188); Catalán, Convergència i Unió (Número de expediente 212/000239); Socialista (Número de expediente 212/000297) y Mixto (BNG) (Número de expediente 212/000105) .....	34
— De la señora secretaria General de Transportes (Librero Pintado). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000186); Catalán, Convergència i Unió (Número de expediente 212/000240) y Socialista (Número de expediente 212/000293) .....	44
— Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif (Verdaguer Puig). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (Número de expediente 212/000103); Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000227); Catalán, Convergència i Unió (Número de expediente 212/000241) y Socialista (Número de expediente 212/000290) .....	53
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Vargas Gómez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000228); Catalán, Convergència i Unió (Número de expediente 212/000242) y Socialista (Número de expediente 212/000295) .....	63
— Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000224) y Socialista (Número de expediente 212/000292) .....	73
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (Gómez-Pomar Rodríguez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000225); Catalán, Convergència i Unió (Número de expediente 212/000243) y Socialista (Número de expediente 212/000291) .....	81
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, Feve (Oreja Arburua). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (Número de expediente 212/000226) y Socialista (Número de expediente 212/000294) .....	89

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

**COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2012. (Número de expediente 121/000008).**

— DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE

**Y VIVIENDA Y PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO, SEPES (CATALÁ POLO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (Números de expediente 212/000114, 212/000115, 212/000128 y 212/000161); IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (Números de expediente 212/000120 y 212/000134); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000189); CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ (Número de expediente 212/000237) Y SOCIALISTA (Números de expediente 212/000288 y 212/000298).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión.

Tal y como determinamos en la Mesa de la Comisión de Fomento el pasado 11 de abril vamos a celebrar las comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012.

En primer lugar va a tomar la palabra el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de la entidad pública empresarial del suelo —Sepes—, don Rafael Catalá, por tiempo de treinta minutos. Tiene la palabra, don Rafael.

**El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Y PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO, SEPES**

(Catalá Polo): Señorías, comparezco en esta Comisión para presentar los presupuestos de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento. El presupuesto del Ministerio de Fomento responde, lógicamente, a los objetivos generales del Gobierno de contribuir a la creación de empleo y a la recuperación económica, pero ciertamente en un marco difícil para nuestra economía, con más de 5 millones de parados y un déficit del 8,5 % sobre el producto interior bruto. La elaboración de los Presupuestos Generales del Estado está marcada claramente por la necesidad de lograr la reducción del déficit público, que es una realidad insoslayable, pues así podremos generar confianza y ganar credibilidad en los mercados, permitiendo que los recursos financieros se destinen a la economía productiva, a la creación de empleo y no a la financiación de los déficits de las administraciones públicas como ha venido siendo hasta ahora. Para conseguir este objetivo se han puesto ya en marcha una serie de reformas estructurales que ustedes conocen y que van a continuar en los próximos meses. En este contexto el Ministerio de Fomento va a desarrollar sus objetivos principales que son, como digo, contribuir al desarrollo económico, garantizar la cohesión territorial, mejorar la eficiencia en la planificación y en la gestión de las infraestructuras, avanzar en la intermodalidad en el sistema de transportes y mejorar los derechos de los usuarios y garantizar la calidad de los servicios. Estos objetivos se deben conseguir con unos presupuestos austeros en los que la reducción del gasto es un imperativo que no podemos olvidar, pero debemos ser capaces de reducir gastos y, en la medida de lo posible, aumentar la inversión. Para ello vamos a realizar una planificación realista y eficiente de todos los proyectos del Grupo Fomento y vamos a optimizar hasta el último euro que se va a invertir.

Los recursos totales del Grupo Fomento ascienden en 2012 a 20.104 millones de euros de los cuales se va a destinar el 59 % a inversión, lo que significa por lo tanto 11.928 millones de euros. Con esta importante cuantía se pretende que el objetivo de la consolidación

fiscal al que me he referido antes no merme el esfuerzo inversor del Grupo Fomento. Si nos centramos en particular en el departamento, en el ministerio, el presupuesto para el ejercicio 2012 asciende a 7.291 millones de euros de los cuales la inversión real asciende a 3.412 millones de euros, lo que representa un incremento del 4,8 % respecto del presupuesto inicial de 2011 y un 13,3 % respecto del importe ejecutado en este ejercicio. Ello es posible por la contención intensa del gasto de personal, que desciende un 9,8 %, y de los gastos corrientes y bienes de servicio, que disminuyen un 7,3 % respecto del presupuesto inicial de 2011. Este esfuerzo que se ha hecho en gasto corriente y en gastos de personal permite dedicar una parte importante de los recursos a la inversión a pesar de la situación de crisis en la que estamos inmersos y tiene un objetivo claro: fomentar y contribuir a la creación de empleo. Quiero recordarles que, de acuerdo con los datos facilitados por la Asociación Española de Ingeniería Civil, por cada millón de euros que se invierte en la construcción de obra pública se generan 14 puestos de trabajo, lo que da una idea de la relación directa entre la inversión y el empleo en ese sector. Por ello, nuestra determinación es la de mantener un nivel de inversión sostenible en un presupuesto hecho a partir de una planificación realista y eficiente.

Quisiera señalar por otro lado que en la capacidad inversora del Grupo Fomento incide de manera decisiva el fuerte incremento de la deuda en todo el grupo empresarial, que se ha triplicado desde el año 2005. Como ya expresó la ministra en su comparecencia en el Congreso, la deuda que hemos identificado al llegar al ministerio asciende a 40.000 millones de euros, lo que va a suponer que en el año 2012 el servicio de la deuda exigirá unos desembolsos de más de 2.540 millones de euros frente a los 1.530 del año 2011. Por otra parte, hemos tenido que imputar al presupuesto de 2012 la totalidad de las operaciones de mantenimiento de la red ferroviaria convencional, operaciones que no tuvieron consignación presupuestaria en 2011. Por lo tanto, en este contexto complejo la inversión total del Grupo Fomento a la que me he referido anteriormente se distribuye de la siguiente manera: para ferrocarriles, 6.043 millones de euros; para carreteras, 3.160; para aeropuertos, 1.026; en puertos, 784 millones de euros y en vivienda, 814 millones de euros.

Por otra parte, para la ejecución del plan que les anunció la ministra y que será presentado en el mes de junio próximo —el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda en el que estamos trabajando— la financiación presupuestaria seguirá siendo muy importante pero será complementada con otras posibles fuentes de financiación. El recurso a mecanismos de colaboración público-privada equilibrados y viables a través de fórmulas atractivas para el sector privado ofrece diversas oportunidades que es preciso aprovechar en cualquier circunstancia y especialmente en esta tan restrictiva presupuestariamente. De igual forma, los fondos europeos disponibles para infraestructuras también colabo-

rarán de manera importante en la financiación de este plan. En el ministerio estamos haciendo un análisis riguroso de toda la cartera de proyectos para ver los que son susceptibles de licitación en términos de colaboración público-privada, entre los que podemos destacar, por ejemplo, el acceso al puerto de Barcelona o el corredor mediterráneo, entre otros. Estamos contemplando toda la alternativa de proyectos y de instrumentos, no solamente aquellos que puedan utilizarse mediante un sistema de financiación cien por cien mediante colaboración público-privada, sino también otras modalidades en las cuales el Estado podría colaborar y cofinanciar parte de las necesidades. En definitiva, el esfuerzo que vamos a realizar en inversión pública con las diferentes fórmulas de financiación ayudará a la estabilidad macroeconómica, siendo compatible con los principales objetivos del presupuesto: de consolidación fiscal, de creación de empleo y de recuperación económica, a los que me he referido al inicio de mi intervención.

Voy a ir analizando los presupuestos de cada una de las áreas del departamento, para entrar en algún detalle adicional sobre lo que ya he mencionado. En carreteras vamos a dedicar una inversión total durante este ejercicio de 3.160 millones, que se distribuyen en las actividades de construcción, por valor de 1.268 millones de euros; conservación y seguridad vial, por 873 millones de euros; expropiaciones, a las que luego me referiré, por 600 millones de euros; concesiones, por 290 millones de euros, y convenios, por 129 millones de euros. En concreto, en lo relativo a construcción ajustaremos el ritmo de nuestras obras y siempre que sea posible vamos a evitar la rescisión de contratos de obra que vienen ya estando adjudicados, de forma que las empresas puedan mantener su cartera de contratos aunque haya reajuste de anualidades. Pretendemos no generar incertidumbres con ese modelo de suspensiones, luego no materializadas, que anteriormente se han podido llevar a cabo.

En conservación y seguridad vial, hemos asignado las partidas necesarias para optimizar el modelo de gestión garantizando un adecuado nivel de servicio. Quiero destacar algunas partidas que permitirán, por ejemplo, la finalización de las obras de primer establecimiento de cinco tramos de autovías de primera generación en los ejes A-1, A-2 y A-4, que por fin este año verán finalizada su actuación, y la continuación de las inversiones en la totalidad de las concesiones contratadas, de manera que podremos mantener la adecuada conservación de estas autovías de primera generación. Además vamos a asegurar que todos los sectores, los 160 sectores en que se encuentra dividida la Red de carreteras del Estado, dispongan de los correspondientes contratos de conservación integral en vigor y con las dotaciones adecuadas, evitando que se produzcan situaciones como las que nos encontramos, en las que algunos de estos sectores carecían de contrato en el inicio de este año 2012. Desde entonces hemos adjudicado contratos por importe de más de 453 millones de euros. Asimismo destinaremos 600

millones de euros de las dotaciones del presupuesto de 2012 al pago de las expropiaciones correspondientes a ejercicios anteriores. Muchos de los tramos que motivaron estas expropiaciones están ya en servicio con obligaciones de pago que derivan desde el año 2007 y consideramos que esta importante inyección de liquidez —como digo, 600 millones de euros—, además de garantizar los derechos de los expropiados, supone dinamizar la economía de muchas familias españolas. Vamos a hacer frente con cargo al presupuesto de 2012 a otras deudas que no fueron atendidas en ejercicios anteriores, tales como el abono de obras ejecutadas cuyas certificaciones han sido transferidas al año 2012, por importe superior a 250 millones de euros, o liquidaciones de obras ya en servicio por un valor equivalente.

En lo relativo a las concesiones de autopistas, hemos incluido las partidas correspondientes a préstamos participativos por los sobrecostes sufridos por las expropiaciones, en torno a 250 millones de euros, y por las obras adicionales, en torno a 40 millones de euros, que también quedaron sin atender. Vamos a afrontar la problemática existente en determinadas autopistas de peaje, que es bien conocida por sus señorías; de hecho, la disposición final decimoquinta del proyecto de ley de presupuestos contempla la posibilidad de la prórroga de la cuenta de compensación por las desviaciones entre el tráfico previsto y el real, así como la ampliación del ámbito de aplicación hasta el año 2021. Además el presupuesto cuenta con una partida de 100 millones de euros para la compensación por las reducciones de peajes en distintos tramos de las autopistas. En el capítulo 7 del presupuesto de carreteras hemos destinado partidas presupuestarias para continuar el desarrollo de convenios con las comunidades autónomas, como la de Canarias, por 68,5 millones de euros, o la de Baleares, por más de 34 millones de euros. En definitiva, todo este presupuesto nos va a permitir actuar sobre más de 1.300 kilómetros de la Red de carreteras del Estado y poner en servicio aproximadamente 215 kilómetros en 2012, de los cuales 170 kilómetros son de autovías.

En materia de ferrocarriles, nuestra apuesta por este sistema de transportes es bien clara, como lo demuestra el hecho de que vamos a dedicar a este modo una inversión superior a 6.043 millones de euros, lo que significa un 50,7 % de la totalidad de la inversión del Grupo Fomento, que será llevada a cabo por todos los instrumentos con los que cuenta el departamento: el propio ministerio, la Dirección General de Ferrocarriles y las entidades ADIF, Seittsa, Renfe y FEVE. Estos 6.043 millones de euros se distribuirán de la siguiente manera: en las distintas áreas de actividad de alta velocidad, 4.187 millones de euros; mantenimiento, 740 millones de euros; red convencional y cercanías, más de 400 millones de euros, y material móvil, 220 millones de euros. Quiero destacar de manera sucinta —lo harán con más detalle los intervinientes posteriores— algunas de las líneas a las que se dedican estas inversiones, y en particular la alta velocidad a la que se destinan algunas de las partidas

principales. En el caso del corredor noroeste de alta velocidad, 1.217 millones de euros; al corredor norte de alta velocidad —incluyendo la Y vasca—, más de 1.080 millones de euros, y al corredor mediterráneo, más de 1.342 millones de euros. Igualmente, existen partidas para el corredor sur o para algunas otras actuaciones, como la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura-frontera portuguesa o la conexión en ancho UIC —por fin intentamos terminar esta actuación, prolongada durante muchos años— que une las estaciones de Atocha y Chamartín.

En las inversiones en mantenimiento hemos incluido todas aquellas partidas necesarias para la gestión y mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad del Estado que realiza ADIF, y de esta manera queda garantizado con 740 millones de euros el adecuado nivel de servicio. Además, estos 740 millones de euros incluyen los presupuestos de la Dirección General de Ferrocarriles, lo que significa centralizar y ubicar en el ámbito del departamento la financiación de este mantenimiento.

En la mejora de la red convencional vamos a dedicar atención específica y prioritaria a las actuaciones orientadas a potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril. Viene siendo reiterado el diagnóstico de que el tráfico de mercancías por ferrocarril tiene un porcentaje muy bajo en nuestro mix de sistemas de transporte en relación con el entorno europeo, y este año vamos a dedicar recursos para la implantación de un plan de parámetros técnicos, de pendientes, de gálibos, definidos para la red básica de mercancías con el objetivo de conseguir que estas líneas de mercancías sean verdaderamente compatibles con este tráfico y que de esa manera se pueda llevar a cabo la materialización de un incremento real del tráfico de mercancías por ferrocarril. También adaptaremos la red básica de mercancías para permitir trenes de 750 metros de longitud, la mejora de los accesos a los puertos como foco originario de la mercancía que luego es distribuida por ferrocarril, la planificación de la red de terminales logísticas intermodales, como la de Valencia, la de Barcelona o la intermodal de Madrid, y la implantación del tercer hilo en el corredor mediterráneo como eje fundamental de distribución de la red de mercancías. Como ejemplo de actuaciones que se van a llevar a cabo en materia de renovación de vías quiero destacar algunas como la actuación en el tramo Almoraima-Algeciras o la electrificación en el tramo Medina del Campo-Salamanca.

En materia de cercanías llevaremos a cabo un plan global que incluirá la extensión de la longitud de la red, el aumento de la accesibilidad, capacidad y seguridad, y la creación de nuevas estaciones e intercambiadores. Puedo destacar las actuaciones que se llevarán a cabo en el ámbito de Madrid continuando con la implantación del sistema de seguridad RTMS y con los trabajos en marcha, así como la conexión de la red de cercanías con la red de metro en el ámbito de Mirasierra. En Barcelona iniciaremos la redacción de proyectos para instalar el sistema RTMS en líneas con más de dieciocho circula-

ciones por hora y sentido y seguiremos con las actuaciones comprometidas en cercanías, tanto las propias de la Dirección General de Ferrocarriles como las que corresponden, por más de 32 millones de euros, a Seittsa. También continuaremos en otros núcleos como Sevilla, Alicante, Valencia, Málaga, Cádiz, Asturias y Zaragoza, en cada uno de ellos según sus circunstancias. En Galicia, como ha comprometido la ministra, llevaremos a cabo los estudios para la implantación de servicios de cercanías en esta comunidad.

En el ámbito de ADIF, como luego les indicará con detalle su presidente, hemos hecho un presupuesto realista y posible dentro de las capacidades financieras, manteniendo el ritmo inversor. Vamos a destinar a través de ADIF inversiones a la alta velocidad por encima de 3.980 millones de euros. También ADIF va a realizar actuaciones en la red de titularidad del Estado por importe de 361 millones de euros. Como resultado de una política de racionalización y de austeridad en los gastos de personal y de funcionamiento —a lo que me he referido antes con carácter general—, el presupuesto de ADIF se reduce en un 10 % en esta partida de gastos. Por lo tanto, una vez más vamos a hacer un esfuerzo importante para destinar los recursos disponibles a la economía productiva, a la inversión. De esa manera también se van a llevar a cabo algunas desinversiones en sociedades mercantiles filiales que no aportan valor añadido. Así, continuaremos con la política general de ajuste del tamaño del sector público. Igualmente, los presupuestos de ADIF apuestan en materia de ingresos por una revisión del canon de uso de las infraestructuras de manera que el canon sea suficiente para mantener los costes de mantenimiento de líneas y posibilitar la recuperación del coste de la inversión.

Por lo que se refiere a FEVE —siguiendo en el ámbito ferroviario—, quiero poner de manifiesto que es una de las entidades, no de gran tamaño, pero seguramente sí más necesitadas de una revisión de su estructura y de sus objetivos por su situación, actualmente, por decirlo de manera directa y clara, poco sostenible ya que sus ingresos comerciales no alcanzan ni siquiera a cubrir el 20 % de sus gastos de explotación. En este contexto de ajuste y de austeridad, las inversiones previstas para 2012 por FEVE son de 65 millones, que vamos a dirigir fundamentalmente al reacondicionamiento de la integración de FEVE en la ciudad de León y a actuaciones que mejoren la seguridad y la calidad de la red, como el bloqueo automático, la adquisición de nuevas unidades de tren y el reacondicionamiento de las locomotoras. Hay una serie de actuaciones de detalle en el ámbito de Asturias y Cantabria destinadas a mejorar accesos ferroviarios o a la supresión de pasos a nivel, pero, insisto, todo ello en un contexto de ajuste de actuaciones asociado con la difícil situación de viabilidad financiera de FEVE.

Por lo que se refiere a la política de transportes, que también será desarrollada con detalle por la secretaria general posteriormente, quiero destacar en primer lugar,

en cuanto al transporte terrestre, que la inversión ha aumentado hasta alcanzar los 877 millones de euros. Esto está motivado directamente por la dotación para compensar a Renfe-Operadora por las obligaciones de servicio público que tiene asignadas y que no habían sido atendidas en años anteriores. En ejercicios presupuestarios anteriores estas dotaciones eran muy limitadas y estaban generando un importante desequilibrio en los estados financieros de la entidad. Por lo tanto, este año los presupuestos tienen una dotación relevante para compensar, como digo, a Renfe por las funciones que desempeña en los términos de obligación de servicio público. Por otro lado, también dedicamos casi 29 millones de euros a la política de modernización y racionalización del sector de transporte por carretera, que incluye, como ustedes conocen, algunas ayudas al abandono de la actividad por parte de transportistas autónomos, avales para el sector a través de sociedades de garantía recíproca y una línea de apoyo consistente en la formación del sector, a la que se dedica una cantidad de casi 4 millones de euros.

He mencionado antes a Renfe, y en ese sentido he de indicarles que hay inversiones previstas por valor de 447 millones de euros. De ellos, 101 millones están destinados a material rodante, si bien es verdad que son para pagos de adquisiciones de años anteriores porque no están previstas nuevas adquisiciones. En este momento Renfe es excedentaria en material rodante para sus propias necesidades, por lo tanto lo que hacemos es pagar adquisiciones de años anteriores. Otras partidas se refieren a los talleres y son tanto de mejora como de inversión en ellos —48 millones de euros—, a equipamientos en estaciones de cercanías, a la mejora de los sistemas de información o a la política de seguridad, que tan importante es en todos los modos de transporte y en particular en el modo ferroviario.

Además del esfuerzo de inversión al que me he referido, quiero poner en valor el esfuerzo de contención en gastos de personal y la reducción de los gastos de explotación —un 6,5 %— como consecuencia de una política general de ajustes, de mejora, de centralización de compras y de renegociación de contratos con sus proveedores, lo que, unido al crecimiento de los ingresos en un 8,1 % por la venta de títulos, permite prever un resultado positivo del ejercicio en torno a 66 millones de euros para 2012, 167 millones de euros mejor que en el ejercicio anterior. No quiero tampoco dejar de destacar, aunque no tiene una identificación presupuestaria estricta, pero sí como plan de actuación de Renfe, la incorporación de políticas de carácter cualitativo, como la puesta en marcha de lo que denominamos el billete flexible, por tanto, la venta de billetes anticipada, la incorporación a Renfe en última instancia de políticas comerciales muy habituales en otros operadores de transporte del sector privado y que van a permitir, como digo, esa mejora de los ingresos, así como la puesta en marcha del denominado billete integrado, que permite

asociar distintos modos de transporte junto con la compra de un título de transporte ferroviario.

Siguiendo en el ámbito de transportes, pero yéndome al transporte aéreo, quiero resaltar en primer lugar, por la importancia cuantitativa y cualitativa, el mantenimiento del esquema de subvenciones para los residentes en los territorios no peninsulares como un elemento clave de nuestra política de cohesión territorial. En ese sentido, hemos incorporado en los presupuestos una partida de en torno a 285 millones de euros para subvencionar el precio del billete aéreo de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Hemos hecho, por lo tanto, un esfuerzo importante, dadas las actuales circunstancias económicas y presupuestarias de ajuste generalizado, para mantener la bonificación del 50 % del precio del billete. En todo caso, lo que sí vamos a hacer es introducir mejoras de gestión que nos garanticen el control de esto, que no es otra cosa que una subvención pública que reciben los particulares, de tal manera que podamos garantizar el uso más eficaz de los recursos disponibles asegurando que las personas que obtienen estas subvención tienen derecho a ella. Eso está acreditado, por ejemplo, con el certificado de empadronamiento y con un estricto control de las compañías aéreas, que son las que canalizan este tipo de ayudas. También para la compensación de determinadas obligaciones de servicio público en algunas rutas aéreas hemos destinado una partida de casi 2 millones de euros —1,89— para el mercado intercanario, así como para la ruta Menorca-Madrid, que desapareció tras el cese de las operaciones de Spanair.

Quiero hacer mención, aunque sea sucinta, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que tendrá un papel clave en la consolidación y el refuerzo de la supervisión en materia de seguridad aérea y en la garantía de los derechos de los usuarios. Hemos considerado que la agencia tiene que tener autosuficiencia en la generación de sus recursos, lo cual le da un elemento de solidez y de consolidación adicional. Para ello, se va a revisar el importe del precio público aplicado por la agencia, lo cual generará un ingreso adicional de 25 millones de euros al año, y también se crean nuevos conceptos por servicios prestados por la agencia a petición de distintos agentes del sector. Todo ello, como digo, genera un marco propio de ingresos que la dota de suficiencia para el desarrollo de sus actividades, que seguramente van a ser más demandadas y más exigidas en el futuro.

En el caso de AENA, tras un ciclo muy expansivo por la gran demanda vivida en los años anteriores, las prioridades de este año pasan por la racionalización de las inversiones, la optimización de los recursos, el incremento de los ingresos con una actividad de política comercial y la reducción de los gastos corrientes y la deuda. La inversión prevista en este contexto en el presupuesto de 2012 es de 1.015 millones de euros —un 17 % menos que el año anterior—, de los cuales 890 los gestiones AENA Aeropuertos y 122 la unidad de Navegación Aérea. Las principales actuaciones inversoras, que luego les desarrollará el presidente de AENA, están asociadas con algunos

edificios terminales que están en construcción y que lógicamente se irán terminando durante el año y también estamos dedicando una parte importante de la inversión a las pistas de vuelo. Se va a actuar en más de 3.490 metros de pistas, tanto en La Coruña como en Málaga-Costa del Sol, para dotar a los aeropuertos de la capacidad operativa suficiente, como también lo hacemos al invertir en los sistemas de ayuda al aterrizaje, la implantación de ILS de categoría II en una serie de aeropuertos, lo que garantiza su operatividad. No quiero dejar de destacar las inversiones en materia de seguridad y para el mantenimiento y conservación de la red con montantes de más de 180 millones de euros. Quisiera referirme de manera sucinta para terminar con AENA al problema de su deuda. AENA soporta actualmente una deuda de más de 14.500 millones de euros como consecuencia de la política aplicada hasta la fecha, por la que se han hecho grandísimas inversiones y, sin embargo, las tasas aeroportuarias no han recuperado el coste de los servicios ni el de las inversiones realizadas. Ello nos obliga de manera razonable a incrementar el precio de los servicios tarifarios aeroportuarios y situarlos en un contexto equivalente al de sus competidores europeos, de tal manera que la subida de las tarifas aeroportuarias que incorpora la ley de presupuestos se sitúa en un 10,2%.

En cuanto al transporte marítimo, en marina mercante, al programa de seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera —que es el presupuesto más relevante de la dirección general— se asignan 141 millones de euros, de los cuales 119 se destinan a las transferencias corrientes y de capital a favor de Sasemar, cuyo presupuesto explicará con más detalle la secretaria general de Transportes. Por su parte, como en el caso del transporte aéreo que ya he mencionado, el programa de subvenciones y apoyo al transporte marítimo contiene el esquema de bonificación a los pasajes marítimos de los residentes en los territorios extrapeninsulares. También las subvenciones al transporte extrapeninsular de mercancías, para corregir de alguna manera los efectos negativos de la insularidad y compensar los mayores costes de transporte de mercancías entre la Península y los archipiélagos, estarán dotadas con un importe de más de 20 millones de euros, cuya parte fundamental corresponde a los transportes en Canarias. Por último, destinamos casi 6 millones de euros a subvencionar el funcionamiento de las autopistas del mar entre España y Francia, de acuerdo con los convenios firmados con el Gobierno francés. De esta manera se va a cubrir la subvención de la autopista del mar ya existente entre Gijón y Nantes, así como la previsión —esperamos— de la puesta en marcha definitiva de la autopista del mar entre Algeciras y Vigo y Nantes y Le Havre.

Por lo que se refiere a Puertos del Estado que, como saben ustedes, está articulado en torno a las veintiocho autoridades portuarias y los cuarenta y seis puertos de interés general, la inversión prevista para el año 2012 se sitúa en 784 millones de euros, dedicados fundamentalmente a las intervenciones en muelles y atraques, como

la ampliación del puerto de Punta Langosteira en Coruña; la ampliación de muelles comerciales en Vigo; la nueva terminal de contenedores de Cádiz; la ampliación del muelle de la Química en Tarragona; las obras del nuevo plan director de Valencia, el puerto de Ibiza o los desarrollos del muelle de poniente del puerto de Palma de Mallorca; las obras de abrigo y accesos marítimos en Granadilla o el puerto de Las Palmas; y también la mejora y adecuación de superficies portuarias en el puerto de Barcelona, en el puerto de Tarragona, en el puerto de Cartagena o en el puerto de Algeciras. Es importante señalar en el caso de puertos del Estado que este tipo de inversiones productivas permiten incrementar la capacidad de generación de recursos por parte de las entidades portuarias. De esta manera estamos iniciando una senda de reducción de endeudamiento del sistema portuario, de forma que en 2012 se prevé por primera vez una reducción de la deuda global por importe de 30 millones de euros. También quiero destacar alguna relación singular en este modelo de autosuficiencia de los puertos; por ejemplo, en el caso de los puertos de Gijón y de La Coruña, dadas las importantísimas inversiones que están desarrollando, las cuotas financieras son subvencionadas por el presupuesto del departamento con 34 millones de euros en el caso del puerto de Gijón y 41 millones de euros en el caso del puerto de La Coruña.

Paso al tercer bloque, a la tercera de las áreas de competencia de la secretaría de Estado, los presupuestos de vivienda, arquitectura y suelo, que recogen la gestión de los compromisos y de los planes estatales de vivienda y rehabilitación 2009-2012. Entre tanto seguimos gestionando este plan que, como digo, finaliza este año, estamos trabajando también en una nueva política que permita, a través de las reformas legislativas oportunas que vamos a acometer en este mismo ejercicio, establecer una senda, un línea de política de vivienda, suelo y rehabilitación adecuada a la realidad económica y del sector en este momento. En cuanto a las principales líneas del presupuesto en materia de vivienda, por lo que se refiere a la promoción y ayudas a la rehabilitación de vivienda destinaremos 425 millones de euros para la gestión de los planes de vivienda anteriores y el actual, cuya vigencia termina, como digo, en el año 2012. Esta cantidad es el resultado de los convenios con las comunidades autónomas, según lo acordado en la Conferencia Sectorial de Vivienda. Este importe se distribuirá de la siguiente manera: más de 193 millones de euros para atender los compromisos derivados de los convenios suscritos con las comunidades autónomas; 138 millones de euros se destinarán para subsidiar los préstamos para financiar la promoción y la adquisición de viviendas de protección oficial y 120 millones de euros irán destinados a la ayuda estatal directa a la entrada. En segundo lugar, los presupuestos contemplan una partida de 318 millones de euros para el pago de la renta básica de emancipación que, como bien conocen, ha finalizado su vigencia, pero las personas que tienen reconocido el

derecho tendrán que seguir percibiéndola, incluso, según una estimación hecha por la Dirección General de Vivienda, hasta los próximos siete años seguiremos teniendo estas dotaciones, pese a que, como digo, el programa finalizó con el decreto-ley de diciembre de 2011. Por otra parte, las partidas previstas en materia de ordenación y fomento de la edificación contemplan una inversión en patrimonio arquitectónico de más de 30 millones de euros y seguiremos también gestionando la inversión vinculada al 1 % cultural, a través del cual se generará crédito a lo largo del año que permitirá continuar con las inversiones financiadas en este programa.

Por último señalo los aspectos más significativos en materia de suelo asociados con los presupuestos de la Entidad Estatal de Suelo, Sepes. Estos presupuestos de 2012 se han visto fuertemente condicionados por la situación económica actual. Sin ánimo de ser catastrofista, tengo que decir, señorías, que la situación heredada en esta entidad es ciertamente preocupante. Me gustaría destacar que la situación económica de esta entidad muestra una serie de desequilibrios que nos están obligando necesariamente a redefinir y reformular los objetivos de Sepes para los próximos años. En los últimos cuatro años las inversiones de Sepes se han incrementado de manera muy significativa, un 54 %, mientras que en el mismo tiempo se ha producido un descenso de las ventas del 67 %, lo que, añadido a un alto incremento de la tasa de morosidad, que se ha visto incrementada entre 2007 y 2011 en un 550 %, ha llevado a la situación actual de importante desequilibrio en la entidad. Esto obligó en el año 2009 a recurrir a la financiación externa a través de Instituto de Crédito Oficial, con una línea de 250 millones de euros en 2009 y 2010, cuya amortización del principal se producirá durante cinco años a partir de 2015; por tanto, Sepes va a tener que empezar en los próximos años a devolver esta línea de financiación. Debido a estas circunstancias, Sepes cuenta en la actualidad con un exceso de suelo que condicionará sus inversiones en el futuro. No obstante, tenemos que seguir dando continuidad a programas ya iniciados, a actuaciones en marcha, y los aprovisionamientos en materia de suelo y obras se prevén por valor de 76 millones de euros, más de la mitad de los cuales corresponden al pago de partidas ya comprometidas en años anteriores y vinculadas fundamentalmente con la compra de suelo de la operación Campamento. En todo caso, también añadimos actuaciones asociadas con la edificación de viviendas en Ceuta, en Mérida, en Calahorra y en Tordesillas, así como el pago de la operación Campamento.

Los gastos de explotación en este contexto de ajuste y de revisión van a disminuir en más de un 8 %, sobre todo debido a una reducción de las contrataciones de servicios externos, que se van a llevar a cabo con personal propio de Sepes, y a un mayor control y racionalidad del gasto. Asimismo, hemos previsto una reducción del 3,58 % de los gastos de personal de la propia entidad.

Concluyo ya, señorías. Lo que hoy presento aquí es un presupuesto austero, es un presupuesto coherente con

la política económica del Gobierno, cuyo máximo compromiso es atender a los objetivos de reducción del déficit fiscal en los términos en que nos hemos comprometido a hacerlo. Hemos elaborado un presupuesto que obedece a una estricta planificación que nos permita contribuir a la recuperación económica y a la cohesión social. Hemos tenido que elegir necesariamente priorizar actuaciones más relevantes, más asociadas a la vertebración territorial o las que tienen un nivel de desarrollo de ejecución de obra más adecuado y, por lo tanto, como digo, hemos hecho un ejercicio de planificación riguroso y minucioso. En la persecución de este objetivo no podemos ignorar que el peso de la deuda y el abono de las obligaciones pendientes tiene una influencia muy importante sobre las cifras que presentamos en el Congreso de los Diputados. Por ello hemos hecho un extraordinario esfuerzo para confeccionar un presupuesto muy austero en el gasto corriente, un presupuesto que prima la inversión en aquellas infraestructuras que son prioritarias y en la mejora de la gestión de los transportes.

Muchas gracias, señor presidente, creo que he cumplido estrictamente el tiempo de intervención. Sé que el día es muy largo y va a haber muchas intervenciones. Por lo tanto, me pongo a su disposición para escuchar sus intervenciones y atender en la medida de mis posibilidades a sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá, por su intervención y por ajustarse tan bien a los tiempos establecidos. A continuación intervienen los grupos parlamentarios de menor a mayor. Ya saben que el tiempo asignado es de diez minutos y, en el caso de que compartan tiempo, dependerá de cómo se organicen ustedes.

Comienza en primer lugar el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra la señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señor presidente, le manifiesto que solo voy a usar dos minutos. Pasado este tiempo me corta para que el resto lo tenga mi compañero del Bloque Nacionalista Galego, aunque yo necesitaría el tiempo completo de la comparecencia porque en Canarias los temas de fomento son todos, pero voy a desplazar algunos temas como el Convenio de carreteras y otras cuestiones a los secretarios generales y al presidente de AENA.

Me voy a centrar en su comparecencia, señor secretario de Estado, le agradezco toda la información que ha dado, en dos temas concretos. Uno de suma importancia es el transporte de mercancías, en el que, como usted sabe, se ha producido un fuerte recorte en el para los productos con origen o destino a las islas Canarias. Como usted sabe, la Unión Europea autorizó al Estado español a compensar el cien por cien de los costes del transporte a Canarias. En este momento tienen ustedes en vigor dos reales decretos en los que esta compensación se iba incrementando hasta el 70 % en el año 2013. Ustedes han recortado un 53 % los fondos destinados a

este objeto y con esto se llega solo al 28 % del coste del transporte. En esta partida han mezclado —esto es importante— fondos propios con fondos europeos destinados exclusivamente a las regiones ultraperiféricas, y además lo han unido con la compensación a Baleares, que no es región ultraperiférica; todo un despropósito teniendo en cuenta que afecta tanto a la importación de materias primas y bienes fundamentales para la industria canaria, como a la exportación, donde es especialmente sensible el sector agrario. Esta medida afecta al conjunto de las empresas industriales, agroindustriales y agrícolas canarias, que además —y ahora viene lo importante— ya han descontado la compensación en el precio final de sus productos, ya que se abona a año vencido. Señorías, con esta medida el Ministerio de Fomento acaba con el tejido productivo industrial y agrario canario, aumenta el precio de la cesta de la compra en Canarias y hace menos competitiva, por no decir imposible, la exportación de nuestros productos agrarios. En cualquier caso, nosotros planteamos nuestra voluntad de que tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías esté la partida como ampliable. No discutimos las cantidades que se pongan, pero sí que sean ampliables y, sobre todo, que por el tema RUP se separen las partidas de Baleares y Canarias.

Hay un tema puntual de vivienda que usted conoce, un tema muy grave, que es el Convenio con el ayuntamiento de La Laguna y la comunidad autónoma para la reposición de las viviendas en Las Chumberas, que están apuntaladas, donde el Gobierno anterior, con apoyo de todas las fuerzas políticas, incluido el Partido Popular, firmó un convenio. Entendemos que en la situación actual se pueden reprogramar las cantidades previstas. Estaban previstos 4,5 millones para este año; el ministerio plantea un millón y una programación del resto de las anualidades. Para que se puedan derribar las viviendas hace falta la garantía de que el Gobierno vaya a financiar el cien por cien de la reposición, aunque sean más años. Por ello, le planteo el compromiso del Gobierno aunque baje a un millón de euros para que la Empresa Municipal de Vivienda pueda derribar las viviendas y asumir financieramente con otras anualidades la parte del Gobierno central.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto también tiene la palabra don Francisco Jorquera Caselas.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, quiero agradecer al secretario de Estado su comparecencia. Voy a centrar mi intervención comentando y formulando una serie de preguntas sobre las actuaciones de su departamento en Galicia, en particular en materia ferroviaria, porque consideramos que es en esta materia donde Galicia tiene unos déficits de partida importantes que, desde nuestro punto de vista, hay que corregir. Las inversiones del Ministerio de Fomento que contemplan estos Presupuestos Generales del Estado en Galicia representan el 94 % de la inversión total presupuestaria

contemplada en nuestro territorio. De estas inversiones, la inversión directa del Ministerio de Fomento asciende a algo más de 355 millones de euros, es decir, hay un descenso de algo más de 200 millones de euros con respecto al año 2011. En cambio, esto se ve compensado por un mayor esfuerzo inversor del sector público empresarial vinculado al Ministerio de Fomento, donde se contempla una inversión superior a los 1.200 millones de euros. Por lo tanto, más de 400 millones de euros de lo contemplado en los presupuestos para 2011. Esto hace un total de 1.601 millones de euros, prácticamente 1.602; es decir, 231 millones de euros más que en el año 2011.

Como comprenderá, señor secretario de Estado, no va a ser el Bloque Nacionalista Galego el que vaya a discutir la necesidad de hacer un esfuerzo inversor en Galicia. Si en otras comunidades infraestructuras de las que Galicia aún carece ya están concluidas, ya están operativas, ya están en servicio, es lógico que esto repercuta en un mayor esfuerzo inversor en Galicia. Usted mismo aportaba un dato que nosotros consideramos muy relevante. La línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense, y si le añadimos y le sumamos el eje atlántico ferroviario entre Coruña y Vigo, absorben una inversión en estos presupuestos de más de 1.200 millones de euros; sin embargo, el corredor mediterráneo absorbe una inversión de más de 1.342 millones de euros y, por lo tanto, una inversión superior. Quiero recordar que como Andalucía, Comunidad Valenciana y Cataluña ya tienen líneas de alta velocidad que las conectan con Madrid, hablamos de una actuación a mayores en el corredor mediterráneo. Nuestro equivalente sería el corredor atlántico, que prácticamente no tiene consignación presupuestaria en estos Presupuestos Generales del Estado. Aunque no vamos a discutir la necesidad de hacer un esfuerzo inversor en Galicia —al contrario, la demandamos—, lo que sí nos preocupa es la credibilidad de las cifras consignadas en estos presupuestos y, además, consideramos que es discutible su distribución. Gran parte de la inversión consignada en Galicia la absorbe la alta velocidad; en concreto 701 millones de euros para la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense, en definitiva, la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Santiago a su paso por Galicia, a lo que hay que sumar 312 millones de euros para la conclusión del eje atlántico ferroviario entre A Coruña y Vigo. Sin embargo, hay datos que nos llaman la atención. Según los propios Presupuestos Generales del Estado, la deuda de ADIF en el año 2011 está calculada en más de 11.000 millones de euros, y la deuda prevista para finales de 2012 va a ascender a más de 13.500 millones de euros. No hay un incremento en este proyecto de presupuestos, con respecto a los presupuestos del año 2011, de la aportación patrimonial del Gobierno a ADIF y a Seittsa. En el año 2011 se contemplaban asignaciones presupuestarias a estos entes de 2.164 millones de euros y, ahora, en el año 2012 se contemplan asignaciones presupuestarias por un importe total, a ADIF y Seittsa, de 1.450 millones de euros. Por lo tanto, no hay un incremento de la aportación patrimo-

nial del Gobierno. En consecuencia, ADIF, al que se le atribuye la responsabilidad de ejecutar tanto la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense como la conclusión del eje atlántico ferroviario entre Coruña y Vigo, tendrá que financiar estas actuaciones recurriendo a endeudamiento. La primera pregunta que le queremos formular es si ADIF está en condiciones de asumir este endeudamiento. La segunda por qué el eje atlántico ferroviario entre A Coruña y Vigo pasa a ejecutarse ahora a cargo de ADIF, cuando hasta ahora estas actuaciones las acometía la Dirección General de Ferrocarriles.

Al margen de las dudas que desde nuestro punto de vista suscita la financiación de estas actuaciones si examinamos la estructura de este proyecto de presupuestos, también albergamos dudas incluso en el caso de que se resolviesen estos problemas de financiación sobre la posibilidad real de ejecutar esta inversión, en particular en lo que respecta a la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense. Según expertos bien conocedores del estado de la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense, a lo largo del año 2012, si tenemos en cuenta el estado de los proyectos y de los distintos tramos, como máximo habría una capacidad de ejecución de 200 millones de euros cuando se dota a la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense con 701 millones de euros, máxime si tenemos en cuenta que se dispone tan solo de seis meses para la ejecución de estas partidas. Aporto un dato. En los Presupuestos Generales del Estado del año 2012 se contemplaba la siguiente programación plurianual. Se asignaba en el año 2011 a la actuación entre Lubián y Ourense 87,1 millones de euros; se contemplaba para el año 2012 una inversión de 81 millones de euros; para el año 2013 de 367; en el año 2014 de 375, y en el año 2015, de 500 millones de euros. Esta programación plurianual estaba contemplada para un horizonte de conclusión de esta línea al final de 2015 o, como mucho, a comienzos del año 2016, no para que esté finalizada en el año 2018 que es la nueva fecha que está poniendo sobre la mesa el Gobierno. En cambio la línea de alta velocidad entre Olmedo, Zamora y Lubián, es decir, la misma línea a su paso por las provincias de Valladolid y de Zamora, podría absorber más de 300 millones de euros y solo se consignan en los presupuestos 120 millones de euros. Por lo tanto, nos gustaría que nos aclarase en primer lugar si no se están imputando a la provincia de Ourense, para decir que la cifra de inversión total en Galicia es realmente importante, actuaciones que realmente se van a llevar a cabo en las provincias de Valladolid y Zamora. Nos gustaría que nos aclarase también si en esta consignación de 701 millones de euros para la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense se contemplan pagos de certificaciones correspondientes a ejercicios pasados a la hora de discernir cuánto es inversión nueva para este año y cuánto es pago de certificaciones de ejercicios pasados. También nos gustaría saber para testear la credibilidad de estas cifras el detalle de la actuación de la ejecución de estos 701 millones de euros en los distintos tramos. En cualquier

caso, ya le advierto que le preguntaré también al presidente de ADIF sobre estas cuestiones.

Al mismo tiempo que hay este importante volumen de inversión para la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense, que nosotros consideramos poco creíble y creemos ficticio, nos llama la atención la infradotación de actuaciones que son necesarias para la modernización de nuestra red ferroviaria interior. No estoy hablando en este caso de alta velocidad, sino de la modernización de nuestra red ferroviaria interior. Me refiero a la prolongación del eje atlántico ferroviario entre A Coruña y Ferrol, entre Vigo y Tui, la modernización de la línea ferroviaria entre Ourense y Lugo, entre Monforte y Ponferrada, acometer los accesos ferroviarios a los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña. Las partidas son total y absolutamente simbólicas y observamos que estas actuaciones no se desbloquean, están auténticamente en *stand by* desde hace varios ejercicios presupuestarios.

Por último, y ya concluyo, usted ha hecho alusión a la existencia de una partida para un estudio para la implantación de servicios ferroviarios de cercanías en Galicia. Ya existía una consignación presupuestaria en los presupuestos para el año 2011 para acometer estos estudios, que además fue fruto de una enmienda introducida por el BNG al proyecto de presupuestos para el año 2011. Nos gustaría saber si esa partida se ejecutó, si esos estudios ya están realizados; cuál es en definitiva el estado de esos estudios. Le agradecería que me contestase con el máximo detalle posible a las preguntas que le he formulado y, en cualquier caso, muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la diputada doña Arantza Tapia Otaegui.

La señora **TAPIA OTAEGUI:** En primer lugar, quiero pedir disculpas por haber llegado tan tarde; ustedes se imaginarán lo que me ha costado llegar. Solamente quería hacerle una pregunta muy concreta, puesto que la inversión más importante en este caso en el País Vasco, la línea de alta velocidad, queda bastante bien financiada, referida a las estaciones de la alta velocidad que no quedan concretadas de ninguna forma y me gustaría conocer cuáles son las previsiones tanto en lo que se refiere al soterramiento de la estación en Vitoria u otra alternativa, lo que va a ocurrir en la estación de Atocha en San Sebastián, cómo está el tema en estos momentos en Bilbao así como las previsiones que existen para la estación de Irún. El resto de la línea aparece correctamente en los presupuestos pero no hay referencia alguna a las estaciones y me gustaría conocer expresamente cómo queda ese aspecto.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural tiene la palabra en primer lugar la diputada doña Ascensión de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, por las aclaraciones que nos ha hecho. Tenemos que decir que una vez anulado el Plan estratégico de infraestructuras de transporte, conocido como PEIT, que con sus muchas lagunas y limitaciones venía constituyendo al menos un punto de apoyo o referencia sobre el que determinar las líneas generales de actuación, nos hallamos en un momento de vacío hasta que el Ejecutivo haga público el nuevo plan, denominado Pitvi, donde ustedes añadirán la vivienda, sobre la que hay que decir que la Administración central carece de competencias. Y hasta el mes de julio, en el que han anunciado que lo traerán, no tendremos ese documento con el que se supone presentarán las líneas generales de política de la ministra Pastor y su ministerio. Hasta entonces lo podríamos dejar más en un misterio del que una vez analizado su presupuesto de 2012 podemos desvelar algunas cuestiones.

Podemos decir que en la inversión en cuanto al reparto modal respecto a su política ferroviaria, de un monto total de 6.043, 11 millones de euros, que suponen alrededor del 53 % del total de la inversión destinada para los distintos modos de transporte, se sigue apostando de manera determinante por la alta velocidad para viajeros con un 40,64 por ciento, que corresponde a 2.075,70 millones de euros, convirtiéndose en la estrella de la propuesta del Gobierno. Dicen —cito literalmente— que su propósito es completar la red de alta velocidad facilitando el acceso a unos servicios de transporte similares en todas las comunidades autónomas. Ustedes sabrán que con esto se comprometen a llevar el AVE a todas las capitales de provincia y grandes poblaciones, siguiendo en la línea de una política que apuesta por un medio de transporte elitista que solo utiliza un sector de la población con alto poder adquisitivo, deja incomunicadas a muchas poblaciones y no da un servicio de transporte público a la mayoría de ciudadanos y ciudadanas. Mientras, el cercanías, que sí es un medio de transporte utilizado por la mayoría de la ciudadanía y permite un uso más sostenible y económico que el automóvil, como podemos observar en el programa 453.A, de inversiones del Estado, cuenta con una inversión de tan solo 28,51 millones de euros y sufre un recorte de —72,39 %.

Todas las partidas de este programa sufren recortes importantes salvo en seguridad, que aumenta un 22,27 % respecto al ejercicio anterior y nos gustaría, señor secretario de Estado, que nos dijera el porqué de este aumento. La llamada red, con 3,9 millones de euros de inversión, sufre una reducción de —47,6 % con respecto a 2011. En carreteras llama poderosamente la atención el presupuesto destinado a sufragar expropiaciones de ejercicios pasados —lo ha dicho el propio secretario de Estado— con 600 millones, frente a los 873 millones que se tiene pensado destinar a la conservación y mantenimiento de la propia red. Respecto a los 290 millones que se reservan para concesiones, tenemos que decir que en la cuenta de resultados siempre ganan los mismos, en este caso las concesionarias, que no podemos dejar de mencionar que

están en manos de importantes constructoras por todos conocidos. El Gobierno anterior ya aceptó condiciones leoninas a la hora de contratar estas concesiones en las autopistas de peaje, con previsiones de tráfico que ya entonces eran poco creíbles y que con la crisis se han pulverizado.

Desisten ustedes de hacer ningún tipo de actuación en zonas urbanas y la partida concreta 453.B.61, de acondicionamiento de viales, se recorta en un 37,21 %, de lo que se deduce que la seguridad en carretera queda relegada para mejores tiempos. Una de nuestras preocupaciones es su intención de introducir la colaboración público-privada para la construcción de carreteras. Hace poco leía un artículo en la prensa que preveía que para el año 2020 todas las carreteras de nuestro país serán de pago. Esto no es una cuestión económica sino claramente ideológica; al igual que en la red ferroviaria, ustedes apuestan por un modelo donde lo público, lo que pagamos todas y todos se trasvasa a las entidades privadas. Esta es la ley de vasos comunicantes, donde las dificultades de movilidad y el encarecimiento del transporte para las mayorías se traducen en importantes beneficios para las grandes constructoras y las entidades financieras. En estas estamos viendo que la deducción de un 30 %, con 44 millones de euros, de la partida destinada al consorcio de transportes de la comunidad de Madrid ya se ha traducido en una importante subida del transporte público que tendrán que soportar los de siempre, los trabajadores, las trabajadoras, los jóvenes, los estudiantes, los pensionistas e incluso los parados.

Por último, nos gustaría que nos aclarara —ya que en la literatura presupuestaria ustedes contemplan la vivienda como un derecho constitucional y su intención es fomentar el alquiler para las rentas más bajas— cómo piensan ustedes abordar esto sin partida presupuestaria, ya que han eliminado la renta básica de emancipación y, a pesar de que la demanda iba en aumento año tras año, ustedes han reducido la partida. Esta partida, la 261.N.782, de ayudas para la renta básica de emancipación de jóvenes, subsidiación de préstamos y otros apoyos a la vivienda, cuenta con 576 millones, sufriendo una caída de 252 millones de euros. Si ustedes tienen intención de realizar planes estatales de vivienda para facilitar el acceso a los ciudadanos a una vivienda asequible —estoy citando textualmente su literatura presupuestaria— mediante ayudas estatales para la compra, el alquiler, la rehabilitación de viviendas incluidas en los siguientes programas, ¿con qué partida presupuestaria cuentan, máxime si, según ustedes, dicen pretender fomentar el alquiler como el principal instrumento para el acceso a la vivienda, priorizando los recursos disponibles del plan, que veremos, para financiar ayudas al alquiler de vivienda libre para personas con bajos niveles de renta? Queremos saber qué cantidad se va a destinar a financiar en este orden de cosas el alquiler para personas con bajos niveles de renta.

Dejo el resto del tiempo a mi compañero.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el tiempo que le resta, el diputado don Chesús Yuste Cabello.

El señor **YUSTE CABELLO**: Señor secretario de Estado, cuando el ministerio inversor por antonomasia recorta el esfuerzo inversor, tenemos problemas. Y desde luego el recorte inversor, además de que va a retrasar la modernización de nuestras infraestructuras, va a retrasar también la reactivación de nuestras empresas y el impulso al empleo que supone la inversión pública. Por lo tanto, esa es la realidad, a esto nos conduce esa austeridad abusiva por la que ha optado este Gobierno, que no va a generar crecimiento sino me temo que más recesión. En todo caso, hecho este preámbulo, permítame que le plantee algunas cuestiones acerca de Aragón, que preocupan mucho a mis electores.

Este año asistimos a un récord negativo: en los quince años que consta la inversión territorializada, no ha habido una inversión tan baja en la Comunidad Autónoma de Aragón; en quince años en el mejor de los casos. Por lo tanto estamos ante un año especialmente difícil. No encontramos ninguna obra nueva. Los grandes proyectos de Aragón siguen estancados y vemos una estrategia que están ustedes aplicando, estirando como un chicle la ejecución de estudios y de redacción de proyectos para alargarlos toda la legislatura y así justificar que no veamos máquinas trabajar no ya un año sino una legislatura. Eso desde luego nos preocupa especialmente. Estudios que deberían haber estado acabados en el año 2011 o en 2012 ahora se posponen hasta el año 2013, 2014 o incluso 2016. Eso implica evidentemente un retroceso preocupante en esas infraestructuras.

Los aragoneses estamos todavía reivindicando, en el año 2012, buena parte de las obras que José Antonio Labordeta reclamaba en el año 2000 en esta Cámara. Me voy a centrar en algunas de ellas. Especialmente en el desdoblamiento de la N-II en su tramo Alfajarín-Fraga; el desdoblamiento en la N-232 en el tramo Mallén-Figueruelas y también la reapertura de la línea internacional de ferrocarril de Canfranc. Me voy a centrar en esas cuestiones. No podré asistir luego a la comparecencia del secretario general de Infraestructuras, por eso le formulo a usted estas preguntas por si puede responder y esclarecer algunas dudas que existen en la sociedad aragonesa respecto de estos presupuestos.

En el caso de la autovía Pamplona-Huesca-Lleida, hay una preocupación en Aragón por el retraso en el tramo aragonés con respecto al tramo navarro, que ya está finalizado. Además de la preocupación por la seguridad vial que se genera en la carretera existente durante las obras, que se están eternizando. ¿Cuál es la previsión de finalización de esas obras? Esta es la primera pregunta que le formulo. Hay tramos que se demoran en el presupuesto hasta el año 2015, es decir al final de la legislatura o más allá de la legislatura. En cuanto al desdoblamiento de la N-II, hay estudios hasta el 2014. ¿Cuándo veremos máquinas trabajar? ¿Cuándo habrá presupuesto para

empezar las obras? Tenga en cuenta que estamos en una prioridad para el Estado, es la autovía, es la comunicación, la carretera que comunica las dos ciudades más pobladas del Estado, con un volumen de accidentes terrible: entre los tramos aragoneses de la N-232 y de la N-II encontramos cifras de casi 200 muertos en los últimos diez años. Creo que eso exige la máxima prioridad; incluso en tiempos de escasez tiene que ser de la máxima urgencia. En la N-232 quería preguntar por el tramo Mallén-Figueruelas y por el tramo El Burgo-Alcañiz y las previsiones de continuación hasta el Mediterráneo. Si en el tramo El Burgo-Fuentes el dinero previsto es para desdoblamiento de las actuales variantes o es para otra cuestión. Si con los 150.000 euros que figuran en el tramo Alcañiz-Vinaroz podemos entender que se concluyen los estudios para ese desdoblamiento y veremos las obras pronto. Y especialmente le quería preguntar por el tramo Ráfales-límite de la provincia de Castellón. Asistimos con una enorme perplejidad porque hace doce años el diputado Labordeta preguntó por esta cuestión y le respondieron lo mismo que me han respondido a mí el mes pasado: que está en estudio. ¿Me quiere decir que llevamos doce años estudiando el tramo Ráfales-límite de la provincia de Castellón, que es un tramo muy pequeño? ¿Doce años estudiándolo?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Yuste, debe terminar.

El señor **YUSTE CABELLO**: Bien. Lo mismo le podría preguntar en el caso de los peajes. Se rebaja la partida correspondiente a los peajes de las autopistas AP-2 y AP-68 en los tramos aragoneses. Le pregunto si esa reducción es porque hay algún cambio en la política del Gobierno o si va a tener una afección concreta en la situación de las carreteras alternativas.

Aunque me dejo alguna cuestión que quizá en el segundo turno pueda plantearle, con respecto a la reapertura del Canfranc hay una partida de 200.000 euros para la reapertura del túnel de Canfranc. Yo no sé si son estudios o son obras, estaría bien que lo aclarara y en todo caso cuál sería la previsión que tienen ustedes de fecha para poder reabrir esta línea pues como usted sabe el ministro de Fomento del Gobierno Aznar dijo en el año 2000 que estaría abierta la línea internacional Zaragoza-Canfranc-Pau en el año 2006. Bien, en este momento, ¿en qué fecha son ustedes capaces de comprometerse? Creo que sería bueno saberlo y la sociedad aragonesa espera una respuesta en ese sentido.

Me dejo alguna otra cosa para la réplica.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán *Convergència i Unió*, el diputado don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, saludos al secretario de Estado; lamento no haber podido llegar a la totalidad de su presentación, que estimo que habrá sido muy interesante.

Haré primero unas valoraciones generales. Quiero decir que creo que hay algunos aspectos positivos del proyecto de presupuesto del Ministerio de Fomento. El primero es que la señora ministra debe tener una especial incidencia en el seno del Gobierno puesto que ha logrado una disminución muy poco notable, según los propios gráficos del Ministerio de Fomento solo se ha disminuido un 8,62 % los recursos totales del grupo. Por tanto, habrá que solicitar a la señora ministra por su habilidad en época de tantos recortes de haber conseguido un recorte francamente simbólico de solo el 8,62 %, según datos del propio ministerio. En segundo lugar, quisiera felicitarle porque una de las medidas que nos parece oportuna de este ministerio es hacer frente al pago de las expropiaciones atrasadas que afecta a muchos miles de ciudadanos y espero que con ello se normalice una situación grave. Por tanto, la primera pregunta sería si con esta dotación se va a hacer frente a todos los pagos atrasados, al menos hasta 31 de diciembre del año pasado. Finalmente, también me parece oportuno que se haya dotado a la empresa Renfe al menos de todas las partidas que no se habían dotado en ejercicios anteriores para hacer frente a su financiación.

Estos son los aspectos que veo positivos del presupuesto, pero lógicamente hay algunos aspectos francamente muy negativos. Creo que estos presupuestos no son ni sociales ni productivos. Para decir que no son sociales baste una simple cifra, también de sus datos: A aquello que de más social tiene el transporte, que es cercanías, le dedican ustedes sobre 5.961 millones solo 28,5 millones, lo cual a mí me parece francamente un despropósito, incomprensible. Es decir, no hay nadie que pueda entender que en los momentos actuales, con las dificultades actuales, con la necesidad de dar apoyo a nuestros ciudadanos se abandonen de forma tan ostentosa los servicios de cercanías. Me gustaría preguntarle el porqué de esta escasísima dotación de cercanías que afecta a todas las cercanías españolas y de modo insultante a las cercanías de Barcelona, cosa que me extraña muchísimo. Me gustaría saber por qué no destinan nada, cero euros, a las cercanías de Barcelona. Incluso, en su descripción del programa dedican un punto que dice que Seittsa va a financiar la realización de las siguientes obras: actuaciones en cercanías de Barcelona. Pero en el presupuesto de Seittsa, cercanías de Barcelona tiene cero euros. Por tanto, es una cuestión muy preocupante. Tampoco son productivos, porque se abandonan los corredores más productivos y no hay inversiones sustanciales en estos corredores, y lo vamos a ir viendo a lo largo del día.

Desde otro punto de vista, al que usted comprenderá que también haga referencia, es absolutamente incomprensible el descenso del 44 % de las dotaciones destinadas a Cataluña, en un ministerio cuyo presupuesto solo descende un 8 %. Es el mayor de todas las comunidades autónomas. Tengo que pedirle, señor secretario de Estado, que me responda si es un castigo, si es una presión al Gobierno de la Generalitat o simplemente no han

caído en ello y es un olvido, cosa que a mi entender aún sería más grave, porque si no, esto no se comprende y hasta el momento no ha habido ninguna explicación razonable en este sentido. Le pido también que me dé referencia de la clamorosa ausencia del corredor del Mediterráneo, con dos excepciones. Una, unas dotaciones insuficientes para acabar el corredor en el trazado Barcelona-frontera, para lo que además parece que no hay fecha. Me gustaría que dijera usted la fecha, si la hay. Tiene la oportunidad de desmentir lo que es un secreto a voces, que es el retraso. Pero lo que es más grave —además, repito, de unas dotaciones insuficientes, y por eso ustedes no pueden poner fecha y lo retrasan—, unas dotaciones que no son propiamente del corredor mediterráneo sino de algo que me parece muy interesante y que me parece bien que se haga, que es el acceso a Levante desde Madrid; repito, me parece muy bien que se haga, pero no hace falta que intentemos maquillarlo. También me gustaría que nos dijera por qué hay cero euros para los accesos al puerto de Barcelona, que parece ser que tiene alguna relación con la economía productiva. Quisiera saber también por qué no piensan invertir más que un millón de euros en una partida, no sé si para mantenimiento, para las cercanías de Barcelona, cuando hay un plan comprometido de 4.000 millones de euros o cuando la propia ministra, cuando visitó Barcelona, se comprometió de forma notable a acelerar las dotaciones de la red de cercanías de Barcelona, donde tienen ustedes un grave problema de seguridad. La señora ministra da la cara, y eso le honra, pero parece que ustedes no le hacen ni caso al redactar el presupuesto porque las promesas de la ministra quedan absolutamente en nada. Abandonan también los accesos ferroviarios al aeropuerto de Barcelona —me gustaría saber si hay alguna razón para este abandono—; abandonan un ritmo mínimo en la estación de La Sagrera y abandonan totalmente la estación de Sants. Ya hablaremos luego con más detalle de carreteras con el secretario de Infraestructuras, pero lo de la N-II en Girona es clamoroso; la travesía de Vallirana es otro abandono incomprensible.

Hablan ustedes de cohesión territorial, pero en Cataluña tienen dos piezas básicas para la cohesión territorial, el eje pirenaico y la A-14, y en las dos hay otro abandono absoluto de las inversiones. Desde el punto de vista de las inversiones productivas, la inversión en el Baix Llobregat —conexión entre la AP-7 y la A-2, con un tráfico realmente muy importante, decisivo para todas las industrias— también está absolutamente abandonada por su parte. No hay cumplimiento de ningún compromiso de soterramiento, ni en Moncada ni en Hospitalet ni en Girona ni en Sant Feliu, y me gustaría saber cómo piensan ustedes responder a estos compromisos. Finalmente, no sabemos tampoco si hay alguna actuación —que estaría también en el capítulo productivo— en relación con algo tan importante como son los accesos ferroviarios a grandes empresas: a la SEAT, a las explotaciones mineras del Vallès o a la empresa Celsa que hace años que viene reclamando una pequeñísima inversión,

de algo más de 2 millones de euros, para sacar trenes con destino a Europa. Parece que tampoco interesa para nada al Gobierno que seamos capaces de exportar.

Desde el punto de vista de sus presupuestos, a usted le toca también lo relativo a vivienda. No tenemos mucho tiempo para hablar de ello, aunque tendríamos que hacerlo. Ciertamente, es lamentable que no se pueda hablar de vivienda en esta Comisión. Creo que durante estos cuatro años la vivienda va a ser la cenicienta, cuando las necesidades son importantísimas. Le preguntaría solamente por qué no existe el cumplimiento de un compromiso, 10 millones de dotación para la vivienda social en Cataluña, que ya desaparecieron por cierto el año pasado y que ahora ustedes quieren también enmendar y hacer lo mismo, es decir, no dotar absolutamente nada. En relación con la vivienda, quiero simplemente poner de manifiesto que otra de las políticas sociales se ve gravemente afectada.

Desde otro punto de vista, aunque esto seguramente no le compete exclusivamente a usted, le quiero decir que en sus presupuestos hay dos cuestiones en relación con Cataluña que debemos denunciar también, que es el no cumplimiento de la disposición adicional tercera, que tocaría la liquidación del 2009, según las leyes. Nosotros tenemos el vicio de creernos las leyes y que el Estado cumple las leyes, y vemos que no. Otra cuestión que nos preocupa mucho —ya se lo he dicho anteriormente y vamos a hablar de ello más detenidamente en el capítulo de la Secretaría de Transportes— es que el Estado haya renunciado a participar en la financiación del transporte público. Esta es también una medida de un amplio alcance social, cargar en las espaldas de los ciudadanos con menos poder adquisitivo el sobrecoste del sistema de transportes, como ya ha sucedido en Madrid y Barcelona, y más que va a tener que ser. Por tanto, creo que en este aspecto también el Gobierno debería recapacitar.

En definitiva, señor secretario de Estado, yo le he formulado todas estas preguntas, pero más que las preguntas concretas, que sí nos interesa que nos sean respondidas —si no puede hoy, nos gustaría que lo hiciera por escrito, como es lógico y tenemos derecho—, querría dar una vez más un toque de atención. Estos no son los presupuestos que el país necesita, estos no son los presupuestos que nos hacen creíbles en Europa. Abandonar en estos momentos la prioridad del corredor mediterráneo, abandonar los accesos al puerto de Barcelona, no acabar una conexión que tienen en vía única entre Tarragona y Vandellós donde, por cierto, ustedes empeoran aún más la fecha; antes había una fecha para 2015 y ustedes le dedican un año más. Nos parece que en estos momentos tan complejos el presupuesto del Ministerio de Fomento debería contribuir a aumentar la credibilidad del país. Créame, estos presupuestos no solamente no hacen esto sino que sitúan a nuestro país en cuanto a política de infraestructuras, en una posición de difícil justificación ante las autoridades europeas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, en primer lugar, su portavoz, don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor secretario de Estado, decía usted en su intervención que estos son unos presupuestos austeros; a juicio del Grupo Socialista son simplemente unos presupuestos malos, malos para el país, desinversores, procíclicos; unos presupuestos que van a profundizar la crisis y el desempleo en España. Estos presupuestos tienen un solo objetivo: la reducción del déficit, pero España tiene algunos otros objetivos que cumplir aparte de reducir el déficit: tiene que reactivar la economía, tiene que crear empleo, tiene que modernizar su modelo productivo, tiene que ganar competitividad, tiene que consolidar la cohesión social y territorial, y todos estos objetivos no se consiguen con estos presupuestos; es más, con estos presupuestos nos alejamos de estos objetivos. Ha repetido en parte la letanía cansina de la insoportable herencia recibida, ha subrayado usted algunos valores absolutos llamativos pero los datos son los que son. La caída del gasto en la sección 17 es del 34 %, la caída de las operaciones de capital en la sección 17 es del 10 %, la caída del gasto en el Grupo Fomento es del 8,62, la caída de la inversión en el Grupo Fomento es de cerca del 7 %, 34 % en ferrocarriles, 24 % en infraestructuras aeroportuarias, 36 % en infraestructuras portuarias. Un ajuste muy, muy importante; una desinversión productiva extraordinaria, un ajuste sobre otro ajuste que ya tuvo que hacerse en el ejercicio pasado y que amenaza la competitividad del país, la productividad de nuestras empresas, la continuidad del esfuerzo histórico por modernizar nuestras infraestructuras y amenaza —lo cual es importante también— con el cierre de miles de empresas y la destrucción de miles de puestos de trabajo. Estos son sus presupuestos; no son unos presupuestos austeros, son unos malos presupuestos, señor secretario de Estado.

En cualquier caso, me gustaría que respondiera a algunas preguntas. En materia de infraestructuras, ¿hay garantía para el cumplimiento de nuestros compromisos en materia de redes transeuropeas de transporte? Porque de ellas depende nuestra competitividad y nuestra imagen, nuestro prestigio ante las instituciones europeas. El corredor noroeste, Galicia, curiosamente el primer territorio con elecciones en este país, tiene un tratamiento razonable; el corredor norte, Y vasca, segundo territorio con elecciones casualmente en este país, tiene también un tratamiento razonable. Aquellos territorios con elecciones a más largo plazo, léase el Levante español, el sur, Extremadura, ya no tienen un tratamiento razonable casualmente, señor secretario de Estado. ¿Se van a cumplir los compromisos? ¿Los objetivos de la llegada del AVE, por ejemplo, a Alicante 2012, Castellón y Murcia 2014, Extremadura 2015, que eran exigencias inaplazables del Partido Popular hasta hace cien días, se van a cumplir o ahora que han ganado ustedes las elec-

ciones ya vale todo hasta el 2024? En fin, son cosas que nos gustaría saber.

¿Cómo se va a financiar el Plan de impulso al transporte al mercancías por ferrocarril, con un descenso del 34 % en inversión ferroviaria en el Grupo Fomento? Compromisos concretos más allá de intenciones, señor secretario de Estado. Por ejemplo, ¿cómo van a financiar la implantación de ese tercer hilo del que usted ha hablado aquí para mercancías en el corredor mediterráneo? ¿Con los presupuestos generales? ¿Con cargo a la colaboración público-privada? ¿Ha respondido alguna empresa a esa solicitud pintoresca de la señora ministra en un foro mediático para que las empresas acudieran con 1.200 millones de euros a tapar este agujero? ¿Ha habido alguna empresa que haya respondido positivamente a esa invitación en un foro mediático? ¿Era realista esa solicitud o era solo un intento de justificar ante la opinión pública la desinversión que se ha producido en el corredor mediterráneo respecto al año pasado? ¿Se están planteando cambios en la Ley de financiación de la infraestructura de transportes, en la legislación sobre concesiones? ¿En qué sentido? ¿Se están repensando su posición respecto a la euroviñeta? Esto dice el sector, no sé si es real o no, díganoslo usted. ¿Por qué han decidido pagar en un solo plazo todas las deudas pendientes de expropiaciones? Que es verdad que era importante la deuda, pero había un plan para pagarlo en tres plazos. ¿Por qué hay que hacerlo en uno solo? Al final es el 20 % de todas las inversiones en carretera lo que se come el capítulo de expropiaciones. En Madrid nos ha anunciado, por ejemplo, que la inversión en carretera va a pasar de 83 millones a 125 millones, pero resulta que 59 millones de esos 125 millones van para pago de expropiaciones. A lo mejor los dueños del suelo pueden esperar un año más, se les puede pagar a plazos. Hay pagos que tienen mucho retraso y otros que tienen menos. En carretera nos preocupa sobre todo la conservación, señor secretario de Estado. Lo ideal es invertir en la red de carreteras del Estado 1.600 millones de euros al año, en 2011 ya invertimos 1.100 millones y este año se van a invertir 853 millones, muy por debajo de las necesidades. Aquí hay un riesgo para la eficiencia, hay un riesgo para el deterioro del patrimonio viario, pero hay un riesgo también para la seguridad vial.

En transportes, y ya muy brevemente, nos preocupa esa incitación a la autofinanciación de AESA, se puede convertir en su financiación y estamos hablando de la seguridad aérea. ¡Ojo, porque hay que reforzar las tareas de inspección y de supervisión de AESA! Nos preocupa la disminución de las ayudas para el transporte no peninsular, 17 % de reducción en personas, 47 % en mercancías; no lo van a compensar ustedes con mejoras de la gestión, señor secretario de Estado. Están provocando un problema de aislamiento y de deterioro económico en nuestras islas.

Por último, en materia de tarifas aeroportuarias van a crear un grave problema a nuestra industria en el transporte aéreo, un 10 % de su estructura de costes depende

de estas tarifas que han elevado ustedes de media un 19 %, más de un 50 % en Madrid y en Barajas, y van a crear un problema a nuestra industria turística. La patronal hotelera ya ha pronosticado una pérdida de 3 millones de contratos en el turismo español consecuencia de estos incrementos. ¿Y qué van a hacer con las autopistas de peaje? Estas cosas hasta ahora los grupos las hemos hablado, señor secretario de Estado. Ustedes introducen en el presupuesto una disposición adicional decimoquinta en la que se autoatribuyen un margen absoluto para cambiar sin límites las condiciones de las cuentas de compensación para las autopistas de peaje, pero esto no lo han hablado con nadie. ¿Hasta dónde van a llevar el límite? ¿No va a haber límite? ¿Van a ampliar estas condiciones a todas las concesiones? En fin, díganos qué quieren hacer con las autopistas de peaje porque siempre hemos estado dispuestos a ayudar.

El señor **PRESIDENTE**: Por el tiempo que le resta al Grupo, doña Leire Iglesias Santiago.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: En primer lugar, quisiera darle la bienvenida.

Creo que el secretario de Estado ha hecho un buen resumen de lo que va a ser su intención respecto de la política de viviendas. Si el año pasado la comparecencia se refería a los presupuestos de vivienda como austeros, pero sociales, la comparecencia de este año simplemente dice austeros y se olvida de definir el concepto social que tienen que tener también las inversiones del Ministerio de Fomento en su conjunto y, por supuesto, y muy especialmente, las inversiones relacionadas con la vivienda. Es una mala forma de reducir el déficit en estos tiempos y no sé si el Gobierno es consciente de que cada vez hay más gente padeciendo la infravivienda y la dificultad de acceso a un derecho que no es solo una política social, sino que además es un derecho constitucional. Buen ejemplo de ello es la desaparición de la renta básica de emancipación, derecho creado bajo Gobierno socialista y una verdadera apuesta para que la gente joven pudiera acceder a un recurso indispensable para ellos y cuya desaparición es una muestra más de que el Gobierno no cree en las políticas relacionadas con la gente joven y que cada día apuesta más y más por desarrollar una generación perdida en nuestro país. A propósito de los jóvenes, parece que también ha desaparecido de los presupuestos la colaboración con instituciones como el Consejo de la Juventud de España. Les instamos de nuevo a la colaboración con la gente joven en una política que les afecta muy especialmente, aunque desde luego no de manera única.

Disminuye la inversión y se destruye empleo, efectivamente, como reconocía el propio secretario de Estado. Faltan respuestas a qué van a hacer con las viviendas sin vender, al desarrollo del Plan estatal. ¿El Plan estatal continúa o no? ¿Qué van a hacer con el Plan estatal? Es un error disminuir los programas relacionados con la rehabilitación, como también lo es disminuir los pro-

gramas relacionados con la I+D+i. Dicen ustedes en su memoria de objetivos que van a contribuir al Plan nacional de I+D+i a través del Plan nacional de la construcción. Ya es una característica de este Gobierno no apostar por un elemento tan fundamental como la investigación, el desarrollo y la innovación. Querer parar la crisis sin apostar por la innovación es como querer parar el tiempo quitándole las pilas al reloj. Así no vamos a ninguna parte. Les insto a que también en materia de vivienda no olviden estas cosas, como no olviden el carácter social que también tenía el ministerio apostando por programas de cooperación, que también desaparecen del presupuesto que nos presentan. Le realizaríamos una serie de preguntas sobre cuáles son sus sectores prioritarios, cómo van a hacer esa promoción de venta del suelo a la que ha hecho referencia en su intervención a raíz de Sepes, qué ha pasado con las líneas ICO que contribuyen a la financiación de vivienda protegida, qué va a pasar, qué van a hacer, cuál es su intención con las ayudas a la entrada, la subsidiación de préstamos, la vivienda de protección oficial. Queremos saber si han tenido en cuenta en las reducciones de las inversiones, en la colaboración con las comunidades, el impacto que van a tener en cada una de ellas o simplemente por criterios de cercanía de elecciones o de procesos políticos han establecido diferentes disminuciones en cada una de ellas; si van a impulsar realmente la rehabilitación, y si el alquiler es una prioridad, como dicen en su memoria de objetivos, por qué desaparecen todas las herramientas e instrumentos que existían para potenciar el alquiler. Les pediremos que restauren las ayudas de la renta básica de emancipación como derecho no solo para los que ya lo tenían, sino para que otra gente joven también pueda acceder a ellas y que cumplan con los pagos. Por último, resumo su intención en materia de vivienda como incoherente. Si ustedes dicen que la rehabilitación de barrios y el alquiler es una prioridad, ¿cómo es posible que sean precisamente las partidas que reciben más recortes, un 60 y un 30 % respectivamente?

En otras instancias y referido a la inversión directa del ministerio, solo quiero recordarle que tienen una amplia carta de compromisos que cumplir, de convenios firmados con ayuntamientos que están en vigor y que es su obligación desarrollar, y que no vale desarrollarlos prorrogando estudios de pequeño monto a tiempos insospechados, en los que posiblemente el inicio del estudio no valga para su finalización.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su comparecencia y por las explicaciones que nos ha dado. El presupuesto que presenta el Ministerio de Fomento, por boca de su secretario de Estado es el presupuesto del realismo. Esta es la verdad y así hay que abordarla. Por tanto, ya es hora de

que pongamos los pies en el suelo y sepamos qué es lo que hay que hacer. Con esta verdad que tenemos no hay más remedio que reducir gastos, como se hace de forma muy importante en el presupuesto del Ministerio de Fomento, y también mantener la inversión, a pesar de lo que se ha dicho. El secretario de Estado lo ha significado y hay que decirlo expresamente. La inversión real productiva, efectiva, eficaz supone un crecimiento del 4,8 % sobre la presupuestada en 2011 y además un 13,3 % sobre la ejecución presupuestaria de 2011. Esta es una comparación recurrente que vamos a ver a lo largo de los años, sobre todo porque hay quien ha querido confundir una cosa con la otra. Yo creo que además del realismo tiene que estar presente la austeridad, austeridad que precisamente se manifiesta en los presupuestos con una vocación hacia una mayor eficacia, hacia la racionalización y hacia una mejor gestión, que lleva a no pagar lo que no se haga y a pagar lo efectivamente realizado. Además, son unos presupuestos que se basan en la vertebración territorial y en el equilibrio. Señor secretario de Estado, definitivamente, estos presupuestos no gustan a nadie; a todos nos gustaría unos presupuestos expansivos, en los cuales, mirando nuestros territorios de origen, nos viéramos satisfechos, pero eso es imposible y no voy a hacer aquí ningún llanto, aunque también podría hacerlo. Esa racionalización y esa mejor gestión tienen que redundar en un equilibrio y en una vertebración analizadas generalmente.

Por otra parte, señor secretario, en los presupuestos hay una vocación europea evidente, que usted ha destacado. No obstante, en esa realidad por la que, quizá con demasiada elegancia, ha pasado usted por encima de algunos temas, habría que afrontar qué pasa. Hay que pagar un servicio de la deuda de 2.540 millones de euros, concretamente un 65 % más de lo que se afrontó en el año 2011, porque se han adquirido compromisos anteriores y no está bien cómo se ha hecho. Me gustaría por un momento ponerme en la piel del portavoz del Grupo Socialista, porque no sé cómo se puede quedar tan tranquilo viendo la gestión que ha hecho del Partido Socialista en los años anteriores. Jamás se ha visto una situación igual, jamás. No puedo comprender cómo se puede quedar —como digo— tan tranquilo, sin sentirse responsable, sin pestañear ante el resultado de su gestión y desde luego sin ningún tipo de arrepentimiento y sin pedir disculpas a los ciudadanos. Señor secretario, ¿cómo hay que llamar a una gestión que supone gastar sin dotación presupuestaria o acordar en el Consejo de Ministros la rescisión de contratos, algo que luego no se hace y están todavía formalmente vigentes? ¿Cómo se tiene que calificar no reparar en la relación entre gestión y pago? ¿Cómo se tiene que calificar hacer contratos en noviembre de 2011 referidos al 1 de enero de ese año, como ahora veremos, además en dos sentidos, firmar contratos para 2011 y pagar en 2012, 2013, 2014 y 2015 y firmar lo que se tenía que haber pagado anteriormente? ¿Cómo se tiene que calificar poner a ejercicios posteriores una deuda desmesurada a partir de 2015 o no pagar

las expropiaciones, que hoy le parece tan normal? Es decir, el expolio al Partido Socialista le parece normal. Ya solo nos falta que también le parezca normal algún expolio que parece que estamos sufriendo en estas fechas. Eso sí, el Partido Socialista dice que hay que reactivar la economía, que hay que influir en la competitividad y desde luego que estamos en los presupuestos de la desinversión, fundamentalmente porque hasta ahora se ha hablado siempre de unas inversiones maravillosas y magníficas.

Hoy ha hecho menos referencia a ello el portavoz del Grupo Socialista, pero desde luego hay que significar algo bien claro, y es que, comparando los presupuestos de los ejercicios del Partido Socialista desde el año 2005 hasta aquí, con la ejecución presupuestaria de los mismos —si quiere, le doy todo lujo de detalles—, y después de haber restado los acuerdos de no disponibilidad de 2009, 2010 y 2011, tenemos una pérdida de inversiones, de esa inversión que ahora se reclama, de solamente 15.765 millones de euros. Tendremos ocasión de desglosárselo al portavoz del Grupo Socialista. Y, claro, si hay inversiones que se ejecutan al 50%, difícilmente podremos conseguir ese aumento de la inversión que ahora se demanda del nuevo Gobierno. ¿Por qué? Hay una cosa que es cierta, señor secretario de Estado. En el modélico traspaso de papeles de un Gobierno a otro se ocultaron cuestiones trascendentales, a pesar de que se preguntaron expresamente. Es curioso, y me gustaría que el Partido Socialista hiciera memoria en esa amnesia permanente que tiene, cómo es posible que el 18 de noviembre de 2011, dos días antes de las elecciones, se firmaran tres contratos entre el presidente de ADIF, la subsecretaría del Ministerio de Economía y Hacienda, don José Blanco López y en otros dos casos también el presidente de Seittsa por el cual, respectivamente, se adquirirían compromisos de 421,6 millones de euros, 653,2 y 415 millones de euros para compromisos del ejercicio 2011 —alguno del 1 de enero y otros del segundo semestre— y se dijera además en su texto que Seittsa abonará a ADIF mensualmente el importe de las inversiones realizadas cuando estamos hablando ya de final de año. Es evidente que esta es una cuestión que no es de recibo y que desde luego alguna responsabilidad más tendría que tener.

A las expropiaciones ya se ha hecho referencia. De los 715 millones de euros que se deben se pagan en este ejercicio 600 millones. Pero, además, hay 250 millones de obras no pagadas a las cuales hay que hacer frente. Y si hablamos de Renfe la situación ya es particularmente delicada: 481 millones de euros para obligaciones de servicio público anteriores, que no se han hecho—; 367 millones de euros para liquidar el contrato-programa, que no se habían hecho; o 101,6 millones de euros para pagos de material rodante anterior. Si quieren ya especificamos los 770 millones de euros que han dejado endeudados en materia de vivienda y a los que hay que hacer frente a partir de ejercicios posteriores, incluso, al que nos enfrentamos. Es decir, que vemos que la política

del Partido Socialista ha sido la política de yo presumo y usted paga; yo como y usted paga la factura correspondiente. Creo sinceramente que hay cuestiones que no son en ningún caso de recibo, por no poner los ejemplos que el señor secretario de Estado ha querido pasar por encima, como son los de los puertos de Gijón o de La Coruña, que evidentemente no es un exceso de inversión, sino la peor inversión —incluso con tintes que rayan en el Código Penal— de las autoridades portuarias, fundamentalmente la de Gijón.

En cuanto al tema de Sepes, es de aurora boreal ver que hay un aumento de la inversión del 54% cuando hay un descenso de las ventas del 67%. ¿Eso es gestión? Eso es buena gestión, gastarse el 54% más y descender en las ventas el 67%. Yo creo que el señor Saura, flamante portavoz del Grupo Socialista en el Pleno del Congreso también debería avergonzarse y abochornarse por la gestión que ha dejado en Sepes con una deuda del 550% superior entre los años 2007 a 2011.

Señor secretario de Estado, creo que usted ha dado una información muy ajustada al terreno, muy de acuerdo con las necesidades que tenemos y en cuanto a política de vivienda creo que es muy realista. Indudablemente, la renta básica de emancipación la vamos a seguir manteniendo en los siete ejercicios presupuestarios siguientes porque son compromisos adquiridos que vamos a atender. Desde luego, los nuevos objetivos para la política de vivienda pasan por la regeneración urbana, la rehabilitación, el acceso real, de verdad y práctico a la vivienda de alquiler, la calidad y la sostenibilidad de la edificación y del urbanismo y la del patrimonio arquitectónico. Le quería felicitar por ese giro en cuanto a la política de transportes y la visión del billete unificado para hacerlo muchísimo más competitivo, que es lo que necesita nuestro transporte público, fundamentalmente el ferroviario. A la vista del tiempo transcurrido, dejaré la siguiente parte de mi intervención para la réplica.

El señor **PRESIDENTE**: Terminadas las primeras intervenciones de los grupos parlamentarios, tiene la palabra para responder don Rafael Catalá por tiempo, como hemos previsto, de diez minutos.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Y PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO, SEPES** (Catalá Polo): Muchas gracias a todos los intervinientes. He dicho antes ya que soy consciente de que la mañana y el día va a estar tremendamente cargado de intervenciones, me resulta muy complejo responder a nueve intervinientes en diez minutos, disculpen si me dejo muchos asuntos sin contestar, en todo caso les trasladaremos la información de detalle de todas aquellas actuaciones que me han planteado, a ver cómo va tal tramo de tal autovía o tal actuación concreta; también hay varias intervenciones compartidas, por lo tanto algunas de mis respuestas irán a temas más que a personas concretas.

Se ha referido la señora Oramas a los transportes de mercancías, también luego ha habido algún comentario adicional a las ayudas, a las subvenciones al transporte de ciudadanos, vamos a mantener los modelos de subvenciones y de ayudas. Es una evidencia que el tráfico mercantil, asociado con la crisis económica y con la ralentización de la economía, ha caído y, por tanto, hay una menor demanda lamentablemente de algún tipo de servicios. Nosotros hemos previsto dotaciones en los presupuestos de lo que hemos estimado que va a ser razonablemente ejecutado a la vista de años anteriores, a la vista de las perspectivas, insisto una vez más, lamentables de caída de tráfico aéreo, de tráfico de mercancías y pensamos que las dotaciones que están en los presupuestos serán suficientes asociadas a la mejora de la gestión, porque también nos parece que hay algunos elementos, algunas subvenciones públicas que se están otorgando con poco rigor en su seguimiento, particularmente en el caso del transporte de viajeros vamos a intentar ser más rigurosos en la asignación eficiente de estos recursos. Por lo tanto, pensamos que va a haber suficiencia en esas dotaciones; si no fuese así, son derechos de los ciudadanos y veremos en la segunda parte del año si hay necesidad de alguna dotación adicional por vía de modificación presupuestaria.

En cuanto a las inversiones ferroviarias, que forman parte del eje fundante de nuestra actividad, así lo hemos declarado, se hace algún planteamiento —en concreto el señor Jorquera— sobre si va a ser posible ejecutarlas en el tiempo previsto. En los meses que llevamos en el departamento, el consejo de ADIF a través del Consejo de Ministros ha adjudicado más de 1.122 millones de euros en distintos contratos en tramos de líneas de alta velocidad y tenemos también para licitar muy en breve otros más de 1.000 millones de euros, posiblemente este mismo viernes irán al Consejo de Ministros, si así lo aprueba la Comisión de Subsecretarios que se celebrará mañana. Les aseguro que estamos haciendo un esfuerzo para cumplir con las previsiones presupuestarias. Solo faltaría, en un presupuesto como el que estamos diseñando y gestionando con limitaciones, con ajustes, con rebajas en algunas partidas, algunas de ellas cualitativas, nuestro compromiso y nuestra obligación es ejecutar al máximo esas dotaciones y no tienen nada de previsiones, ni asociadas con procesos electorales, ni asociadas con *desideratum* o buenas voluntades. Espero que podamos acreditar a 31 de diciembre la ejecución cien por cien del presupuesto, tal como ha sido dimensionado, y para ello —como les digo— estamos trabajando intensamente con todas las empresas adjudicatarias, haciendo un seguimiento minucioso de cada uno de los expedientes y de estas cuestiones.

Algunos temas de detalle como ajustes de por qué partidas que figuraban en la Dirección General de Ferrocarriles ahora están en ADIF u otras que estaban en Seittsa ahora están en Ferrocarriles, son temas de técnica presupuestaria, son criterios de razonabilidad contable.

El Ministerio de Hacienda nos ha hecho el planteamiento y nos parece por otra parte lógico; el inversor ferroviario fundamental es ADIF y, por lo tanto, los créditos del eje atlántico se sitúan en presupuesto de ADIF y la Dirección General de Ferrocarriles asume los dos semestres que paradójicamente parecía que pagaba de enero a junio uno y de junio a diciembre otro. Son temas de ajuste y de ordenación presupuestaria que reajustan los créditos en ese sentido.

Me preguntaba la señora Tapia sobre las actuaciones en materia de las estaciones en las ciudades. Yo creo que eso es una cuestión que afecta a las cuatro estaciones del País Vasco: Vitoria, Bilbao, San Sebastián e Irún, que están todas ellas en distinto estado de avance, en estudios informativos, en concurso de ideas, como es el caso de San Sebastián o en Bilbao ya en estudio informativo. Todas ellas están asociadas a un principio: las estaciones deberán estar cuando llegue la alta velocidad. ¿Podrían estar antes? A lo mejor podrían estar antes, pero en las estaciones asociadas con proyectos de alta velocidad lo razonable es acompañar los tiempos, acompañar la financiación. Como saben, se ha diseñado un modelo de sociedades conjuntas entre los territorios, la diputación foral o las comunidades autónomas, los ayuntamientos y el ministerio para financiar este tipo de operaciones y, lamentablemente, buena parte de estas actuaciones tienen un endeudamiento muy alto porque la previsión de gastos se está cumpliendo religiosamente, mientras que la previsión de ingresos se ha venido abajo por la no enajenación de suelos asociada. Por lo tanto, vamos a intentar ser realistas en el desarrollo de las obras e ir encontrando líneas de financiación mediante la enajenación de suelos, que permita desarrollar esas actuaciones.

Me comentaba la diputada señora De las Heras que hay una apuesta por el AVE asociándolo como si fuese una alternativa de transporte de élites, yo diría de alta calidad, porque lo cierto es que estamos celebrando estos días el vigésimo aniversario de la inauguración de la primera línea de alta velocidad en España y se ha acreditado que es un transporte de alta calidad muy demandado por los ciudadanos. Las líneas en este momento están por encima del 65 % de ocupación; la cuenta de explotación del servicio AVE de Renfe da un resultado de explotación positivo de 95 millones de euros, evidentemente sin tomar en cuenta la amortización de la inversión. Eso pone de manifiesto que es un servicio de calidad que está cada vez más demandado por los ciudadanos, y en el que nos parece que la política de cohesión territorial y de accesibilidad de los medios de transporte a los ciudadanos aconsejan al menos finalizar los diseños iniciados en este momento y trabajar en las líneas que he mencionado, entre las cuales me parece muy importante —y atiendo a una polémica habitual— el corredor mediterráneo. Este corredor, como he mencionado, está dotado con más de 1.340 millones de euros en este presupuesto, con las limitaciones que han sido comentadas por varios intervinientes. Por tanto, pensamos que sigue siendo una actuación prioritaria del

Ministerio de Fomento, como lo son también algunas actuaciones que el señor Macias me mencionaba en términos de desatención a algunas actuaciones importantes en el tramo de la unión de Barcelona con la frontera francesa. Acabamos de licitar, como bien conoce, el último de los tramos y la estación de Girona, que simplemente no estaban licitados. Por tanto, la demora en los plazos tiene que ver con la ejecución de esta última actuación que ha sido recientemente contratada. Igualmente, hemos abordado la conexión ferroviaria del puerto de Barcelona de una manera provisional para hacerlo este verano junto con la inauguración de la nueva terminal de mercancías. Estamos en colaboración con el puerto y con la Consejería de Transportes e Infraestructuras para la definición de un modelo más estable y más a medio plazo, que podría ser incluso financiado con medios de colaboración público-privada, porque la colaboración público-privada tiene que formar parte de nuestros escenarios presupuestarios, y así lo estamos trabajando con todas las entidades, fondos de infraestructuras y entidades financieras. Creo que todos hemos oído que existen instrumentos disponibles, más allá de las líneas del ICO o del Banco Europeo de Inversiones con los que seguimos colaborando, pero también hay otros instrumentos asociados a inversionistas privados que pueden tener sentido en nuestro país con inversiones razonables, con rentabilidad, en los cuales se incorpore el concepto del pago por aquellos que lo utilizan. En el caso del tráfico de mercancías tiene clara utilidad; es fácil diseñar una infraestructura que sea financiada total o parcialmente por los usuarios de esa infraestructura de mercancías. Ese tipo de concepto tiene absoluta viabilidad en nuestro país.

En mi intervención he pretendido no entrar en el debate sobre si el presupuesto es mejor o peor, sobre si baja mucho o poco. Solamente quiero poner de manifiesto que el señor Macias nos felicitaba por nuestra perseverancia en el Consejo de Ministros y la obtención de un presupuesto bien dotado, mientras que el señor Simancas ponía de manifiesto los recortes que tiene en comparación con otros años. El señor Yuste me decía que el recorte de las inversiones genera problemas. Es evidente; es evidente que tenemos problemas. Tenemos 5 millones de parados, tenemos un déficit del 8,5%. Las administraciones públicas en su conjunto han dedicado 90.000 millones de euros más al gasto de lo que han ingresado el año pasado, y esto evidentemente requiere un esfuerzo muy importante como país. Este es un ministerio inversor y por lo tanto, tiene un impacto importante en la economía productiva, por lo que también tiene que ser coherente con ese modelo. Además, un escenario de recesión económica, como el que lamentablemente se prevé para el año 2012, con una caída de la actividad productiva del 1,7%, genera una serie de datos que hacen muy difícil abordar un presupuesto como el de este año. Pese a eso, hemos intentado mantener vivas muchas actuaciones, algunas de ellas con cuantías escasas, ciertamente, pero lo hemos hecho también como una mani-

festación de voluntad de seguir adelante con ese tipo de actuaciones. Insisto en que algunas de ellas tienen una anualidad baja para este ejercicio 2012 —no puede ser de otra manera—, pero nos permiten continuar y sobre todo ser ambiciosos. La ministra presentó las líneas básicas del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, que será aprobado en el mes de julio y presentado en esta Cámara. En ese contexto, también hemos presentado ante la Comisión Europea un modelo de redes transeuropeas, también ambiciosas, y que recuperan algún concepto, como el del Eje 16, que fue ya definido por nuestro país, que luego quizá quedó un tanto orillado, pero que hemos recuperado de nuevo porque pensamos que planificar infraestructuras para el año 2024 —que es el ámbito temporal que el PIB iba a tratar de abordar—, pero sobre todo el año 2030 o 2050, que son los espacios de las redes transeuropeas, tienen que ser ambiciosas necesariamente. Estamos celebrando, como digo, veinte años de la inauguración de la primera línea de alta velocidad y confiamos en que dentro de veinte años nuestro país va a tener la capacidad de crecimiento y de creación de riqueza como para estar dotados de unas infraestructuras y de unos sistemas de transportes propios de la época de los años treinta, cuarenta y cincuenta, que confiamos que podamos ver de cerca. Por tanto, hay que ser tremendamente ambiciosos, y eso es lo que estamos haciendo en Bruselas, pelear por los intereses de España, pelear por la vertebración territorial y por la dotación de sistemas modernos y eficientes de transporte. Hay una pieza en este presupuesto que está asociada con un concepto que el señor Ayala ha puesto de manifiesto, queremos ser serios, responsables y, por tanto, atender las obligaciones. Creemos en la continuidad institucional en la Administración pública y, por tanto, nos parece —yo al menos fue lo que estudié en la Universidad de Derecho y luego en mis temas de oposición— que la expropiación es un derecho exorbitante de la Administración pública y que esa privación de la propiedad tiene que ir asociada al pago del justiprecio. Por tanto, si desde el año 2007 hay personas que están esperando a recibir, no ya los 600 millones de euros que hemos dotado este año, sino bastante más, 725 —que es el crédito en números redondos que tiene la Dirección de Carreteras pendiente de pago de expropiaciones—, nos parecía de justicia hacerlo y hacerlo ya. Por lo tanto, hay que atender esas situaciones, que a lo mejor no son economía productiva en términos de inversión y de adjudicación de obra, pero yo creo que son una buena inyección de recursos a la economía real. En consecuencia, en términos de recuperación de actividad económica, los 600 millones de euros que el Estado va a pagar a las personas con las que tiene una obligación contraída hace ya unos cuantos años, sin duda van a tener impacto económico.

En materia de transporte aéreo se ha comentado la estructura financiera de AENA, también muy brevemente. Hemos leído estos días las quejas de los operadores, como no puede ser de otra manera, y también los del sector turístico, manifestando el impacto que tiene

sobre sus cuentas de resultados el incremento de las tarifas. Las tasas de AENA en la década pasada apenas han tenido incremento y los precios del sector turismo y del transporte han subido un 60 %, según sus propios datos. Por tanto, no sé yo si el factor más importante en los precios de los paquetes turísticos y del transporte aéreo son las tasas. En cualquier caso, este año la subida de las tasas en su conjunto no es de un 19 %, es de un 10,5 porque bajamos un 7,5 % la tasa de navegación aérea. Por tanto, en el balance final ese es el equilibrio final. Me parece que, como país, transferir rentas y esfuerzos de los ciudadanos españoles al conjunto de la economía europea y mundial no me parece razonable, y eso es lo que hemos estado haciendo hace muchos años. Barajas tiene una tasa de pasajeros cinco veces inferior a la de sus competidores. ¿Eso desfavorece a Barajas? ¿Le ayuda a ser más competitivo? Estamos permitiendo un uso muy barato de las infraestructuras generadas con los recursos de nuestro país. Por tanto, yo creo que ni el impacto en las compañías y en el sector turístico es tan destacado y el margen de competencia con otros aeropuertos competidores de Madrid o de Barcelona es muy importante para poder seguir incrementando sin que se generen efectos negativos.

En política de vivienda ha habido varias intervenciones. Sin duda, la política de vivienda la realiza el Ministerio de Fomento, pero la elabora la política económica general del Gobierno. Por lo tanto, la recuperación de la desgravación del IRPF por la adquisición de vivienda habitual, el mantenimiento del IVA superreducido, los instrumentos de dación en pago que se han articulado, la reforma financiera y los modelos de articulación con las entidades financieras que permiten la puesta en el mercado de activos con un valor y de un precio de mercado ajustado, son todas medidas muy importantes, a las que se suma la actividad del departamento en materia de política de vivienda, junto con la que tienen que desarrollar necesariamente las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Nosotros pretendemos ser un agente dinamizador de la política de vivienda, seguir colaborando con las comunidades autónomas en el diseño de los planes de vivienda, formalizar convenios y ser respetuosos con ellos, seguir pagando la renta básica de emancipación, pese a que ha quedado ya suspendida su vigencia; no olvidemos que nació con fecha fija, nació con un plazo cierto y, por tanto, lo que ha hecho es finalizar su vigencia. Seguiremos cumpliendo con las obligaciones tanto de ayudas a la entrada como de la subvención de tipos de interés. Quisiera también comentar —me lo decía el señor Simancas— las concesiones de peaje a autopistas. Por supuesto que en cuanto tengamos definido el modelo de actuaciones, lo plantearé en esta Comisión, lo hablaremos e intentaremos buscar consensos y apoyo porque ciertamente es un problema. Es un problema que el modelo concesional se nos caiga en un país que exporta conocimiento concesional a Europa y a Latinoamérica. Sería una paradoja que las principales empresas de nuestro país

tengan problemas en casa. Por tanto, es una responsabilidad compartida en primer lugar de ellos, de los constructores, de los operadores y de los bancos que han entrado en el negocio. No en todos los negocios se gana, pero por la parte que corresponde a la Administración del Estado y al Ministerio de Fomento no escatimaremos esfuerzos para diseñar soluciones de estabilidad y de futuro para el sector de las autopistas. En cuanto tengamos soluciones concretas las traeremos a esta Comisión y las compartiremos con todos ustedes.

Me he dejado muchísimas cosas y lo lamento de verdad. Creo que tengo un último turno brevísimo y, en todo caso, me comprometo a enviarles a todos ustedes información sobre los temas puntuales que me han planteado y que no he podido atender en este turno de contestación.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, los grupos parlamentarios dispondrán de tres minutos en su última intervención. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, señora Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Utilizaré solo un minuto para decirle que si usted garantiza el mantenimiento de la subvención al transporte de mercancías del 60 % no tendrá inconveniente en que la partida sea ampliable, que será la enmienda que presentemos para permitir esas dotaciones adicionales. Quisiera pedirle también que, si es posible, usted concrete hoy el compromiso de la reposición de las viviendas en Las Chumberas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Señor secretario de Estado, agradezco su respuesta aunque, si me permite la broma, no me ha respondido a nada. Yo no expresé dudas sobre la credibilidad de las inversiones contempladas en Galicia de manera prejuiciosa. De hecho, yo no aludí a una posible razón preelectoral, a la posible celebración de elecciones autonómicas; fue otro portavoz. No fui yo quien hizo esa alusión. Yo lo fundamenté en una serie de argumentos y usted no ha replicado a ninguno de los que he expresado. Por tanto, insisto. ¿Se va a recurrir a endeudamiento por parte de ADIF para acometer esa inversión? ¿Está en condiciones ADIF de recurrir a ese endeudamiento? Teniendo en cuenta que la capacidad de ejecución real de la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense en Valladolid y en Zamora es superior a la que se consigna en los presupuestos y en la provincia de Ourense ocurre lo contrario, ¿se imputan a la provincia de Ourense actuaciones previstas en otros territorios? ¿Con cargo a esos 701 millones de euros se van a abonar también certificaciones pendientes? ¿Qué me dice usted de la infradotación de otras actuaciones en materia ferroviaria en Galicia? Porque las necesidades del ferrocarril no se

circunscriben única y exclusivamente a la alta velocidad. Esas son las cuestiones fundamentales que le formulé. Comprendo que no pueda responder en detalle a todas, pero me gustaría que por lo menos aclarase alguna y si no, que nos responda por escrito. Le anticipo que por supuesto también interpelaré sobre estas cuestiones al presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la señora Tapia.

La señora **TAPIA OTAEGI**: Quiero agradecer al secretario de Estado sus explicaciones. Estoy de acuerdo con usted en que el modelo del que nos hemos dotado para llegar a las ciudades y para establecer las estaciones dista mucho de ser sostenible en el tiempo. Pero, tal como usted comenta, es realmente importante que cuando el tren llegue la estación esté. Si nos hemos marcado como objetivo que en el País Vasco en el año 2016 el tren esté funcionando —cosa un tanto complicada, pero aceptemos la fecha como cierta—, es importante establecer de alguna forma que las estaciones estén funcionando. Quizá no en situación óptima o con la planificación que se había realizado inicialmente, pero al menos un modelo de estación debe estar definido para ese momento. Sería muy triste que tuviéramos el resto de las vías funcionando, los trenes preparados y las estaciones sin llegar. Quiero comentarle también que agradecemos la apuesta que realiza por el ferrocarril, si bien entendemos que ciertas inversiones podrían verse incrementadas por la situación en la que estamos. La apuesta por el ferrocarril sigue siendo el eje vertebral del sistema de transporte. Estamos plenamente de acuerdo con esa filosofía y continuaremos trabajando por ella, tanto en lo que se refiere al tren de alta velocidad como al sistema de cercanías, tanto para viajeros como para mercancías.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, en primer lugar interviene don Chesús Yuste Cabello.

El señor **YUSTE CABELLO**: En primer lugar, el problema del AVE que exponía mi compañera la señora De las Heras es precisamente que no hay alternativa de transporte ferroviario accesible al común de la ciudadanía: se eliminó el ferrocarril convencional; se eliminaron las líneas que vertebraban las comarcas, que vertebraban el territorio; las estaciones que daban vida a muchos pequeños y medianos municipios se cerraron. Eso es lo que ha quedado después de la extensión del AVE. Ese es el tema en concreto que se estaba denunciando desde nuestro grupo.

Le he formulado varias preguntas en el turno anterior y no me ha respondido a ninguna. Voy a añadir otras más y espero que sepa alguna, que pueda responderla ahora y, si no, espero esas respuestas por escrito, que nos vendrán muy bien para la labor parlamentaria en la tramita-

ción de los presupuestos. Le pregunto por las cercanías de Zaragoza ¿Cuándo está previsto que se pueda poner en marcha la ampliación de la actual red? En ese sentido, le emplazo, señor secretario de Estado, a que su Gobierno se sume al acuerdo existente entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón, porque el futuro de la movilidad de la quinta área metropolitana de España tiene que venir de la mano de la colaboración interinstitucional y en asuntos muy importantes, como el del billete de transporte único, que estoy seguro de que a usted le parecerá interesante. Por otra parte, respecto al tema del ferrocarril, usted conoce la opinión de nuestro grupo; es más, vale más Canfranc en mano que TCP volando. En todo caso, nos gustaría saber cuál es su posición, su compromiso con la travesía central pirenaica. Ha habido una partida para estudios y ha desaparecido —imagino que ya se han acabado los estudios—. Me gustaría saber a qué conclusión conducen esos estudios. ¿Se va a continuar con ese proyecto más adelante? ¿Con qué escenario? El caso de la provincia de Teruel es uno de los grandes olvidados de este presupuesto. Sigue siendo la única provincia que no tiene conexión ferroviaria directa con Madrid. Ni ustedes ni el Partido Socialista aprovecharon la oportunidad para que el AVE Madrid-Cuenca-Valencia pasara por Teruel y se planteó una alternativa, que era el Cantábrico-Mediterráneo, que está en fase de estudios hasta el año 2014, ni más ni menos. ¡Ya veremos cuándo dejará de ser estudios para empezar a ver obra! Espero que pueda responder a esa cuestión. Respecto a la conexión de alta velocidad entre Zaragoza y Teruel, habló la ministra en su comparecencia de algunos problemas y me gustaría que pudiera ampliar esa cuestión o, en todo caso, saber cuándo está previsto que esa línea pueda estar finalizada. También me gustaría conocer en qué momento administrativo se encuentra la conexión ferroviaria entre el Valle del Ebro y Navarra y el País Vasco, que nos parece también una obra muy importante.

Concluyo con el tema del aeropuerto de Zaragoza. El sistema antiniebla se retrasa hasta 2014. Nos parece preocupante ese retraso. Por otra parte, se habla también del aeropuerto de Monflorit o de Huesca-Pirineos, que es el nombre comercial. Este año hay cero euros y no sé si eso quiere decir que ya se abandona a su suerte este aeropuerto, que en estos momentos es peatonal —obra, por cierto, del Gobierno anterior del señor Aznar—, o cuál es la voluntad o la intención que tienen ustedes para el futuro de ese aeropuerto de Huesca. Me gustaría que pudiera responder a estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Simplemente quisiera remarcar las preguntas, porque estas comparecencias tienen un objetivo básico, el de dar informaciones, y ya

que no se pueden dar hoy, pediría a los servicios que, como siempre, las recojan con la máxima precisión.

Mis preguntas exactas son las siguientes. En primer lugar, ¿cuál es el calendario a fecha de hoy de entrada en servicio de la línea de alta velocidad entre Barcelona y Perpiñán? Me gustaría que se pudiera contestar en sus términos esta pregunta. En segundo lugar, en relación con la información de la señora ministra a un presunto contrato de colaboración público-privada para instar a un tercer rail entre Valencia y Castellbisbal en la línea de ferrocarril, pediría que se informe, en primer lugar, si hay algo más que un mero anuncio de la señora ministra, si hay algún estudio, alguna fecha, alguna previsión, algún contacto, si hay, además de esta cifra orientativa de 1.200 millones de euros, algo más que lo avale. En cualquier caso, como supongo que se ha dicho esta cifra no porque alguien se haya levantado por la mañana y haya decidido que esto vale 1.200 millones sin un estudio, pido que se haga público este estudio y solicito oficialmente que se nos haga llegar a todos los portavoces antes de la tramitación parlamentaria.

Con relación a cercanías, no se me ha contestado. No vemos más que esta partida de un millón. ¿Hay algo más previsto para cercanías de Barcelona? En cuanto al puerto de Barcelona, le hago la misma pregunta que le formulaba anteriormente. Se habla de que se está estudiando la posibilidad de una colaboración público-privada, algo que ya decía el bueno del señor Morlán, que vaya a saber dónde está. ¿Esta aquí hoy, no? **(El señor Yuste Cabello: En la Comisión de empleo)**. A ver si nos volvemos morlanistas y concretamos algo más. Nos gustaría saber exactamente, con precisión, qué hay sobre esto, si simplemente es una frase feliz que ustedes han copiado al bueno del señor Morlán o si hay una voluntad real.

En relación con la conexión entre Vandellòs y Tarragona, que parece que los presupuestos la retrasan dos años más, hasta el año 2016, lo cual es un escándalo sin precedentes en toda Europa y les quita a ustedes toda credibilidad en Europa, les pido plazos concretos y, evidentemente, en nombre de nuestro grupo les pedimos que se acelere. Me parece que no pueden ir a Europa a decir que defienden el corredor mediterráneo cuando resulta que no se les ocurre más que retrasar dos años un tramo en vía única. En este sentido, me gustaría que nos contestara con precisión si es verdad que piensan ustedes abandonar el proyecto de la nueva estación del sur del aeropuerto situada entre Tarragona y Reus.

En cuanto a la N-II en Girona, le pedimos las previsiones exactas del calendario de los cuatro tramos pendientes y paralizados, tres al sur de Girona y uno al norte. Finalmente, sobre la N-145, carretera de acceso desde el Estado español al Estado de Andorra, que es un ejemplo de obra mal ejecutada, de dilapidación de recursos, de abandono y que tiene en vilo a las autoridades andorranas y sobre todo a los ciudadanos, que son quienes la sufren, y que es una obrita, quisiera saber cuál es el motivo de que la ejecución de una obra tan priori-

taria también se retrase dos años, teniendo en cuenta de que es una obra de bajo nivel de inversión. Nos gustaría, repito, porque este es el objetivo de este trámite —si no, no nos sirve para nada—, tener respuesta por escrito de todas estas preguntas que le he formulado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Intervengo muy brevemente primero para coincidir con el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que ha dicho literalmente: estos presupuestos no nos gustan. A mí tampoco. Creo que no gustan prácticamente a nadie. Ha dicho también que es hora de ser realistas, de tener los pies en el suelo. En fin, eso querrá decir que las fechas que hasta hace cien días se exigían como inaplazables ahora ya no sirven y también son palabras que vienen a dar la razón a ese otro dirigente del Partido Popular que muy recientemente ha dicho que ahora que ya no estamos en campaña electoral es hora de decir la verdad. Parece que cunde el ejemplo. En todo caso, constatamos en las palabras del señor secretario de Estado que estos son unos presupuestos procíclicos y que ahondan en la crisis. Ha llegado a decir el señor secretario de Estado, justificando la rebaja en cerca de un 50 % de las ayudas al transporte de mercancías insular, que esas son las perspectivas económicas. ¿El señor secretario de Estado prevé que vamos a tener una recesión cercana al 50 % en este año? ¿Así justifica la rebaja de las ayudas al transporte de mercancías? Como se van a transportar menos mercancías porque hay crisis, vamos a dar menos ayudas. Creo, señor secretario de Estado, que son unos recortes injustificables y que unos presupuestos no deberían contribuir a constatar previsiones pesimistas sino a combatir las, todo lo contrario. Dicen ustedes que el objetivo de estos presupuestos es combatir el déficit y pagar la deuda y no se dan cuenta de que recortando la inversión productiva condenan ustedes cualquier oportunidad de crecimiento y sin crecimiento no hay dinero tampoco para pagar la deuda. Este no es un buen planteamiento.

En relación con el corredor del Mediterráneo, nuestro reproche no tenía tanto que ver con el valor absoluto como con la reducción de la inversión respecto a ejercicios anteriores, que eran ejercicios cuyo ritmo de ejecución aseguraba que tuviéramos el corredor listo hacia 2020, que es nuestro compromiso con el resto de Europa. Ralentizando el ritmo inversor no vamos a cumplir esos objetivos y estamos traicionando los intereses del país. Esto es lo que le decíamos. No nos ponga usted como ejemplo de buena gestión sus últimas actuaciones en Bruselas, porque el papelón que han hecho ustedes en el Consejo de Transportes es de órdago. No ha sido una tarea de pelear. Ha sido una tarea de improvisar y de perder. Se han quedado ustedes absolutamente solos. Nadie les ha apoyado en el planteamiento que hicieron de revisión del proyecto de redes transeuropeas de transporte. Así no se defienden los intereses generales de

España, así no. Hay que ir preparado a las reuniones, buscar aliados y negociar las cosas antes, no llegar allí, hacer planteamientos que no son realistas y perder. Así no se defienden los intereses del país a nuestro juicio.

Termino con las tasas aeroportuarias. Dicen ustedes: les hemos subido las tasas y es normal que se quejen. Pero es que han subido las tasas de pasajeros en Madrid más de un cien por cien y han multiplicado por tres los pagos por control de equipajes y les han subido un 66 % las tarifas de seguridad. En el resto de Europa, en los aeropuertos con los que competimos según usted, la subida media ha sido inferior al 4 % y aquí se les sube una barbaridad, y estamos en crisis y las tasas repercuten en su estructura de costes. Esto tiene una repercusión en el conjunto del país. Los operadores turísticos internacionales también se fijan en la cuantía de las tasas aeroportuarias a la hora de elegir destinos. No tenemos que fijarnos solo, señor secretario de Estado, en las tasas aeroportuarias de nuestros vecinos europeos. Nosotros competimos, en términos turísticos, con Marrakech y con Estambul, y las tasas aeroportuarias no son solo un mecanismo de recaudación para pagar deuda. También son un mecanismo para mejorar la competitividad de un país que se dedica al turismo. Subiendo ustedes las tasas aeroportuarias de esta manera tan desmesurada están creándoles problemas a las compañías aéreas y también a la industria turística española.

En relación con la vivienda, como casi no da tiempo a hablar de este asunto con carácter general, les adelantamos que pediremos una comparecencia específica de la autoridad que ustedes consideren, del director general, del secretario de Estado, pero creemos que esta Comisión necesita una sesión monográfica para tratar este asunto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Ayala tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muy brevemente. Intervengo para confirmar que es preferible que sigamos manteniendo la verdad y cuál es la manera en que vamos a abordarla, como hacen estos presupuestos, que decir a cada uno lo que le interesa y luego dejar los compromisos anclados en un cajón.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra la comparecencia don Rafael Catalá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Y PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DE SUELO, SEPES** (Catalá Polo): Gracias a todos los intervinientes. Insisto una vez más en que lamento los tiempos brevísimos que me impiden atender todas las cuestiones. Le puedo asegurar, señor Yuste, que podríamos hablar de Alfarjín-Fraga y de la dotación del eje A-21, A-22, A-23 y sus 113 millones de euros en este año. Al señor Macias

le digo lo mismo. Si les parece, podrían tener información cumplida documental; incluso, estoy a su disposición para abordar los temas en detalle y trasladarles toda la información de los planes de actuación de este año.

En otra etapa profesional he sido subsecretario del Ministerio de Hacienda, pero reconozco que no he conseguido desarrollar todavía un amor por los presupuestos. No me gustan los presupuestos a mí tampoco. Los presupuestos nos permiten destinar dotaciones económico-financieras para abordar actuaciones y suponen una priorización coherente con la situación actual de nuestras cuentas públicas, de nuestros compromisos, que empiezan por los equilibrios y van bajando a la distribución de las políticas públicas. Creo que ese es un ejercicio que hemos hecho en esta ocasión en el presupuesto del ministerio de manera intensa.

Se plantean muchos asuntos. Insisto en que vamos a trabajar con este presupuesto y con el que estaremos presentando dentro de pocos meses en esta misma casa, ya que en el mes de septiembre u octubre compareceremos para hablar del presupuesto del año 2013. En el conjunto de ambos vamos a intentar atender las actuaciones. He olvidado mencionar la actuación de rehabilitación del barrio Las Chumberas y por supuesto que queremos seguir adelante con ella, incluso abriremos la línea en colaboración con el Instituto Municipal de la Vivienda por si existe alguna línea de colaboración institucional. Asimismo, en el tema de las cercanías de Zaragoza, al igual que hemos trabajado muy intensamente en la sociedad de integración de la estación del AVE en Zaragoza con el Gobierno de Aragón y con el Ayuntamiento, lo podremos hacer también en el caso de las cercanías de Zaragoza.

En cuanto al tema de las tasas de AENA, la parte en la que se imputan los costes aeroportuarios al servicio del transporte aéreo en su conjunto y al sector turístico es una parte pequeña. Tiene impacto, sin duda que lo tiene. Hay estudios que nos han dicho que la subida de tasas que hemos realizado puede generar un incremento de algo más de un euro sobre el precio del billete. Habrá quien diga que eso distorsiona la competencia y hace que los turistas se vayan a otros entornos del norte de África o de Centroeuropa. No lo sé, pero mi opinión personal —no soy experto en la materia— es que no es distorsionador de la competencia y no es ninguna amenaza para una fuente tan importante de recursos en nuestro país como es el turismo y, sin embargo, AENA tiene casi 15.000 millones de deuda que en algún momento tiene que empezar a estabilizar, sobre todo en un escenario de liberalización, que ustedes han tratado aquí con la ministra, en un escenario de transferencia o transformación del modelo de gestión de AENA —privatización por decirlo de alguna manera—. Paradójicamente el valor de AENA hoy está casi por debajo de su deuda. Por tanto, en términos de patrimonio público y de retorno a los ciudadanos, es una obligación optimizar el valor de AENA, es una obligación mejorar su cuenta de ingresos y reducir su endeudamiento para que si hay

un modelo de privatización o lo que finalmente acabemos haciendo, eso genere un retorno a los ciudadanos y no sea simplemente para pagar las deudas. Creo que llegar a esa conclusión final nos generaría una cierta frustración.

En el ámbito europeo durante muchos años nos hemos beneficiado de ayudas, de subvenciones y de fondos europeos. Ya no estamos en esa situación. Sí estamos en un contexto de planificación integrada de redes transeuropeas y nuestra obligación es defender en Bruselas cómo queremos que esté vertebrado nuestro país en el año 2030 y en el año 2050. Ese es un proceso de codecisión largo en el que intervienen el Parlamento, la Comisión y el Consejo. Estamos seguros de que cuando se tome la decisión definitiva sobre el modelo de redes vamos a encontrar aliados y complicidad para hacer entender también nuestros planteamientos. Seguramente cuando hemos ido, como muy bien decía el señor Simancas, con un mes de tiempo para intentar realizar cosas hay que señalar que los ciclos de Bruselas, como bien conocen ustedes, son tremendamente largos y burocráticos, pero tenemos esperanza de poder incorporar hacia los años 2030 y 2050 en nuestra planificación de redes elementos tan importantes como el eje central, como plataformas logísticas, como nodos portuarios o puertos de interés general. Es una ambición en la que no vamos a dejar de trabajar en los próximos meses.

Tenía por aquí una cita de alguna comparecencia parlamentaria de presupuestos de los últimos años en la que se hacía referencia por parte del señor Simancas a la conveniencia de adoptar presupuestos adecuados a los objetivos generales. Creo que esto ya lo hemos dicho todos. Insisto en la idea de que es un presupuesto adecuado a la situación actual, que prioriza las actuaciones, que genera inversión productiva, que pronto generará empleo y que por tanto será un elemento de colaboración en las dificultades actuales al proceso de recuperación económica.

Muchas gracias a todos ustedes por su atención y sus preguntas. Insisto en mi compromiso de atender todas las demandas de información que no han podido ser atendidas en esta comparecencia y quedamos a su disposición para hacerlo documentalmente o posteriormente en términos bilaterales.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su intervención. Los grupos parlamentarios saben que las peticiones de información que hayan quedado pendientes serán respondidas por escrito, tal y como establece el Reglamento del Congreso de los Diputados. Suspendemos por tres minutos la sesión en tanto despedimos al señor Catalá. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO Y PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR POSTAL (GARCÉS SANAGUSTÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Nú-**

**mero de expediente 212/000185), CATALÁN, (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Números de expediente 212/000238 y 212/000244) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000289).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia, tal y como estaba previsto, del señor subsecretario de Fomento y a su vez presidente del Consejo Superior Postal, don Mario Garcés Sanagustín. Tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO Y PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR POSTAL** (Garcés Sanagustín): Señor presidente, señoras y señores diputados, en cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados, comparezco ante esta Comisión para dar cuenta del presupuesto del Ministerio de Fomento para el año 2012, un presupuesto realista, un presupuesto creíble, un presupuesto acorde con el escenario de consolidación presupuestaria, pero a la par y simultáneamente un presupuesto que es un compromiso creo que con una de las principales señas de identidad de este Gobierno, que es la necesidad de seguir creando riqueza y empleo en este país.

El Ministerio de Fomento lo que quiere es cohonestar dos principios que son complementarios, por una parte, la necesidad de ajuste presupuestario. El Ministerio de Fomento se ha encontrado ante una situación de partida que está indisociablemente ligada a un desequilibrio económico presupuestario muy fuerte heredado del anterior Gobierno, dicho lo cual no podemos quedarnos ahí, no tenemos que mirar solamente al pasado, tenemos la obligación de mirar al futuro, y mirar al futuro significa que el presupuesto tiene que ser un presupuesto que cree incentivos, que cree estímulos, que apueste por el esfuerzo inversor y que sea una palanca, como digo, para el crecimiento.

Desde la responsabilidad política que nos inspira, desde la responsabilidad política que impregna toda la actuación que estamos llevando en el ministerio, es un presupuesto que está comprometido con el principio de estabilidad presupuestaria. Afortunadamente aquellos que llevamos ya años proclamando que el principio de estabilidad presupuestaria fuera un principio reconocido constitucionalmente estamos hoy satisfechos porque eso ya es una realidad consagrada en nuestra Constitución y además, afortunadamente, desde la semana pasada ya forma parte del bloque de constitucionalidad. Es evidente que este esfuerzo de todas las formaciones políticas, sobre todo del arco mayoritario de las fuerzas políticas, constituye un aldabonazo muy importante, un apoyo decidido para dar credibilidad a nuestro Gobierno, tanto en el marco del contexto económico nacional como en el marco del contexto económico internacional.

Señorías, para hablar del presupuesto del Ministerio de Fomento indudablemente tengo que hablar de los Presupuestos Generales del Estado y ver el escenario económico en el que estos se inscriben. Los Presupuestos

Generales del Estado, como digo, son tributarios de un lastre muy importante, de los graves desequilibrios heredados como consecuencia de una política económico-presupuestaria errática y confusa, una política presupuestaria que nos ha llevado adonde hemos llegado. Pero, como digo, sería probablemente un discurso pobre, un discurso sin ningún tipo de fuero simplemente recordar el pasado. Lo que tenemos que hacer claramente es mirar claramente hacia el futuro, pero hay que tener muy claro que este presupuesto está incardinado en el cumplimiento del principio de estabilidad presupuestaria. Tenemos que recordar que para este año tenemos que hacer un esfuerzo muy importante de consolidación fiscal, un esfuerzo que nos tiene que obligar a llegar a un objetivo de déficit público para todas las administraciones públicas del 5,3 % del PIB, es decir, tenemos que recortar 3,2 puntos de déficit porque el anterior Gobierno nos dejó un déficit del 8,5 % como herencia.

Desde esta perspectiva global tenemos que descender al marco del presupuesto del Ministerio de Fomento. El presupuesto del Ministerio de Fomento, como todos ustedes saben, se conforma no solamente por los estados de gastos e ingresos del departamento sino también por el conjunto de dotaciones financieras de las entidades, organismos públicos y sociedades que dependen del mismo. Son un conjunto de entidades, una urdimbre instrumental muy compleja, excesivamente intrincada y que estamos precisamente intentando mejorar. Estamos intentando crear un nuevo marco de relaciones que permita que el Ministerio de Fomento sea un departamento eficaz, eficiente y económico en la gestión de los servicios públicos.

Pues bien, el presupuesto total del Grupo Fomento asciende a 20.104 millones de euros, exactamente un 10 % menos del presupuesto ejecutado en el año 2011. En ese reparto que hemos hecho de dotaciones presupuestarias entre gastos corrientes y gastos de capital, a los gastos corrientes les corresponde el 40,67 % si no consideramos más que el gasto no financiero, frente al 59 % de gasto de capital, esto es, capítulo 6 y capítulo 7. En definitiva, el Ministerio de Fomento sigue apostando por el esfuerzo inversor y por una reducción progresiva de todo el gasto consuntivo, de todo ese gasto improductivo, que no genera riqueza y que sigue siendo, como digo, también un lastre que pignora el desarrollo de las inversiones productivas en nuestro país.

Si nos centramos en el presupuesto del Ministerio de Fomento, en la sección 17, asciende en sentido estricto a 7.291 millones de euros, lo que supone una reducción del 15 % respecto al presupuesto ejecutado en el año 2011 y una disminución del 18,1 % respecto al presupuesto inicial de 2011 prorrogado a 2012. Si hacemos una desagregación por capítulos del presupuesto, veremos que el capítulo 1 está constituido por un peso relativo bastante insignificante en el conjunto global del ministerio, toda vez que representa el 2,74 % de gasto, un 9,8 % menos del presupuesto inicial del ministerio el año pasado y un 0,6 % menos del presupuesto ejecutado

este año. Por lo que se refiere al capítulo 2 y al capítulo 3, gastos en bienes corrientes y servicios y gastos financieros, el peso relativo del presupuesto es un 1,11 %, con una reducción del 17 %. En este caso, es una reducción que se corresponde de manera equivalente tanto con el presupuesto inicial como con el presupuesto ejecutado en el año anterior.

Donde se produce un aumento significativo es en el capítulo 4. En el capítulo 4 el presupuesto crece en 1.489 millones de euros, un dato muy representativo si analizamos que el año pasado en esa misma partida presupuestaria había cero euros. ¿Dónde se produce esta desviación presupuestaria? Por la falta de consignación presupuestaria el año pasado de la dotación necesaria para atender las transferencias a Renfe para el mantenimiento de la red titularidad del Estado y para el mantenimiento de los gastos derivados del contrato-programa. Desgraciadamente, el anterior Gobierno no consignó estos recursos presupuestarios e indudablemente tenemos que hacer frente este año con cargo a la dotación presupuestaria del año 2012. Veremos que esto constituye una práctica indebida e irregular permanente y recurrente que, como digo, va a ser un lastre significativo y que va a perdurar durante mucho tiempo para poder sanear las cuentas públicas que hemos recibido.

Por su parte y por lo que corresponde a los capítulos 7 y 8, descienden respectivamente en un 38 % y en un 61,5 % si los consideramos en relación con el presupuesto inicial del año 2011, reducciones que alcanzan el 42 % y el 59 % si los comparamos con el importe ejecutado en 2011. Pero, señorías, si tenemos que considerar adecuadamente cuál es el esfuerzo inversor, evidentemente, deberíamos reparar en el capítulo 6 y si reparamos en el capítulo 6, el presupuesto del Ministerio de Fomento crece y crece ostensiblemente. Creo que este es un dato muy positivo porque en una situación de crisis económica y en una situación de ajuste severo por razón de los desequilibrios presupuestarios, hemos hecho un esfuerzo por priorizar aquellas políticas que nos parecen relevantes y dentro de ellas aquellas que derivan de las inversiones reales en infraestructuras. Por eso hoy podemos decir que el presupuesto de Ministerio de Fomento en la sección 17 dispone de 3.411 millones de euros, lo que representa un incremento del 4,8 % respecto al presupuesto inicial del año 2011 y, lo que es más importante, un 13,3 % respecto al presupuesto ejecutado en el año 2011. Sepan, señorías, que las operaciones de capital —esto es, la suma de capítulos 6, 7 y 8— representan el 75 % del presupuesto total del Ministerio de Fomento, una apuesta decidida a favor de las operaciones de capital y una apuesta por erradicar —como decía antes— el gasto consuntivo, el gasto improductivo, el gasto ineficiente que ha caracterizado la gestión de algunos departamentos hasta la fecha.

Ahora bien, la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado viene condicionada por dos factores que son decisivos, uno, la elevada tasa de endeudamiento que tienen las empresas del Grupo Fomento. Desde el

año 2004 hasta la fecha se ha triplicado el saldo vivo de deuda a largo plazo de las empresas del Grupo Fomento. En estas circunstancias, está claro que se ha fomentado en los últimos años una política de infraestructuras basada en el apalancamiento financiero, basada en el endeudamiento que, desde luego, no crea ningún tipo de riqueza, fundamentalmente porque no es autosostenible financieramente, porque no es rentable en términos económicos ni en términos sociales. Por eso precisamente, para poder atender la carga financiera de la deuda viva del Grupo Fomento, este año tenemos que atender 1.006 millones de euros. Esa carga no la hemos creado nosotros, no la hemos creado los responsables del Grupo Fomento ahora mismo, es una carga, como digo, tributaria de una mala gestión realizada en los últimos años.

Por otra parte, también ha sido una práctica habitual no consignar presupuestariamente determinadas partidas, como ha sido el caso típico de Renfe. En el caso de Renfe —y lo decía antes— no existía ningún tipo de consignación presupuestaria para atender el mantenimiento de la red convencional, ni siquiera para poder satisfacer las obligaciones irrogadas como consecuencia de la gestión y aplicación del contrato programa. Por eso hemos tenido que aplicar 848 millones este año en el presupuesto del Ministerio de Fomento para atender ese *gap*, ese desfase presupuestario heredado.

Señores diputados, la austeridad de los presupuestos no tiene que ser óbice en ningún caso ni obstáculo para que hagamos unos presupuestos que incentiven la producción, la riqueza y la capacidad económica de crecimiento. Ahora bien, no se puede olvidar —y creo que es un dato que a nadie se le debe pasar a lo largo de esta legislatura— que heredamos un déficit de 2.226 millones de euros. Básicamente, en las dos principales políticas de este ministerio, que son las políticas de inversiones reales en infraestructuras y en las políticas de vivienda, en un presupuesto en torno a 7.000 millones —insisto— heredamos 2.226 millones, solamente en el Ministerio de Fomento, sin considerar el grado de desequilibrio económico financiero de las empresas y entidades públicas que componen el Grupo Fomento. ¿Por qué? El origen del déficit básicamente es consecuencia de una mala gestión presupuestaria y del uso de unas malas prácticas, de unas prácticas indebidas en materia de contratación pública. Esto ha originado un proceso de desestabilización presupuestaria. Frente a la estabilidad presupuestaria, frente al equilibrio, hay ejemplos meridianos y palmarios de desestabilización presupuestaria y creo que el Grupo Fomento será estudiado en el futuro como un caso típico de desestabilización presupuestaria por una mala gestión.

Desgraciadamente, la situación no es exclusiva del ministerio, también es propia de las empresas y entidades que forman parte del Grupo Fomento. Si hay una palabra que define la gestión anterior es la palabra deuda. Frente a un modelo —un modelo que pusimos en marcha en los años 1996-2004— basado en la generación de recursos

e incluso en las transferencias parciales de capital y de recursos a las propias entidades públicas para financiar los posibles desfases que pudieran tener, hemos basado ahora mismo todo nuestro impulso en el Ministerio de Fomento en un modelo sostenido en el endeudamiento y en el apalancamiento financiero. Pero algunos datos son muy ilustrativos. Por ejemplo, la deuda a largo plazo en el año 2005 era de 11.000 millones de euros y hoy es de 34.700 millones de euros; sumada la deuda financiera a corto llegamos a los 40.000 millones, que es la cifra que en su momento anunció la ministra en su comparecencia. Si comparamos estos datos con el incremento del saldo vivo de deuda que había en el periodo 1996-2004, veremos que son dos formas completamente antagónicas de gestión pública y de gestión política, porque en aquel periodo simplemente se incrementó en un 36,2 % el saldo vivo de la deuda y, entre otras cosas, porque tuvimos que hacernos cargo de la deuda histórica de Renfe, en torno a 5.000 millones de euros.

Como consecuencia de este nivel galopante de crecimiento del endeudamiento, los ratios se han devaluado, se han deteriorado sensiblemente. Les daré algunos ejemplos: el ratio de endeudamiento en el periodo 2005-2011 ha pasado actualmente al 80 % frente al 25 % que existía en el año 2005. Les quiero recordar que del año 1996 al año 2004 aquel ratio disminuyó como consecuencia de una buena gestión en los servicios de financiación de las obras públicas en España. En el mismo sentido, hay un dato que creo que también es sumamente ilustrativo. Se trata del indicador sintético del ratio de solvencia o de garantía: en el periodo 2005-2011 el grupo ha pasado de tener 2,9 euros de activo por cada euro de pasivo en 2005 a los 2,3 euros actuales. Sin embargo, en el periodo 1996-2004, correspondiente al Gobierno del Partido Popular, el ratio de solvencia mejoró sensiblemente al pasar de 2,4 euros en 1996 a 3 euros en el año 2004. El mayor nivel de deuda a largo plazo lo tienen las dos grandes entidades, ADIF y AENA, en torno a 25.400 millones de euros, esto es un 75 % de la deuda total del grupo. ADIF ha multiplicado por seis su saldo vivo de deuda en ocho años, AENA lo ha multiplicado por dos. En estas circunstancias es fácil comprender que la situación de partida para hacer el presupuesto del Ministerio de Fomento desde luego no puede ser ficticiamente ningún presupuesto base cero, sino que tiene que ser un presupuesto con un legado diabólico; un legado diabólico que nos obliga a actuar contundentemente y desde luego a ajustar cuentas con el pasado.

Recuerdo, señorías, que ahora mismo tenemos un déficit heredado de 2.226 millones de euros. De esos 2.226 millones de euros, un tercio se corresponde al exceso de crédito retenido y comprometido en el año 2012 para atender obligaciones procedentes de ejercicios anteriores; pero es que hay un tercio más, de esos más de dos mil millones de euros, que va a atender la deuda procedente de Renfe porque no había consignación presupuestaria el año pasado en torno a 815 millones de euros. Pero seguimos. Había liquidaciones pendientes

de obras abonadas bajo método alemán por importe de 222 millones de euros, que representa prácticamente el 10 % del déficit heredado. Pero hay más. Teníamos 200 millones de carreteras que no habían sido correctamente liquidadas toda vez que había insuficiencia crónica de crédito en el programa de creación de infraestructuras de carreteras en el año pasado, provocando un deslizamiento de obligaciones del año 2011 al año 2012. Finalmente, hay un conjunto de liquidaciones, revisiones de obra, modificaciones no aprobadas, por importe de 198 millones que culminan el dato que les he dado. Y a eso habría que añadir 115 millones de euros en expropiaciones que no habían sido dotados plurianualmente en los presupuestos de los próximos cuatro años para atender lo que es ya una obligación individual y moral, el pago por las ablaciones que hemos hecho a los particulares con el objetivo de hacer carretera. Es sorprendente que durante los últimos ocho años el Ministerio de Fomento se ha financiado con cargo al sufrimiento de los expropiados. Esto es una realidad. No se han pagado las expropiaciones desde el año 2002. Y esto es una realidad palmaria, que me imagino que en algún momento se tendrá que reconocer de manera pública. ¿Por qué ha ocurrido esto? Pues lo vamos a ver, lo vamos a identificar: porque ha habido un conjunto de prácticas que han sido irregulares y tenemos necesariamente que eliminar esas prácticas irregulares. Tenemos necesariamente que erradicarlas.

La primera de ellas, como decía antes, es que se ha producido un deslizamiento de obligaciones producidas económicamente en los años 2010-2011 y que tienen que ser abonadas en el año 2012. Estamos hablando de certificaciones de obra no autorizadas en el año 2011 o, lo que es peor, certificaciones de obra liquidadas a cero cuando realmente se había ejecutado obra (**Rumores**). Hemos detectado 345 expedientes en todo el Grupo Fomento, que suponen más de 404 millones de euros ahora mismo de deuda pendiente de otros años como consecuencia de la práctica irregular de certificar a cero o de no autorizar las certificaciones correspondientes en el año 2011. (**Un señor diputado: Hay que decir la verdad**). Pero no nos detenemos ahí, hay muchas más cosas. Vamos a recordar qué pasó en el año 2010. Hubo dos acuerdos de no disponibilidad, uno en enero y otro en mayo, en torno a 1.700 millones cada uno de ellos. ¿Qué es lo que hizo el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras? Dictó una instrucción ese mismo año, el 22 de julio del año 2010, con el objetivo de dar instrucciones a la Dirección General de Carreteras y a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias para que suspendieran los contratos, para que los paralizaran y para que reajustaran anualidades. Como consecuencia de aquella conducta, hoy podemos reconocer, solo en carreteras, veinticuatro contratos que están ahora mismo suspendidos de hecho, y en infraestructuras ferroviarias once contratos administrativos también suspendidos de hecho. (**Una señora diputada: ¡Qué barbaridad! Rumores**). Ojalá quedara solamente ahí.

Pero es que en el Grupo Fomento hay más. En el Grupo Fomento hay sesenta y nueve contratos suspendidos, cuyo importe de adjudicación supera los 763 millones de euros, de los cuales estaban ejecutados ya 111 millones de euros, esto es en torno al 14,9 %. Nos queda por ejecutar el 85 % de estos contratos. Pero seguiré diciendo algo más. Teniendo en cuenta este desfase presupuestario que había, lo suyo habría sido reorientar la política presupuestaria y la gestión administrativa de la contratación pública. Lejos de eso, el Ministerio de Fomento siguió licitando y adjudicando obra en el año 2011, hasta el punto de que a fecha de hoy hay sesenta y cinco contratos licitados, y pendientes de adjudicar y formalizar, por importe de 518 millones de euros. Esta es la situación y esta es la herencia recibida del anterior Gobierno.

Pero vamos a seguir hablando, porque esto es un discurso técnico-político. Vamos a hablar de expropiaciones. Las expropiaciones, como he dicho, han sido una palanca esencial por parte del Gobierno anterior para financiar la obra pública, ya la obra pública no se financia con cargo a endeudamiento ni con cargo a tributos: se financia con cargo a los expropiados, asunto que considero especialmente grave. Pues bien, que sepan sus señorías que desde el año 2002 existen justiprecios por convenios expropiatorios, cantidades concurrentes, resoluciones de jurados de expropiación o sentencias firmes de tribunales contencioso-administrativos que no están abonadas por importe de 1.113 millones de euros. (**La señora Montesinos de Miguel: ¡Qué barbaridad!**), de los cuales, dos tercios corresponden a la Dirección General de Carreteras. Ahora mismo la Dirección General de Carreteras tiene 6.735 expedientes pendientes de pago en materia de expropiaciones, lo que representa 715 millones de euros pendientes de pago. Para poder atender el pago, de una manera significativa y abrumadora— de esta deuda que hemos heredado, hemos contemplado 600 millones como consignación presupuestaria vinculante en dos partidas para poder atender estos justiprecios, porque es un tema de justicia.

Pero esto no finaliza aquí, porque ha habido otra práctica indebida, que es la práctica de los modificados y de las obras complementarias. Hemos hecho un estudio, estamos valorando ahora mismo la situación de los modificados y de las obras complementarias en los últimos ocho años. Pues bien, en el Grupo Fomento ha habido 1.428 modificados de importe superior a 3 millones, que son aquellos que es preceptivo informar, que significaron 5.800 millones de incremento de presupuesto, suponiendo un 10 % de incremento sobre las adjudicaciones de 2.294 contratos. Pero no me detengo ahí, señorías, porque ha habido 392 obras complementarias en los contratos licitados que significaron 2.337 millones de euros más sobre el presupuesto inicial, lo que en definitiva en su conjunto supone que sobre el presupuesto de adjudicación hemos tenido que hacer un esfuerzo presupuestario adicional para atender modificaciones de obras complementarias por importe de 8.144

millones. Esta es la realidad, este es el punto de partida y con estos mimbres construimos nuestro presupuesto. Por supuesto, es un lastre pesado, pero, siendo un lastre pesado, tenemos que ser optimistas, tenemos que enviar un mensaje ilusionante, porque yo creo que tanto el sector como los ciudadanos nos demandan precisamente ese ejercicio de responsabilidad política.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminando.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO Y PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR POSTAL** (Garcés Sanagustín): Acabo enseguida, en dos minutos.

Señorías, el año 2012 va a ser un año de inflexión en la política presupuestaria en España, no solamente en el Ministerio de Fomento, sino en el conjunto de las finanzas públicas. Creo que los ciudadanos van a ser conscientes de hay dos formas de hacer presupuesto: un presupuesto creíble, un presupuesto factible, un presupuesto ejecutable; un presupuesto que se ejecuta, no un presupuesto que no se ejecuta, no un presupuesto llamado a crear una ilusión presupuestaria basado en la máxima indisciplina presupuestaria. Estamos haciendo esfuerzos específicos; para dar ejemplo, el Ministerio de Fomento ha hecho una reorganización administrativa muy potente: hemos eliminado dos secretarías de Estado, dos secretarías generales, dos direcciones generales, varias subdirecciones generales, haciendo un esfuerzo que podrá parecer pírrico, pero yo creo que es un esfuerzo ejemplarizante, son 840.000 euros que nos hemos ahorrado con esta redistribución. Pero es más, nos encontramos con una malla de entidades públicas improductiva. Se había creado por el anterior Gobierno un enjambre, una red instrumental de entidades que no se sabía muy bien cuáles eran las utilidades que tenían y las funciones administrativas o políticas que desempeñaban. Por eso el principal encono que ha tenido el Ministerio de Fomento es poner coto a esta situación de hipertrofia administrativa, a este sobredimensionamiento instrumental. Para ello a final de año habremos extinguido el 37,14 % de las sociedades donde tenemos participación mayoritaria y además habremos diluido o habremos enajenado participaciones en el 32,41 % de las sociedades donde tenemos participación minoritaria.

Quiero acabar diciendo que estamos haciendo un esfuerzo muy importante de readaptación de nuestras estructuras directivas y de apoyo. Aquí están presentes algunos de los principales presidentes de entidades públicas de España, desde luego en sectores muy importantes desde el punto de vista estratégico, todos ellos darán cuenta ante esta Comisión de ese esfuerzo tan importante que se ha hecho no solamente en reestructuración directiva, sino también de ajuste de retribuciones. Creo que es un paradigma y un ejemplo que tenemos que seguir todos. Pero también —y con esto de verdad acabo, presidente, lamento que tenga tan poco tiempo—

vamos a hacer un uso mucho más ejemplar de los medios personales y materiales de los que disponemos. El Ministerio de Fomento ha sido y es, y tenemos que evitarlo, ejemplo de lo que no debe ser, ejemplo de contratación permanente externa indebida —cuando no está justificada insuficiencia de medios— de todo tipo de servicios (**Aplausos**), no solamente asistencia técnica, consultoría, servicios, que se podría llegar a justificar, sino de todo tipo de encomiendas de gestión que en total suman más de 2.000 millones de euros, lo cual representa una situación sumamente grave en el momento actual. Lo que tenemos que valorar es si con los medios propios de los que disponemos tenemos capacidad para hacer frente a las necesidades de gestión pública que nos encomienda ahora mismo el decreto de estructura y que nos encomienda el Gobierno. Pero, sobre todo, lo más paradójico es que se ha contratado a través de entidades instrumentales a personas que están prestando servicios puramente administrativos. Esta práctica, completamente irregular, deberá ser erradicada progresivamente en el Ministerio de Fomento.

El Ministerio de Fomento está elaborando el Plan de prestación del Servicio Postal Universal, en el que, además de establecer las condiciones y requisitos con los que el operador debe prestar el servicio, va a desarrollar de una manera minuciosa la metodología con el objetivo de calcular de manera mecánica cuál es el coste de dicha prestación. Como presidente del Consejo Superior Postal y en colaboración con la Comisión Nacional del Sector Postal todos los agentes van a poder hacer observaciones y propuestas.

En definitiva, señorías, se trata de un nuevo presupuesto, un presupuesto para el año 2012, como digo, nuevo; nuevo por realista, nuevo por creíble, nuevo porque consolida un escenario de ajuste fiscal, nuevo porque instaura una nueva forma de hacer política presupuestaria, nuevo fundamentalmente porque instaura y estrena una nueva forma de hacer política económica.

Señorías, espero todas sus intervenciones y espero haber dado cuenta de manera nítida de las cuentas de este ministerio en esta breve intervención. Como subsecretario del ministerio quedo a su disposición en este foro y en cualquier otro para poder atender cualquiera de sus aclaraciones. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, ha sobrepasado el tiempo previsto, por lo cual atenderé exactamente a los grupos parlamentarios como es lógico y normal en la misma proporción.

Señora Tapia, entiendo que no desea intervenir. (**Asentimiento**). El Grupo Parlamentario Mixto e Izquierda Unida tampoco están. Está el Grupo Parlamentario Catalán. Tiene la palabra don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor subsecretario por su abrandada intervención, si me permite. Es una palabra catalana, pero define perfectamente

su intervención. **(La señora vicepresidenta, Chacón Piqueras, ocupa la Presidencia).**

Coincido con usted en el sentido de que, cuando uno entra en una casa y se encuentra un desorden como el que usted se ha encontrado, lo prioritario es poner orden. Desde este punto de vista creo que el papel que los grupos políticos tenemos que hacer en nuestra función de control del Gobierno puede ayudarles en este sentido, al menos nuestro grupo va a intentarlo. Para ello —y esta es una de las cuestiones que le vamos a formular—, me referiré al tema de los contratos suspendidos. Usted ha dado unas estadísticas y ha dicho que se encontró con 24 contratos suspendidos de carreteras y 11 de ferrocarriles. Nos gustaría tener el listado de estos contratos que han sido suspendidos y además conocer las previsiones del Gobierno sobre el fin de esta suspensión o su suspensión definitiva y lo que el Gobierno piensa hacer para resolver esta situación. Asimismo usted ha hablado de que en total en el Grupo Fomento eran 69 contratos. También nos gustaría tener el listado, que me imagino que deben ser de AENA o de ADIF básicamente los que no corresponden a la Dirección General de Carreteras o a la de Infraestructuras Ferroviarias. Usted ha hablado de 65 contratos licitados sin adjudicar. También sería bueno que pudiéramos disponer de estas licitaciones y de la opinión del Gobierno en cuanto a si se van a poder adjudicar, si tienen previsión presupuestaria o no tienen previsión presupuestaria. En esta labor de poner orden nos parece que es loable la actuación de la subsecretaría. Usted ha hecho referencia, además de esta cuestión, de los modificados y lo que suponen los contratos adicionales. En fin, cuanto antes se ponga orden, mejor, y cuanto antes se acaben las cosas a medio hacer, mejor, y si mientras tanto no hacemos crecer la bola mucho, muchísimo mejor. Por tanto, en este sentido nuestras preguntas van simplemente referidas a poder tener algo más de información en relación con estos contratos suspendidos.

Usted ha hecho una referencia importante a las expropiaciones y, como usted estaba en la sala, me habrá oído la intervención que tuve en relación con la comparecencia del señor secretario de Estado. Nosotros valoramos muy positivamente que ustedes hayan dotado una partida importante, me parece que ha dicho usted que eran 600 millones de euros, para hacer frente a las expropiaciones pendientes, pero usted mismo decía que en la Dirección General de Carreteras había 715 millones pendientes y, por tanto, estos 600 millones no van a alcanzar para el pago. En cualquier caso, van a permitir un avance sustancial. Le pediría que usted pudiera dar algo más de precisión entre otras cuestiones porque usted debe ser consciente de que son muchos los ciudadanos que se han dirigido a unos y otros grupos políticos para saber qué pasaba. He traído documentación de varios ciudadanos, básicamente agricultores, que me dan toda suerte de documentación, certificados conforme a que el Gobierno les debe, porque la gente necesita dinero, tiene que ir al banco y hay gente que tiene créditos con-

cedidos hace tres años sobre la base de un papel que decía que el Estado les debía dinero y que aún no han cobrado. Este es un elemento de una gran gravedad. Le pediría que nos precisara algo más con relación a cómo se va a ir procediendo con estos pagos. Debemos 1.113, tenemos 600, por tanto, ¿vamos a poder pagar este porcentaje? Este año ustedes siguen expropiando, porque siguen realizando actividades, van cayendo sentencias. Nos gustaría que nos arrojase alguna luz que permitiera conocer si esto va a poder ser reabsorbido o incluso si puede darnos el dato de cuántos años les llevará a ustedes ponerse al día en una cuestión de estricta justicia como es esta. Toda la información que pueda suministrar no a mi grupo en concreto, sino en general a la Cámara, puede ser muy bien recibida por los ciudadanos.

Comparece también aquí como presidente del Consejo Superior Postal. Sé que en parte algunas de estas cuestiones competen al presidente de Correos, que va a comparecer el jueves en la Comisión de Presupuestos, pero hay un tema para el que Correos es dotado, que es para la prestación del servicio postal universal. Me gustaría que pudiera darnos alguna cifra con relación a los costes que usted cree que puede tener, la aportación necesaria desde el presupuesto público para prestar con garantías este servicio postal universal. Por otro lado, me gustaría que nos explicara las inversiones que está previsto ejecutar por parte de Correos para poder dar respuesta a la prestación de este servicio y además a los servicios comerciales que presta esta entidad.

Para finalizar, ha dado algunos datos —no sé si los he tomado con precisión— sobre que a final de año van a suprimir ustedes el 37,4 % de las entidades que tenían adscritas. Me gustaría que relatara algo más sobre esta cuestión. También le voy a pedir que nos diga, en este caso por escrito, cuáles van a ser estas entidades, con qué calendario y, si me lo permite le pongo un ejemplo de algo que ya ha sido acordado por el Gobierno, como es la supresión de la Sociedad Pública de Viviendas de Alquiler, en este caso me gustaría que nos dijera cómo se va a hacer efectiva esta suspensión, cuándo va a dejar de operar, cómo se van a ejercer sus funciones y quién va a pagar sus deudas, porque esta sociedad parece que está fuertemente endeudada.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Continuamos con el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Muchas gracias, señor Garcés, por su comparecencia. Me habían dicho que usted nunca dejaba indiferente a nadie en todas las comparecencias que ha tenido en sus cargos de responsabilidad y a fe que hoy no nos ha dejado indiferentes, pero no confunda usted la indiferencia con la vehemencia. Ha utilizado en exceso la vehemencia para explicar o para no explicar lo que tenía que haber explicado en esta comparecencia, que son los presupuestos que usted presenta y cuya responsabilidad es del

Gobierno del Partido Popular. Ha empezado diciendo que no quería volver la vista atrás, pero, como siempre hacen, lo han vuelto a hacer a pesar de que el señor Rajoy en su debate dijo que nunca volvería la vista atrás y que no hablaría nunca de herencia, lo dijo para él, ya que para ustedes no ha servido, porque permanentemente están apelando a la herencia para justificar lo que a veces es injustificable.

En todo caso, usted tiene que venir aquí y comparecer para hablar de su presupuesto y no para hablar ni de la etapa de Gobierno del señor Aznar, ni de la etapa de Gobierno del señor Rodríguez Zapatero. **(Rumores).** Usted hace una introducción sobre los presupuestos que presenta achacando todo a una política presupuestaria errónea... **(Rumores.—Un señor diputado: Calma, calma).** Digo que usted ha justificado su explicación en una política presupuestaria anterior errónea, con algunos apelativos más. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).** Solo se ha dejado una cosa por decir, que parte de esa política presupuestaria viene dada como consecuencia de una crisis económica, la mayor crisis económica que se ha conocido en Europa desde prácticamente hace ochenta años, crisis económica que lo primero que hace es ni más ni menos que aminorar los ingresos de este país en más de un 30 %, y algo tiene que ver la minoración de ingresos con la política presupuestaria que como consecuencia de eso se ha llevado a cabo. Hay algunas consecuencias más de esa crisis económica, evidentemente: la destrucción de empleo, a la que contribuye mucho una burbuja inmobiliaria, de la que también podríamos hablar, y sobre todo de quien propicia esa burbuja también podríamos hablar. Seguramente, tendremos oportunidad a lo largo de la legislatura de hablar de esto. Lo que quiero decirle es que no apele usted más a la herencia. La herencia le va a durar poco. ¿Sabe hasta cuándo? Precisamente, hasta que se aprueben estos presupuestos. Y quiero decirle algo, hacerle un matiz político, porque seguro que usted se ha parado a pensar en esto. Es una cosa muy simple, pero que hoy no me resisto a dejar de decirlo. Es muy posible que sin la herencia a la que ustedes apelan tanto ni usted estaría ahí ni el Partido Popular estaría gobernando. Seguro que se ha parado a pensar en eso, ¿verdad, señor Garcés? Esos son los problemas que tiene hablar de las herencias. En todo caso, señor subsecretario, en el ámbito de sus competencias, como le he dicho, a usted le corresponde hablar de los presupuestos que presenta y además, entre otras cuestiones, le corresponde hablar de la programación, de la presupuestación, del seguimiento y del control de los recursos económicos y financieros que se destinan a la política inversora del departamento.

Vamos a analizar sus presupuestos, y hay alguna cuestión que me gustaría que aclarase. Por ejemplo, dice su memoria de presupuestos que han elaborado sendos planes de austeridad y de eficiencia al objeto de optimizar la utilización de los recursos del Grupo Fomento. Quiero decirle que ustedes no han elaborado esos planes, sino que ya estaban elaborados por el anterior Gobierno y, como

consecuencia de esos planes, en el ejercicio pasado se consiguieron reducir los gastos corrientes en un 9,8 % y los gastos de personal en un 5 %. Por tanto, ustedes siguen la senda del anterior Gobierno en esta materia, en materia de reducción de gasto corriente y de gastos de personal, de lo cual nos congratulamos, pero es verdad que tienen un objetivo bien interesante. Pretenden reducir el gasto de personal en un 9,77 % en una coyuntura que es nueva con respecto a la del presupuesto anterior, en la que, como ustedes saben, nos vimos en la obligación de rebajar el sueldo de los funcionarios públicos mientras que ustedes mantienen una congelación del sueldo de los funcionarios públicos. Sin embargo, su objetivo del 9,77 es un objetivo bien interesante y de ahí mi pregunta. ¿De dónde piensa usted conseguir esa reducción en el capítulo 1, gastos de personal? ¿De la amortización de plazas? Si eso es así, nos gustaría saber cuántas plazas va a amortizar. Pero lo que más nos preocupa es si ustedes pretenden utilizar la disposición adicional segunda del Real Decreto-ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral. Me estoy refiriendo a la aplicación del despido por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción en el sector público. Nos lo debería aclarar, bien sea porque piensan utilizar esta disposición o bien para que nos diga que de ninguna manera el personal laboral o el personal interino del ministerio se va a ver afectado por esta normativa.

Señor subsecretario, al estudiar las cuentas de Fomento nos da la impresión de que se ha llevado a cabo un maquillaje presupuestario —eso es lo que entendemos—, un maquillaje contable para ocultar el verdadero alcance de la caída de la inversión. Creemos que ustedes han aumentado artificialmente los presupuestos inversores de las empresas públicas, fundamentalmente del ADIF, adjudicándole unos compromisos que son imposibles de ejecutar, imposibles de desarrollar por las limitaciones de la propia capacidad financiera que tiene ADIF y por el tiempo que nos queda para ejecutar las inversiones que tienen previstas. Han hecho una operación que consiste en hacer desaparecer la aportación del Estado de los activos financieros de ADIF, con lo cual desvalorizan esta sociedad y coartan su capacidad de endeudamiento, lo que va a impedir sin ninguna duda la financiación de las previsiones inversoras de esta empresa. Lo que en el fondo encierran estos datos es que ustedes han hecho una inflación de las inversiones con la certeza de que en gran medida no se van a ejecutar este año, y le voy a decir por qué. Usted lo sabe, porque estos presupuestos entran en vigor la primera semana del mes de julio y, por tanto, no hay tiempo material para que ejecuten lo que tienen previsto en el capítulo 6. En todo caso, quisiera que usted, que es un experto en materia presupuestaria, nos explicase por qué lo que se presupuestó en el año 2001, en el capítulo 8, activos financieros, ahora pasa a consignarse en el capítulo 4, transferencias corrientes.

Ha apelado usted a la deuda como el gran débito que tiene el anterior Gobierno con respecto al Ministerio de

Fomento y, para no enredarnos más, me gustaría que desglosara la deuda del Grupo Fomento, a cuánto asciende y qué organismos o empresas públicas han asumido esa deuda, y además que nos enviase la tabla de amortización. Le pido que nos indique también a cuánto asciende el nivel de autorización de endeudamiento de las empresas del Grupo Fomento en el año 2012. No voy a volver la vista atrás, solo le voy a decir una cosa. Cuando nosotros llegamos al Gobierno, nos encontramos con una obra que usted conoce bien. Se llama T-4. Esa obra estaba presupuestada en 1.000 millones y pasó a costar más de 6.000 millones, y no la pagó el Gobierno que la ejecutó. La inauguró, pero la pagó el Gobierno del Partido Socialista después. Le voy a dar otro dato. Cuando nosotros llegamos al Gobierno nos encontramos con una deuda de más de 5.000 millones en Renfe. ¿Sabe lo que hizo el Gobierno? Asumir esa deuda y poner el contador a cero, pero esa también es la herencia que derivaba de la gestión de ustedes.

Voy terminando, señor presidente. Quería hacerle algunas preguntas al señor subsecretario respecto a algunos de los programas. Por ejemplo, en el programa 453.A de infraestructuras del transporte ferroviario, que cae un 44 %, hemos visto que hay una previsión de inversión de 954 millones, pero en la memoria económica solamente se ven reflejados 871 millones. A ver si usted me puede explicar ese desfase de dónde viene. En el 453.C, en lo que se refiere a conservación y explotación de carreteras —el señor Simancas ya le ha hecho alguna indicación al secretario de Estado—, cómo pretenden conseguir el objetivo que tiene previsto este programa cuando caen las inversiones en conservación en un 18 % y por lo tanto baja esa ratio recomendada del 2 % del valor patrimonial de las carreteras de una manera muy notable, poniendo en peligro el mantenimiento adecuado de la red, la eficiencia de su uso y, lo que es peor, la propia seguridad vial, señor subsecretario. Usted es el responsable directo del Servicio Postal Universal. El presupuesto cae un 99,29 % y nosotros creemos que eso pone en riesgo el objetivo de la Ley del Servicio Postal Universal. Yo quiero preguntarle si cree usted que la sociedad Correos y Telégrafos va a prestar un servicio de calidad a un precio asequible para todos los ciudadanos y además respetando las normas de calidad que el Gobierno fija para cada uno de los servicios que integran dicho servicio universal.

De todas maneras, termino agradeciéndole su comparecencia, señor Garcés, y diciéndole que efectivamente es la primera vez que usted comparece en esta Comisión y no ha dejado a nadie indiferente. Espero que en el futuro no nos deje indiferentes para bien.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Concha de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor subsecretario, bienvenido a esta Comisión de Fomento. Desde luego que no ha dejado indiferente al Grupo Parlamentario Popular, pero positivamente. Le agradezco las informaciones que nos ha dado usted hoy. Lo hago también en nombre de mi grupo parlamentario. Creo que es muy importante lo que usted ha hecho, señalar esa situación de partida que ustedes se han encontrado al llegar al Ministerio de Fomento, y ha quedado manifiestamente claro que no ha podido ser más desoladora. Hay una deuda que para el Grupo Fomento alcanza la friolera de los 40.000 millones de euros; obras paralizadas, expropiaciones sin pagar por valor de más de 700 millones de euros o certificaciones sin abonar desde mayo de 2011. Yo sé que al Grupo Socialista no le gusta escuchar esto, pero no se puede calificar de otra manera más que de una herencia lamentable de la que por supuesto estamos convencidos de que se sale a base de rigor, de seriedad en las responsabilidades que ahora ustedes tienen encomendadas. Dicho esto, ya es también sobradamente conocido que son unos presupuestos austeros, acordes con el cumplimiento del objetivo del déficit del 5,3 % y que vienen siendo elaborados con el objetivo de contribuir a la recuperación económica de nuestro país, dando a través de las infraestructuras una mayor cohesión territorial y sobre todo una mayor cohesión social, porque el potencial que tiene Fomento como generador de riqueza es indiscutible pero, eso sí, hay que hacerlo bajo un estricto control del gasto.

Fíjese, señor Garcés, el contraste de la herencia recibida con lo que nos decía hace poco más de un año su antecesor en el cargo en esta misma Comisión de Fomento al defender los Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. Entonces era subsecretario de Fomento, como digo, el señor Miranda. Decía —y cito textualmente el «Diario de Sesiones»—: Los presupuestos del Grupo Fomento se enmarcan en la política económica del Gobierno que está orientada a un doble objetivo: salir de la crisis mediante medidas de austeridad, en las que este presupuesto es un claro ejemplo, y promover la mejora de la competitividad de nuestra economía mediante reformas estructurales. Hasta ahí bien siempre y cuando se hubiese cumplido. Decía además: Los Presupuestos del Estado para 2010 ya iniciaron el proceso de consolidación fiscal, a lo que se sumó un paquete de medidas extraordinarias de reducción del gasto público así como el plan de revisión del gasto de la Administración General del Estado para el periodo 2011-2013. Ahora viene lo mejor. Decía el anterior subsecretario: Avanzando en este proceso los presupuestos para 2011 incluyen los ajustes de gastos necesarios para reducir el déficit público del Estado hasta el 4,8 %, una reducción sin precedentes en nuestra historia económica. Pues desde luego, ojalá hubiese sido así; ojalá se hubiese cumplido, porque hoy los españoles no estarían soportando los esfuerzos debidos a una herencia que al Partido Socialista no le gusta conocer y que no le gusta que sea recordada.

También quiero mencionar —y vuelvo a citar el «Diario de Sesiones»—: El presupuesto para 2011 —decía el subsecretario— es el reflejo del compromiso del grupo en su conjunto con la política de austeridad y de consolidación fiscal del Gobierno; un compromiso que es, como ha repetido el entonces ministro de Fomento en esta Cámara, firme e inquebrantable. Pues yo quiero decir que obviamente se refería al compromiso de un ministro socialista, compromiso que como todos sabemos ha contribuido a llevar a este país a un déficit del 8,51 %.

Dicho todo esto y a pesar de haber escuchado atentamente sus declaraciones yo le pregunto, señor Garcés, si usted ha encontrado algún atisbo parecido con la realidad que presentaba su antecesor, insisto, hace poco más de un año. Desgraciadamente ya es de todos conocida la herencia socialista —que, insisto, no les gusta oír a los socialistas a pesar de que ellos la generaron—, el déficit desbocado, ese déficit al que hace también frente Fomento en estos presupuestos. Ya se ha mencionado la galopante deuda del grupo pero por si esto fuera poco además la herencia socialista ha dejado facturas pendientes, facturas que no son nada desdeñables a las que por supuesto pretenden hacer frente estos presupuestos. Yo quiero citar algunas. Aquí ya hemos estado hablando de las expropiaciones. El señor Simancas, el portavoz del Partido Socialista en su grupo parlamentario ha tachado estos presupuestos de antisociales, pero yo creo que lo más antisocial es la herencia que han dejado en las expropiaciones. También me ha llamado poderosamente la atención cuando le he oído decir, en la anterior comparecencia del secretario de Estado, que los dueños del suelo pueden esperar más. Pues vaya política social que pretende practicar el Partido Socialista. El Grupo Parlamentario Popular se congratula de que se hayan aprobado 600 millones de euros para pagar esas expropiaciones de ejercicios anteriores. Muchos de esos tramos que motivaron estas expropiaciones ya están en servicio, y hemos visto cómo hay fincas ocupadas desde antes del año 2002; fincas cuyos propietarios vivían de esos recursos y que han solicitado préstamos que tienen que devolver y que contaban para devolverlos con el pago de esas expropiaciones. Por tanto, lo que se está produciendo es un ahogamiento de familias modestas que tienen unos recursos limitados para salir adelante. Desde luego nos llama la atención el montante en Galicia, 100 millones de euros de pago de expropiaciones pendientes de pago; el montante en Cataluña, 110 millones de euros; y el montante en Andalucía, que se lleva la palma, con 185 millones de euros. Además, como así nos ha dicho el subsecretario, 250 millones de euros más de obras ejecutadas en 2011 y pendientes de abono y liquidaciones de obras que ya están en servicio que tampoco se habían pagado por valor de 250 millones de euros. Desde luego nosotros nos congratulamos de que el ministerio atienda a todos esos compromisos de pago, y, aunque entendemos que nos les guste a los socialistas

que les saquen las vergüenzas, es fundamental que se lleve a cabo pensando en todos los ciudadanos.

En estos momentos no tengo más remedio que acordarme de declaraciones que también hacía en esta misma Comisión el portavoz del Grupo Socialista, señor Simancas, cuando ya en el año 2010 nosotros alertábamos del montante del impago que estaban cogiendo esas expropiaciones, a lo que nos contestaba el portavoz del Grupo Socialista —yo vuelvo a remitirme al «Diario de Sesiones»—: Si hay algo por lo que se distingue el Ministerio de Fomento en el sector de la construcción en estos momentos es porque cumple con los plazos de pago. Pues yo le digo, señor Simancas, que el que cumple es el ministerio gobernado en estos momentos por el Partido Popular. Nos decía también: En la evolución del endeudamiento del Grupo Fomento somos plenamente conscientes del esfuerzo que se ha hecho para desacelerar el ritmo del endeudamiento. Esto decía el Partido Socialista hace poco más de un año. Pues vaya esfuerzo que han hecho ustedes a la vista de los datos; cerca de 14.000 millones de euros para AENA, otros casi 14.000 millones para ADIF, 5.200 para Renfe-Operadora, cerca de 3.000 para Puertos del Estado, unos 600 millones para FEVE o 500 para Sepes. Creo que ya lo ha dejado manifiestamente claro el subsecretario de Fomento, hay que hacer un importante ejercicio de estabilización presupuestaria dentro del grupo después de los ocho años de gestión de un Gobierno socialista.

No me voy a extender mucho más puesto que soy consciente de lo limitado de mi tiempo. Le agradezco en nombre de mi grupo las explicaciones que nos ha dado, señor Garcés. Le manifestamos nuestra confianza en su buen hacer. Terminó diciendo que son unos presupuestos que, a pesar de la etapa de ajuste que es necesaria, responden a las necesidades y a los intereses del país, siendo conscientes sobre todo de que Fomento es punta de lanza en la recuperación económica y en la generación de empleo, priorizándose para ello infraestructuras y la política de transporte en un ministerio que es el inversor por excelencia.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra esta comparecencia, don Mario Garcés Sanagustín.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO Y PRESIDENTE DEL CONSEJO SUPERIOR POSTAL** (Garcés Sanagustín): Gracias, señorías, por su tono y por su comprensión. No sé si soy diferente o indiferente. Lo que está claro es que es diferente el discurso político, y lo que está claro es que son diferentes las formas de hacer política presupuestaria entre las dos grandes formaciones políticas de este país; además, lo era antes y vuelve a serlo ahora. **(El señor Guillén Izquierdo: Ya lo veremos.)** Lamentablemente, esto es un constante devenir de los tiempos. Todo aquello que se destroza presupuestariamente tiene que venir el Partido Popular para arreglarlo sistemáticamente **(Rumores)**, y esto los ciudadanos lo comprenden.

De todos modos, voy a contestar por orden porque no quiero deslizar obligaciones de respuesta allí donde no tengo que llegar. Señor Macias, le agradezco su intervención y su tono. En primer lugar, me dice que no he hablado de Cataluña. El Ministerio de Fomento ha hecho y está haciendo un esfuerzo muy importante en Cataluña. No sé si estará suficientemente satisfecho —me imagino que no—, pero estamos haciendo un esfuerzo muy importante en su comunidad. El 11 % del total de la inversión del ministerio y sus empresas va a radicarse en Cataluña. Creo que es una buena noticia. Además, muchos de los centros directivos del Ministerio de Fomento han incrementado su nivel de inversión en Cataluña. En el caso de carreteras el 63 %, en el de ferrocarriles el 25 %, en AENA el 2,3 %, en Renfe el 800 % y en Puertos del Estado el 17 %. Por lo tanto, en esa gran intervención que he tenido probablemente no he demostrado la habilidad de hablar de Cataluña específicamente pero en estos presupuestos Cataluña está muy bien considerada. Ha pedido información detallada sobre un conjunto de cuestiones que le vamos a dar. Lógicamente, la va a pedir por escrito, teniendo en cuenta además su estajanovista forma de entender el trabajo parlamentario. Nosotros responderemos adecuadamente desde la Subsecretaría del Ministerio de Fomento. Daremos respuesta a todos los contratos que han sido suspendidos, a los que están licitados y pendientes de adjudicar y formalizar y, desde luego, a esos expedientes de expropiación forzosa pendientes de pago que están castigando las economías domésticas de muchas familias españolas y catalanas. Ahora mismo en Cataluña hay 562 expedientes pendientes de pago en materia de expropiaciones. Como ha dicho la diputada del Grupo Popular señora Santa Ana, hay 110 millones de expropiaciones pendientes de pago en Cataluña. Además algunos de estos expedientes derivan del año 2002 y están irrogando sistemáticamente intereses expropiatorios que se devengan automáticamente por aplicación del artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa. Por eso es fundamental para nosotros intentar atajar esta sangría de manera rápida, inminente.

En cuanto al Servicio Postal no corre peligro la prestación del servicio público universal. Pueden ustedes estar seguros de eso. Afortunadamente, Correos es una de las empresas más saneadas del conjunto de empresas que forman el entramado público empresarial en España. Por lo tanto, no tenemos que tener ningún miedo de que hoy por hoy Correos no se haga cargo de la totalidad de las obligaciones que tiene asumidas. En cualquier caso, aunque este año se pueda considerar que hay una infradotación presupuestaria, hasta que no se auditen las liquidaciones que se están practicando del servicio público, y la última es del año 2008, no tenemos todavía una deuda exigible y vencida para poder atender esas obligaciones. Cuando conozcamos el importe adecuado —que resultará de una deuda ya liquidada, vencida y exigible— descuiden, señorías, que habrá dotación suficiente para atender esos pagos.

Respecto a la Sociedad Pública de Alquiler, que nadie tema absolutamente nada. La extinción de una sociedad no significa abandonar de manera peregrina todas las obligaciones que tiene asumidas; todo lo contrario. Si el Ministerio de Fomento se subroga, como así será, en las obligaciones de la Sociedad Pública de Alquiler, todas aquellas personas que tengan relaciones jurídicas contractuales de carácter de arrendamiento con el Ministerio de Fomento podrán ser atendidas debidamente. Por lo tanto, que nadie tema porque no vamos a hacer un flaco servicio a ningún ciudadano español.

Señor Guillén, yo acostumbro a hablar con vehemencia, y ya le digo que no sé si la vehemencia es indiferencia o no; ya me conocen muchos. Por lo tanto, yo seguiré siendo vehemente, lo que pasa es que a veces la vehemencia es un poco inclemencia. Es verdad que me gusta ser inclemente; como me gusta serlo, que me diga usted que he venido a justificar lo injustificable... Le recuerdo un poema de Bécquer. ¿Usted me lo dice? ¿Usted me lo cuenta? Porque han sido realmente ustedes los que nos han dejado esta herencia (**Rumores.—El señor Guillén Izquierdo: Hable de su presupuesto, que para eso viene**) y tres meses después todavía somos víctimas y seguiremos siéndolo durante muchos meses de una política no ya errática sino decididamente equivocada y errónea llevada a cabo por un Ministerio de Hacienda que no tenía claras las ideas, ni siquiera los principios más básicos de política presupuestaria. Decir además que el Partido Popular gobierna como consecuencia de la crisis económica es hacer un flaco favor a los usos y costumbres legítimas y democráticas. Los partidos políticos gobiernan porque son votados en las urnas; no votan las crisis económicas, votan los ciudadanos. Creo que es importante que en este momento ya vayamos aprendiendo quiénes son realmente los destinatarios de esas órdenes que dan los ciudadanos. Ese es el sistema de democracia representativa, y eso, les guste o no, es liberalismo democrático. Por tanto, habrá que anclarse en el liberalismo democrático. Usted ya sabe bien que yo soy un liberal y esas cosas las sigo defendiendo constantemente; pero como liberal que soy también respeto lo que hacen, y efectivamente ustedes aprobaron un plan de austeridad y un plan de eficiencia energética que consiguió reducir gastos de capítulo 2 y que fue eficaz. Nadie ha reprochado eso en absoluto. Nosotros lo que estamos haciendo es revisar el plan y sobre la base de los planes de eficiencia energética auditados por el IDAE y por el Isdefe, y como consecuencia del plan de reactivación de eficiencia energética pensamos conseguir ahorros importantes, incluso de un 20 % en la propia sede central del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, en este caso no voy a ahorrar elogios, aunque no sé si lo son, pero al menos reconozco que se hizo un trabajo adecuado en materia de reducción de los gastos de capítulo 2 en el Ministerio de Fomento.

En cuanto al capítulo 1, ya he dicho que son dos formas diferentes de hacer presupuesto. Usted me pregunta que por qué se reduce el presupuesto del Minis-

terio de Fomento en capítulo 1 en un 9,6%. Sencillamente porque ustedes lo habían sobredotado. He dicho en mi intervención que en cuanto al presupuesto realmente ejecutado el año pasado, que es el presupuesto sobre el cual tomamos el punto de comparación, el diferencial es 0,6%. Por lo tanto, que nadie tema que vaya a haber ninguna amortización de plazas. A propósito, le agradezco que haya recordado usted que quien rebajó el sueldo a los empleados públicos fue el Partido Socialista Obrero Español. **(Rumores)**. Usted lo ha dicho, porque ha señalado que nosotros lo hemos congelado. **(El señor Guillén Izquierdo: Pero ustedes también, de manera indirecta, y más)**. Sí, ustedes rebajaron el sueldo de los empleados públicos; lo quiero recordar otra vez, ustedes bajaron el sueldo de los empleados públicos.

El presupuesto de ADIF no está maquillado y el presidente tendrá ocasión de hacer aquí una exposición detallada del presupuesto de ADIF. Fíjese, usted ha utilizado un argumento que es absolutamente erróneo: como el presupuesto va a entrar en vigor el 1 de julio van a tener solamente seis meses para poder ejecutarlo. Me voy a remontar a la génesis de por qué este presupuesto se aprueba el 1 de julio de este año, porque ustedes en el peor momento de la historia económica de este país no presentaron un proyecto de ley de presupuestos cuando había que haberlo presentado. **(Protestas.—Un señor diputado: Porque querían ganar las elecciones en Andalucía, por eso y callar a la gente)**. Esa es la realidad y eso es lo que estamos viviendo diariamente ahora mismo.

Me ha preguntado por qué hemos derivado capítulo 8 a capítulo 4. Sencillamente porque computa en déficit y nos han dicho desde el Ministerio de Hacienda que teníamos que llevarlo a capítulo 4. No hay ningún problema; lo que antes estaba imputado en capítulo 8, que tenía incidencia a efectos del cálculo del déficit público, lo hemos llevado directamente al capítulo 4. Por supuesto, no tenga duda de que le vamos a enviar todos los cuadros que usted estime necesarios en materia de endeudamiento del Ministerio de Fomento. Creo que será la demostración significativa y luminosa de lo que han sido los ocho años de Gobierno del Partido Socialista en materia de apalancamiento financiero. **(El señor Guillén Izquierdo pronuncia palabras que no se perciben)**.

Otra cosa le pediría, señoría, porque es grave la afirmación que ha hecho. Por abordar un presupuesto eficiente y austero no vamos a poner en peligro la seguridad vial de las carreteras españolas. Eso no lo puede decir usted en esta sede parlamentaria, porque es una irresponsabilidad política. **(El señor Guillén Izquierdo pronuncia palabras que no se perciben)**. Se lo digo claramente. En ningún caso se van a ver afectados los servicios de mantenimiento de carreteras; simplemente vamos a ganar eficiencia en la licitación y en la ejecución de las carreteras en nuestro país.

Como sobre Correos ya he contestado antes al señor Macias, creo que no me queda por contestar nada más.

Señora Santa Ana, muchas gracias por su intervención y por su apoyo. Probablemente volveré más veces a esta Comisión o a esta Cámara y espero contar siempre con el apoyo decidido y sólido del Grupo Parlamentario Popular. **(El señor Macias i Arau pide la palabra)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente, por una contradicción.

El señor **PRESIDENTE**: No está previsto el segundo turno, señor Macias. Se lo dice usted ahora a nivel particular, porque no está previsto.

Terminamos esta comparecencia agradeciendo al señor Garcés su intervención, incluidas sus citas literarias. Suspendemos un minuto para que entre el nuevo compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA (FERRE MOLTÓ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (Número de expediente 212/000141); POPULAR EN EL CONGRESO (Números de expediente 212/000188 y 212/000187); CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ (Número de expediente 212/000239) Y MIXTO (BNG) (Número de expediente 212/000105)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión de la Comisión con la comparecencia del secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, Seitsa, don Gonzalo Ferré Moltó, al que concedo la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, SEITSA** (Ferré Moltó): Señoras y señores diputados, comparezco ante ustedes como secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, también en calidad de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre y como delegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje; a petición del Grupo Parlamentario Popular como secretario general de Infraestructuras y como presidente de la Seitt, del Grupo Parlamentario Socialista como presidente de la Seitt, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) como secretario general de Infraestructuras, del Grupo Parlamentario La Izquierda

Plural como secretario general de Infraestructuras y además por la petición del Grupo Parlamentario Mixto (Bloque Nacionalista Galego) al director general de Carreteras. Mi intención es informarles de los presupuestos de las unidades que dependen de mí como secretario general de Infraestructuras —Dirección General de Carreteras y Dirección General de Ferrocarriles—, como delegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje y, finalmente, como presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, Seittsa. Por lo que se refiere al desglose del presupuesto de ADIF y de FEVE, serán sus respectivos presidentes quienes comparezcan ante sus señorías para informarles en detalle.

La menor capacidad de gasto y la necesidad de hacer frente a compromisos y obligaciones de pago contraídas en años anteriores son dos condicionantes que nos obligan a potenciar nuestra imaginación para ser más eficientes y poder hacer lo mismo con menos. Como la propia ministra ha anunciado en esta Comisión en ocasiones anteriores, habrá que esperar a la presentación del Pitvi el próximo mes de julio para ver plasmada la planificación de las infraestructuras terrestres para el periodo 2012-2024. En este ejercicio los presupuestos asignados a las inversiones en ferrocarriles y carreteras ascienden a 9.203 millones de euros, una cifra importante en cualquier coyuntura y especialmente relevante en la actual. Esta cifra se desglosa en 6.043 millones de euros en ferrocarriles, lo que representa el 50,7 % de la inversión total del Grupo Fomento y 3.160 millones de euros en carreteras, un 26,5 % de la inversión total. En la Dirección General de Carreteras el presupuesto total de sus dos programas asciende a 2.708 millones de euros. De ellos, 2.478 corresponden al capítulo 6, inversiones reales. Este se divide a su vez en construcción de obra nueva, 1.005 millones de euros —este importe, junto a la inversión de Seittsa en carreteras que detallaré después, posibilitará actuar durante este año sobre más de 1.300 kilómetros de la red de carreteras del Estado poniendo en servicio unos 215 kilómetros—; y conservación y seguridad vial, 873 millones de euros. Estamos trabajando para optimizar el presupuesto de conservación sin que suponga una merma ni en las actuaciones ni en el nivel de conservación y seguridad vial de las carreteras de la red del Estado. Vamos a hacer lo mismo con menos. Las medidas previstas para llevar a cabo esta reducción se realizarán en tres apartados: optimización de la inversión en conservaciones integrales, reducción del importe de los cánones de las autovías de primera generación y reprogramación de las obras en ejecución y abaratamiento de las nuevas obras a licitar.

A las expropiaciones les corresponden, 600 millones de euros. Esta partida es debida a la asunción de pagos pendientes de ejercicios anteriores. Son pagos que debían haberse realizado en el pasado y que corresponden en muchos casos a actuaciones que ya están puestas en servicio. Vamos a hacer frente a 600 millones de los 715 pendientes de pago. Este es un dinero muy importante y

necesario para las personas que se han visto privadas de su propiedad y no han sido todavía compensadas por ello.

Al capítulo 7, transferencias de capital corresponden 129 millones de euros que se distribuyen de la siguiente manera: convenios con comunidades autónomas, 78 millones de euros, de los que la mayor partida corresponde a las obras y expropiaciones incluidas dentro del convenio con Canarias, 68,5 millones de euros; entidades locales, 51 millones de euros, donde destacan los convenios con los consejos insulares de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera, 34,4 millones de euros; y las partidas para cesiones de travesías a ayuntamientos, 16,5 millones de euros.

Al capítulo 1, gastos de personal, corresponden 74 millones de euros. Para concluir 27 millones de euros corresponden al capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios. En ellos destacan las partidas para energía eléctrica, por un total de 16,4 millones de euros.

Para finalizar por parte de la Dirección General de Carreteras me gustaría explicar a sus señorías la situación que nos hemos encontrado en los contratos de los sectores de conservación integral de carreteras. El año anterior el Gobierno tuvo una falta de previsión en lo referente a estos contratos. Los contratos que finalizaban en el cuarto trimestre de 2010 y en 2011, cincuenta y tres contratos, los licitó en verano de 2011, cuando debía haberlo hecho mucho antes, ya que se deben licitar unos nueve meses antes de su finalización para que tengan continuidad. Cuando ya se licitaron había veinticinco sectores sin contrato y antes de firmar los nuevos todos ellos han estado sin contrato. Los cincuenta y tres sectores han estado una media de ocho meses sin contrato. Además, esa falta de previsión ha provocado que otros veinte contratos que finalizan en 2012 los hayamos tenido que licitar en el mes de febrero, y antes de poder firmar los nuevos contratos estaremos sin contrato una media de siete meses. La falta de diligencia debida ha complicado y está complicando la gestión de los sectores de conservación y explotación de la Red de carreteras del Estado. Nosotros vamos a poner en marcha un nuevo modelo para las conservaciones integrales basado en aprovechar las economías de escala, disminución del número de sectores y en aprovechar la competencia existente actualmente en el mercado; un nuevo sistema de licitación para las operaciones. La transición de un modelo a otro se realizará de forma gradual según vayan venciendo los contratos y asegurando en todo momento que ningún sector queda desprovisto de una conservación integral que se haga cargo de él.

En materia de concesiones de autopistas de peaje seguimos trabajando para garantizar la viabilidad del sector en el contexto de caída de tráfico y de problemas de financiación en que nos encontramos. Así, la disposición adicional decimoquinta del articulado de la ley de presupuestos de este año, de acuerdo con la corrección de errores publicada el pasado miércoles día 11, autorizará al Gobierno para que en el plazo de tres meses, si

las circunstancias económicas de las sociedades concesionarias así lo aconsejan y mediante real decreto, pueda adoptar las medidas siguientes para las sociedades concesionarias: ampliar el ámbito de aplicación de la cuenta de compensación, prorrogar el periodo de vigencia de la cuenta de compensación hasta el año 2021 inclusive y modificar el plazo de las concesiones. Por otro lado, para atender a las reducciones de peaje existentes se incluye un total de 100 millones de euros. Para finalizar, se incluyen un total de 289,48 millones de euros para los préstamos participativos a sociedades concesionarias de autopistas de peaje por sobrecostes de las expropiaciones y a sociedades concesionarias de autovías de primera generación por obras adicionales alternativas y mejoras.

En la Dirección General de Ferrocarriles, para dar cumplimiento a los objetivos que ha enumerado el secretario de Estado durante su intervención, el presupuesto total del centro directivo ascenderá a 1.004 millones de euros, de los cuales 872 corresponden al capítulo 6 del programa 453.A, infraestructura del transporte ferroviario. De esta partida destaca el importe de 740 millones de euros destinado al mantenimiento de la red de titularidad del Estado. Cabe destacar que esta partida presupuestaria se ha incrementado en 2012 con respecto al año anterior porque en este únicamente se incluyó el mantenimiento del primer semestre del año. El resto, 132 millones de euros, se dedica a inversión en la red destinada fundamentalmente a la redacción de estudios y proyectos necesarios para futuras inversiones, a la inversión en alta velocidad en la línea Sevilla-Cádiz, en la línea de Jaén y en las actuaciones en la red arterial ferroviaria de Valladolid, a las inversiones en cercanías, así como a actuaciones en el resto de la red convencional. Al capítulo 7, transferencias de capital, le corresponden 54 millones de euros, y afectan a FEVE, por 17 millones de euros, a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en materia de ferrocarril, por 7 millones de euros, a cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria, por 6 millones de euros, y a la concesionaria Figueras-Perpiñán, por valor de 24 millones de euros. En el capítulo 4, transferencias corrientes, están recogidos 50 millones de euros correspondientes a la transferencia que se realiza a FEVE en concepto de déficit de explotación, y 20 millones de euros se encuentran en capítulo 8, correspondientes a préstamos acordados con la concesionaria Figueras-Perpiñán. Corresponden 7 millones de euros a los gastos de personal y un millón de euros al capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios. La parte de inversión que no puede acometer el presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles al asumir la partida completa en el mantenimiento de la red de titularidad del Estado se ha previsto encomendar a ADIF. Me refiero a la construcción y administración del eje atlántico entre Vigo y A Coruña y a la conexión del corredor mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.

A continuación les hablaré de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seittsa,

sociedad instrumental creada en 2005 que participa como una parte más de la acción unitaria del Ministerio de Fomento. La aportación presupuestaria prevista para este año a la Seitt asciende a 371,5 millones de euros, que se destinarán a actuar en carreteras y ferrocarriles. En lo referente a las actuaciones de carreteras encomendadas a Seittsa, de acuerdo con el proyecto de ley de presupuestos está previsto invertir 264 millones de euros en total. Entre ellas podríamos mencionar las siguientes: obras en diversos tramos de grandes ejes viarios, tales como la autovía del Cantábrico, A-8, la autovía del Duero, A-11, la autovía de Navarra, A-15, las autovías A-21 y A-23, la autovía A-27, la autovía Linares-Albacete, A-32, y la autovía Santiago-Lugo, A-54. El acondicionamiento y mejora de carreteras convencionales, tales como el eje pirenaico, N-332 o la N-550, mejoras y ampliaciones de capacidad de autovías y carreteras en entorno urbano, tales como la A-3 en Buñol y Valencia, la nueva circunvalación de Sevilla S-40, la circunvalación exterior de Granada o la ronda de la bahía de Santander, las actuaciones para la mejora de la intermodalidad, así como el acceso al nuevo puerto exterior de La Coruña. La inversión que se ha previsto que Seittsa destine al ferrocarril es de 107 millones de euros. Estos importes se destinan a los convenios de obra que Seittsa tiene vigentes dedicándolos a las siguientes actuaciones: alta velocidad Sevilla-Cádiz, 28 millones de euros, alta velocidad Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, 46 millones de euros, e inversión de más de 32 millones de euros en la red convencional en Cataluña, fundamentalmente en cercanías.

Me gustaría explicar la reducción del presupuesto de la Seitt, ya que no es comparable el presupuesto establecido en 2011 con el establecido en 2012. En primer lugar, a pesar de que el presupuesto de la Seitt en 2011 inicialmente fue de 1.833 millones, la realidad es que en 2011 no podía invertir más que la aportación de capital que se le hacía para evitar que el exceso computara en déficit sin haber estado previsto, que inicialmente era de 799, con lo que la no disponibilidad para Seitt establecida en noviembre fue de 59 millones y se redujo hasta 740 millones para ajustar el presupuesto y para conseguir la estabilidad presupuestaria; ha sido necesario reducir el presupuesto todavía hasta los 371 millones. Las partidas que se reflejaron en el presupuesto de 2011 de la Seitt que no aparecen en 2012 se han trasladado, por una parte, a la partida de conservación y mantenimiento de la Red de ferrocarriles convencional de titularidad estatal correspondiente al segundo semestre del año y se ha reflejado en los presupuestos de la Dirección General de Ferrocarriles y, por otra parte, la partida correspondiente a la ejecución de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago, que ha pasado a ADIF.

Para concluir, señorías, querría señalar que el presupuesto dedicado a las infraestructuras de transporte terrestre que les he presentado persigue el objetivo de mejorar la competitividad mediante la identificación de desarrollos prioritarios y, a su vez, garantizar la cohesión

territorial y la seguridad de los usuarios mediante las actuaciones de conservación. Por último, me gustaría resaltar que por razones de eficiencia hemos priorizado la terminación de actuaciones cuyo nivel de ejecución actual es avanzado, y esto permitirá un aprovechamiento de lo ya realizado, ponerlas en servicio, ponerlas en valor en un tiempo prudencial y evitar rescisiones contractuales.

Señorías, muchísimas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tienen la palabra los portavoces de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra doña Ana Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO:** Señor subdirector general, en materia de infraestructuras el Gobierno de España tiene suscritos diversos convenios de colaboración con nuestra comunidad, la canaria; en los de carreteras principalmente actuaciones en materia de aguas para la ampliación de la estrategia de mejora del espacio turístico y para la gestión integral y sostenible del litoral. Estos convenios, señorías, tienen su justificación en nuestro Régimen Económico y Fiscal, que establece que las inversiones estatales no serán inferiores al promedio que correspondiese para el conjunto de las comunidades autónomas, excluidas de este cómputo las inversiones que compensen el hecho insular. Pues bien, mientras que la media de reducción en los capítulos 6 y 7 en el conjunto de las comunidades autónomas es del 36 %, en Canarias llega al 54 %; 18 puntos más de recorte al archipiélago que al resto del Estado; se incrementa la brecha en la media estatal de gasto por habitante. Voy incluso a citar datos de su propio partido, el Partido Popular, en el Parlamento de Canarias, donde indicó que la inversión media en Canarias es de 134 euros por habitante, mientras que la media del Estado asciende a 269 euros; es decir, los canarios recibimos justo la mitad. Parece, sin lugar a dudas, no solo un claro incumplimiento de la ley, sino sobre todo una profunda injusticia con los canarios. Todo ello a pesar de que el presidente Rajoy, en la sesión de investidura, hace apenas tres meses, manifestó su compromiso total, pleno y absoluto con todos los aspectos referidos al cumplimiento del REF.

Señorías, entrando en los convenios que corresponden a este ministerio, con respecto a las obras del convenio de carreteras, se ve reducido en un 66,97 por ciento el compromiso establecido para 2012, pues solo presupuestan 68,54 millones de euros, cuando la anualidad prevista en el convenio firmado supera los 200 millones. Para que sus señorías puedan entender la trascendencia de esta minoración de la partida, tengan en cuenta que ya ha sido certificada la ejecución de unos 40 millones de euros, a los que hay que sumar unos 20 millones en expropiaciones, por lo que el margen que deja es ridículo. Esto supone la paralización de las obras contratadas y el incumplimiento de los compromisos económicos con las

empresas adjudicatarias de dichas obras. Estamos hablando de adoptar medidas que van a afectar a obras en ejecución tan importantes como la carretera de La Aldea-El Risco, la de Adeje-Santiago del Teide, la circunvalación de Arrecife, la cuarta fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, Caldereta-Corrajejo, acceso al Puerto de Tazacorte o la de Ofra-El Chorrillo. Señorías, la paralización de estas obras públicas afecta a tres empresas constructoras canarias y a ocho de ámbito estatal, pero sobre todo y lo más importante, a 1.200 trabajadores directos en obra pública en Canarias y a unos 3.600 indirectos. Esto, en una economía acosada por los niveles de paro especialmente vinculada con la construcción, supone un pacto demolidor y definitivo para el sector.

Termino. Al Ministerio de Fomento no le basta con incumplir los convenios firmados. En una estrategia ciega con Canarias, un archipiélago alejado y fragmentado, rebaja la partida a la bonificación también a los residentes canarios, aumenta las tasas aeroportuarias y elimina más del 50 % de la partida destinada a la compensación a las mercancías transportadas. Estamos alejando a Canarias, estamos dejando a una comunidad con un 31 % de paro en una situación sin salida en plena crisis económica.

Señor secretario de Estado, los convenios de carretera forman parte del cumplimiento de las obligaciones del Estado con Canarias, en cumplimiento del REF y en cumplimiento de lo manifestado por el presidente en el debate de investidura. Espero que se pueda reunir con el Gobierno de Canarias para poder replanificar esas obras estratégicas y poder dar salida a una situación desde luego inviable en nuestra comunidad autónoma.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Vasco, doña Arantza Tapia.

La señora **TAPIA OTAEGUI:** Señor secretario, quiero darle las gracias por las explicaciones que nos ha aportado. Simplemente quería incidir en un aspecto importante, y me voy a centrar en el País Vasco. La inversión prevista en líneas de alta velocidad desde luego es importante, con el objetivo de llegar a 2016, pero me quiero referir en este caso a la red convencional, a la que usted también se ha referido. Estamos realmente preocupados por la red convencional en este momento en dos actuaciones concretas: la accesibilidad tanto en andenes como a la propia estación y el material móvil que circula por la red convencional. Existen informes importantes realizados desde 2007 hasta la actualidad que nos dicen que desde luego tenemos muchísimos problemas en cualquiera de los territorios. Concretamente existe un informe del Ararteko que hace referencia a la parte guipuzcoana, donde hay veintinueve estaciones, de las cuales creo que cita a cuatro como accesibles al cien por cien —tengo el informe aquí— en la llegada a la estación, la llegada al andén y del andén al tren. Creemos que el presupuesto previsto en este caso es a todas luces

insuficiente. Por tanto, nuestro grupo va a proponer una enmienda en ese sentido porque es algo que se ha previsto, de lo cual hablamos una y otra vez. Evidentemente no se puede conseguir todo en un año ni en cinco, pero desde luego si no empezamos a acometer esas actuaciones vamos a tener unas líneas de alta velocidad fantásticas, maravillosas, que nos van a permitir viajar muy cómodamente, pero una línea convencional que no estará a la altura de las circunstancias de un país moderno, de un país europeo y que desde luego tiene que dar un servicio a la ciudadanía realmente importante. Para nuestro grupo la accesibilidad y el acceso universal para cualquier persona es uno de los aspectos más importantes a considerar. Simplemente quería hacerle esa reflexión y manifestar el sentido de nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, don Gaspar Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Quiero agradecer la comparecencia del señor secretario y felicitarlos, en primer lugar, de los términos de su comparecencia. Yo he escuchado las comparecencias anteriores y estaba echando de menos una explicación, aunque fuera técnica y sucinta, del presupuesto de este año y estaba echando de más valoraciones sobre el pasado, que es muy importante y cada uno tenemos la nuestra, pero sin lugar a dudas en este caso y de cara al presupuesto de este año no mueve molino, en nuestra opinión.

Con relación a lo dicho en materia de infraestructuras, nosotros tenemos una preocupación —y se ha dicho algo ya en la intervención anterior— sobre la red convencional en materia de ferrocarriles y el mantenimiento de carreteras en estos momentos en nuestro país. Nosotros no compartimos la política de ajuste interminable en la que nos hemos metido porque además creemos que no nos va a sacar de la crisis y no va a responder al principal problema del país que es el empleo. En todo caso, si estamos en esta dinámica de política de ajuste, nos parece que las prioridades deberían ser claras: mantenimiento en primer lugar de la red convencional, el mantenimiento de la política de carreteras y las prioridades en la culminación de lo ya muy avanzado con relación a las grandes infraestructuras. Tenemos la impresión de que esto no es así en el presupuesto y eso nos preocupa, por ejemplo, con relación a la red convencional en materia de ferrocarriles, con relación a las cercanías, donde hay informaciones preocupantes en mi comunidad autónoma, en Asturias, y con relación al materia móvil, que parece que en vez de mantener el que tenemos o mejorarlo, vamos hacia atrás, porque se nos anuncia un material móvil del pasado como solución a los problemas del presente y del futuro. Nosotros creemos que eso es una equivocación. Se trata en estos momentos probablemente de no culminar nuestras ambiciones, pero en absoluto se trata de volver la mirada atrás y prácticamente situarnos en el pasado.

Con esto paso al tema principal de mi intervención que es la comunidad autónoma por la que tengo el acta, Asturias. Nosotros podemos decir que sufrimos un recorte menor con relación al recorte del conjunto del Estado y es bueno reconocerlo. Ahora bien, hay dos factores que influyen en que este recorte sea visto por mi comunidad autónoma con mucha preocupación. En primer lugar, que tenemos un retraso histórico en materia de comunicaciones, por ejemplo, nuestro ferrocarril no es que sea del siglo XX, es que es del siglo XIX, sobre todo el tramo de Pajares. Y en segundo lugar, que tanto las obras de carreteras como las obras de ferrocarril en Asturias como en otras zonas de orografía complicada son carísimas, son muy caras. En ese sentido, la previsión que tiene el Gobierno de recortar el 5 % para nosotros es un drama porque de alguna manera cuestiona esa necesidad de adecuar nuestras infraestructuras a los tiempos. Por eso le pediría una mayor concreción con respecto a los calendarios. La ministra, en su reciente campaña autonómica en Asturias nos dijo que culminaría la autovía del Cantábrico en 2012 y que la variante de Pajares estaría culminada en 2014. Hemos echado un vistazo a los presupuestos y eso no es así. La autovía del Cantábrico en 2012 culminará en su tramo occidental, que está prácticamente culminado, mientras que el tramo oriental, sin embargo, se dilata claramente en el tiempo, probablemente más allá de 2014. Es decir, ustedes culminan lo que tienen prácticamente ya terminado y lo que está todavía por acabar queda aplazado. Esa es nuestra impresión en materia de carreteras; lo mismo podemos decir con respecto a aquellas carreteras que tienen fondos mineros que han sido abruptamente suprimidos.

Por otra parte, con respecto al ferrocarril, a nosotros nos preocupa su referencia concreta a Seittsa con relación a la línea de ferrocarril en Asturias. Tal y como han explicado el presupuesto, nos vemos ante una dilación de la deuda pendiente en la variante ferroviaria de Pajares y también en la conexión de la variante ferroviaria con León y con Gijón, nos vemos ante un parón prácticamente de una obra que, en nuestra opinión, es estratégica para Asturias. Querríamos una mayor concreción en estos calendarios electorales que no coinciden con los calendarios presupuestarios. Suele ser frecuente, pero nos gustaría aclararnos en esta materia.

Termino con ferrocarriles, con FEVE, planteándole de nuevo nuestra preocupación. Como usted sabe, durante los últimos meses se han producido diversos accidentes en nuestra comunidad autónoma que muestran una infraestructura del ferrocarril FEVE con dificultades. Nos gustaría que hubiera una mayor atención y un mayor compromiso con esta comunicación ferroviaria que para algunos es una comunicación del pasado pero para nosotros también es una comunicación ferroviaria importante.

Le repito el agradecimiento por la concreción de su intervención y le agradeceré en todo caso las respuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS IARAU**: Bienvenido, señor secretario general de Infraestructuras. Me va a permitir que empiece por una valoración que no le corresponde a usted sino al anterior compareciente, que ha defendido que Cataluña invertía el 11,1 %. Simplemente quiero recordar que Cataluña significa en términos de PIB el 18,8 %, en términos de población el 15,6 % y en términos de legalidad estatutaria y constitucional significa una obligación de invertir durante siete años, hasta 2014, este 18,8 %. Por lo tanto, como ha dicho que el 11,1 % es una buena noticia, aparte de que objetivamente no lo es además incumple la ley.

En cuanto a otra valoración que hacía sobre la base de las cifras especialmente en sus direcciones generales, decía el señor Garcés: «esta sube, esta sube, esta sube, todas suben», pero al final, cuando vas al documento presupuestario del propio Gobierno, resulta que la inversión en Cataluña experimenta un descenso del 44,5 %. No es una cifra mía sino del propio Gobierno. Por tanto, creo que se habrá inventado un nuevo algoritmo operatorio que consiste en sumar todas las cifras que suben para acabar con que una baja; es decir, aquí hay alguna contabilidad en exceso creativa. No es así. Sabe el señor Ferre que son unos muy malos presupuestos para Cataluña en el plano estratégico y en el plano práctico. Ya he puesto ejemplos anteriormente y por tanto no voy a incidir en ello, eso sí, le voy a plantear unas ciento cincuenta preguntas por escrito porque lógicamente nosotros queremos saber con precisión el estado de todas y cada una de estas actuaciones.

Me permitirá, sin embargo, que haga algunas reflexiones de tono general que no solo afectan a Cataluña sino en general a todo el Estado. Hay un tema que nos preocupa muchísimo, señor Ferre, la conservación, y creo que usted comparte esta preocupación. Sabe que hemos abandonado la conservación de nuestras carreteras y la Asociación Española de la Carretera —pero también cualquier observador imparcial nos diría lo mismo— cree que estamos en zona de alarma, en zona absolutamente roja porque llevamos tres años sin invertir. Obviamente esto no es responsabilidad suya, usted se lo ha encontrado, pero no parece que esto se quiera corregir en este presupuesto. En todo caso me gustaría que si usted cree que se corrige, aunque sea mínimamente, nos diera datos para convencernos. A nosotros, muy sinceramente, nos parece que seguimos en las mismas, sin hacer conservación extraordinaria de pavimentos, que es un elemento absolutamente fundamental para la seguridad viaria, y por lo tanto usted puede comprender que esta es una preocupación creciente en orden a la seguridad y al consumo, lo cual significa economía de nuestro sector de transportes y ecología. Usted sabe perfectamente los costes que tiene para el sector del transporte una red viaria mal conservada como lo está en estos momentos la red viaria del Estado. Por tanto, más que

datos concretos, nosotros le pediríamos que se diera un giro radical en lo que se ha venido haciendo y que la conservación fuera una prioridad, como ocurre en todos los Estados europeos serios donde la conservación es la prioridad.

Esto nos lleva a otra reflexión que ha pasado algo desapercibida y es que aquí seguimos diciendo que todo es gratuito. Bueno, no, todo no, algunos pagamos peajes, pero no todos. Yo le pediría que nos contara si en los presupuestos hay alguna disposición relativa a la aplicación de la Directiva Euroviñeta. Antes de que nos la impongan por la vía de la intervención, a ver si somos capaces de establecer algo tan sencillo y tan normal en Europa como es el pago por uso de las infraestructuras a todos, no solo a los que parece que tenemos cara de tontos.

Desde el punto de vista de sus presupuestos, que son presupuestos con pocos recursos, es evidente que hay que priorizar. Creemos que estos son presupuestos que no priorizan, porque no priorizan la seguridad ni la conservación ni la productividad, no se invierte en los corredores productivos y encima no son presupuestos sociales, se abandonan las cercanías. Usted nos acaba de relatar que en Seitt hay una dotación para cercanías de Cataluña de 32 millones. Me gustaría que usted nos diera detalles de esto pero, en cualquier caso, la inversión de Seittsa en Cataluña en los últimos años ha sido: 255, 505, 392, y este año 52. Concretamente en cercanías pasamos de 230 a 30. Es lo que hay y, por tanto, me parece que es un tema de una gravedad inusitada porque a usted le consta perfectamente el gravísimo Estado de la red de cercanías de Barcelona, y además le consta que a veces hay que hacer las cosas mejor. Nosotros tenemos respuestas parlamentarias —no de su Gobierno— que dicen que no se va a instalar el sistema ERMTS en cercanías de Barcelona porque no está suficientemente probado. Se acaba de inaugurar en la red de Madrid con gran satisfacción y yo estoy muy contento de que así sea, pero no se puede engañar ni tratar de estúpidos a los ciudadanos. Por tanto, le pediría que nos diera datos en relación con si se va a implantar o no este sistema en la red de cercanías de Barcelona que, como usted sabe, está muy congestionada y además tiene problemas de accidentes, por desgracia, ya muy reiterativos. Con esta inversión de 32 millones, frente a los 232 del año pasado, se me antoja que va a ser muy difícil que podamos hacer cualquier mejora significativa.

Para acabar, trataré otra cuestión que usted conoce muy bien, el tema de los peajes. En primer lugar, quiero preguntarle dónde está una partida que es un compromiso del Gobierno —de un Gobierno Popular, por cierto— para hacer frente a la compensación que se pactó con todas las concesionarias cuando se pasó el IVA del 7 %, que no se pudo mantener, al IVA ordinario, el 16 % en aquel momento. Con las del Estado se hizo directamente y con las autonómicas se hacía vía una transferencia a las autonomías. Este año esto ha desaparecido y me parece de muy poca elegancia. Estas cosas

no se comprenden y nuestro grupo va a presentar una enmienda en este sentido. Yo le pediría que al menos estas cosas de suma elegancia, resueltas por otra parte por un Gobierno del Partido Popular, no nos las carguemos a la primera que tenemos dificultades porque estas cosas duelen, hacen daño y no se comprenden de ninguna manera.

En segundo lugar, en relación con la crisis de las llamadas autovías de última generación —radiales de Madrid, etcétera—, vemos que se ha introducido una disposición adicional que en Cataluña está causando una gran alarma, porque parece ser que va a consistir en que las autopistas que no están funcionando por varios motivos en otras regiones del Estado van a ser rescatadas a partir de prolongar el peaje a las autopistas catalanas. Esto me parece que es un gravísimo despropósito, esto es una fábrica de independentistas, si quiere oírlo de otra manera, y me parece que el Gobierno debería retirar inmediatamente cualquier disposición en este sentido. Tenga por descontado que nuestro grupo se va a oponer con todas sus fuerzas a algo que me parece sencillamente una barbaridad. Por tanto, nos gustaría que usted desmintiera rápidamente esta cuestión. Sé que ha habido una corrección de errores a esta disposición adicional, pero no nos tranquiliza y por ello le pediría aclaraciones en este sentido.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Román Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS:** En primer lugar, quiero dar la bienvenida a esta Comisión al subsecretario general de Infraestructuras, don Jorge Ferre Moltó, y agradecerle que en su intervención haya explicado los presupuestos y no haya recurrido a la retórica utilizada hasta ahora por los otros comparecientes sobre la herencia recibida, porque este —y lo quiero decir— es un tema complicado. Todos los gobiernos —diríamos— cuando heredan una situación como la que tenemos en estos momentos de una crisis económica muy importante a cualquier nivel, con una caída de los ingresos del 35 %, evidentemente en sus presupuestos —y por eso hablamos de ajuste y de estabilidad presupuestaria— tienen que hacer las correcciones necesarias. Ahora, no sé si hay gente que no se ha enterado de que ha existido una crisis mundial y europea, que la estamos padeciendo y que todavía en los próximos años la vamos a padecer. Por tanto, le agradezco que haya explicado los presupuestos. Unos presupuestos que desde nuestro punto de vista son unos presupuestos en materia de inversión de obra pública que generarán más recesión y menos confianza, que nos alejan de la recuperación económica y que empeoran la productividad y la competitividad de nuestras empresas. El ajuste, señoría, es un instrumento necesario pero también tendremos que convenir que solo con ajustes, solo con recortes y sobre todo en la obra pública no vamos a salir de esta crisis. Se está instalando una opinión muy amplia en sectores económicos y polí-

ticos de Europa de que hace falta inversión productiva y que desde la Unión Europea y desde el Banco Central de Inversiones se debería reconsiderar solo la política de ajuste porque esto está agravando la situación.

Señorías, en estos últimos veinte años se ha hecho un esfuerzo histórico para mejorar y modernizar las infraestructuras de nuestro país. Eso nos llevó en el mejor momento a una importante inversión en obra pública que genera un retorno muy importante y quiero que eso se tenga en cuenta. Se afirma que por cada euro invertido en infraestructuras se recuperan a través del IVA, cotizaciones sociales y otros instrumentos como el de sociedades en torno al 60 %, además de tener unos efectos muy positivos para el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo. Me refiero a que en la medida de lo posible pensemos que la obra pública es generadora de actividad económica y aporta beneficios y competitividad. Le tengo que decir que en el programa que usted mismo nos ha comentado baja prácticamente toda la obra pública, la infraestructura en ferrocarril disminuye un 26 %, en mantenimiento un 18 %, en conservación y explotación de carreteras también un 18 %. Por tanto, difícilmente vamos a llegar a nuestros objetivos. Después le haré una serie de preguntas concretas y le daré una lista detallada de infraestructuras viarias y ferroviarias que en este presupuesto no están, pero tenemos que tener en cuenta —se lo digo a título de ejemplo y antes lo ha dicho algún compañero— que en estos momentos se está tratando sobre el tema de cercanías de Barcelona. La ministra había dicho que en tres años solo se habían invertido 383 millones de euros, y lo decía en tono de reproche. Señorías, para invertir esto con un presupuesto de 32 millones de euros ustedes van a necesitar mucho más de tres años, por tanto no es una prioridad. Le tengo también que decir que mientras la Unión Europea ha considerado prioritario el corredor mediterráneo ustedes lo abandonan y tiene una bajada en términos generales de más del 30 %. Cuando defendí el tema del corredor mediterráneo decía que la prueba del nueve iba a estar en los Presupuestos Generales del Estado. En este sentido, una obra que es considerada prioritaria creo que ha sido abandonada por su Gobierno y no quiero entrar en otras consideraciones de otros territorios que legítimamente aspiran a desarrollar sus corredores. Digo que cuidado porque tendremos que cumplir con los compromisos que el Gobierno español en las redes transeuropeas con los Gobiernos europeos ha asumido.

Hay partidas importantes en materia de conservación —se ha dicho también— con las cuales estamos haciendo un flaco favor a la inversión. Señorías, dice que se aporta por cada euro 5 en conservación y 25 en reposición. Es decir, es muy importante mantener el nivel de inversión en la conservación de nuestra red viaria y ustedes lo han bajado prácticamente a un 20 %. Es verdad que en los últimos años se ha bajado por motivo de la crisis pero no en la dimensión en la que ustedes lo han hecho. Se habla que del conjunto de las inversiones que tenemos y del activo prácticamente se tendría que invertir un 2 %

para llegar a unos niveles de conservación importantes, porque esto genera —y se ha dicho— inseguridad para las personas que utilizan nuestras vías y al mismo tiempo está aconteciendo y está influyendo decisivamente sobre las empresas de nuestro país y sobre el paro. Señorías, tenemos que tener en cuenta en estas planificaciones todo eso.

Le voy a hablar también del tema de concesiones. Sobre la adicional decimoquinta —a la que usted se ha referido— indica que las expropiaciones alcanzan los 600 millones de euros y han puesto mucho énfasis en que esto son expropiaciones que incluso vienen del anterior Gobierno y de más. Fíjese, dicen los presupuestos que estas expropiaciones incluso fueron ocupadas antes de 2002. En esa época —si se ocuparon antes de 2002, como dice la presentación que la ministra hizo del presupuesto— no estaba gobernando el Partido Socialista. Por tanto, también hay que tener en cuenta que en esas expropiaciones como consecuencia de la modificación de la Ley del Suelo, también en su día esto se tuvo que pleitear y ha habido contenciosos que han alargado este tema. Tengan en cuenta que había un programa —y antes lo ha dicho el señor Simancas— para llegar en tres años a saldar el conjunto de las expropiaciones.

Son unos presupuestos maquillados, imposibles de cumplir y además sobre todo de ejecutar en lo que queda de año. En definitiva, lo que no se puede hacer es dejar obras importantes, se tiene que priorizar en la obra pública y por tanto en la reprogramación de nuestras infraestructuras se tiene que poner el énfasis, la priorización en aquellas obras que ya tienen un alto nivel de inversión ejecutada sobre otras que se inician nuevas, las que cierran corredores sobre las que dan lugar a vías sin conclusión. En este sentido, le tengo que decir que no nos gusta este presupuesto y que no cumple con la expectativa que todos hemos tenido respecto a algunas cosas que se consideraban prioritarias. En el tema de las concesiones no nos gusta para nada algo que ustedes han puesto, que es que el Gobierno podrá hacer de estas concesiones lo que estime pertinente y ha salido —precisamente usted es el presidente de Seittsa— que Seittsa rescataría determinadas concesiones o determinados peajes. Nos gustaría conocer exactamente —esto lo dijo la ministra— en qué consisten en todo caso esos rescates y cómo se va a llevar adelante esto. Lo que no se puede hacer —creo yo— es dar mayor concesión a zonas del territorio que ya han estado pagando peajes durante muchos años a cambio de otras concesiones que ni en el tiempo, ni en el estudio, ni en su rendimiento han sido factibles. Por tanto, nosotros le diríamos que esto si no es consensuado con el territorio, evidentemente, va a generar un problema de agravios importante entre personas que ya llevan muchos años pagando estas autopistas y que como consecuencia de un mala planificación del Gobierno Aznar en los años 2000 al final ha salido ese tema de planificación y tendrán que asumir autopistas de peaje que en estos momentos son de la comu-

nidades de Cataluña y de Valencia, que ya lo llevan haciendo durante muchísimos años.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras. El Grupo Parlamentario Popular quiere aprovechar la ocasión para desearle suerte en la ardua tarea que tiene para sacar adelante los presupuestos, las obras, la gestión de una secretaría general tan importante en el Ministerio de Fomento como es la de Infraestructuras. En esta su primera comparecencia ha empezado usted con buen pie porque, con independencia de alguna crítica a la que habrá a hacer algún comentario, ha sido una intervención basada en el realismo y de la cual quiero destacar algunas cuestiones. Creo que hay que destacar lo que usted ha significado como uno de los elementos básicos de su filosofía y de su política que es hacer lo mismo —diría que incluso más— con menos. Me parece un magnífico principio y me parece que ese esfuerzo por optimizar los recursos que se tienen es básico para la buena gestión de su secretaría general. Optimización y filosofía e iniciativa que ya se ven en el esfuerzo que se hace en conservación y en seguridad vial, cuestiones que se cogen en unas condiciones bastante deficientes.

Es verdad que no se quiere mirar al pasado. Yo creo que nadie quiere acordarse del pasado, todo el mundo preferimos mirar hacia delante, pero, claro, cuando se ve cuál ha sido la situación en la que se han dejado los 54 contratos de conservación, cuando se ve cómo se han reprogramado anualidades para vincular a los ejercicios futuros en los que ya no se iba a gobernar habiendo hecho de su capa un sayo durante la pasada legislatura, no tenemos más remedio que ver qué es lo que ha pasado, porque una cosa es no mirar atrás y otra cosa es tener que vivir en medio de esta herencia, son dos cosas absolutamente distintas. Es muy triste ver cómo en una época se ha vivido alegremente, sin ningún tipo de responsabilidad, prometiendo y gastando al antojo de cada uno y ahora que otras personas tengan que sacrificarse en exceso porque no se había cumplido antes. Por supuesto, cada uno tenemos una manera de ver la política, querer echarle toda la culpa a la crisis y no hablar de la crisis me parece ya un ejercicio de cinismo. La crisis existía desde el año 2007 y no se quiso ver hasta el año 2009, pero, además de la crisis que no se quiso ver, está la desidia, desidia, que es el único calificativo que se puede dar a esta manera de actuar alegremente, tan irresponsablemente sabiendo que no se pagaba nada al día siguiente. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Muy bien!).**

Una cuestión que tengo que destacar, señor secretario general, porque a usted le compete, es que estamos oyendo que este presupuesto ha llegado tarde y que este presupuesto se ha presentado en el momento en que políticamente interesaba. ¡No señor! Este presupuesto

se tenía que haber presentado en el Congreso de los Diputados el 30 de septiembre del año pasado y se convocaron las elecciones dos días antes para no tener que hacerlo. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Sí señor!).** ¿Cuánto se tarda en hacer un presupuesto? Aquí hay exministros y ex altos cargos de la Administración socialista que saben que los presupuestos empiezan en junio y se terminan el 30 de septiembre, es decir, ciento veintidós días, que es el trámite interno del Gobierno para presentar los presupuestos. Desde el día 23 de diciembre en el que tomó posesión el presidente del Gobierno, ni siquiera los ministros, hasta el 30 de marzo en que se han presentado aquí los presupuestos han pasado noventa y siete días; es decir, han pasado veinticinco días menos que la media que se tarda en los presupuestos ordinarios de cada ejercicio. ¿Dónde está el interés electoral, dónde está el interés de haber demorado su presentación? En ningún caso, al contrario, se ha tardado veinticinco días menos de los que tardaba el Gobierno socialista. Por tanto, estamos ante un ejercicio de cinismo que ya raya... **(La señora Montesinos de Miguel: Muy bien, sí señor).** No quiero emplear una expresión más fuerte **(Rumores)**, pero es evidente que... **(La señora Montesinos de Miguel: Dilo.—El señor Elorza González: Sigue, sigue.—El señor Simancas Simancas: No te cortes, venga).** ¿Quieren que lo diga? Pues no, no me van a provocar. Hace falta tener mucha más categoría para provocarme a mí en mis expresiones. **(Rumores).** Que luego tengamos que venir aquí a oír cuáles son los datos que inciden en la inversión o en el crecimiento económico... A mí me ha encantado la intervención del señor portavoz, en este caso del Grupo Parlamentario Socialista, porque curiosamente los datos que ha dado de la incidencia en la inversión o la recuperación económica de un euro son exactamente lo mismo que este portavoz modestamente viene defendiendo desde el año 2009 en esta misma Comisión y ha sido criticado por el Grupo Socialista permanentemente. Es muy significativo que una cosa sea, como dicen en mi tierra, coger brevas y otra cosa sea bajar a llevar palos. Evidentemente, esa es la incongruencia permanente a la que nos vamos a ver abocados durante esta legislatura.

A mí me gustaría hacer también algún comentario sobre algunas cuestiones concretas. Autopistas de peaje. Aquí se ha empezado a poner alguien la venda también y de la lectura de la disposición adicional decimoquinta, tras la corrección de errores, nadie dice que estemos en una situación distinta a la que se aprobó con aquella disposición adicional incluida tarde, mal y de mala manera en la Ley Postal, como disposición adicional de la Ley Postal. Es decir, es la misma cuenta de compensación, son los mismos préstamos participativos y es ampliar esa cuenta hasta el año 2021. Nadie dice ahí que se vaya a dar un trato discriminatorio para determinadas autopistas. Por cierto, no solo soporta peaje una comunidad autónoma, no solo en España la Comunidad Autónoma de Cataluña es la única que tiene peajes, también en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

tenemos importantes peajes y jamás nos quejamos. Solo nos quejamos de una cosa: de que en Cataluña se haya dispuesto treinta años antes de magníficas infraestructuras y nosotros no las hayamos tenido en la buena época y las tengamos ahora, que es cuando prácticamente se acaban de poner en funcionamiento. Por lo tanto, más vale que pensemos qué es lo que estamos diciendo.

Desde luego, señor secretario general, yo le felicito por que hayan deshecho esas ingenierías financieras que permitían que se recogiera dinero del Estado para a su vez prestárselo a ADIF para que ADIF así pudiera dárselo a Renfe y que así Renfe pudiera cumplir con las obligaciones de conservación. Son locuras que se han hecho en la anterior legislatura y que no debemos seguir manteniendo.

Una cuestión que sí quiero dejar bien clara. El Partido Popular siempre ha apoyado el corredor mediterráneo, el Partido Popular permanentemente lo ha estado diciendo y creo que se comprende y se aprecia en los presupuestos que se han aprobado para el ejercicio 2012 y los años sucesivos. Quiero recordar que ya en esta legislatura ha sido precisamente el Partido Socialista el que se opuso a que en el Pleno de la Cámara se aprobara una moción en la que queríamos votar que el corredor mediterráneo fuera una prioridad estratégica y fue el Grupo Socialista el que se opuso a que votáramos esa transacción con *Convergència i Unió*. Por tanto, pregúntense quién es el que no quiere que el corredor mediterráneo sea una prioridad estratégica. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Muy bien!).**

Finalizo, señor presidente, destacando nuevamente el realismo en la eficacia y la vertebración y cohesión que con estos presupuestos se consigue en la Secretaría General de Infraestructuras, repitiendo nuestros mejores deseos del grupo para su gestión futura. **(Aplausos).**

El señor **RUIZ LLAMAS:** La palabra cinismo no toca y querría contestar.

El señor **PRESIDENTE:** No es su turno, don Román.

El señor **RUIZ LLAMAS:** No sé si es que va dirigida a mí. No soy una persona cínica, simplemente hago un planteamiento político que puede diferir del del señor Ayala. Me gustaría que el señor Ayala la retirara.

El señor **PRESIDENTE:** Todo el mundo sabe que usted no es una persona cínica y yo creo que es una afirmación genérica. Estoy seguro de que no iba dirigida con carácter personal.

Tiene la palabra el señor Ferré.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE S.A., SEITTS** (Ferré Moltó): En primer lugar, quiero agradecer a sus señorías las preguntas. Evidentemente en cinco minutos no puedo

contestar preguntas que han durado mucho más tiempo pero sí les voy a contestar al menos en las cosas en las que la mayor parte de ustedes han coincidido.

Los presupuestos son unos presupuestos en una situación muy complicada, que es en la que estamos viviendo y yo creo que todos ustedes se dan cuenta de que esto no es una cosa que el Gobierno haya decidido hacer. El Gobierno hace los presupuestos que puede. El Gobierno tiene unos ingresos, se ha hecho una reforma fiscal importante, cosa que no se había hecho antes, y los ingresos ahora mismo, el nivel de tributación de este país es impresionante. Aquí esta don Pere Macias, que sabe perfectamente que en Cataluña, si no me equivoco, ahora mismo se tributa al 56 o al 58, ya no lo recuerdo exactamente. **(El señor Macias Arau: Al 56).** Al 56, que creo que no está mal. El único problema es que con eso no hay bastante, es decir, a pesar de que se le está pidiendo a la gente que entregue a Hacienda —al resto de los ciudadanos— el 56% de lo que gana, no nos da, no tenemos dinero bastante. El problema es que vamos al banco a pedir prestado y no nos prestan, entonces no nos regañen a nosotros ni escupamos sobre el cielo, y si no nos prestan a nosotros es porque antes han pedido tanto prestado, que ya no nos prestan más. Esta es la realidad y yo comprendo que es una realidad difícil pero esta es la realidad en la que estamos. Con esto les quiero responder a muchas de las cosas que ustedes me están diciendo. Si fuera posible que nosotros tuviéramos unos presupuestos superiores, los tendríamos, pero es que no es posible y, como no es posible, no los podemos tener. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Muy bien!).**

Comprendo lo de la insularidad de Canarias y usted me ha planteado una serie de cosas que son ciertas, pero le quiero decir que a Canarias no se la ha tratado peor que a los demás, se la ha tratado igual de mal que nos hemos tratado todos en este presupuesto, porque en este presupuesto estamos reduciendo nuestros niveles sobre los que teníamos antes, estamos reconociendo la realidad en la que estamos y Canarias va a tener que reconocer la realidad. Usted me habla de las suspensiones y paralizaciones de las obras. Yo no le voy a contar mi drama. Usted me habla de tres obras, yo le puedo hablar de muchísimas más. Todos vamos a pasar por lo mismo y todos nos tenemos que hacer a la idea de que vamos a tener que pasar por eso. Los temas de medio ambiente por los que me ha preguntado no son mi competencia, pero me imagino que cuando llegue el caso los podrán preguntar.

En cuanto al tema de ferrocarriles que me han planteado, el presidente de ADIF les va a contestar cumplidamente a todas esas cuestiones y, por tanto, también me lo voy a saltar.

Me preguntaban sobre un tema al que sí merece la pena que le dedique la mayor parte del tiempo que tengo para responderles, la conservación, sobre todo la conservación de carreteras. Ustedes están preocupados y nosotros estamos preocupados. Todos hemos leído informes que están apareciendo en medios de comunicación

diciendo que el nivel de conservación de las carreteras españolas no es el mejor. Evidentemente no se están refiriendo a las carreteras del Estado, se están refiriendo a las carreteras de otra serie de organismos que administran carreteras, porque del total de carreteras que hay en el país, el Estado administra 25.000 kilómetros, todo lo demás, y son 250.000 kilómetros, no lo administra el Estado. Esto lo digo porque esa crítica no va dirigida solo a estos señores que se sientan hoy aquí, sino a otros señores que hoy no están sentados aquí, pero que también administran carreteras. Esto parece ser que es un problema, o por lo menos eso dicen esos señores que lo están viendo. Estamos haciendo todo lo posible por mantener los mismos estándares de conservación que nos hemos encontrado en el ministerio cuando hemos llegado. ¿Entonces qué hemos hecho? El año pasado en conservación se utilizaron 987 millones y para este año nosotros hemos propuesto 873 millones; en efecto, 114 millones menos. ¿Y cómo vamos a recuperar esos 114 millones? En primer lugar, porque en los contratos de conservación integrales se ha producido un atraso en su ejecución. Como entra en servicio más tarde, el mantenimiento tiene que venir más tarde, la reposición de firmes tiene que venir más tarde, etcétera. Por esa vía tenemos un ahorro de 23 millones de euros. Vamos a modificar ciertos indicadores del mantenimiento actual que no afectan a la seguridad, porque eso sí nos preocupa, pero que sí afectan a la estética. Le indico medidas. Por ejemplo, estaba dicho que todas las señales de tráfico a los quince años necesariamente había que reponerlas. Nosotros hemos dicho algo que me parece que tiene mucho sentido y es que vamos a reponer las que estén mal, no las que estén bien. No le pongamos límites a la providencia divina. Si una señal de tráfico dura veinticinco años, no tenemos por qué cambiarla a los quince. Por tanto, las vamos a mantener. En el caso de las medianas o biondas, aunque estén oxidadas, en la medida en que sigan ofreciendo la misma seguridad para nuestros ciudadanos, no las vamos a cambiar. Vamos a perder en estética, pero no vamos a perder en seguridad. Eso supone ahorrarnos 63 millones de euros. Por último, nos vamos a meter también en la reposición de los firmes y en la rehabilitación de estructuras. Todo esto lo vamos a hacer por un procedimiento distinto del que se ha venido utilizando ahora. Esto venía metido dentro de unos grandes contratos de conservación y mantenimiento, nosotros lo vamos a sacar y lo vamos a licitar. Es verdad que la situación en la que estamos ahora mismo es una situación muy complicada, pero también es verdad que estas situaciones complicadas sirven para bajar precios. Lo que vamos a hacer es aprovechar esa situación. Hay mayor competitividad, hay menos trabajo y, por lo tanto, la gente está dispuesta a trabajar haciendo un esfuerzo económico superior. Por este procedimiento vamos a ahorrar 28 millones de euros. Por tanto, esperamos tener el mismo nivel de conservación del año pasado, habiendo ahorrado 114 millones de euros, que es lo que hemos sido capaces de conseguir en este tiempo. También es

verdad, y se lo quiero decir a ustedes, que cuando nosotros hacemos un presupuesto en el plazo récord que se acaba de exponer, hay que trabajar sobre lo que ya existe, no se puede inventar *ex novo*. En los próximos presupuestos será cuando podamos empezar a materializar políticas más significativas de cómo nosotros creemos que hay que hacer las cosas, porque las cosas no se cambian de un día para otro y en dos meses no se pueden cambiar. Hay una inercia y esa inercia hay que seguirla, y lógicamente nosotros también la tenemos que reflejar.

Por último, contesto al señor Macia sobre lo que decía del 7 % de IVA. Si no estoy equivocado, nosotros hemos presentado una enmienda solicitando la modificación de esto, porque en efecto esto nos lo habíamos saltado, era un compromiso que teníamos y lo teníamos que poner. Lo lamento, porque a nadie nos gusta cometer errores, pero este es un error que hemos cometido y así lo quería decir. Con relación a la seguridad del tráfico ferroviario y a la aplicación del procedimiento que usted me citaba que se había puesto en Madrid pero que no se había puesto en Barcelona, le diré que es intención ponerlo en todos los sitios que cumplan con las mismas características, es decir, que tengan dieciocho circulaciones por hora y sentido. A todos aquellos que cumplan con estos requisitos, les pondremos el ERTMS. En cuanto a la inversión en Cataluña, usted me ha hablado de que se había reducido en un porcentaje muy importante, en relación con el presupuesto un 47 por ciento, pero la realidad es que sobre lo ejecutado del presupuesto la reducción ha sido mucho menor, ha sido de un 19 %. Ya sé que no es para alegrarnos reducir el 19 %, pero también hay otra reflexión que a ustedes, como diputados, es necesario que se la hagamos los que vivimos más desde el punto de vista técnico este tema. España es un país con unas magníficas infraestructuras. Probablemente es el país mejor dotado de infraestructuras de toda la Unión Europea, con diferencia. Miren alrededor. Si nosotros tuviéramos el mismo nivel de vías de alta capacidad que tiene Francia, que no creo que sea tercer mundo, tendríamos que tener 5.000 kilómetros menos de los que tenemos. Eso solo teniendo en cuenta la comparación del territorio, porque Francia es bastante más grande que España, no me meto en si comparamos la población. Por tanto, que sepamos que vivimos en un país que tiene unas infraestructuras muy potentes y que no se puede estar incrementando e incrementando sistemáticamente las infraestructuras. Probablemente en lo que tengamos que centrarnos es mucho más en la conservación, que es lo que estamos intentando hacer, para conseguir estándares de conservación lo mejores posibles y mantener ese patrimonio vivo.

Doy por terminada mi intervención, porque veo que es imposible abarcar todas las cuestiones que me han ido ustedes preguntando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ferre. Ya sabe que puede responder por escrito a aquellas

cuestiones que le sean planteadas por los grupos parlamentarios y que no haya podido contestar hoy.

Dentro de un minuto reanudamos la sesión con la siguiente comparecencia. **(Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES (LIBRERO PINTADO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000186), CATALÁN, CONVERGENCIA I UNIÓ (Número de expediente 212/000240) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000293).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión. Como saben ustedes, nuestra intención es que no paremos para almorzar y sigamos recibiendo a los distintos comparecientes, lo cual no obsta para que a partir de las dos y media, en el pasillo al lado de la sala de columnas, hayamos dispuesto un refrigerio para que sus señorías tengan un respiro; pero las comparecencias han de continuar. Creo que llevamos un ritmo muy adecuado y que estamos cumpliendo nuestros objetivos.

Sin más, agradezco la presencia de la secretaria general de Transportes, doña Carmen Librero Pintado, a la que doy la palabra para su intervención.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Señorías, comparezco ante esta Comisión para exponerles el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012 relativo a las actuaciones en el ámbito competencial de la Secretaría General de Transportes. Como saben, y tal y como ha señalado el secretario de Estado en su intervención anterior, el sector del transporte reviste una importancia estratégica tanto por su volumen de negocio como por ser el motor de desarrollo económico y empleo de nuestro país. Según la estructura actual del departamento, corresponde a la Secretaría General de Transportes la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal. Depende de esta secretaria general la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de la Marina Mercante y la Dirección General de Transporte Terrestre. También están adscritos a esta secretaria general la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar. Para el ejercicio de estas funciones hemos elaborado un presupuesto basado en la austeridad, pero también en maximizar la eficiencia de cada partida y en todo caso garantizando la correcta prestación de los servicios del transporte.

Comenzaré detallando el reparto de las partidas presupuestarias destinadas a la Dirección General de Transporte Terrestre. Como conocen, a la Dirección General de Transporte Terrestre le corresponde la ordenación general y la regulación en materia del transporte por carretera, ferroviario y por cable, desarrollando y apli-

cando la normativa sectorial vigente. Esta dirección general gestiona dos programas presupuestarios, el 441.M, de subvenciones y apoyo al transporte terrestre, y el 453.M, de ordenación e inspección del transporte terrestre. El conjunto de la dotación presupuestaria para ambos programas en el ejercicio 2012 supera los 877 millones de euros, lo que significa un 32,82 % más que en el ejercicio precedente, motivado —como así también lo ha comentado el secretario de Estado— por el incremento de la dotación a Renfe-Operadora, que más adelante detallaré. Concretamente en el programa 453.M, de ordenación e inspección del transporte terrestre, se destinan 28,88 millones de euros, en consonancia con el esfuerzo que debe realizarse para controlar el gasto con el fin de reducir déficit público y alcanzar el objetivo de estabilidad presupuestaria, pero sin desatender las partidas prioritarias. Así, dentro de este programa se desarrollan dos planes específicos de apoyo al sector: el Plan Petra II, de modernización del transporte de mercancías, y el Plan Plata II, con igual objetivo pero para viajeros. Este desarrollo se plasma a través de ayudas al abandono de la actividad por parte de los transportistas autónomos, medida que cuenta con una dotación presupuestaria de 20,62 millones de euros y que permite cumplir el compromiso con el sector de destinar 240 millones de euros en los cuatro últimos años, avales para el sector a través de sociedades de garantía recíproca con una partida de 400.000 euros similar a la del año anterior, una tercera línea de apoyo consistente en la ayuda a la formación del sector a la que se destina una cantidad igual a la del año precedente —3,84 millones de euros— y, por último, hemos dotado de una partida de un millón de euros para el fomento del transporte internacional de mercancías por ferrocarril dirigido principalmente a minorar los costes de frontera. Además, dentro del capítulo de inversiones del programa 453, se continuará con la implantación del tacógrafo digital, con las inversiones en sistemas informáticos de mejora y refuerzo en colaboración con las comunidades autónomas y la realización de estudios de carácter sectorial. Para ello se cuenta con una dotación prevista de 1,9 millones de euros. En segundo lugar, la Dirección General de Transporte Terrestre gestiona la partida incluida en el programa 441.M, subvenciones y apoyo al transporte terrestre, para compensar a Renfe-Operadora las obligaciones de servicio público de ejercicios anteriores y para liquidar el contrato-programa suscrito con la Administración General del Estado entre los ejercicios 2006 a 2010 que incluye una dotación de 848,1 millones de euros. En primer lugar, hemos tenido que incluir una partida de 367,4 millones de euros que corresponden al importe pendiente de pago para liquidar el contrato-programa 2006-2010 y, además, hemos incluido los 480,6 millones de euros que corresponden a obligaciones de ejercicios anteriores por compensación de servicio público; era necesario saldar el monto de la cantidad total adeudada a Renfe.

Paso ahora al sector del transporte aéreo. Como ya ha indicado también el secretario de Estado, uno de los principales retos para esta legislatura será impulsar la modernización de la Dirección General de Aviación Civil y culminar el pleno desarrollo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA. En este modelo corresponde a la Dirección General de Aviación Civil la competencia para la formulación de propuestas sectoriales y de la política estratégica en materia de aviación civil, la representación y coordinación con otras administraciones y con la Unión Europea, así como la adopción de circulares aeronáuticas. De otra parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea es el organismo al que compete el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil, la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo para su elevación a los órganos competentes del ministerio, así como la evaluación de los riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

A nivel presupuestario, la Dirección General de Aviación Civil gestiona un total de 292,9 millones de euros que se reparten entre el programa 441.O, de subvenciones y de ayuda al transporte aéreo, y el programa presupuestario 455.M, regulación y supervisión de la aviación civil, que también comparte con AESA. El programa 441.O, relativo a las subvenciones y apoyo al transporte aéreo, ha sido dotado de una cantidad de 288,3 millones de euros. En este programa se incluyen las subvenciones en el precio del billete en servicios regulares de los nacionales a los Estados miembros de la Unión Europea, residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. La partida prevista asciende a casi 285 millones de euros con el siguiente reparto: para Canarias, 191,66 millones de euros; Baleares, 85,68 millones de euros y Ceuta y Melilla, 7,64 millones de euros. En estas subvenciones, tal y como ha manifestado también el secretario de Estado, el ministerio ha hecho un esfuerzo importante por mantener la bonificación del 50 % del precio del billete, introduciendo medidas de mejora en la gestión y en el control. Así, se incorpora la obligatoriedad de aportar el certificado de empadronamiento para beneficiarse de la bonificación y se potenciarán los procedimientos de gestión y control de este tipo de subvenciones con el claro objetivo de minimizar los posibles casos de fraude. Asimismo, este programa también incluye un total de casi un millón de euros para la subvención destinada a potenciar la acción protectora dispensada al colectivo de las familias numerosas. En cuanto a la compensación por obligaciones de servicio público, se va a proceder este año a dotar de una partida nueva con 1,89 millones de euros para garantizar la conectividad de los territorios insulares, especialmente la movilidad de los ciudadanos cuyos desplazamientos están necesariamente vinculados a la utilización de los enlaces aéreos de más débil tráfico en los que es difícil para las compañías aéreas poder rentabilizarlos. Se van a licitar obligaciones de servicio

público, como ha adelantado el secretario de Estado, en la ruta Menorca-Madrid, que desapareció tras el cese de operaciones de la compañía Spanair, y en el mercado interinsular canario donde se licitarán las conexiones entre la isla de La Gomera con las dos islas capitalinas, Tenerife Norte y Gran Canaria, así como los enlaces de El Hierro con Gran Canaria y entre Tenerife Sur y Gran Canaria. El objetivo de esta actuación es mantener la conectividad de estas islas tras el anuncio de la retirada de estas rutas por parte de la única compañía aérea que las venía operando de forma regular. En lo referente al programa 455.M, de regulación y supervisión de la aviación civil, la dirección general gestiona 4,6 millones de euros destinados en su mayoría a inversiones, 2,08 millones de euros, y al pago de cuotas internacionales, 1,68 millones de euros.

Por su parte, en cuanto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se considera clave la consolidación y el refuerzo de la supervisión de la seguridad aérea. Si bien el primer condicionante de la estrategia de esta agencia es mantener y mejorar la seguridad aérea y los demás servicios públicos que constituyen sus competencias de acuerdo con el estatuto que las regula, el objetivo inmediato del presupuesto de ingresos y gastos de AESA elaborado para el ejercicio 2012 consiste en conseguir mantener e incluso aumentar la actividad de la agencia y mediante una optimización de sus recursos hacer el máximo esfuerzo posible para contener el gasto y aumentar los ingresos. El proyecto presupuestario de AESA pretende cumplir los objetivos que se ha marcado el Ministerio de Fomento en relación con esta agencia, reforzando su actividad y reduciendo su déficit. Esta cuestión se plantea, por una parte, mediante una disminución de un 1,42 % de su presupuesto de gastos y, por otra, mediante la supresión de las aportaciones del Estado a esta agencia estatal; aportaciones que, como ya ha indicado el secretario de Estado, en 2011 suponían cerca del 65 % de su presupuesto de ingreso, con lo que esta agencia estatal pasará en lo sucesivo a no depender de las transferencias del Estado y a autofinanciarse. La cuantía presupuestaria total contemplada en el programa 455.M para AESA es de 48,7 millones de euros, que proceden de la autofinanciación a través de sus ingresos propios y que vienen derivados de tasas, precios públicos, sanciones y colaboraciones con otros organismos internacionales.

En cuanto a la Dirección General de la Marina Mercante, como conocen sus señorías, es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española. En concreto, le corresponden entre otras las funciones de ordenación y control del tráfico marítimo, el registro y control del personal marítimo-civil, la prevención y lucha contra la contaminación marina y la elaboración de propuestas de la normativa sectorial. Esta dirección general gestiona un presupuesto total de 197,93 millones de euros dividido en dos programas: el programa 454.M, destinado a la seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, y

el programa 441.N, de subvenciones y apoyo al transporte marítimo. En materia de seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera el secretario de Estado ya ha expuesto que el presupuesto consignado para este ejercicio se eleva a 140,64 millones de euros, de los cuales la partida más importante, 119,2 millones de euros, corresponden a transferencias corrientes y de capital a favor de Sasemar. Por su parte, el programa de subvenciones y apoyo al transporte marítimo mantiene tres objetivos. El primero, la subvención a los residentes no peninsulares que, como bien saben, supone la bonificación del 50 % de precio del billete en conexiones entre los territorios no peninsulares —Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla— con la Península, y el 25 % del billete en las conexiones interinsulares. A este objetivo se destinan 45,43 millones de euros. El segundo objetivo de este programa consiste en bonificar la compra de billetes de transporte marítimo a familias numerosas, independientemente de su lugar de residencia. A ello se destina un total de 2,5 millones de euros. Finalmente, el tercer objetivo de este programa es financiar la compensación económica a las empresas de transporte marítimo para la prestación de servicios de interés público, para lo cual se contempla una partida de 9,9 millones de euros. Para mejorar la eficiencia y el control de estas actividades en el futuro se va a limitar el importe bonificable de los billetes en las clases preferente o *business* y se implantará —y eso ya es una realidad dentro de la ley— el requisito de presentación del certificado de empadronamiento para acceder a las bonificaciones.

Finalmente, me referiré a Sasemar. La estrategia que vamos a abordar con el salvamento marítimo está enfocada hacia el incremento de la eficacia en la utilización de sus medios, con objeto de robustecer el sistema de prevención y proporcionar la respuesta adecuada frente a cualquier tipo de incidente marítimo convenientemente coordinada con las otras administraciones y organismos. En concreto, el presupuesto de Sasemar para el año 2012 persigue dos objetivos principales. El primero de ellos es mantener la estructura fundamental de medios materiales y humanos necesaria para la prestación del servicio con los parámetros de calidad y seguridad adecuados. El segundo objetivo marcado para 2012 consiste en la integración de la sociedad Remolques Marítimos, Remolmar, en la estructura de Sasemar en el marco del plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial aprobado por el Gobierno el pasado mes de marzo. Con esta integración se persigue simplificar la estructura organizativa de decisión y soporte, con una reducción estimada de costes de 1,35 millones de euros; unificar el régimen de contratación generando economías de escala y mejorar la gestión de la flota marítima y de salvamento mediante un control más directo y más efectivo de la actividad. Pasando más al detalle del presupuesto para 2012, la partida que Sasemar destinará a inversiones ascenderá a 56,65 millones de euros. De esta cuantía se prevé destinar 7,5 millones de euros a proyectos de nuevas inversiones. Asimismo, se contempla

una partida de 25,3 millones de euros destinada a completar proyectos en ejecución de ejercicios anteriores, y 23,8 millones de euros en concepto de devoluciones al Banco Europeo de Inversiones. En cuanto al presupuesto de explotación, este se sujeta a un criterio estricto de mantener los medios técnicos y humanos con los que cuenta Sasemar en la actualidad, incluyendo el mantenimiento de su plantilla de empleados. Para su financiación se prevé una partida de 104,21 millones de euros recogida como transferencias corrientes, capítulo 4, de los Presupuestos Generales del Estado, además de los ingresos propios derivados de la actividad de la entidad.

Concluyo incidiendo en el esfuerzo realizado para adecuar las partidas presupuestarias vinculadas al ámbito competencial de la Secretaría General de Transportes a la necesaria austeridad que ha marcado la elaboración de los presupuestos para 2012, manteniendo en esencia los derechos de los ciudadanos y garantizando las partidas dedicadas a la seguridad. Quedo a su disposición para atender y contestar a cuantas preguntas deseen.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación, tienen la palabra los grupos parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra doña Ana Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO:** Agradezco la exposición exhaustiva de la secretaria general de Transportes y le voy a plantear solamente dos cuestiones. En primer lugar, quiero mostrar nuestra preocupación por la reducción en más de 65 millones de euros en la partida de la subvención al transporte de pasajeros y que esa partida deje de ser ampliable. Si usted me dice: nosotros creemos que sí va a dar la partida, y dejan la partida ampliable, pues uno se queda tranquilo. El problema es que la partida deja de ser ampliable, y eso nos sorprende porque, además, en la época en que estamos, que dentro de tres o cuatro meses usted llame a la ministra y le diga: me faltan 40 o 50 millones de euros, es difícil y más en la situación que tiene este país y que tiene su ministerio. Este es un tema troncal, vital. Desde Canarias coincidimos en que hay que evitar las situaciones de fraude y se va a trabajar y a colaborar con el ministerio en ello, porque eso va en perjuicio de todos, y que tengan el derecho aquellos a los que realmente les corresponde; pero eso es una cosa, señora secretaria, y otra cosa es volver al año 1997 a pedir el certificado de empadronamiento, porque eso significa —y la ministra el otro día me lo reconoció— situaciones insolubles de canarios que no van a poder sacar veinte certificados de residencia para ver si tienen que hacer cambios o no; certificados que tienen caducidad y que además no se pueden sacar por Internet. Lo lógico sería que se convocara la Comisión bilateral de cooperación Estado-Canarias —usted sabe que el Gobierno de Canarias interviene en el transporte de residentes y en la subvención del transporte marítimo— y se llegara a un acuerdo entre los ayuntamientos, la comunidad autónoma y el Estado de tal forma que se puedan cruzar datos; y ahí tenemos la

Directiva Bolkestein. Lo que resulta absurdo es que pudiendo cruzar los datos con la tecnología actual que tiene el Estado y los ayuntamientos, no podamos acreditar la condición de residente y se evite el fraude. Trabajemos conjuntamente, pero no volvamos al año 1997. No volvamos para atrás y creemos más problemas, como el otro día me reconoció la ministra en un pasillo. Hagamos una cosa: convoquemos la comisión bilateral y remitamos a un decreto la forma de hacer la acreditación de la condición de residente. No todos los ayuntamientos tienen la posibilidad de sacar informativamente el certificado de residente y, además, hay que tener en cuenta el coste que supone, 9 o 10 euros cada certificado de residente. Con esto nos estamos alejando más. Ahora bien, hay que luchar contra el fraude y, en todo caso, felicitamos al ministerio por sus actuaciones con ese planteamiento. También creemos que es un exceso —tiene usted razón— que la mayor parte de la subvención vaya a los billetes *business*. Eso no tiene sentido, y ahí puede haber un ahorro que podemos valorar conjuntamente. Tengo la confianza de que el Gobierno quiere que la partida sea ampliable como ha estado siempre, porque se tiene que ajustar a las cantidades que hay. En ese sentido, me fío de ustedes cuando dicen que la cantidad va a ser suficiente, pero pongan la partida ampliable y no planteen después a mitad de año que se baje la subvención del 50 % al transporte de pasajeros.

Ya que está usted aquí hoy, no puedo dejar de mencionar un tema sobre el que tengo preguntas hechas, que es el de los tacógrafos en Canarias. Hoy no procede, pero hay que resolverlo. La Unión Europea no prevé que en territorios insulares se exija el tacógrafo y tenemos bloqueado al sector sin necesidad. Hay que resolver ese asunto y aprovecho que la tengo hoy aquí para decírselo. Tengo iniciativas planteadas y espero que se debatan próximamente. También quiero agradecerle en su área —y así se lo dije a la ministra el otro día— todas las declaraciones de interés público. Como ya dijo la señora ministra en su comparecencia, el problema de La Gomera es fundamental y también la conexión de El Hierro con Gran Canaria y Tenerife Sur con Gran Canaria, porque son servicios que se necesitan. Trataré después otras materias con el presidente de AENA pero, como es la única oportunidad que tengo, quiero manifestar públicamente que el otro día la ministra se comprometió a solucionar en cuarenta y ocho horas el suministro de gasoil al aeropuerto de El Hierro —se quedaban sin suministro todos los aviones de emergencias, incluso los de la Administración General del Estado— y eso se resolvió y esperamos que en el próximo concurso que salga quede resuelto definitivamente. Quiero decirle que tenemos buena voluntad y que compartimos intereses, pero no podemos volver dieciocho años atrás a un tema absolutamente arcaico. Con las nuevas tecnologías solo hay que conectar equipos informáticos, cruzar datos y facilitar la inspección por todas partes. Ahorrará el Gobierno de Canarias, ahorrará la Administración central

y, sobre todo, evitaremos el fraude, que es lo que todos intentamos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Damos nuestra bienvenida a la señora secretaria general de Transportes y le deseamos que en su cometido tenga muchos aciertos y muy pequeños errores.

Voy a ser muy breve porque solo le vamos a plantear una cuestión vinculada con la dotación a Renfe para cercanías. Ustedes hacen algo que me parece que tiene mucho sentido —ya se lo he comentado antes al secretario de Estado—, que es dotar partidas que deberían haber sido dotadas anteriormente, la liquidación del contrato-programa hasta 2010 y lo correspondiente al ejercicio anterior. Sin embargo, según tengo entendido, en esta dotación no aparecen los servicios que ha prestado cercanías Renfe en Cataluña. Los ha prestado en virtud de un traspaso efectuado al Govern de la Generalitat, pero el Govern de la Generalitat no ha hecho efectivo este traspaso porque, a su vez, el Estado no le ha pasado los recursos correspondientes. Por tanto, ¿qué sucede? Que Renfe está prestando estos servicios sin que nadie se los pague y esto es una grave irregularidad. Seguramente esto no depende de su ministerio, porque debería ser Hacienda quien dotara esta transferencia de competencias, pero la realidad es que ya el año pasado —si usted me confirma que esto es así— y este año se está prestando un servicio público sin que haya dotación presupuestaria alguna. Esto no es serio y me gustaría que usted pudiera decirnos algo en relación con esta cuestión.

El segundo tema a tratar son los convenios o contratos —creo que son convenios— que tienen con las autoridades de transporte. Hay tres básicamente: con Canarias, con el Consorcio de Transportes de Madrid y con la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona. Ha habido una disminución muy importante de estos recursos. De hecho, ya la había habido en los ejercicios anteriores. En el caso de Barcelona se ha pasado de 193 millones a 93 en tres escalones, dos del anterior Gobierno y uno de este. Tenía la confianza de que ustedes enmendarían lo que hizo el anterior Gobierno, que fue trasladar a estos consorcios —es decir, a los ciudadanos— el sufragar un servicio básico, pero este año se ha seguido disminuyendo en una proporción realmente muy importante. Me gustaría que usted pudiera decirnos algo en relación con esta cuestión y, en cualquier caso, nuestro grupo va a intentar enmendar este tema que afecta como mínimo —no sé si afecta a otros— a estos tres consorcios. Todo ello dentro de la valoración que nosotros hacemos en general positiva de esta función, porque básicamente se recupera algo que no se había pagado, y esto es loable y lo aplaudimos sinceramente. Por otro lado, a solicitud de nuestros socios de partidos nacionalistas de las Illes Balears, hago más sus peticiones

referidas a la subvención del transporte insular del que ya se ha hablado para el caso de Canarias. Las reflexiones de la señora Oramas las traslado también en genérico. Es importante que la insularidad esté protegida y, en este sentido, nos gustaría que se pudiera atender a estas legítimas demandas.

Finalmente, me voy a referir a algo que no depende de usted directamente pero sí de la función de transportes. Nos parece que hay que hacer una reflexión en relación con las tarifas de AENA y la vamos a hacer con el presidente de la entidad. La función de transportes no podría efectuarse si no tuviéramos un sistema aeroportuario eficaz. Nos gustaría apuntar en este sentido que seguramente estas subidas tarifarias —ya lo hablaremos con el Gobierno y no con el administrador de AENA, que tiene que hacerlo lo mejor que pueda— se producen porque el modelo no es bueno. Usted sabe mucho de esto y creemos que con un modelo de liberalización del transporte aéreo —más que del transporte, de la gestión aeroportuaria— y con una gestión individualizada de los aeropuertos, seguramente hubiéramos evitado este incremento tarifario tan importante.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señora secretaria general, a su compañero en el ámbito de infraestructuras le hemos pedido unos niveles de inversión que contribuyan a reactivar la economía, a generar empleo, a la cohesión territorial y a continuar el proceso de modernización de nuestras infraestructuras de transporte. A usted, responsable específicamente de transportes, le vamos a pedir sobre todo eficiencia. Necesitamos que las infraestructuras de transporte, que nos ha costado mucho dinero y mucho esfuerzo levantar, cumplan la función social para la que fueron creadas. Hay que garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos en condiciones de calidad y equidad y, sobre todo, en este contexto de crisis necesitamos que las infraestructuras de transporte contribuyan a mejorar la competitividad del país y la productividad de nuestras empresas. Usted sabe como yo —lo hemos hablado muchas veces en esta Comisión— que en el vigente contexto de globalización económica la competitividad se mide en términos de capacidad logística, y esta depende en buena medida de la eficiencia de las políticas de transporte.

Quiero comenzar por donde ha terminado el señor Macias, el transporte aéreo. Vamos a hablar después con el presidente de AENA, pero usted representa el poder político sobre AENA. Nosotros veníamos a esta comparecencia con una pregunta: ¿por qué esta revisión tarifaria tan desmesurada en los aeropuertos? Algo nos ha aclarado el señor secretario de Estado, pero, como lo ha planteado en su última intervención y no ha habido posibilidad de responderle, nos gustaría que usted se extendiera algo más al respecto. El señor secretario de

Estado nos ha dicho en su última intervención que se incrementan las tasas aeroportuarias y disminuyen las inversiones productivas en AENA para rebajar la deuda y así hacer a AENA más atractiva de cara a un proceso previsto —ha dicho literalmente— de privatización. Entendemos que es un proceso de privatización total que va más allá del límite del 49 % del capital que estableció el Gobierno socialista y que la ministra de Fomento actual rechazó en su momento. ¿Puede usted, como responsable político del Ministerio de Fomento en materia de transportes, confirmarme que ya está previsto, que hoy forma parte de los planes fehacientes del Ministerio de Fomento la privatización de AENA, como ha adelantado el señor secretario de Estado? ¿Para cuándo? ¿Cómo? ¿Va a perder el Estado la titularidad, por tanto, de este sector estratégico para su economía? ¿Se va a romper la red? ¿Se van a privatizar todos los aeropuertos o solo los aeropuertos rentables? ¿Cómo se van a financiar los no rentables? ¿Tiene usted alguna respuesta a este respecto, relacionada, por cierto, con los presupuestos que ustedes nos han presentado?

Ya le adelanto que el Grupo Parlamentario Socialista no está de acuerdo. Nosotros apostamos en algunos casos por una gestión individualizada de los aeropuertos en el marco de una red cohesionada y eficiente. No estamos de acuerdo en desgajar los aeropuertos rentables de los no rentables; nosotros estamos por favorecer sinergias público-privadas, pero no estamos de acuerdo en poner en manos privadas lo que importa estratégicamente al interés general, y nos gustaría que en esta comparecencia se aclarara algo de lo que ya ha apuntado con claridad, no obstante, el señor secretario de Estado. En todo caso, las tarifas que nos plantea, las prestaciones público-privadas que nos plantean estos presupuestos son, a nuestro juicio, desmesuradas e injustificadas. Los pagos por pasajeros se incrementan más de un cien por cien, en algunos aeropuertos, los pagos por seguridad en un 66 % y se triplica el pago por control de equipajes, donde la media —según ustedes mismos reconocen— está en el 19 %, y un 50 % para Madrid y Barcelona.

Las consecuencias de estas subidas tarifarias son graves para nuestra economía, fundamentalmente en dos sectores: líneas aéreas e industria turística. Las líneas aéreas tienen una estructura de costes muy compleja. Las tarifas representan entre un 10 % y un 12 %, y ya están castigadas por la subida de los combustibles, por huelgas y por dificultades. En fin, este asunto les puede afectar gravemente. Ustedes han recibido una carta de la IATA, al igual que la he recibido yo, advirtiendo de la gravísima preocupación del sector, de lo inaceptable de la subida, del daño que va a hacer a los intereses económicos de España, del incumplimiento que este presupuesto supone de la Directiva 12/2009, del Parlamento y la Comisión Europea. Le hacen a ustedes una relación sobre las subidas medias en aeropuertos de otros países; Frankfurt un 2,9 %, Bruselas un 4,4 %, Ámsterdam un 2 %, nosotros de media cerca de un 19 % y un 50 % en Madrid y Barcelona. Las consecuencias para el sector turístico son

también evidentes; la patronal habla de 3 millones de turistas menos. Se lo he dicho al señor secretario de Estado, las prestaciones patrimoniales, las tarifas aeroportuarias no solo son un instrumento de recaudación, también deben ser un instrumento para mejorar la competitividad de nuestro país en general, específicamente para las industrias señeras, como la turística, además del transporte aéreo. No se cumple la norma, tiene razón la IATA, no se cumple la Directiva 12/2009 y no se cumple el artículo 98 de la Ley de Seguridad Aérea, que establece un procedimiento tasado de diálogo y de acuerdo en el sector. Nosotros vamos a presentarles una enmienda a estos presupuestos en el sentido de que retiren esta subida de tasas desmesurada e injustificada y que inicien inmediatamente un procedimiento para el diálogo y el acuerdo con el sector que desemboque en unas tasas ponderadas.

Ha hablado usted, al igual que el señor secretario de Estado, de la tendencia a la autofinanciación de AESA. Nosotros estamos de acuerdo en general, pero ojo al ritmo, porque no podemos dejar desarmada a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea porque sus funciones son demasiado importantes. Por lo tanto, yo pediría máximo rigor a la hora de asegurar que AESA cuenta con recursos suficientes para cumplir sus funciones.

Quisiéramos también aludir muy brevemente a las ayudas al transporte no peninsular, asunto sobre el que ha hablado el Grupo Mixto. Las rebajas en las dotaciones son muy importantes; la gravedad de esta rebaja está precisamente en que en buena medida ahora se trata de créditos no ampliables. ¿Eficiencia? Sí, señora secretaria general, y persecución del fraude también, desde luego. A nuestro juicio, esta disminución en las dotaciones no se justifica con esos loables objetivos. ¿De verdad creen ustedes que van a conseguir con mejoras de la eficiencia y persecución del fraude una rebaja del 17 % de la dotación respecto al año pasado? Yo tengo mis dudas. Les pediría también sensibilidad, estamos hablando del aislamiento de personas y estamos hablando del deterioro económico en territorios muy sensibles.

En materia del ferrocarril me gustaría conocer al detalle, en lo que tiene que ver con sus competencias, los planes en relación con el impulso para el transporte de mercancías por ferrocarril. Conoce usted tan bien como yo el déficit estructural que tiene nuestro país al respecto. No sé qué planes tienen y cuál es su reflejo en este presupuesto, un tanto diluido por lo que he podido comprobar. Me gustaría que confirmara o desmintiera usted las declaraciones del consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, que ya ha aventurado que van ustedes a incrementar las tarifas en las cercanías ferroviarias en la misma medida en que ellos han incrementado las tarifas del metro en la región. ¿Van a incrementar ustedes las tarifas de las cercanías?

En relación con las aportaciones a Sasemar, quiero mostrar mi preocupación. Ha hablado usted de mejorar la eficacia, pero mejorarla con menos medios es muy complicado; se puede hacer, pero es muy complicado.

Solo les pido a ustedes sensibilidad a este respecto y que nos dé alguna explicación respecto a la rebaja en las aportaciones del Estado.

Haré una última pregunta sobre el transporte terrestre. Sabe usted que más allá de lo que ha comentado de las ayudas tradicionales al sector, lo que preocupa es la euroviñeta. El señor secretario de Estado no ha querido responder a nuestra pregunta. Yo no sé qué significa esto; no sé si significa que no ha tenido tiempo y ha priorizado otras respuestas o significa que no quiere responder porque están pensando qué hacer con la euroviñeta. A nosotros nos gustaría que nos aclaren ustedes cuáles son realmente los planes del Gobierno respecto a este asunto. Estamos dispuestos a hablar, pero queremos conocer qué va a hacer el Gobierno. Igual que estamos dispuestos a hablar en relación con las autopistas de peaje, sobre la que nos hemos encontrado la disposición final decimoquinta. El señor Ayala no se ha encontrado las disposiciones adicionales sobre asuntos delicados en los proyectos de presupuestos, lo digo con toda seriedad. Normalmente estas cosas se hablaban; a veces a lo mejor no y cometíamos errores. Lo que yo les pido es que no cometan esos errores y hablemos las cosas delicadas, las que requieren consensos institucionales y políticos, y este es un tema de los que hay que hablar.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Gracias, señora secretaria general de Transportes, bienvenida a esta Comisión de Fomento. Desde mi grupo parlamentario le deseamos buena suerte en su gestión y que los propósitos, los planteamientos, la estrategia y la política del ministerio en materia de transportes lleguen a buen fin al final de la legislatura. Tiene usted una competencia que es fundamental. El transporte es precisamente lo que hace más cómoda la vida a los ciudadanos. Las infraestructuras son importantísimas, pero el transporte es fundamental para que al ciudadano le lleguen las ventajas, la cohesión y la vertebración que se consigue con esas infraestructuras. Evidentemente, en el transporte la intermodalidad, la atención a las plataformas logísticas o el transporte interurbano son cuestiones en las que hoy en día tenemos un gran reto y estamos en un momento delicado. Estoy seguro, absolutamente convencido, de la eficiencia con la que van a funcionar todos los organismos que dependen de su secretaría general, porque asimismo será eficaz y eficiente dicha secretaría. Además, señora secretaria general, en los presupuestos se refleja este esfuerzo y, sobre todo, esta sensibilidad con los temas del transporte que vive los momentos más delicados, como puede ser el propio transporte por carretera, que necesita una dedicación especial y así se está haciendo.

Tenemos que manifestarle también, señora secretaria general, nuestro apoyo, el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, para el desarrollo y la modernización tanto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea como de la

Dirección General de Aviación Civil. Nos parece una buena medida —no tiene por qué haber ningún tipo de resquemor— la autofinanciación de la agencia. Ese es un reto al que debíamos aspirar en todos los organismos públicos y, fundamentalmente, los que se han constituido como agencia. Por lo tanto, no entiendo ni veo que se tenga que tener ningún resquemor, y lo digo con toda tranquilidad. Es muy bueno que en estos primeros presupuestos del nuevo Gobierno se aborde lo que en realidad tiene que ser el funcionamiento de una agencia estatal, que es que pueda autofinanciarse en el mejor y más óptimo ejercicio de su función, además de ser una materia que —como usted sabe muy bien— necesita una dedicación especial a los temas tanto de *security* como de *safety* en materia, sobre todo, de navegación aérea.

Quisiera hacer alguna reflexión y alguna referencia al tema de la subvención de los billetes interinsulares con la península y entre las islas. Es cierto que una buena gestión los puede hacer suficientes; eso es verdad. Todos los grupos hemos hablado —o ellos han hablado y yo voy a significarlo también— de que se tiene que ser riguroso con el fraude, que se tiene que estar atento a cualquier cuestión, pero para eso hay que querer hacerlo. Hemos visto que en las pasadas legislaturas ha habido una relajación en el control, concretamente de los archipiélagos, de algunas de las subvenciones de los billetes aéreos que, desde luego, necesita una clarísima corrección. Por tanto, no basta con decir que hay que luchar contra el fraude, sino, efectivamente, hacerlo.

No me parece mal lo que dice la señora Oramas sobre si se pueden facilitar los trámites administrativos para obtener las garantías que precisa la secretaría general —y que creo que son claras, las ha dicho la ministra, el secretario de Estado, y usted misma, señora secretaria general— si se pueden facilitar los trámites con las mismas garantías no tiene por qué haber ningún inconveniente. No creo que el interés de la secretaría general sea que cada ciudadano pague 9 euros por su certificado de empadronamiento, ni muchísimo menos. La finalidad es otra totalmente distinta, y en eso creo que sí se puede hacer. También quiero remarcar la sensibilidad que tiene el Ministerio de Fomento con el establecimiento de nuevas obligaciones de servicio público que hasta ahora no existían, tanto la de Menorca con Madrid, que me parece fundamental, como también —como lo ha dicho también la señora Oramas— la de las islas de La Gomera, El Hierro, Gran Canaria y Tenerife, respectivamente, en los distintos viajes que se han señalado.

No repetiré, señora secretaria general —porque ya lo he dicho en las otras intervenciones—, la obligación que surge de tener que suplir los 848 millones de euros que Renfe tenía sin abonar, tanto por su contrato— programa como por obligaciones del servicio público anteriores que estaban guardadas en un cajón. También es importante —se le puede dar la importancia que uno quiera— la subida de las tasas aeroportuarias, que es una cuestión trascendente, y es razonable que todos estemos preocupados y expectantes de cuál va a ser su funcionamiento,

pero de ahí a querer mezclarlo con el modelo aeroportuario, cuando estamos en una comparecencia de Presupuestos Generales del Estado, es rizar el rizo y querer llevar las cuestiones más lejos de donde están. De la misma manera, creo que el mantenimiento en lo que se refiere a la política de solventar los problemas de las autopistas de peaje o de primera generación, que, nos guste más o menos, es continuación de lo anterior, no es lo mismo encontrarse la disposición adicional decimoquinta que encontrarse la regulación de los peajes en la Ley del Servicio Postal, en una disposición adicional incorporada en el trámite del Senado. Por lo tanto, hay alguna diferencia.

Para terminar, me referiré a dos cuestiones. Una, es importante la apuesta por la optimización y simplificación de costes de Sasemar, que es la parte más importante dentro de las competencias que abarca la marina mercante y, evidentemente, señora secretaria general, no tenemos que tener ningún miedo a optimizar con menos recursos; depende de quien lo haga. Evidentemente, cuando vemos despilfarro, ya no hay que seguir hablando. Se ajustan los costes al coste real de los servicios y, en este momento, estamos optimizando los servicios, porque lo que antes se estaba haciendo era una gestión inadecuada de ese servicio.

Termino como he empezado, felicitándola por el presupuesto de su secretaría general y de los organismos que de usted dependen, y deseándole, nuevamente, buena suerte y, como diríamos en términos marineros, buen viento hasta el final de la legislatura.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora secretaria.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES** (Librero Pintado): Quiero dar las gracias a todas sus señorías por las preguntas que han hecho, lo que pasa es que no sé si en cinco minutos me va a dar tiempo a contestar a todas.

Algunas de las preguntas que me han hecho no son relativas a los presupuestos. No obstante, señora Oramas, le enviaré mi respuesta sobre el tema de los tacógrafos en las islas, al igual que se le contestará al señor Simancas si hace una pregunta por escrito sobre el asunto de la euroviñeta.

Respecto al tema de subvenciones al transporte de pasajeros, el año pasado en el modo aéreo hubo 314 millones ejecutados y este año hay 285 millones. Eso supone que hay una diferencia de 29 millones entre una partida y otra. En el caso de Canarias esa diferencia es solo del 2%, de 195 millones ejecutados a 191 que está presupuestado en este año. Quiero decir que ese 2% y ese 9% son cantidades en las que se está trabajando para compensar con las medidas que ya hemos tomado. No tienen que olvidar una cosa. Desgraciadamente, este año el tráfico está cayendo en porcentajes preocupantes. Eso significará que habrá menos demanda de pasajeros que estén volando y la competitividad que en un momento

de caída de tráfico se genera en el mercado aéreo hará que el precio de los billetes caiga y, si cae el precio de los billetes, la tarifa subvencionada —como saben, se establece sobre la base de la tarifa de referencia básica— caerá también. Por tanto, también hay ahí unas mejoras de eficiencia y económicas que hay que tener en cuenta. Si además le sumamos los sistemas de control y el certificado de empadronamiento —veo que a la señora Oramas no le ha parecido muy adecuada esa medida—, vamos a conseguir reducir ese 9% de diferencia.

Las medidas que estamos tomando van orientadas a reforzar los procedimientos de control de todos los ficheros de vuelo que, como saben, emiten las compañías al mes vencido de cuando se ha producido el vuelo. La dirección general ya está implementando un cruce de tarifas entre las enviadas por las compañías aéreas en sus liquidaciones mensuales, así como la base de datos del sistema de reserva Amadeus, al cual tiene acceso la dirección general, con el objeto de comprobar que las tarifas remitidas por las compañías son realmente las comercializadas. En esta mejora que en la actualidad se realiza de forma manual ya estamos acometiendo una automatización a través de unas bases de datos integradas. La aplicación informática de gestión y de control incorporará nuevas comprobaciones automáticas que permitan comprobar la calidad de los datos remitidos por las compañías aéreas y, además, se está trabajando en mejorar los procedimientos recogidos en el Real Decreto 1316/2001, de forma que se puedan minimizar los casos de fraude. Por ejemplo, para evitar que una compañía realice contratos con organizaciones o instituciones que generen billetes subvencionados sin control de la Dirección General de Aviación Civil. Estas medidas permitirán reducir las posibilidades de errores que pudieran llegar a cometer las compañías aéreas y se complementarán los cambios en los procedimientos de acreditación, de acuerdo con el certificado de empadronamiento. Sé que está contestado, pero, señora Oramas, cruzar el certificado de empadronamiento con los datos de otras bases solamente puede ser posible si el pasajero dice que sí; si no dice que sí, no lo podemos hacer. Hasta que no empecemos a cambiar esa realidad, esa normativa en la que nos movemos, hasta que eso no sea posible, no nos queda más opción que establecer el certificado de empadronamiento. Si esa limitación normativa no existiera, hubiera sido obviamente muchísimo más fácil ir a un cruce de datos. Lo que sí me gustaría decirle es que, por ejemplo, hay municipios que lo tienen en las islas Canarias. Lo tiene Tenerife, lo tiene Gran Canaria y las tasas no son de 9 euros, sino que son de 2,5 euros en Tenerife, en Gran Canaria es gratis y en Lanzarote es de 1,3 euros. Por tanto, no es un coste adicional como planteaba.

Como intento contestar también a lo que ha planteado el señor Macias en el tema de las Islas Baleares, le digo que en Menorca su ayuntamiento tiene un acceso a una web para conseguir ese certificado y que tiene un precio de 0,67 euros, y en Mallorca tiene un precio de 1,25

euros. Respecto a que podemos estar haciendo muy ineficiente este procedimiento para la compra de billetes a los usuarios, le diré que la compra de billetes no sufre ningún cambio. Cualquiera que sea la modalidad de compra, bien sea por una realización que no tenga que ver con los medios electrónicos, una puede ir directamente a las oficinas de una compañía aérea o a sus agentes, deben de solicitar la exhibición del mismo documento, igual que ahora mismo están pidiendo que les presenten el DNI o bien el certificado del Registro central de los extranjeros. En el caso de Internet, si van a comprar vía Internet o vía telefónica, los pasajeros compran igualmente como se está comprando, lo único que pasa es que a la hora de facturar cuando estén en la puerta de embarque, en vez de presentar la tarjeta de embarque y el DNI, presentarán también el certificado. El certificado tiene una validez de seis meses, es decir, no es que todas las veces que tengas que volar tengas que obtener un certificado de residencia.

Respecto a estos certificados la Dirección General de Aviación Civil está haciendo un procedimiento con las compañías aéreas, a las cuales ya les han mandado una carta, ya que son las compañías aéreas las que van a tener que establecer el procedimiento que seguirán los procesos de verificación de los documentos acreditativos, y eso se lo tendrán que comunicar a la Dirección General de Aviación Civil. Les digo que ya estamos trabajando en eso, estoy contándoles lo que estamos haciendo ahora mismo. La modificación en la forma de acreditar la residencia supondrá la necesidad por parte de las compañías aéreas de actualizar esos procedimientos, así como la necesaria comunicación de dichos procedimientos a sus delegaciones y agencias de viaje. Además de estos procedimientos de verificación establecidos por las compañías aéreas y aprobados por la Dirección General de Aviación Civil, la agencia estatal realizará inspecciones periódicas para garantizar el cumplimiento de dichos procedimientos de control de la acreditación, y en 2012 están previstas en principio hacer 40 actuaciones inspectoras. El periodo de transición de la implantación de esta medida, como saben, va a ser un mes desde la entrada en vigor de la ley y ya se están enviando cartas a las compañías aéreas para coordinar con ellos el tema. Si les cuento todo esto es para que vean que nos hemos tomado muy en serio esta medida y con todas estas actuaciones vamos a reducir ese 9 % que en el presupuesto no está contemplado. De todas maneras, cualquier comisión bilateral, señora Oramas, será bienvenida, por supuesto. Aquí estamos todos para trabajar y para beneficiar a nuestros ciudadanos.

En cuanto a lo que plantea el señor Macias, la dotación a Renfe para cercanías en Cataluña no aparece en el presupuesto del Ministerio de Fomento porque no tiene posibilidad de que aparezca. Esta es una dotación que de aparecer tendría que ser en el Ministerio de Hacienda. Respecto al convenio que tiene que firmar con Renfe-Operadora, creo que la persona más indicada para

contestarle a cómo está esa situación y que esta tarde comparecerá es el presidente de Renfe.

En cuanto a los convenios con las autoridades de transportes a los que se ha referido, son actuaciones que no están dentro del presupuesto de la secretaría general y, por tanto, no puedo contestarle a eso. Pero, si me hace una pregunta por escrito, intentaré localizar quién le puede contestar y darle cumplida respuesta.

En el tema de tarifas de AENA, como ya ha mencionado el secretario de Estado la situación de las tarifas de AENA y además como posteriormente va a comparecer el presidente de AENA, que es mucho más conocedor de cuáles son esas medidas, casi le dejo su contestación al presidente de AENA.

Señor Simancas, le agradezco enormemente que coincida con nosotros en la eficiencia y en la función social y en el derecho a la movilidad de los ciudadanos y cómo gestionar esto de manera eficiente. En ese sentido, creo que la autofinanciación de AESA —que me agrada que comparta— va a darle ese protagonismo y esa independencia que necesita para dar ese paso más de avance hacia un futuro de consolidación de una agencia que es tan importante y tan vital para el transporte aéreo de este país.

En cuanto al transporte no peninsular de mercancías, para nosotros es una prioridad. Si bien es cierto que los datos que hay hasta ahora mismo no son buenos, porque la verdad es que no son buenos, estamos trabajando de manera esforzada para introducir actuaciones dentro del Pitvi, el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, que presentará la ministra en el mes de julio; estamos trabajando en ello. Para favorecer ese tema hemos mantenido un millón en la partida del transporte de mercancías del Ministerio Fomento para favorecer los cambios de frontera, que es una de las limitaciones que tienen los transportes ferroviarios, dado nuestra diferencia de ancho de vía, en este caso, entre Francia, Portugal y España.

En cuanto a las aportaciones de Sasemar, es difícil siempre mejorar lo que es escaso, pero ahí está el reto y para eso estamos nosotros. Minorar un déficit importante que pueda surgir se hace a través de actuaciones como incrementar ingresos, como vamos a hacer en el centro de formación marítima integral Jovellanos, acometiendo nuevas áreas de actuación pedagógica; incrementar ingresos por la prestación del servicio sobre la base de una actualización de las tarifas actuales; recuperar costes de operaciones de lucha contra la contaminación ambiental; búsqueda de sinergias con otras organizaciones para el uso conjunto de medios de labores de vigilancia; optimizaremos procesos de gestión en la flota aérea por la contratación conjunta de helicópteros y aviones, y rentabilizaremos los medios de salvamento mediante otras utilizaciones no solamente en salvamento, sino que diversificaremos esas actuaciones. Señorías, he intentado contestar a todo y siento haberme excedido en mi tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, secretaria general por sus informaciones, y como siempre los grupos parlamentarios podrán formular preguntas para ampliar lo que acaba de exponer. En cinco minutos reanudaremos la sesión. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (VERDAGUER PUIG). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (Número de expediente 212/000103), POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000227), CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ (Número de expediente 212/000241) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000290).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento para que el presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, don Enrique Verdaguer Puig, nos haga su exposición.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Verdaguer Puig): Señor presidente, señorías, es un honor para mí comparecer por primera vez ante esta Cámara, a petición del Grupo Mixto, el Grupo Popular, Convergència i Unió, y el Grupo Socialista para explicarles las líneas de actuación que en materia presupuestaria va a desarrollar ADIF a lo largo de este año. Una estrategia que viene condicionada por el actual marco económico de nuestro país, y cuyo principal objetivo es el de contribuir a la generación de crecimiento económico y a la creación de empleo, todo ello desde la base del servicio público al ciudadano, la vertebración territorial y la cohesión social.

Señorías, tal y como viene señalando el Ministerio de Fomento, los criterios que actualmente determinan la planificación pública de inversiones, y en los que ADIF se ha basado para la elaboración de los presupuestos para 2012, son los de austeridad, rigor, eficiencia, y rentabilidad económica y social. Las circunstancias extraordinariamente complicadas de nuestra economía nos exigen tomar decisiones consensuadas y coordinadas. Para ello contaremos con un nuevo marco, el nuevo Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, que tendrá como horizonte temporal el año 2024, y cuyos principios nos instan desde hoy mismo a optimizar la gestión en infraestructuras mediante una planificación acorde a los tiempos actuales.

La actual coyuntura plantea un escenario en el que ADIF va a tener que hacer frente en los próximos años a complejos retos, para de una manera sostenible desde el punto de vista económico y financiero poder acometer las tareas que tenemos encomendadas, y aquellas con las que nos hemos comprometido para que los ciudadanos obtengan el mayor bienestar posible. Tareas como con-

solidar y desarrollar las infraestructuras de alta velocidad en condiciones de equidad para todos los territorios; administrar, gestionar y mantener la red ferroviaria convencional y sus inversiones al servicio del ciudadano; potenciar la intermodalidad con otros modos de transporte de viajeros; desarrollar las medidas necesarias que faciliten el transporte de mercancías, con especial énfasis en las interrelaciones del sistema ferroviario con el portuario, y en la eficiencia de las instalaciones logísticas; potenciar y mejorar la explotación de los activos propios de ADIF, entre los que cabe destacar las estaciones y las terminales logísticas, y finalmente facilitar la internacionalización de nuestras empresas contribuyendo a su presencia en el exterior.

Para alcanzar estos objetivos se potenciarán en la medida de lo posible las actuaciones a través del modelo de colaboración público-privada, se priorizarán las inversiones atendiendo a criterios de eficiencia con una planificación realista y coordinada, y se redefinirá el modelo organizativo potenciando estrategias que permitan incrementar la autofinanciación y la obtención de nuevas fuentes de financiación, como medios necesarios para garantizar la sostenibilidad económica y financiera de ADIF, todo ello teniendo en cuenta el papel y la vocación de servicio público de ADIF y su necesaria contribución a la mejora de la productividad y competitividad de nuestra economía. En definitiva, señorías, pretendemos que la estrategia presupuestaria de ADIF para 2012 esté marcada por la austeridad, la coherencia, la responsabilidad, la transparencia, la búsqueda de la máxima eficiencia en nuestra gestión, y la eficacia en las actuaciones a acometer.

Permítanme que destaque a continuación sus principales contenidos. Por lo que respecta al presupuesto de explotación y en concreto a los ingresos, la cifra de negocios asciende a 1.503,9 millones de euros. En este importe se recogen, bajo el epígrafe de ventas, los ingresos por cánones que se cobran a los operadores y que ascienden a 428 millones de euros. En concreto 354 corresponden al canon por utilización de las líneas de la red ferroviaria de interés general, y 74 están vinculados a la utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias. Asimismo bajo el epígrafe de prestación de servicios se engloba la actividad que ADIF hace como administrador de la red de titularidad del Estado, tanto el mantenimiento de la red convencional como las inversiones en dicha red, y que suponen este año 1.075 millones de euros. Este importe compensa los gastos en los que ADIF incurre para realizar dicha actividad.

Finalmente en el epígrafe otros ingresos de explotación, que alcanza una cifra global de 699,2 millones de euros, se recogen fundamentalmente los ingresos derivados de alquileres, 180 millones de euros; otras prestaciones a operadores en estaciones, 53 millones de euros; servicios logísticos, 52 millones de euros, y la venta de la energía, por un importe de 331 millones de euros.

Por lo que se refiere a los gastos de explotación las principales partidas son aprovisionamientos, por 155,9

millones de euros, que recogen el consumo de materiales y el gasto de consumo de energía almacenable. Es una partida que prácticamente permanece estable cada año, así en 2011 representó 157 millones de euros. Los gastos de personal alcanzan los 675 millones de euros; esto supone una reducción de 8,6 millones de euros respecto a 2011. En este sentido se van a adoptar medidas de racionalización de los gastos de personal tales como la amortización de puestos, el adelgazamiento de la estructura —se ha pasado de siete direcciones generales a tres—, la reducción de horas extras no imprescindibles, y la disminución de las retribuciones de los puestos directivos.

En cuanto a los otros gastos de explotación estos alcanzan los 1.256,8 millones de euros. Se recoge aquí el gasto de energía de tracción, que luego se repercute como ingreso a los operadores, por 316 millones de euros, y los gastos ligados al mantenimiento de la red, tanto convencional de titularidad del Estado como de ADIF, así como de las áreas corporativas. El objetivo es reducir todos aquellos gastos de funcionamiento que no estén ligados directamente a la actividad fundamental de ADIF.

Teniendo en cuenta este criterio, frente a un presupuesto para 2011 de 624 millones de euros en servicios exteriores —servicios que incluían conceptos como vigilancia, limpieza, alquileres, reparaciones, telecomunicaciones, publicidad, etcétera—, el presupuesto previsto para 2012 se reducirá en 65 millones de euros, lo que supone una reducción media superior al 10%, y que en muchas partidas se sitúa por encima del 25%. En este sentido permítanme, señorías, que les comente algunos ejemplos. En gastos de viaje la reducción será del 48,8%; en alquiler de vehículos será del 39,5%; en publicidad se reduce el 50%, y en gastos de representación un 65%. De hecho en el próximo Consejo de Administración de ADIF, que se celebrará este mismo mes de abril, se presentarán las líneas maestras del nuevo Plan de austeridad de ADIF. La diferencia entre ingresos y gastos de explotación nos da un resultado de explotación que se espera sea de 64,3 millones de euros negativos en el presupuesto de este año. Como consecuencia del elevado nivel de endeudamiento acumulado por ADIF los gastos financieros en concepto de intereses alcanzarán la cifra de 311 millones de euros en 2012, lo que condicionará negativamente el resultado del ejercicio.

A continuación, señorías, permítanme comentarles el estado del desarrollo de las principales actuaciones en alta velocidad. Por lo que respecta al corredor mediterráneo se han presupuestado 1.341,5 millones de euros. Se han agrupado en el corredor mediterráneo todas aquellas líneas y tramos que están en el ámbito del mismo, con la finalidad de optimizar las inversiones y sacar el máximo rendimiento de esta área de gran potencial de población y económica. Así incluye los siguientes tramos: Tarragona-frontera francesa por 346,2 millones de euros; Tarragona 14,3 millones de euros; Levante —básicamente agrupando Comunidad Valenciana y

Murcia— 626,9 millones de euros; Murcia-Almería 145,4 millones de euros, y Bobadilla-Granada 208,7 millones de euros. Estos son los títulos que llevan cada una de estas líneas. Por lo que respecta al corredor del noroeste de alta velocidad se alcanzan los 1.133 millones de euros. En concreto para el tramo Olmedo-Lubián-Ourense se han presupuestado 821,3 millones de euros, inversión que supone la conexión de alta velocidad de Galicia con el resto de la red de alta velocidad. En cuanto al eje atlántico se han presupuestado 312,5 millones de euros, que cierra por el norte la conexión de Galicia, lo que permite potenciar dos zonas de grandes recursos económicos y sociales.

Para otras actuaciones relevantes, dentro de la línea Madrid-Levante, hay 36,3 millones de euros, cuya ejecución permitirá poner en servicio el tramo Albacete-Alicante. La variante de Pajares, con 210,6 millones de euros, en la línea que une la meseta con Asturias salvando el puerto de Pajares. Venta de Baños-Palencia-León-Asturias, con 269,7 millones de euros, que posibilita la conexión con la variante de Pajares. Vitoria-Bilbao-San Sebastián con 314,5 millones de euros en la parte que ejecuta ADIF, ya que el ramal guipuzcoano se está realizando conjuntamente con el Gobierno de la Comunidad vasca. Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria, con 281,5 millones de euros, que conecta la red de alta velocidad con la frontera francesa a través de la «Y» vasca. El Madrid-Extremadura-frontera portuguesa, con 135,8 millones de euros. El túnel de Atocha-Chamartín, con 149,5 millones de euros, una inversión que es prioritaria para articular la conexión de todas las líneas de alta velocidad con origen o destino en la mitad norte peninsular con las que tienen origen o destino en la mitad sur y este. Estaciones de alta velocidad, 83 millones de euros, que recogen las inversiones en las distintas estaciones que integran la red de alta velocidad. Inversiones en activos propios, 140,3 millones de euros, y que son aquellas que ADIF realiza en sus propios activos, y que son de gran importancia para dar servicios de calidad y sostenibles a los ciudadanos; como ejemplo, la inversión prevista en estaciones de viajeros asciende a 22,1 millones de euros. Con esta inversión en el ámbito de las estaciones de viajeros se pretende, en primer lugar, mejorar la accesibilidad, impulsando medidas que mejoren la atención a los usuarios con discapacidad o movilidad reducida. En segundo lugar, hacer viables los nuevos proyectos, de manera que sean sostenibles económicamente. Y en tercer lugar, incrementar los ingresos que se obtengan de la gestión de las estaciones, con el objetivo de que las mismas puedan ser autofinanciadas.

Para poder hacer frente a estas inversiones el modelo de financiación de ADIF se basa, en primer lugar, en las aportaciones patrimoniales, que en 2012 se situarán en 287 millones de euros de aportaciones, la mitad que en el ejercicio anterior. En segundo lugar, las subvenciones de fondos europeos, que engloban el Fondo de cohesión y el Feder fundamentalmente, y cuya previsión se fija en 337 millones de euros. En tercer lugar, las

devoluciones de IVA y otros, habida cuenta de que en la previsión de financiación del IVA recuperable por ADIF se recoge el importe del IVA a devolver por la Hacienda pública, y cuya estimación para 2012 alcanza los 715 millones de euros.

Finalmente el endeudamiento. En este ejercicio se ven por primera vez los efectos de posponer la financiación de inversiones vía colaboración público-privada en un 60%. Por ello se contemplan 86 millones de euros vinculados al contrato de colaboración público-privada de Albacete, Alicante, y del tramo Olmedo-Lubián-Ourense. El resto del endeudamiento se concentrará básicamente en el Banco Europeo de Inversiones, el Instituto de Crédito Oficial y las entidades financieras privadas. Como consecuencia del volumen de inversión previsto y la necesidad de tener cobertura suficiente para las posibles pérdidas derivadas de la explotación, se ha fijado el límite del endeudamiento neto en 2.440 millones de euros.

Finalizo, señorías. Como apuntaba al comienzo de mi intervención, el presupuesto de inversiones de ADIF se enmarca en un marco general dominado por la austeridad, alcanzando este año los 4.126 millones de euros, frente a los 4.398 de 2011; es decir, una disminución del 6,18 por ciento. ADIF ha tenido que adaptar la programación de sus actuaciones al nuevo escenario presupuestario basándose en criterios como la eficiencia, la priorización de las actuaciones según su rentabilidad social y económica, y el apoyo a la productividad de nuestras empresas y de nuestra economía. En un contexto como el actual este presupuesto pone de manifiesto el esfuerzo que el Ministerio de Fomento y ADIF están realizando para mantener el ritmo inversor y la actividad económica, en un entorno de crisis y de coyuntura económica marcada por la austeridad y el ajuste del gasto público. Entendemos que este es un esfuerzo que nuestro país necesita en un momento en el que la obra pública —y en concreto la dotación de infraestructuras competitivas y de calidad—, constituye una de las claves para remontar la crisis, generar empleo, y encarar el futuro con la solidez necesaria.

Muchas gracias, y quedo a su disposición para atender sus preguntas y sus comentarios.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tienen la palabra los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Mixto, don Francisco Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, quiero agradecer su comparecencia, señor presidente de ADIF. Le anticipo que voy a formular las mismas preguntas que formulé en la primera comparecencia de esta Comisión al secretario de Estado, expresando el deseo de tener mejor fortuna porque las respuestas dadas por el secretario de Estado pecaron de una total y absoluta falta de concreción.

En segundo lugar —y le anticipo que no sin cierta ironía por mi parte—, quisiera felicitarle dado que ADIF pasa de una inversión en Galicia de 99.660.000 euros

en 2011 a 1.032 millones de euros en 2012, es decir un incremento nada más y nada menos que del 963%. Aun en el caso de que computemos en el año 2011 también la inversión que corría a cargo de Seicsa, el crecimiento es muy significativo en la medida en que ADIF absorbe gran parte de la inversión del grupo Fomento en Galicia, los 701 millones de euros consignados a la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense —queremos entender que a su paso por el territorio gallego—, y los más de 300 millones de euros consignados para la conclusión del eje atlántico ferroviario entre A Coruña y Vigo. Pero, señor presidente, presupuestar no es ejecutar y tenemos serias dudas sobre la credibilidad de estos presupuestos.

Tenemos serias dudas sobre si realmente ADIF está en condiciones de ejecutar lo presupuestado. En primer lugar, tenemos serias dudas sobre si ADIF está en condiciones de financiar las inversiones previstas. Si no me confundo, si no he tomado mal los datos, el propio proyecto de Presupuestos Generales del Estado estima la deuda de ADIF en el año 2011 en más de 11.000 millones de euros. Estima que al finalizar este ejercicio esta deuda se situará por encima de los 13.500 millones de euros. Como usted acaba de admitir no hay respecto al ejercicio anterior un incremento de la aportación patrimonial del Gobierno a ADIF, y deducimos por lo tanto que para poder acometer estas inversiones ADIF tendrá que recurrir a más endeudamiento, de ahí que nos preguntemos si realmente ADIF está en condiciones de asumir este mayor endeudamiento.

Pero, en segundo lugar, también tenemos serias dudas sobre la posibilidad, aunque no hubiese problemas de financiación, de que se ejecuten las partidas presupuestarias, en particular en lo que se refiere a la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Ourense a su paso por el territorio de Galicia. Y permítame que lo ilustre con un ejemplo. En la legislatura pasada la persona que preside esta Comisión, don Celso Delgado, en el trámite de un proyecto de Presupuestos Generales del Estado presentó una enmienda en la cual se proponía recortar la partida presupuestaria que figuraba para la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense, y asignar esa cantidad a otras actuaciones porque estimaba que, teniendo en cuenta el estado de los distintos tramos, el estado de los proyectos, era imposible que se estuviese en condiciones de ejecutar todo lo presupuestado, pese a que estábamos hablando de una cantidad muy inferior a la consignada ese año. Eso le ocasionó en su momento don Celso Delgado una campaña de desprestigio en Galicia, en la cual desde luego ni yo ni la fuerza política a la que pertenezco participamos porque entendíamos que hacía con la mejor intención la valoración de que la partida presupuestaria que se asignaba era ficticia, era inejecutable, y por lo tanto que era necesario distribuir de una manera más rigurosa y más racional las inversiones.

Ahora, señor presidente de ADIF, nos asalta la misma duda. Hay que tener en cuenta que una vez que acabe el trámite de este proyecto de presupuestos el Gobierno

—y ADIF en este caso— van a disponer de seis meses para ejecutar lo presupuestado. Si examinamos el estado de los proyectos de los distintos tramos entre Lubián y Ourense estimamos que difícilmente se puede estar en condiciones de invertir más de 200 millones de euros, pese a que se consigne en los presupuestos una dotación de 701 millones de euros. En ese sentido nos llama la atención la programación plurianual que se contemplaba en los Presupuestos Generales del Estado del año 2011 para la actuación entre Lubián y Ourense. En los presupuestos del 2011 se contemplaba para el año 2012 una inversión de 81 millones de euros; en el año 2013 de 367; en el año 2014 de 375, y en el año 2015 de 500 millones de euros. Todo eso con el objetivo de que estuviese concluida esta línea a fines de 2015 o principios de 2016. Ahora la nueva fecha que se pone sobre la mesa es el 2018, y en cambio se presupuesta con 700 millones de euros la actuación en la línea de alta velocidad entre Lubián y Ourense.

Yo espero que me entienda: el Bloque Nacionalista Galego fue, es, y será siempre muy exigente a la hora de que el Estado español invierta en Galicia lo que entendemos que Galicia necesita para corregir los déficits de infraestructuras con que partimos. Pero queremos también que los presupuestos no sean ficticios, que tengan credibilidad, que se presupueste conforme a lo que se está en condiciones de ejecutar. Y por las razones aludidas tenemos serias dudas de que se esté en condiciones de ejecutar esta partida que se consigna en los Presupuestos Generales del Estado.

Qué dudas tenemos que espero que su respuesta nos aclare: si no se están imputando al territorio gallego actuaciones que realmente van a tener lugar en la Comunidad Autónoma de Castilla y León donde la capacidad de ejecución teniendo en cuenta el estado de los distintos tramos es mayor de lo que se consigna en este proyecto de Presupuestos Generales del Estado. Qué otra duda tenemos: la posibilidad de que no se impute con cargo a esta partida única y exclusivamente inversión nueva, para entendernos, sino el pago de certificaciones de pasados ejercicios. Esperamos que en su respuesta nos aclare estas dudas, pero en cualquier caso hay un elemento que serviría para despejarlas, para clarificar realmente qué destino va a tener esta partida presupuestaria que se contempla en el proyecto de presupuestos, y es que usted nos detalle el destino de esta partida en todos y cada uno de los tramos existentes entre Lubián y Ourense: para estar en condiciones de testificar si se está presupuestando con rigor o se están haciendo artificios presupuestarios. No queremos creer eso, señor presidente de ADIF, pero esperamos en cualquier caso que su respuesta contribuya a aclarar estas dudas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jonquera; como me ha aludido, voy a darme yo a mí mismo la palabra. **(Risas)**. Me concedo la palabra para recordar que se trataba del presupuesto del año 2009, no el del año pasado. Era octubre del año 2008 cuando entró

una partida presupuestaria de 250 millones para el tramo Lubián-Ourense cuando no había ni tan siquiera licitado un solo metro. Entonces quien les habla formuló una enmienda para que quedase en 120 millones de euros, que ya era mucho pensar que se podía gastar, y que el resto se dedicase a otras actuaciones. Solo tuve que esperar al año 2010 para constatar que el Gobierno socialista había gastado 2.000.000 de euros, es decir el 0,8 por ciento de lo presupuestado. Por lo tanto el antecedente que usted cita es así, en los términos en los que lo hace, pero es cierto que entonces no había ni un solo metro de obra licitado. Y ahora le toca al señor presidente de ADIF explicar en qué situación estamos, que es diferente.

Hecha esta puntualización, ya que se me ha citado, doy la palabra al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), a don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente de ADIF, un saludo de nuestro grupo, y el deseo de que su gestión al frente de ADIF sea la mejor posible, para el bien de todos.

Si no he entendido mal, el señor presidente me corregirá, la dotación de ADIF de 2011 ha pasado de 99 millones a 1.090 este año, más o menos, ¿no? **(El señor presidente hace gestos afirmativos)**; más o menos. Felicito a los gallegos, señor presidente; les felicito sinceramente porque me parece una gran noticia para Galicia de la cual uno solo puede alegrarse. Sin embargo, en el mismo sentido de esta manifestación de alegría sincera el señor presidente y el señor presidente de ADIF comprenderán el sentimiento de pesame que deberían dar a los catalanes, porque el recorrido es justamente el opuesto, y no por falta de proyectos, ni de necesidades, ni de presuntas prioridades. Si algún presupuesto del Grupo Fomento resulta este año a nuestro juicio gravemente lesivo para Cataluña es el de ADIF. Las consignaciones son francamente frustrantes, ni siquiera permiten —no sé si usted me va a responder a esta pregunta porque no la responde nadie— cumplir con un compromiso que había, que era el de que este año se finalizara la conexión con Francia, es decir el tramo Figueras-Barcelona. Supongo que esto es lógico. Cuando se ven las anualidades ya se nota que esto no se acaba porque no se pueda sino porque no se quiere, porque de una anualidad de más de 300 millones se pasa a la mitad y se deja para el año que viene la otra mitad. Por tanto, quiere decir que se retrasan estas obras. Se toma una decisión política, me parece comprensible. Se va a destinar 1.000 millones más a la inversión en Galicia —repito, cosa de la que me alegro—, pero si se suma hay que restar, sobre todo cuando no hay recursos. Esto supone automáticamente el retraso de obras muy importantes, creo que no solo para Cataluña —también para Cataluña evidentemente— sino incluso más importante para Valencia, Murcia, Almería, Andalucía en general, para toda España, para el centro de España, para Aragón, etcétera. El retraso de la conexión internacional es una mala noticia para todos.

Uno no lo comprende, con toda franqueza, y oyendo al señor Jorquera aún lo comprende menos. Seguramente el señor Jorquera les está diciendo que ustedes aquí han consignado mucho pero, como no lo van a gastar, gástenlo ustedes mejor. Es lo que les está diciendo el señor Jorquera. Les digo lo mismo desde otro punto de vista. Aquí que hay proyecto, que hay empresa, que hay contrato, que hay obra a realizar, que si esto se acabara ayudaría a la economía española, pues aquí esto no es prioritario; por tanto nos cargamos absolutamente todo.

En su presupuesto creo que hay algo que no se acierta racionalmente a comprender; me parece una barbaridad de aquellas que van a pasar a los anales de la historia. Ustedes saben que en todo el corredor del Mediterráneo hay un tramo en vía única. Hay tramos en los que hay dos vías, hay tramos en los que hay cuatro vías y otros en los que hay seis vías; pero hay un tramo de unos pocos kilómetros entre Vandellós y Tarragona donde hay una sola vía y donde se están ejecutando a un ritmo lentísimo las obras de conexión, lo que ustedes llaman corredor del Mediterráneo en Tarragona. Lo normal en un país medianamente serio, responsable, que quiera ganar prestigio ante el mundo es subsanarlo. Ustedes se han dedicado justamente a lo contrario. Un proyecto que ya estaba muy retrasado por el Gobierno anterior, como no era prioritario, lo cargaron. Vino el anterior ministro y dijo: Nosotros las obras prioritarias no las vamos a retrasar. Pues esta no debía serlo porque la retrasaron de 2013 a 2014; ustedes compiten con ellos y lo retrasan no a 2014 sino a 2016, lo cual señor presidente es una auténtica barbaridad. Es una auténtica barbaridad lo que ustedes están haciendo con el corredor del Mediterráneo y provocan que no tengan ninguna credibilidad. Viene la señora ministra y dice: Me sacó un conejito de la manga, 1.200 millones de colaboración público-privada para que en 2015 esté el ancho desde Valencia hasta Barcelona. ¿Cómo va a estar si ustedes lo han retrasado? Dice textualmente: partida 1005, corredor del Mediterráneo (2012 inicio, fin 2016). Me gustaría que usted me diera una sola razón por la cual ustedes son incapaces de acabar esto en un año y medio, cuando se puede tecnológicamente acabar. Solo hay una, que no les interesa absolutamente para nada, porque no es una prioridad el corredor del Mediterráneo. Por lo tanto, sepan que Convergència i Unió —no sé lo que va a votar en el resto del presupuesto— va a votar en contra del presupuesto de ADIF solo por esto, porque es una barbaridad que da a España una situación de país tercermundista. Nadie en su sano juicio puede comprender una decisión como esta. Hubiera comprendido que ustedes dijeran que no hacían nada más en Cataluña, es igual; que no se sacrifique nada más pero acabamos esto. No, no les interesa, no les importa. Este año 14 millones, el año que viene ya se verá y se acabará en 2016 con suerte; esto no es de recibo. Un gestor de la empresa pública que tiene una cuenta de resultados tendría que reaccionar ante esto. Le pido a usted que reaccione, se lo pido al ministerio, porque esto es una auténtica barbaridad; es un despro-

pósito, les quita toda la credibilidad en cualquier curso del corredor del Mediterráneo. Me discuten un artículo, una prioridad u otra, me dan igual los artículos pero lo que no puede ser es esto.

Hay otras cuestiones también, por ejemplo, cercanías de Barcelona. Resulta que el año pasado había 230 millones y este año parece que hay 30 millones. Muy bien, y así van las cosas. Le pido que diga cuál es el motivo de esta baja tan extraordinaria de dotación en cercanías. Luego existen temas menores, de detalles, que dan cuenta del abandono que ADIF está teniendo con Cataluña. Le voy a poner dos casos bien distintos, uno de gestión y otro de construcción. En La Roca del Vallès, ese barrio afectado, después de una gran bronca de alcaldes ustedes modifican el proyecto para que se pongan unas barreras de protección sonora. Después de cantidad de energía gastada por todos ahora en lugar de ponerlas, como las ponen en todas partes, de cuatro metros de altura allí las ponen de dos metros. ¿Para qué? Es un desprecio a los ciudadanos, los ciudadanos no entienden esto. No hay manera; si hablas con el delegado, con el jefe de obra se comprende que no les dan permiso, con una inversión misérrima. Le pido que usted viaje a Cataluña y se dé cuenta en estos momentos de que si en Cataluña hay alguna empresa del Estado que tiene una valoración absolutamente pésima es ADIF. Le voy a señalar otra, estaciones de la línea de Tarragona. Renfe tiene unos trenes magníficos para hacer el servicio de Catalunya Exprés y no los puede usar. ¿Sabe por qué? Porque a ADIF no le da la gana recrecer unos cuantos andenes —obritas, obritas— para que estos trenes puedan ir en la línea de Tarragona, igual que van en la línea de Girona. Estas cosas son las que a nuestro entender hace que ADIF tenga que modificar muy sustancialmente su comportamiento con Cataluña.

Tengo muchos otros temas, pero creo que nosotros nos contentaríamos con que ADIF fuera consciente de la barbaridad que se comete en estos presupuestos con el atraso voluntario de dos años de la conexión del corredor del Mediterráneo. Además nos conformaríamos con saber cuándo piensan llegar de Barcelona a Figueras. La semana pasada el Gobierno de la Generalitat dijo que según sus cálculos le parecía que esto sería en el tercer trimestre del año pasado. Algunos se indignaron muchísimo pero no he oído a nadie del ministerio dando una fecha medianamente creíble. ¿Por qué? Porque no lo permiten los presupuestos. Finalmente, los detalles. La red en Barcelona está como está, ustedes no invierten nada en la red de cercanías de Barcelona y encima toman decisiones tan graves como esta. Repito que le voy a formular unas cuantas preguntas por escrito, pero la percepción que tiene Convergència i Unió y creo que la sociedad catalana de la actuación de ADIF es de una severa falta de diligencia en relación con las cuestiones de Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Al inicio de su intervención me ha felicitado por las inversiones en Galicia. Yo le voy

a felicitar a usted, porque usted tiene hoy para viajar de Madrid a Barcelona, hoy mismo, veintiocho trenes, de los cuales veintisiete son AVE, y nosotros, los gallegos, a día de hoy, tenemos un tren diurno y dos nocturnos y, en el mejor de los casos, siete, ocho y diez horas de viaje. Aspiramos, simplemente, a tener lo mismo de lo que usted ya disfruta. Yo me alegro por usted; debía alegrarse usted también por los demás.

El señor **MACIAS IARAU**: Si me permite, yo nunca aspiraré a tener unos percebes como los suyos. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que tampoco lo conseguiría.

Tiene la palabra el señor Pezzi por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor presidente de ADIF, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Ha sido usted nombrado presidente de la joya de la corona desde el punto de vista de la inversión y de una de las sociedades mercantiles y entidades públicas empresariales más importantes, sin duda. Tiene usted mando en plaza sobre más de 14.000 personas. La impresión que tengo como socialista es que la empresa en conjunto funciona bien, que durante todos estos años anteriores ha ejecutado prácticamente el cien por cien de los encargos que ha recibido y que, por tanto, es una empresa poderosa que hay que intentar por todos los medios mantener y darle el impulso para que siga con muy buenos profesionales, con muy buenos ingenieros, con muy buen personal, haciendo una labor importante para España. No me gustaría que usted en la réplica se apuntara al argumentario de la intolerable herencia recibida, también en ADIF. Ya hemos escuchado a compañeros suyos del Ministerio de Fomento que lo han repetido uno tras otro, algunos con un calor de mitin de campaña, y, como el senador Jesús Aguirre del Partido Popular ha dicho, digamos la verdad, ya no hay elecciones. ADIF es una buena empresa que usted tiene la obligación de administrar. Por eso, como es una buena empresa, le han encargado que prácticamente la mitad de todas las inversiones del presupuesto general del Estado en sociedades mercantiles, 4.126 millones de euros, sobre un total de 8.500, lo lleve ADIF adelante. Fíjese usted —lo sabe perfectamente—, la siguiente empresa es AENA con solo 1.016. Por consiguiente, hay una distancia enorme, y eso indica la relevancia que le damos al ferrocarril. Tanta es la importancia que la ministra Ana Pastor llegó a Bruselas y dijo: Esto que tenemos aprobado no es nada; yo, dos huevos duros más, hago el doble. Presentó una propuesta de nuevas redes transeuropeas que dejó al comisario Siim Kallas absolutamente patidifuso. Decía: Estos españoles son tremendos, dicen que están en crisis y presentan redes transeuropeas por el doble del valor que ya les hemos aprobado. Tendremos que ver si eso respondía a algo

solvente y si ADIF es capaz de llevar lo que está previsto ahora y lo que se pueda prever para el futuro.

Cuando analizo la empresa, me salen algunos elementos que me gustaría que usted me confirmara o que me aclarara, que es el trámite parlamentario en el que estamos. La aportación presupuestaria a ADIF en los presupuestos será de 1.078 millones de euros y el endeudamiento previsto —y aquí quiero hacer especial hincapié—, según los datos del presupuesto, es de 13.432 millones de euros —repito, 13.432 millones de euros— y el presupuesto de la explotación tendrá pérdidas de 295 millones de euros, con lo cual solo ADIF y Correos tendrán pérdidas pero todas las demás sociedades mercantiles y entidades públicas tendrán beneficios. Con una cifra neta de negocio de 2.170 millones de euros, ADIF va en estos presupuestos a una pérdida de 295 millones de euros. Me gustaría que viéramos algunas de las partidas porque no termino de comprenderlas. En el presupuesto general del Estado se ha previsto para ADIF una aportación. Por el convenio de los presupuestos de la Administración General del Estado con ADIF para gestión y mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad del Estado se habían previsto 421 millones de euros para el primer semestre del 2012 y para todo el año 2012, es decir un semestre más, le aportan 740 millones, que es la cantidad final. ¿Cómo pueden ser para un semestre 421 millones de euros y para el segundo semestre solo 318 millones de euros más? O usted ha bajado el precio de la gestión que hace para el mantenimiento de la red ferroviaria de titularidad del Estado o, según los semestres, el dinero que le da la Administración cambia de 421 millones en el primer semestre a 318 en el segundo. Me gustaría saber por qué este cambio y por qué este ajuste. Quiero hacer hincapié especialmente en el endeudamiento. El endeudamiento previsto a final de 2011, en los datos que yo poseo, era de 9.339 millones de euros; ahora es de 13.432 millones de euros. Me tiene que explicar como ha salido un endeudamiento de 4.103. En estos presupuestos le permiten solo operaciones de crédito autorizadas por 2.440; no me salen los datos. Si usted está endeudado en 13.432, las operaciones de crédito tienen que ser más de 2.440 o ahí, en ese endeudamiento, van algunas cosas que tenemos que saber claramente. Todos sabemos que ADIF, al ser una sociedad mercantil, no computa en déficit o deuda, según Eurostat, y podemos estar pasando los gastos de inversiones del Estado a ADIF por la vía de no computar en el déficit o deuda, y es bueno que los parlamentarios y la Cámara lo conozcan. Hay otro tema que me gustaría que usted especificara. ADIF ha dado algún dato de que hay que pagar ya la colaboración público-privada. Había una previsión en el PEIT de hasta 17.000 millones de euros en colaboración público-privada. ¿Cuánto se ha firmado realmente en colaboración? ¿Cuál es la cuantía de la inversión? ¿Cuáles son los proyectos más significativos? ¿Hay alguno en puertas todavía que pueda significar que envía a CPP, es decir a colaboración público-privada, inversiones que se estaban haciendo por

otra vía? Me llama también la atención y me gustaría saber —me ha parecido oírle que los fondos europeos serían 337 millones de euros cuando en 2010 eran 675— a que se debe la disminución tan sensible en fondos europeos.

En cuanto a encargos y proyectos que tiene ADIF, me llama mucho la atención el reparto territorial. Ha disminuido poco, un 6,19 % el total; pasa de 4.398 a 4.126, pero es realmente increíble —felicitó al presidente de esta Comisión para que no me tenga que contestar— y le doy la enhorabuena a Galicia. Logró la bonoloto completa, todos los números con todos los premios, 1.032 millones de euros, el 1.684 %. En Andalucía no hemos tenido tanta suerte; nos disminuye el 44 % nuestra inversión. A pesar de que hemos aprobado el Estatuto de Autonomía, la disposición transitoria, el bloque de constitucionalidad, 500 millones de euros menos para Andalucía; 1.032 millones más a Galicia. La única razón que encuentro es la que usted dice, que a Galicia le faltan muchas cosas, es evidente. Pero, digamos la verdad —como decía el senador Jesús Aguirre del Partido Popular que eso va a hacer fortuna en las Cámaras—, ¿hay elecciones en puertas y el señor Feijóo necesita el respaldo del señor Rajoy o de la ministra Pastor, que vive en Pontevedra, aunque creo que es de Zamora? ¿Cómo se pueden invertir 1.032 millones de euros en seis meses que quedan ahora mismo? Realmente he revisado tramo por tramo y ADIF debía dedicar las 14.000 personas que tienen en Galicia porque no se comprende como pueden invertir tantísimo en tan poco tiempo, no habiendo hecho en algunos tramos ni los deberes administrativos, con lo cual, fíjese usted, cualquier cosa que lleve impacto ambiental, evaluación, cambios administrativos de menor cuantía se lleva una cantidad de tiempo enorme. Enhorabuena a los gallegos; no quiero la contestación, enhorabuena si se puede hacer. Los andaluces fuimos primeros en alta velocidad Sevilla-Madrid; me gustaría que llegara de forma inmediata. A ver si podemos dedicar un poco también, señor presidente de ADIF, a esa Bobadilla-Granada de donde yo soy diputado, ya que está al 86 % y quedan solo tres tramos por contratar en la variante de Loja. Todo el día dicen: el acuífero de la variante, la variante para allí, no vaya a ser que la variante esté en Galicia y que los dineros de Galicia hagan imposible terminar la alta velocidad en otras zonas de España, de Andalucía, o de Cataluña, que son realmente indispensables. Incluso llegan a decir en los presupuestos que este tramo Bobadilla-Granada se va a 2016. No me haga eso usted a mí, por favor. Presidente de ADIF, soy diputado por cuatro años; haga usted que yo venga en AVE a Madrid, no me puede usted castigar de esa forma, ya que está al 86 %. Los socialistas decíamos que lo terminábamos en 2013, no le haga usted caso a los cantos de sirena de Concha de Santa Ana y de los diputados de Granada. Es que no quieren que llegue porque Álvarez-Cascos había puesto una sola línea —pobre— sin electrificar.

Tenemos que terminar, voy a ir terminando, presidente. Otros temas puntuales que me interesan muchísimo, obras que están paradas, que no se resuelven. ¿Qué pasa con la estación de alta velocidad de San Sebastián? Ocho meses sin adjudicar, ocho meses son mucho tiempo para estudiarlo. ¿Qué pasa con la estación urbana de Tarragona o el soterramiento de la línea convencional de Barcelona Portbou o su paso por Moncada i Reixach? ¿Por qué en algún momento se paran determinadas obras? ¿Qué mano negra hay detrás de proyectos que estaban claros, que el proyecto estaba terminado, que se ha licitado y que no se termina de adjudicar?

Termino presidente, y gracias por su benevolencia. ADIF ha tenido un cien por cien de presupuesto año tras año. Yo confío en que este año pasado, en manos socialistas, también haya sido así. Le deseo que usted lo pueda hacer también. Usted es un hombre solvente, con mucho peso político. Yo sé que ADIF es complicado y que necesita que la Dirección General de Ferrocarriles y todo el ministerio lo respalde porque usted en muchos casos es un mandado en el sentido de que es la Dirección General de Ferrocarriles la que dice: hágame, hágase, y usted, ADIF, ejecuta. Seamos sensatos y que ADIF haga el buen trabajo que tiene que hacer en bien del ferrocarril de toda España, que es el futuro sin duda de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Pezzi también por sus felicitaciones; las que le tenemos que dar a usted porque el sábado se celebró los 20 años de la línea entre Sevilla y Madrid, la primera de España. Deseamos que al final de esta década nosotros podamos tener esa gran suerte. Gracias por sus palabras tan solidarias. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, doña Concepción de Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Verdager, bienvenido a esta Comisión de Fomento.

Es conocido de todos que ADIF es el principal instrumento de la gestión de infraestructuras ferroviarias pero también que en estos momentos tiene una deuda cercana a los 14.000 millones de euros, de los cuales cerca de 13.000 es endeudamiento a largo plazo y en torno a los 1.700 endeudamiento a corto plazo. En los últimos años, de los 4.000 millones de euros de inversión que se realizaban, unos 2.000 procedían del endeudamiento de la entidad, de manera que se ha transformado un modelo de crecimiento que inicialmente estaba basado en la generación de recursos propios y aportaciones del Estado a un modelo basado en el endeudamiento. Es preocupante la situación heredada teniendo en cuenta que el endeudamiento a largo plazo de ADIF se ha multiplicado por seis en el periodo 2005-2011, con un incremento de cerca de 11.000 millones de euros; de esta forma su ratio de endeudamiento ha pasado del 26 % en el año 2005 al 66 % en el año 2011, tal como también esta mañana nos daba cumplido detalle el subsecretario de Fomento. Esta es una de nuestras preocupaciones, el excesivo nivel de endeudamiento de ADIF, que en estos momentos es

el segundo más alto en el ranking de empresas públicas después de AENA. Por parte de mi grupo parlamentario valoramos los esfuerzos que se van a hacer desde su presidencia para controlar y para rebajar dicho endeudamiento tal como usted hoy nos ha explicado.

Son también preocupantes situaciones como las siguientes: que en ADIF los nuevos responsables —hablo principalmente del presidente que hoy nos acompaña— se hayan encontrado con 180 contratos finalizados, de los que únicamente tres han sido liquidados en lo que llevamos de año y el resto están en proceso de liquidación, estimándose que el total de las certificaciones finales de obra superará la cifra de los 450 millones de euros pendientes de abonar en esas obras finalizadas; una vez más, facturas pendientes del anterior Ejecutivo socialista, y, como se ha puesto de manifiesto en lo que llevamos de día, no le gusta al Partido Socialista que se le recuerde, no le gusta al señor Pezzi. Desde luego, nosotros lo que celebramos es que el actual ministerio esté abordando esta circunstancia. Mientras tanto, mi grupo parlamentario lo va a seguir recordando, le guste o no le guste al PSOE, para que los ciudadanos comprueben cómo se ha gestionado Fomento por parte de un gobierno socialista.

Dicho esto, yo quiero destacar el esfuerzo que se hace en estos presupuestos con el ferrocarril, ya que de los 11.928 millones de euros que moviliza el Grupo Fomento en el capítulo de inversiones el 50,7% responde a este modo de transporte; un total de 5.961 millones de euros, de los cuales 4.126 corresponden a la alta velocidad, 28 a las cercanías, 367 a la red convencional, 740 al mantenimiento y 221 al material móvil. Aquí también me gustaría destacar la apuesta inequívoca que usted ha hecho por los distintos corredores, con esos 1.133 millones de euros para el corredor noroeste de alta velocidad, o los 1.080 para el corredor norte de la alta velocidad, o esos 1.341 para el corredor del Mediterráneo, donde, hay que decirlo bien claro, se están defendiendo los intereses de España en la Unión Europea por una apuesta firme que se hace por parte del Gobierno, que también es respaldada y refrendada en esta Cámara por nuestro grupo parlamentario, para un corredor que es prioritario, para un corredor que además es complementario con el resto de corredores y por supuesto que no es excluyente. No sigo citando el resto de inversiones en distintas líneas de alta velocidad puesto que usted ya ha hecho mención a las mismas, pero me gustaría destacar que en tan solo cien días de gobierno se han adjudicado, por un importe superior a 1.000 millones de euros, obras en líneas de alta velocidad que son claves para lograr una verdadera cohesión territorial.

Señor Verdaguer, presumía el anterior presidente de ADIF, su antecesor en el cargo, de unas ejecuciones presupuestarias cercanas al cien por cien. Lo que no nos contaba el presidente de ADIF es que su distribución desde luego no era uniforme porque, por ejemplo, ya que ha sido mencionada esa línea Bobadilla-Granada, en el año 2011 se dejó de invertir el 56% o en la región de Murcia se ha dejado de invertir en el presupuesto

de 2011 el 62% y en el caso de Aragón el 87,5% de los recursos. En referencia al AVE a la frontera francesa, —parece ser que al señor Macias no le gusta como vienen estos presupuestos—, a mí me gustaría señalar la voluntad que tiene el ministerio de priorizar esas obras en la línea de alta velocidad hasta la frontera francesa para poder ejecutarlas lo antes posible. Creo que eso además se pone de manifiesto con ese anuncio del Consejo de Ministros del 30 de marzo donde, en primer lugar, se aprueba el contrato sobre la colocación de la vía de La Sagrera-Mollet y, en segundo lugar, sobre el equipamiento de los andenes de la estación del AVE en Girona y la conexión con la actual. Estos dos contratos han sido de los primeros que ha adjudicado el nuevo Gobierno en obra pública por una sencilla razón, porque el anterior Gobierno no lo había hecho. Por tanto, esa es la voluntad del ministerio, pero obviamente aquí también hay que partir de la situación heredada que, nos guste más o nos guste menos, es la que es. Decía también el portavoz de CIU que se abandona el corredor del Mediterráneo. Creo que bajo ningún concepto se abandona ese corredor, tal y como hemos visto con la importante cuantía presupuestaria que viene reflejada en este presupuesto.

También es importante ese anuncio que se ha hecho de la ejecución de un tercer carril para el corredor ferroviario del Mediterráneo, movilizándose recursos muy importantes, 1.200 millones de euros, a través de modelos de colaboración público-privada. Señor Pezzi, aquí viene una parte importante de esos recursos de colaboración público-privada para algo muy sencillo: para dar mayor intermodalidad a los puertos de Barcelona, Castellón, Valencia y Alicante. Desde luego, esto es una infraestructura clave para algo tan necesario en nuestro país como es incrementar el transporte de mercancías que todos sabemos que apenas alcanza el 4%.

No me quiero alargar mucho más. No les gusta al señor Simancas y al señor Pezzi esa apuesta ambiciosa que ha hecho el Gobierno de España en la Unión Europea referente a las redes transeuropeas de transporte. Hay que decir que esa apuesta ambiciosa responde precisamente a la falta de ambición que el anterior Gobierno socialista tuvo. En el caso de Andalucía, le recuerdo, señor Pezzi, que ese corredor ferroviario del Mediterráneo no pasaba por el litoral con la apuesta que hizo el señor Blanco. Es decir, dejaba sin conectar el puerto de Almería, el puerto de Motril, el puerto de Málaga y el puerto de Algeciras por ese litoral.

Señor Verdaguer, nos alegramos de los 119 millones de euros que trae la línea Bobadilla-Granada. Desde luego, si los diputados de Granada, como ha dicho el señor Pezzi, no venimos en AVE a Madrid ha sido por la inoperancia y la ineficiencia de ocho años de Gobierno socialista. También quiero decir que nos alegramos de las inversiones en Galicia y de las que se hacen en todos los territorios del Estado español, porque somos conscientes de que el ministerio está haciendo una distribución justa.

Quiero destacar el esfuerzo que se está haciendo en austeridad, el esfuerzo que se hace para adaptar la programación de las actuaciones al nuevo escenario presupuestario, potenciando la eficiencia y potenciando algo que es fundamental, que es ese rigor presupuestario tan característico de los gobiernos del Partido Popular.

Quiero destacar también la priorización de las actividades en función de su rentabilidad social y en función del empuje para propiciar crecimiento económico y creación de empleo, algo de lo que estamos tan necesitados.

Quiero destacar en último lugar el importante esfuerzo que se hace por mantener el ritmo inversor en una empresa tan importante dentro del Grupo Fomento como es ADIF.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para contestar el señor presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Verdaguer Puig): En primer lugar, como no puede ser de otra manera, agradezco a sus señorías sus intervenciones. Considero que hoy en día más que nunca el consenso y la cooperación entre todos es absolutamente fundamental. Por disponibilidad de tiempo lamento no poder dar cumplida respuesta a todas y cada una de las cuestiones planteadas, pero, por supuesto, estamos a su disposición para poder exponer estas cuestiones y dar cumplida cuenta de las mismas.

Permítanme, antes de comenzar a abordar cuestiones más concretas que han ido surgiendo en sus intervenciones, plantear tres cuestiones desde mi punto de vista generales, pero que creo que son pertinentes, bastante en la línea y corroborando en gran medida lo que he comentado aquí el secretario general de Infraestructuras.

En primer lugar, considero que cualquier análisis de un presupuesto de inversión pública, un presupuesto de infraestructuras, debería requerir una visión global tanto desde el punto de vista territorial como desde el punto de vista del horizonte temporal, porque si no podemos incurrir en análisis que puedan estar muy sesgados. El análisis no tiene que ser tanto año a año como muchas veces por la acumulación de las inversiones. Vuelvo a repetir que debemos tener y plantear entre todos una visión más global tanto desde un punto de vista territorial como desde un punto de vista temporal.

En segundo lugar, y como representante de una empresa de infraestructuras ferroviarias, tengo que alabar las bondades del transporte ferroviario, pero creo que es necesario desde el punto de vista de las empresas y desde el punto de vista de los ciudadanos que el análisis que hagamos, aunque entiendo que estamos hablando de ADIF, debe ser un análisis más general, un poco más amplio, un análisis en el cual estuviéramos pensando en un modelo general de transporte que incluye, por supuesto, otras modalidades.

La tercera reflexión general es que entiendo que, hoy más que nunca, es necesario redimensionar, rediseñar proyectos que a lo mejor en su momento podían ser razonables, viables —no voy a entrar en su valoración—, pero que en este momento, desde luego, no siempre son viables. Por tanto, tenemos que redimensionar y rediseñar todos los proyectos para hacerlos viables, para hacerlos generadores de empleo, que creo que es el gran mandato que nos hacen los ciudadanos, para que puedan impulsar la tecnología española, algo tremendamente importante en el transporte ferroviario y, desde luego, en la alta velocidad, y para que podamos poner en valor todos aquellos proyectos que tienen un alto grado de ejecución. Creo que ese es un criterio fundamental, junto con otro criterio que debe ser el de la vertebración y la cohesión de nuestro país.

Pasando a contestar cuestiones más particulares, más específicas y más concretas que sus señorías me han planteado, con respecto al AVE a Galicia nuestra intención es que este sea un presupuesto realista y creíble, como no puede ser de otra manera, señor Jorquera. El presupuesto de ADIF pone de manifiesto una apuesta, un compromiso por la llegada del AVE a Galicia. La comparación de cifras puede dar lugar a ciertas confusiones en la medida en que no estamos comparando variables homogéneas, puesto que en 2011 Seittsa, la Dirección General de Ferrocarriles, estaba asumiendo partidas que ahora está asumiendo ADIF. En cualquier caso, evidentemente es innegable que el presupuesto de la alta velocidad a Galicia experimenta un crecimiento muy considerable y que esperamos y confiamos —estamos convencidos— que va a ser creíble. En este sentido se han adjudicado ya ocho tramos por 743,76 millones de euros. Entiendo que sus señorías disponen de esa información, si no, por supuesto, está a su disposición para que tengan el detalle tramo por tramo de dicha adjudicación y del estado de dichas obras, a lo cual habría que añadir los dos CPP que acabamos de adjudicar hace escasamente dos semanas por un total de 379,04 millones de euros. Es decir, estamos hablando de adjudicaciones recientes por 1.122,8 millones de euros. A esto habría que añadir la inminente licitación de siete tramos por 927,41 millones de euros, tramos que les enumero para dar mayor credibilidad a mis palabras: túnel del Espiño vía derecha, túnel del Espiño vía izquierda, túnel Vilariño-Campobecerros vía derecha, túnel Vilariño-Campobecerros vía izquierda, túnel del Prado vía izquierda, túnel de la Canda vía derecha y túnel de la Canda vía izquierda. Son siete tramos que se van a licitar por 927,41 millones, como les comentaba, a los que habría que añadir otros de suministros por 92,5 millones de euros, que van a dar un total de 1.019,93 millones de euros de licitación inminente. A esto evidentemente hay que añadir que el AVE a Galicia tiene un pasado. Es decir, hasta ahora se habían adjudicado por un importe de 578, de los cuales 285 millones de euros correspondían a las adjudicaciones de 2011, de las que solo se habían ejecutado 66,1 millones de euros. Por tanto, nuestro objetivo

es ejecutar y poner en valor los tramos más avanzados, como no puede ser de otra manera, y siempre sujeto a disponibilidad presupuestaria —que evidentemente hemos consignado— y a las posibilidades de su ejecución técnica. Nuestro presupuesto es un presupuesto que pretende ser realista. La cuenta de explotación pone de manifiesto un realismo absoluto. Nuestros niveles de endeudamiento parten del absoluto realismo y de una apuesta por dicho realismo. El resultado de la explotación, señor Pezzi, por cierto, ya ha sido sustancialmente negativo en 2011, por encima de los 200 millones.

Con respecto a las cuestiones que ha planteado el señor Macias, lo primero que querría es que entre todos, y vuelvo a repetir que entre todos, porque es una percepción que usted manifiesta negativa de ADIF, seamos capaces de modificar esa percepción que, según usted nos manifiesta, es negativa en Cataluña, cosa que lamento y que solo aspiro a mejorar.

Por lo que respecta a los datos de Cataluña, vuelvo a matizar lo que comentaba al principio, que tenemos que plantear el análisis del presupuesto en inversión pública en infraestructuras desde una perspectiva global, desde un punto de vista territorial y desde el punto de vista de horizonte temporal, para no caer en debates de sube o baja, que son debates en ocasiones estériles y aquí estamos para tratar de avanzar conjuntamente entre todos por el beneficio de todos los ciudadanos. El compromiso con el AVE para la llegada a la frontera francesa es absoluto. Existe dotación presupuestaria, se acaba de licitar el último tramo que quedaba pendiente y la primera fase de la estación de Girona. Por tanto, se está impulsando lo que llevaba un cierto tiempo parado. Es cierto que aparecen anualidades —como no puede ser de otra manera en un presupuesto plurianual— en 2013 o en años siguientes. Le recuerdo, por ejemplo, que Madrid-Segovia-Valladolid está en servicio desde 2007 y también el Córdoba-Málaga y siguen teniendo consignaciones presupuestarias. Por tanto, eso es algo absolutamente normal.

Con respecto a los plazos, será lo antes que técnicamente y en beneficio de la seguridad de todos sea posible, una vez que se ha dotado presupuestariamente y que se ha licitado. Señor Macia, en ese sentido tenemos demasiados precedentes de plazos comunicados e incumplidos que solo redundan negativamente en la credibilidad de todos los aquí presentes.

En cuanto a Cataluña, Vandellós-Barcelona, me comenta usted que es una cantidad insuficiente. El corredor mediterráneo en su sentido amplio es el corredor con una mayor dotación presupuestaria. Aquí hemos consignado 14 millones de euros porque esta es una obra que nos acaba de encomendar la Dirección General de Ferrocarriles. Por lo tanto, lo que va a ocurrir es que en estos 14 millones de euros que hemos consignado se revisarán las anualidades a partir de 2013 para que esta obra sea factible lo antes posible. Me habla de las estaciones. Solo quiero comentarle que en la estación de Tarragona hay una consignación de 500.000 euros, la

estación de Torredembarra está en licitación y comenzará en dos meses la ejecución. Vuelvo a repetir que por supuesto para nosotros Cataluña, como no puede ser de otra manera, es una comunidad absolutamente prioritaria y pretendemos tratarla como se merece, que es de una manera magnífica.

Me han comentado sus señorías el nivel de endeudamiento de ADIF. Por supuesto, el nivel de endeudamiento de ADIF es muy elevado. Ahí, señor Pezzi, no habría que confundir endeudamiento, tal y como lo estamos aquí definiendo, con pasivo exigible. Lo digo porque no pasa de 9.000 a 13.000; pasa de 9.223 en 2011 a eso más un máximo de 2.440 millones de euros, porque hasta que no acabe el año no podremos ver exactamente cuál es la cantidad de endeudamiento. Vuelvo a repetir que es muy elevado, pero no quiero entrar en el debate porque a mí me gusta mirar siempre hacia delante, miro poco hacia detrás, en general, en mi vida, así que vamos a mirar hacia delante entre todos, pero desde luego es un endeudamiento que ha crecido sustancialmente en los últimos años. Como les he comentado en mi intervención, uno de los grados objetivos de ADIF es que ADIF sea sostenible financieramente y eso supone la necesidad de definir un nuevo modelo que pasa fundamentalmente por la puesta en valor de los activos de ADIF, que pasa por el ajuste de los gastos, sobre todo los gastos de funcionamiento, tal y como les he indicado, y que pasa también por tratar de impulsar al máximo la colaboración público-privada. En ese sentido, señor Pezzi, les acabo de mencionar un ejemplo de colaboración de 379 millones de euros, sobre todo vinculado siempre a la superestructura, porque, como todos ustedes saben, en obra civil en infraestructuras la colaboración público-privada es mucho más compleja. Evidentemente este nuevo modelo que estamos planteando no es una tarea sencilla y por eso les pido la ayuda y colaboración de todos. Como les decía, en 2012 el Ministerio de Hacienda nos ha adjudicado un tope de endeudamiento de 2.440 millones de euros y antes de septiembre presentaremos un plan de refinanciación de la deuda.

Por último, permítanme que les haga una reflexión general sobre el endeudamiento. El endeudamiento no es bueno o malo per se. El endeudamiento y su bondad dependen de la sostenibilidad del mismo —y estamos alcanzando niveles poco sostenibles—, depende, por supuesto, de las características del endeudamiento, si es a corto, a largo, los tipos de interés, los periodos de carencia, etcétera, y depende del uso que se haga del mismo. Un uso productivo supone que el endeudamiento sea razonable, un uso no tan productivo obviamente hace que el endeudamiento tenga una calificación mucho más negativa. Por tanto, nuestro objetivo es ser en la medida de lo posible eficientes e incrementar la dotación de capital productivo, porque es la mejor manera de poder generar crecimiento económico y crear empleo.

Por mi parte, presidente, solo por limitación de tiempo iría concluyendo. Quiero agradecer de nuevo a sus señorías todas sus intervenciones. Quedamos a su disposición

para dar respuesta a las cuestiones pendientes, con el objetivo de que todos juntos podamos conseguir que el presupuesto que hemos presentado —me gustaría decir que el presupuesto no es un fin en sí mismo, sino un medio para hacer cosas— sea el presupuesto que se merece nuestro país y sobre todo nuestros ciudadanos en un momento tan complicado como este.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Verdaguer, por sus informaciones. Suspendemos un minuto para que venga el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (VARGAS GÓMEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000228), CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ (Número de expediente 212/000242) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000295).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión de la Comisión de Fomento para recibir la comparecencia del presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA. Está con nosotros su presidente, don José Manuel Vargas Gómez, al que concedo la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Vargas Gómez): Señor presidente, señorías, comparezco por primera vez en sede parlamentaria ante sus señorías para tratar de exponerles con la mayor precisión y capacidad de síntesis que me sea posible los principales parámetros del presupuesto de inversión, los estados financieros para el ejercicio en curso de 2012 y las líneas fundamentales de actuación sobre las que pretendo apoyar mi gestión al frente del grupo AENA, que comprende tanto AENA Aeropuertos, Sociedad Anónima como la Entidad Pública Empresarial AENA, es decir, Navegación Aérea. Aprovecho para ponerme formalmente a su disposición para todo aquello que les pueda servir de ayuda.

Comenzaré abordando la evolución del tráfico aéreo. El sector del transporte aéreo, verdadero motor económico de nuestro país —representa el 7 % del PIB nacional—, atraviesa en la actualidad por un momento crucial. La magnitud de las cifras de las que estamos hablando les dará una idea muy aproximada del impacto socioeconómico y estratégico que tiene la actividad aeroportuaria para España, segundo destino turístico mundial por volumen de ingresos. El turismo representa el 10,7 % del PIB —cuatro de cada cinco turistas internacionales entran y salen de España vía aeropuerto— y

en la red de AENA Aeropuertos está radicadas 6.200 empresas que generan 140.000 empleos directos y 440.000 empleos totales, el 2 % de la población activa. Los principales agentes de la cadena de valor —gestores aeroportuarios, prestadores de servicios de navegación aérea, etcétera— están haciendo un sobreesfuerzo para tratar de estar en condiciones de responder con garantías de éxito a los desafíos inherentes a un escenario cambiante cada vez más complejo y competitivo. Si bien es cierto que la crisis está poniendo a prueba la capacidad de supervivencia de muchas de las empresas, también es cierto que está viniendo a corroborar la capacidad de AENA Aeropuertos para superar las adversidades. Si existe un sector de actividad especialmente sensible a los vaivenes de la coyuntura económica mundial, ese es sin duda el del transporte aéreo, cuya demanda fluctúa a la par que el PIB en momentos de crecimiento y recesión. En 2008, el conjunto de aeropuertos españoles encajó un descenso de volumen de pasajeros del 3,2 %. En 2009, el peor año de la década para el transporte aéreo a nivel global, la caída fue del 8 %. Después de estos dos años consecutivos de caída, en 2010 y 2011 volvió a remontar el flujo de pasajeros, con crecimientos del 2,8 y del 6 % respectivamente. Así, hemos llegado a 2012, que está siendo un principio de año complicado, no exento de dificultades, agravado por circunstancias adicionales, como el cierre de Spanair y las movilizaciones laborales de los pilotos de Iberia con motivo de la entrada en operación de Iberia Express. De acuerdo con los últimos datos disponibles, durante el primer trimestre del año AENA Aeropuertos ha contabilizado 37,6 millones de pasajeros, un 5,3 % menos que en el mismo periodo de 2011; 426.000 operaciones de aeronaves, es decir, aterrizajes y despegues, un 8,9 % menos, y 156.000 toneladas de mercancías, un 4,1 % menos que en el acumulado de los tres primeros meses del pasado 2011. Es necesario indicar que esta caída del tráfico se ha producido especialmente en el tráfico doméstico debido a la debilidad de la demanda del mercado nacional: menos 11,8 % en el acumulado a marzo del tráfico nacional de pasajeros y solo menos 0,6 % del tráfico internacional. Con vistas al conjunto de este ejercicio de 2012, se espera una caída final del número de pasajeros en torno al 2,6 % y del 4,3 % en aeronaves.

Con este escenario de actividad como referencia básica de planificación, marcado por una demanda débil y por unos recursos presupuestarios escasos, tenemos que extraer todas las posibilidades y potencialidades de las infraestructuras y equipamientos aeronáuticos existentes en la actualidad, optimizando al máximo los recursos y rentabilizando la capacidad disponible. La red de AENA Aeropuertos, líder mundial en número de pasajeros, no puede permitirse el lujo de tener su capacidad infrautilizada, con mayor motivo estando como está en disposición de captar parte del tráfico que otros aeropuertos de nuestro entorno europeo están teniendo que rechazar ya, de hecho, por sufrir cuellos de botella de capacidad que les impiden absorber la demanda actual

y futura, lo que nos ofrece una magnífica oportunidad a medio plazo que no podemos desaprovechar. Por principio, somos partidarios de contribuir sobre lo construido en lugar de hacer tábula rasa de la herencia recibida, pero ello no es óbice para que les diga que AENA Aeropuertos no puede seguir viviendo por encima de sus posibilidades, ajena a unas circunstancias que han cambiado, que aconsejan y exigen con carácter inaplazable adoptar una serie de medidas contundentes para evitar que se ponga en riesgo su supervivencia económica. Es momento, pues, de actuar con cordura, sensatez, capacidad de reflejos y determinación. Por eso, lo primero que hemos hecho ha sido analizar la situación junto a mi equipo de colaboradores, extraer conclusiones útiles e inmediatamente después fijar las prioridades de cara a los próximos meses, que son las siguientes. En primer lugar, la racionalización de las inversiones, ejecutando estrictamente las necesarias. No exagero si digo que la gestión y financiación de inversiones para los próximos años va a jugar un papel determinante en la viabilidad financiera de AENA Aeropuertos. De ahí la necesidad que tenemos de sopesarlas en cada caso desde la perspectiva de minimizar su coste y adaptarlas o modularlas a incrementos de la demanda. En segundo lugar, tenemos que orientar nuestros esfuerzos a la consecución de resultados, incrementando y diversificando las fuentes de ingresos, potenciando la actividad comercial y la generación de negocio. Disponemos para ello de la ayuda de herramientas tan útiles como el máquetin aeroportuario, que debe ayudarnos a desarrollar nuevas rutas y a abrir nuevos mercados. En tercer lugar, es preciso reducir los gastos corrientes, mejorar la eficiencia y productividad y aprovechar las sinergias y las economías de escala que proporciona la red de aeropuertos. En cuarto lugar, tenemos que reducir la deuda, controlar los costes y ser muy disciplinados en lo que a gestión financiera respecta en aras a una mayor solidez y solvencia financiera. Y por último, de puertas hacia fuera, tenemos que trabajar para conseguir incrementar nuestra presencia y proyección internacional, tanto en cuota de negocio como de marca, aprovechando la excelente imagen y prestigio de AENA Aeropuertos fuera de nuestras fronteras. En suma, nos hemos marcado el reto de poner en valor AENA Aeropuertos como un gestor aeroportuario rentable y de referencia mundial.

Con respecto a la navegación aérea, vamos a continuar trabajando en su reforma estructural con el objetivo de avanzar junto a la Unión Europea hacia el proyecto de cielo único. En esta línea se ha iniciado un proceso de liberalización e introducción de competencia en el mercado nacional de los servicios de tránsito aéreo. Este proceso se va a hacer compatible con la congelación de las tasas de navegación aérea y con el establecimiento de precios de transferencia con AENA Aeropuertos, garantizando la autosuficiencia financiera de AENA Navegación Aérea en el periodo 2012-2015. AENA Navegación Aérea pretende así convertirse en los próximos cinco años en un prestador de servicios de

navegación aérea, cuyos índices de seguridad, calidad de servicio, eficiencia económica y sostenibilidad medioambiental se encuentran en la media de los cinco principales proveedores europeos.

Abordaré ahora el capítulo de las inversiones. Los nuevos criterios de inversión por los que nos estamos guiando ponen el acento en la necesidad de racionalizar, rentabilizar y optimizar la capacidad disponible a través de una planificación realista y eficiente, capaz de identificar los proyectos verdaderamente viables y rentables, no solo desde un punto de vista económico, sino también social, en coherencia con la política presupuestaria del Gobierno marcada por la austeridad. De lo que se trata es de rentabilizar las inversiones ya realizadas poniendo en valor las infraestructuras existentes, y todo ello sin renunciar, sino todo lo contrario, al compromiso irrenunciable de la seguridad, de la sostenibilidad medioambiental, de la innovación y de la cohesión territorial de la España peninsular con la insular. La inversión total del grupo AENA prevista para este año 2012 es de 1.015,8 millones de euros, un 17 % menos que en 2011, de los cuales 893,2 millones de euros son de AENA Aeropuertos, la sociedad que inició su funcionamiento con fecha 8 de junio de 2011, y 122,6 millones de euros de AENA, la unidad de Navegación Aérea.

Las principales actuaciones inversoras son las siguientes. Podría expresar sirviéndome de un eufemismo, pero prefiero hacerlo abierta y claramente, que no más obras de ampliación de capacidad que no estén justificadas por una demanda real. Aunque, por supuesto, lo que ya está en marcha siga adelante, es importante destacar que en 2012 no se redactará ningún proyecto ni tampoco se iniciará ninguna actuación en edificios terminales. En edificios terminales, por lo que a terminales de pasajeros respecta, al final del ejercicio se espera haber actuado sobre 134.900 metros cuadrados, de los cuales 85.300 están en construcción: la ampliación del aeropuerto de Vigo en cuanto a su edificio terminal y la ampliación del edificio terminal de Gran Canaria. Quiero decirles que 49.600 metros cuadrados entrarán en servicio durante el transcurso del año: la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Ibiza, cuya puesta en operación está prevista para el próximo mes de mayo; la ampliación de la sala de recogida de equipajes del aeropuerto de Asturias, que entrará previsiblemente en funcionamiento en junio, y la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Valencia, cuya entrada en operación está prevista para julio.

Pistas de vuelo. Además de lo anterior, a lo largo de este año 2012 está previsto actuar en 3.490 metros cuadrados de dos pistas de vuelo, de los cuales 400 metros están en construcción —la ampliación en 400 metros de la pista de vuelo del aeropuerto de A Coruña— y 3.090 metros cuadrados se pondrán en servicio en la nueva pista de vuelos del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, que entrará en servicio al principio del verano próximo.

Sistemas de ayuda al aterrizaje, ILS. Por último, en cuanto a los sistemas de ayuda al aterrizaje, al cierre

de 2012 se habrá actuado en cinco ILS: uno es una nueva instalación de categoría I en el aeropuerto de Málaga-Costa del Sol; otro es reposición de equipamiento de categoría I en el aeropuerto de Tenerife sur; otro más es reposición de equipamiento de categoría II en el aeropuerto de Vitoria; uno, reposición de equipamiento de categoría III en el aeropuerto de Barcelona-El Prat, y otro es un aumento de categoría II a III en el aeropuerto de Bilbao. Además de estas principales actuaciones inversoras hay que resaltar por su relevancia el presupuesto de inversión dedicado a la seguridad en su triple perspectiva de seguridad de las operaciones, de las personas y bienes y de prevención de riesgos laborales, que asciende a 138 millones de euros, así como una partida aproximada de 42 millones de euros distribuida en un total de 226 actuaciones en el ámbito del mantenimiento y conservación, repartidas prácticamente por todos y cada uno de los aeropuertos de la red.

Cuenta de resultados económicos. Antes de detenerme en la descripción detallada de las grandes cifras explicativas del presupuesto, me gustaría hacer una doble referencia a las tarifas aeroportuarias y al endeudamiento. En cuanto al marco tarifario, permítanme resaltar el hecho de que AENA Aeropuertos no recibe asignación de los Presupuestos Generales del Estado. Sus ingresos provienen exclusivamente de las tarifas y de los ingresos comerciales. Además, respecto a las tarifas aeroportuarias es una realidad objetiva avalada por los hechos que justifica como razonable la viabilidad del incremento de las tasas aeroportuarias que se ha producido. ¿Por qué? Porque las tarifas aeroportuarias se encuentran entre las más competitivas del continente. Los costes de escala de los aeropuertos españoles son muy competitivos, con el consiguiente ahorro que ello supone para las compañías aéreas. El coste de una rotación en Barajas es hasta cuatro veces menor que el de aeropuertos similares, y el de El Prat 3,5 veces menor, según datos de 2011.

Por lo que a la navegación aérea se refiere, cabe también insistir en la idea de que el espacio aéreo español ha dejado de ser el más caro de Europa con la rebaja de la tasa de ruta. En el periodo 2000-2011 las tarifas aeroportuarias se han mantenido constantes en términos reales, muy por debajo de la evolución del precio del transporte aéreo, que se ha incrementado un 61 %, según fuentes del Instituto Nacional de Estadística. La competitividad de las tarifas no ha permitido a AENA la recuperación de los costes. Con las tarifas actuales únicamente se cubre el 63,5 % de los costes totales generados por la actividad de las instalaciones aeroportuarias. Esta situación, como es fácilmente comprensible, resulta insostenible desde el punto de vista de rentabilidad de la compañía, y además es importante tener en cuenta que las tarifas aeroportuarias no repercuten en el contribuyente, sino en quien utiliza los servicios aeroportuarios: compañías, usuarios y pasajeros. Por otra parte, el impacto en los usuarios es limitado, puesto que si las compañías aéreas decidieran repercutir en el precio del billete las tarifas aeroportua-

rias de acuerdo al nivel propuesto por AENA Aeropuertos, cada punto porcentual de incremento únicamente supondría 8 céntimos por cada vez que se utilicen las infraestructuras aeroportuarias.

Nuestro objetivo es acercar progresivamente el precio de los servicios tarifarios prestados por AENA Aeropuertos al del resto de los competidores comparables en el entorno europeo, ya que las tarifas aeroportuarias de AENA son actualmente un 43,5 % más baratas que la media europea. Con la propuesta, en el aeropuerto de Madrid-Barajas el coste medio para una compañía que opera en un vuelo europeo sería de 2.835 euros, mientras que en los aeropuertos similares europeos, como son Londres-Heathrow, Amsterdam y París-Charles de Gaulle, la compañía paga 4.756 euros, es decir, 1,7 veces más. En el caso de los vuelos de largo radio intercontinentales, los costes para las compañías aéreas seguirían siendo 2,5 veces más baratos en el caso de Madrid-Barajas que en sus homólogos europeos. En el caso de Barcelona-El Prat, el coste para las compañías en vuelos europeos sería de 2.661 euros, mientras que en aeropuertos similares, como son Roma, Munich, Londres-Gatwick, París-Orly o Zurich, el coste es de 3.948 euros. En el caso de los vuelos de largo radio intercontinentales, los costes para las compañías aéreas serían 2,3 veces más baratos en el aeropuerto de Barcelona-El Prat que en el de sus homólogos europeos. En el caso de los aeropuertos turísticos, la diferencia de costes no es tan acusada, pero aun así las tarifas siguen siendo muy competitivas, inferiores incluso a aeropuertos como los de Túnez, El Cairo o Estambul. Por ello y para cumplir el objetivo perseguido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, se propone una subida de tarifas aeroportuarias para el conjunto del año 2012 de un 18,9 %, que se ve compensada con la reducción en un 7,5 % de las tarifas de ruta de navegación aérea. La mayoría de las tarifas, no obstante, suben únicamente el IPC previsto, un 2,4 %. Como consecuencia de este efecto combinado, todo ello supondrá aproximadamente un incremento en el montante final global de las tarifas que pagan las compañías aéreas para el conjunto del año 2012 de un 10,2 % con respecto al año anterior, con un impacto global por asiento de 2,10 euros.

Endeudamiento. Precisamente como consecuencia de lo anterior, la política aplicada hasta la fecha de establecimiento de tasas aeroportuarias, que no recuperan el coste de los servicios aeroportuarios, y el alto volumen de inversión, han generado un elevado nivel de endeudamiento que ha dado lugar a que el nivel de endeudamiento actual de AENA Aeropuertos sea muy superior al de sus competidores europeos, 16,2 veces Ebitda a 31 de diciembre de 2011, y a la dificultad en la refinanciación de la actual deuda en la medida en que se empieza a producir su vencimiento como consecuencia de la falta de liquidez y el aumento del coste. A nivel de grupo, el endeudamiento a largo plazo de AENA se ha multiplicado por 2,5 en los últimos ocho años. Si incluimos también el endeudamiento a corto, la deuda al cierre del

ejercicio 2011 alcanza los 14.945 millones de euros, de los que 12.370 millones son deuda a largo plazo, pasivo no corriente, y 2.575 millones deuda a corto. El ratio de endeudamiento, es decir, la relación entre la deuda y el patrimonio, se ha multiplicado por tres, ha pasado de 1,6 veces a 4,2 en los últimos ocho años, lo cual representa 21 veces Ebitda. Con las medidas que ahora presentamos, en el año 2012 la deuda va a poder disminuir en 415 millones de euros con respecto a 2011.

Abordaré ahora el presupuesto de gastos, ingresos y resultados. Por lo que respecta a la evolución financiera, los principales parámetros de la cuenta de resultados de 2012 a nivel de Grupo AENA son los siguientes: los ingresos de explotación, 3.524 millones de euros, es decir, un 0,8 % más que en 2011; los gastos de explotación, 3.138 millones de euros, un 1,1 % menos; un Ebitda de 1.411 millones de euros, un 27,3 % más, y un resultado del periodo positivo de 5 millones de euros. La cuenta de pérdidas y ganancias de AENA Aeropuertos para este año prevé unos ingresos de explotación de 2.591 millones, un 16,3 % más; unos gastos de explotación de 2.218 millones, tan solo un 1 % más, a pesar de la entrada en operación de nuevas instalaciones, y todo ello gracias al importante esfuerzo que se está haciendo en partidas como gastos de personal, que se está adaptando a las necesidades reales del negocio, o el capítulo de otros gastos de explotación, que se ha reducido en 47,3 millones de euros, lo que supone un 5 % con respecto a 2011. El Ebitda alcanzaría 1.269 millones, un 47 % más, y un resultado del periodo positivo de solo 2,5 millones de euros por la presión del servicio de la deuda. Por último, la cuenta de resultados de 2012 en navegación aérea prevé lo siguiente: unos ingresos de 933 millones de euros, un 25,6 % menos; unos gastos de explotación de 920 millones, un 5,1 % menos, y un Ebitda de 142 millones, un 39,5 % menos debido a la aplicación de forma excepcional en 2011 de la reversión de provisiones con respecto al personal de control. Por fin, un resultado final del ejercicio de 2 millones de euros.

Me gustaría dedicar el último apartado de mi intervención a esbozar alguna clave de futuro en relación con el modelo de gestión aeroportuaria. La experiencia demuestra que no existe ninguna fórmula generalizada de propiedad ni de gestión aeroportuaria que pueda ser considerada ideal. Cada país se inclina por aquella que mejor se adecua a sus singularidades, necesidades e intereses. Hay Gobiernos que han optado por mantener la gestión pública, otros que han considerado que era mejor vender el negocio al capital privado y otros que han preferido modelos mixtos. Unos se decantan por la gestión directa, otros por el régimen concesional y también los hay que deciden confiar sus aeropuertos a un gestor. Con independencia del modelo por el que se incline cada cual, se están imponiendo los aeropuertos gestionados bajo criterios empresariales desde el punto de vista de profesionalidad y de criterios innegociables como seguridad, eficiencia, calidad y flexibilidad a la

hora de desenvolvemos en un entorno competitivo en el cual la rentabilidad tiene que conjugarse con el respeto por el crecimiento sostenible.

El fortalecimiento financiero de AENA pasa sobre todo por la mejora de sus resultados económicos, por la vía del incremento de los ingresos procedentes no solo de la actividad propiamente aeroportuaria sino también del negocio comercial, inmobiliario, internacional, mediante el incremento de la participación directa o indirecta en gestión de aeropuertos fuera de España y mediante la venta de nuestro *Know-how*, a través de la comercialización de tecnología y servicios aeroportuarios. Y todo ello dentro de un estricto plan de austeridad que tiene por objeto imprimir la robustez y sobre todo la sostenibilidad financiera de AENA Aeropuertos. Solo después de conseguir todos estos hitos que nos hemos marcado es cuando procedería dar entrada al capital privado, sopesando la razón de oportunidad temporal más ventajosa para los intereses de AENA Aeropuertos.

En conclusión, consideramos que el presupuesto de 2012 de AENA Aeropuertos y de Navegación Aérea, tanto desde el punto de vista del volumen de recursos movilizados como de los criterios de priorización y distribución que se han tenido en cuenta, responde a unos criterios lógicos y realistas acordes con la coyuntura actual que estamos atravesando. Además, entendemos que sienta las bases de futuro para que la organización afronte con garantías el camino de recuperación al salvaguardar su viabilidad económico-financiera y su rol de operador aeroportuario de referencia en Europa y en el resto del mundo.

Con mucho gusto quedo a la disposición de sus señorías para responder o atender las preguntas que deseen formular y esté en condiciones de contestar.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación los grupos parlamentarios tienen la posibilidad de intervenir. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, doña Ana Oramas.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señor presidente de AENA, primero quiero agradecer su comparecencia.

Voy a hablar en primer lugar de las tasas aéreas. Los aeropuertos son la puerta de entrada del turismo en Canarias y lo que hace el ministerio a través de AENA es dar un golpe mortal a nuestro principal motor económico aumentando las tasas aeroportuarias. Por poner un ejemplo, que no coincide con los datos que ha dado, en Tenerife sur y Gando, en Gran Canaria, la tasa al pasajero se incrementa un 23 % respecto a la tasa cobrada en 2011. La tasa de seguridad se incrementa para el conjunto de los aeropuertos en más de un 66 %. El turismo está estrechamente ligado con la competitividad y capacidad de atracción de rutas de nuestros aeropuertos y en vez de apostar por una estrategia comercial AENA opta por una estrategia de mero receptor de vuelos, que supuestamente vendrán pongamos la tasa que pongamos.

Señorías, esto no funciona así. Los márgenes del sector turístico son cortos, los destinos competidores muchos y el precio del combustible está por las nubes. En los años 2010 y sobre todo 2011, en toda una estrategia destinada al incremento de pasajeros, diversificación de mercados y reforzamiento de rutas, Canarias recibió más de 35 millones de pasajeros en el conjunto de sus aeropuertos; pasajeros y aviones que pagan tasas, compran en sus aeropuertos y sobre todo llenan nuestros hoteles, comen en nuestros restaurantes y reactivan todos los sectores vinculados con el que sigue siendo el principal motor económico de Canarias: el turismo. Pero voy más allá. A Canarias también le incumbe el incremento de la tasa al pasajero en Madrid y Barcelona, que supera el 100 %, pasando de 6,95 euros por pasajero a 14,44 para Madrid y de 6,12 a 13,44 para El Prat. Esto hace que nuestra conectividad con la Península se vea gravemente afectada, que el precio de nuestros billetes se incremente y que disminuya además la frecuencia de vuelos. En definitiva, que los canarios estemos cada día más alejados.

Termino con dos cuestiones. Sabemos del debate que se ha generado sobre si realmente en el incremento de pasajeros ha tenido que ver más la crisis de Egipto o de Túnez o la rebaja de las tasas aéreas. Canarias había perdido 4 millones de turistas y había que tomar decisiones. Yo creo que las decisiones que se tomaron conjuntamente por el Gobierno central y la comunidad autónoma fueron importantes y AENA en aquel momento trabajó junto con la comunidad autónoma. Esa experiencia de determinadas bonificaciones, que no primar a determinadas compañías, como se hizo en otras comunidades —eso nunca se hizo en Canarias; Canarias nunca financió a Ryanair ni a compañías *low cost*—, creo que ha sido importante. Ahora tenemos la desaparición de Spanair, pero hay determinadas bonificaciones de tasas que a mi sí me gustaría —no en el día de hoy— que se hiciera un reestudio por parte de AENA, como por ejemplo las bonificaciones para aterrizar en días valle. Eso no tiene un coste añadido para AENA y permite el traslado en la mayor operatividad de días, como los viernes o los días de entrada y salida. Eso no fue a propuesta de Canarias; lo estudió AENA, fue AENA la que lo planteó y tendríamos que verlo.

También hay otra circunstancia que es importante. En aquellos países que no tienen todavía conectividad con Canarias, y que pueden ser en el futuro emisores de turistas, quizá se podría establecer en determinadas campañas una bonificación a esas nuevas rutas en países donde no se opera y que pueden ayudar a esa entrada en momentos concretos como una estrategia de nuevos mercados. Y ahí tenemos todos los países satélites de la antigua URSS. Sobre todo hay que tener en cuenta que Canarias es un mundo aeronáutico, que somos como un portaviones en mitad del Atlántico y que tenemos que comparar en todo momento, como muy bien hizo el presidente de AENA, las tasas de Canarias con los competidores directos de Canarias que no es la Península.

Canarias compite con el Caribe, con Túnez, con Egipto y efectivamente hay determinados momentos en los que puedes ir a situaciones similares, pero lo que no podemos estar es muy alejados. Creo que es bueno trabajar en los próximos meses en aquellos temas que puedan aumentar el número de pasajeros —que eso siempre le viene bien a AENA— y que puedan incrementar la conectividad de Canarias.

No quiero dejar pasar un tema muy importante. Ha nombrado alguna de las infraestructuras. —creo que es bueno porque además esta comparecencia se está siguiendo mucho en la Comunidad Autónoma de Canarias— y esa reprogramación de inversiones que nadie duda que se tengan que hacer. Usted sabe que en los aeropuertos canarios hay unas demandas históricas y, efectivamente, a lo mejor no es el momento de determinadas obras pero sí es importante, señor presidente, tener redactados y aprobados los planes directores de los próximos años de los aeropuertos para que los planeamientos de los ayuntamientos queden ajustados a las necesidades, para que cuando acabe la crisis económica no nos encontremos casos como Ojos de Garza —que sé que se ha estado hace poco—, donde al final las ciudades y los municipios aeroportuarios crecen y las previsiones de inversiones a cinco, diez, quince o veinte años quedan limitadas. Yo creo que hay que hacer un esfuerzo por tener los planes directores ajustados y una transparencia absoluta de cuáles son las prioridades en los próximos años. Porque además los aeropuertos, como decía un amigo mío que ya no está, el presidente Adán Martín, son infraestructuras que se deben planificar a diez, a quince y a veinte años. Yo no le planteo eso, pero sí saber lo que va a ocurrir en los próximos tres años, porque AENA ya tiene que tener despejado el panorama, con la situación financiera que tiene, qué inversiones son las prioritarias por parte de AENA en Canarias, aquellas que se van a poder asumir y cuáles se tendrán que retrasar en el tiempo, unas por condiciones urbanísticas, como usted sabe, otras por retraso y otras por situación financiera. En ese sentido, quiero ofrecer desde mi comunidad autónoma todo el trabajo que sea necesario.

Hay un tema importantísimo que planteé en la anterior legislatura, en el que me apoyaron todos los grupos parlamentarios, que dijo en su momento el presidente Rajoy en el debate de investidura, que hay que retomar y que yo le pido como presidente de AENA que lidere en parte con el ministerio: la aprobación —está aprobado por la Comunidad Europea— de que se pueda permitir a Canarias otra vez la quinta libertad, que es la posibilidad de que en Canarias puedan aterrizar vuelos y aviones que vienen de cualquier lugar del mundo, hacer escala, recoger pasajeros y seguir para África. Usted sabe que Canarias tiene la libertad en el transporte marítimo y tuvimos la libertad aérea pero en un determinado momento, fundamentalmente por intereses de Iberia como empresa nacional del tráfico con África, se vino abajo. El presidente Rajoy lo ha dicho, lo ha dicho el ministro Soria, lo vengo diciendo yo los cinco años que

llevo de alcaldesa y es un tema fundamental: que Canarias fuera un *hub* de la mayoría del tráfico que va de África a Europa o a Asia para lo que sería fundamental esa quinta libertad. Aumentaríamos la conectividad, aumentarían los ingresos de AENA y además no hay pegos por parte de la Comunidad Europea porque encaja perfectamente dentro del Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Quería pedirle que desde AENA trabajen con el ministerio para que esa quinta libertad esté funcionando lo antes posible y para que Canarias pueda ser otra vez ese transatlántico de vuelos intercontinentales, lo que sería muy interesante para la economía canaria.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra doña Arantza Tapia.

La señora **TAPIA OTAEGI**: En primer lugar, quiero agradecer las explicaciones del señor presidente de AENA. Me gustaría ser breve, por lo que voy a plantearle dos cosas, primero una pequeña reflexión y después una pregunta directa.

Empezando por lo que usted ha comentado al final acerca del nuevo modelo de gestión aeroportuaria, es realmente importante que nos embarquemos en concretar de forma definitiva cuál va a ser ese modelo de gestión, porque el modelo económico de AENA también depende de ello. A nuestro juicio, no debería ser la misma tasa aeroportuaria en un aeropuerto de una ciudad pequeña que en un aeropuerto como el de Barajas. **(La señora vicepresidenta, Chacón Piqueras, ocupa la Presidencia)**. No puede ser la misma porque el servicio es distinto. Por tanto, estamos totalmente dispuestos a trabajar en la gestión aeroportuaria porque, si intentamos adaptar los servicios que va a ofrecer AENA a las necesidades de cada uno de los aeropuertos y de los municipios circundantes, esto va a redundar en beneficio de ambas partes y es algo que hay que abordar de forma urgente.

En segundo lugar, quiero hacerle ya una pregunta directa. Ha hecho referencia a algunas reformas en infraestructuras de nuestra comunidad —aspectos relacionados con mejoras del sistema ILS en Vitoria y Bilbao—, pero mi pregunta está más relacionada con algo que acaba de comentar la diputada señora Oramas y que hace referencia a planes directores, para que no exista una situación de incertidumbre en muchos municipios circundantes. En concreto, en el País Vasco los ayuntamientos de Hondarribia e Irún están cercanos a un aeropuerto de los más pequeños que puede haber en el Estado, con pocos vuelos y pocos pasajeros, no por falta de ganas de utilizarlo sino por las circunstancias especiales que tiene. Se encuentran en este momento en una situación de incertidumbre agravada por la situación económica y esos municipios necesitan saber qué va a ocurrir; no tanto si vamos a ampliar la pista o no, sino saber directamente qué va a ser de ese aeropuerto, cómo va a trabajar de forma complementaria con el resto de aeropuertos y cómo se va a gestionar para dejarlo ya

zanjado de una vez por todas, porque los planes urbanísticos de ambos municipios se ven muy afectados. Por tanto, me gustaría conocer cuál va a ser su disposición a ese respecto. Entendemos la situación económica y no creemos que en este momento lo más importante sea alargar la pista de ese aeropuerto. Hay soluciones alternativas realmente interesantes que pueden hacer que ese aeropuerto dé servicio a los ciudadanos del entorno y queremos que se defina su situación de una vez por todas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Continuamos con el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente de AENA, le agradezco muchísimo sus explicaciones y sus valoraciones en relación con AENA.

Voy a empezar por donde acabó usted pero siendo muy breve. Usted acabó hablando del modelo aeroportuario que supone AENA. Usted sabe perfectamente que no es un modelo que nosotros compartamos —nos gusta más un modelo de gestión individualizada— y a partir de aquí podríamos hablar mucho rato, pero tampoco este es el marco para formular este tipo de reflexiones. Ya habrá ocasión. Aquí venimos a valorar la propuesta de presupuesto, en su caso de AENA.

Su discurso nos suena muy bien. Usted hace un discurso muy racional y un análisis muy serio de AENA. Habla, por ejemplo, de capacidad infrautilizada. AENA tiene aeropuertos infrautilizados e incluso los grandes aeropuertos podrían ser más utilizados. Poner esto en valor es un objetivo que podemos compartir. Usted habla también de racionalización de inversiones. Seguramente uno de los problemas de AENA —no solo de AENA, sino de todas las infraestructuras españolas— ha sido la sobreinversión, y a usted le toca racionalizar. Nos va a encontrar también por esta labor. Hay que acabar lo que se está haciendo para que no perdamos más valor, pero no debemos acometer aquellas inversiones que pudieran ser suntuarias y que en estos momentos nadie comprendería. Usted habla también desde el punto de vista de los resultados de planteamientos en términos de negocio. Me parece oportuno. En definitiva usted compite con aeropuertos que prestan servicios públicos pero desde un punto de vista de negocio y en un sector terriblemente agresivo. La mayoría de sus *partenaires* son compañías de navegación aérea terriblemente agresivas y las que no lo eran tienen que serlo ahora para competir. Por tanto, AENA tiene que jugar en este marco.

A partir del análisis de los datos que nos da y de las previsiones para este año, que son —no pueden ser de otra manera— conservadoras, usted formula una propuesta de presupuestos en la que hay que tomar medidas contundentes. Saben perfectamente las señoras y los señores diputados que nosotros nunca nos hemos opuesto a ser solidarios en la toma de medidas contundentes. Hemos apoyado al Gobierno en temas difíciles y com-

plicados —la semana pasada hubo un ejemplo— y, por tanto, estamos dispuestos a colaborar en la adopción de estas medidas siempre que compartamos los objetivos y que tengamos toda la información. A usted le toca establecer algunas de estas medidas. Nos parece que siempre es difícil justificar una subida importante de tarifas, y más en un país del alcance turístico del nuestro, pero situándose en un contexto de racionalidad del sistema usted tiene argumentos para defenderla y nos gustaría poderlos compartir. Para ello, le vamos a pedir —usted lo comprenderá y algunos diputados y diputadas presentes aquí conocen la tradición— que se nos entreguen las cuentas del anterior ejercicio de cada uno de los aeropuertos. Esto nos permite tener una serie de elementos para comprender y compartir las decisiones. En principio su idea de ir escalando las tarifas de los distintos aeropuertos, de manera que aumente el *gap* entre los aeropuertos menores y los grandes aeropuertos, nos parece lógica. Es un precio y no sé si pecho de liberal, pero tiene mucha razón de ser. Este recorrido se inició ya en una etapa anterior y usted ha dado un paso muy importante. Aprovechando la circunstancia de que tiene dos grandes aeropuertos con una gran capacidad de atracción de vuelos, usted formula una propuesta audaz que puede ayudar a que AENA sea en su conjunto una empresa viable. Nos interesa lógicamente que sea una empresa viable, aunque cuando hablemos del modelo aeroportuario nos gustaría encontrar el que refleje mejor la realidad territorial. En cualquier caso, consideramos positivo el camino que usted ha iniciado y podemos compartirlo en la medida en que tengamos toda la información que nos ayude a poder apoyar con argumentos sólidos las valoraciones.

Para ir acabando, además de pedirle esos datos por aeropuertos —usted es nuevo en la labor, pero los anteriores presidentes de AENA cuando venían aquí se marcaban un golazo dándonos un volumen con todas las informaciones; usted seguramente lo hará y estaremos todos muy contentos por poderlo tener—, me gustaría formularle dos cuestiones. Una es una pregunta: ¿va a proseguir usted en la senda de la liberalización de la navegación aérea iniciada anteriormente: torres, etcétera? Quisiera que nos aportara luz en este sentido. Usted ha hecho referencia a que se han podido mantener, incluso rebajar, desde años atrás las tarifas de navegación aérea, y ha sido porque se ha hecho un trabajo importante que creemos que con todos sus costes está dando sus frutos. Pero hay que ver cómo se puede acabar este proceso y, desde luego, la liberalización —nosotros somos liberales— nos gusta y creemos que puede ayudar a mejorar los sistemas, siempre que se haga con toda la prudencia y las garantías de seguridad.

Finalmente, quiero hacer una reflexión —ya sé que no depende tanto de AENA como de la propia Secretaría de Transportes y de la Dirección General de Aviación Civil— en torno a la quinta libertad. La quinta libertad aportaría al conjunto de los aeropuertos, por descontado a los canarios, unas nuevas capacidades;

aportaría a AENA más negocio y, por tanto, la quinta libertad es buena. Ya sé que como todas las libertades, aquellos que están más situados en un negocio les supone asumir riesgo, pero como no creo en proteccionismos artificiales es mejor avanzar y aprovechar las ventajas geográficas, que son inmensas para las islas —lo ha descrito muy bien la diputada, señora Oramas—, pero también la península ibérica puede hacer este papel de auténtico portaviones entre Asia y América, en un momento —como el actual— de tecnología aérea. Por lo tanto, apostar a favor de esta quinta libertad aportaría grandes beneficios al sistema aeroportuario español.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Continuamos con el Grupo Socialista, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor presidente de AENA, mi grupo debe comenzar necesariamente por una alusión al modelo aeroportuario. Usted ha enmarcado buena parte de su intervención con una reflexión al respecto. Esta mañana el señor secretario de Estado nos habló directamente de un proceso de privatización en AENA. ¿Son estos presupuestos un instrumento, una herramienta, para preparar la privatización de AENA, señor presidente? ¿Están ustedes subiendo las tasas, rebajando las inversiones, aminorando la deuda para hacer a AENA más atractiva ante un eventual proceso de privatización de la empresa? ¿Es eso? ¿Es ese el objetivo de todo lo que usted nos ha presentado aquí? Le ruego que nos aclare esta circunstancia. Si es así, hablemos con claridad, ¿Para cuándo? ¿Cómo? ¿Se van a privatizar solo los aeropuertos rentables?, ¿Qué va a ocurrir con los aeropuertos que no son rentables por sí mismos? El Grupo Socialista —lo sabe usted— no está de acuerdo con la privatización total de AENA. Nosotros somos partidarios de una gestión individualizada en el marco de una red coherente y eficaz, sin desgajar los aeropuertos rentables de los no rentables. La red nos ha aportado eficiencia, solidaridad, derechos, competitividad, y nosotros seguimos apostando por el modelo. Somos partidarios de la gestión empresarial pero manteniendo el control de la titularidad del ente en manos públicas. Somos partidarios de favorecer sinergias público-privadas, por ejemplo, en concesiones —las habíamos iniciado para Madrid y Barcelona— pero no somos partidarios de poner en manos privadas completamente lo que importa estratégicamente al interés general. Por lo tanto, la primera pregunta, la más importante de todas, es esa. ¿Están ustedes pensando en privatizar AENA directamente? ¿Están estos presupuestos pensados para servir al objetivo de mejorar el transporte aéreo para mejorar la competitividad del país? ¿Están estos presupuestos pensados para garantizar el derecho a la movilidad de los españoles? ¿Están estos presupuestos pensados para la industria turística española o están pensando ustedes en poner la compañía bonita para venderla a corto o medio plazo?

En relación con la herencia recibida y la deuda. En concreto, respecto a la deuda me gustaría que usted compartiera —espero que sí— el criterio del anterior interviniente por parte del Gobierno, el presidente de ADIF, que nos ha dicho que per se la deuda no es ni buena ni mala, depende de cuánta, en qué circunstancias y para qué. Por ejemplo, el presidente de ADIF nos decía que una deuda con un uso productivo es interesante. Y yo le pregunto, ¿la deuda de AENA es legal? ¿Es que aquí hasta se ha llegado a cuestionar eso! En otros contextos, señor presidente, no se extraña usted. ¿Es lícita? Si está pensada para mejorar los activos de AENA, si está pensada para mejorar la competitividad de AENA en atracción de rutas y de tráficos, ¿es lícita? ¿Tiene razón OACI o Eurocontrol cuando anticipan un crecimiento de los tráficos aéreos de aquí a 2030 en un 50%? Lo he leído así. Y si es así, señor presidente, ¿es lícito prever que necesitaremos instalaciones mejoradas? ¿Es lícito adelantarse invirtiendo inteligentemente, aunque suponga unos niveles razonables de deuda? ¿Es legal? ¿Es lícito? ¿Es viable para la compañía? Me gustaría que respondiera a estas preguntas y después discutimos sobre gustos, pero lo importante es lo importante.

Parece que la navegación aérea puede dar beneficios este año. Algo tendrá que ver entonces la herencia recibida en este caso ¿o no? Porque, claro, si la herencia recibida se cita para lo inconveniente, a lo mejor hay que reconocer también que algo bueno habrá hecho el anterior Gobierno para que la navegación aérea produzca beneficios. ¿Van a proseguir ustedes el proceso de liberalización? Se lo ha preguntado el señor Macias y a nosotros también nos interesa muchísimo. ¿Será compatible la estrategia general de AENA con el mantenimiento de la dinámica de rebaja de tasas en materia de navegación? ¿Podremos seguir rebajando las tasas de navegación aérea? Esto nos parece interesante, al menos, un par de ejercicios más.

En cuanto a inversiones, usted nos ha dicho que ni una más sin demanda perfectamente identificada. ¿A qué demanda se refiere, a la de ahora? ¿No vamos a hacer ninguna obra si no identificamos una demanda ahora? Se lo ha explicado muy bien la señora Oramas. Las demandas en materia aeroportuaria han de identificarse con una previsión de diez, quince o veinte años. Las obras en los aeropuertos tardan tiempo en planificarse, en ejecutarse, en ponerse en funcionamiento. A lo mejor necesitamos alguna obra para que esté en funcionamiento dentro de diez años. No voy a invitarle a usted a una estrategia expansiva en materia de inversión aeroportuaria, pero sí le voy a pedir que tenga en cuenta que, a lo mejor, no hay que atender solo al criterio de la demanda necesaria ahora. Adelantemos un poco acontecimientos.

Termino con las tarifas. Nos preocupa mucho, señor presidente de AENA, el incremento —a nuestro juicio— desmesurado e injustificado de las tarifas aeroportuarias que nos traen en este proyecto. Injustificado desde el punto de vista de interés general. Si de lo que se trata es

de hacer bonito el paquete para venderlo, estamos en otro contexto. Pero yo hablo desde el punto de vista del interés general; desmesuradas e injustificadas. Aquí están las cifras. En prestaciones públicas por salida de pasajeros, en Madrid hay incrementos desde el 87 % hasta el 92 %, dependiendo de si hablamos del espacio económico europeo o fuera de él. En Barcelona entre el 73 % y el 99 %. Es verdad que después alguna de estas subidas se compensa con las bajadas en las tarifas de navegación aérea, pero no dejan de ser incrementos muy, muy considerables. Usted los compara con la media de nuestros competidores en la Unión Europea, pero es que nosotros no competimos solo con la Unión Europea, señor presidente de AENA. Nosotros competimos con aeropuertos que están fuera de la Unión Europea y que son destinos turísticos como nosotros, y ahí no estamos tan fuertes; ahí tenemos alguna dificultad. Le ruego que tenga en cuenta esto para dos ámbitos económicos fundamentalmente: para las compañías aéreas, que están pasándolo mal y usted lo sabe, aunque digan que esto no supondrá un gran problema para ellas. Aquí están los informes de todas las asociaciones —ALA, Aceta...—, ¿todas las asociaciones exageran? Yo creo que no, que tienen una dificultad importante por factores que ustedes han mencionado, y esta subida drástica de tarifas no les viene nada bien.

Voy a terminar ya. Ahí se están poniendo en riesgo empresas y puestos de trabajo, y desde luego para nuestra industria turística esto no viene bien. Los operadores internacionales que fijan destino en los meses de marzo o abril tienen en cuenta estas consideraciones. Usted no le está haciendo un favor a nuestra industria turística ni mucho menos. Le ruego que tenga en consideración esto y que...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Debe terminar, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: ... inicie un proceso de diálogo y de acuerdo con el sector, con el fin de tener unas tarifas que sean ponderadas y razonables.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Cerramos con el señor Ayala, por parte del Grupo Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente de AENA. Desde el Grupo Parlamentario Popular le damos la bienvenida a esta Comisión y también le deseamos suerte, como a todos los anteriores comparecientes en el día de hoy. Suerte en la gestión, suerte al frente de una compañía trascendental para el futuro de España como es AENA. El Grupo Parlamentario Popular tradicionalmente ha hablado bien de AENA, incluso en alguna ocasión cuando no estábamos en el Gobierno se nos echaba en cara la defensa que hacíamos de la gestión de AENA. Eso fue hasta final de 2007, fecha en la que la gestión de AENA se mantuvo

en números negros; luego ya vinieron los números rojos hasta en la cuenta de explotación, no solo en el balance de resultados, y esos sucesivos años en los cuales no se era capaz de mantener ni siquiera un Ebitda positivo —salvo el último año— implicaron una crítica por parte del Grupo Parlamentario Popular. Y ahora, cuando tenemos que ver qué es lo que se hace con AENA, vemos situaciones en las cuales difícilmente puede tener un futuro si no se hace una planificación distinta de la economía y las finanzas de la sociedad. Usted lo ha dicho, desde 2004 a 2011 se ha multiplicado por 2,5 el endeudamiento de AENA. Luego haré una referencia concreta a esa cuestión. Es evidente que esa situación no se puede mantener y que tenemos nuevos criterios de inversión.

Estamos teniendo una comparecencia de guante blanco y no quiero yo empañarla recordando algunas cuestiones, pero es verdad que los últimos años han sido bastante horribles (**El señor Pezzi Cereto: ¡Empáñela!**). Por tanto es imprescindible un cambio y nosotros le apoyamos claramente, con esos nuevos criterios de inversión y esa nueva visión de lo que tiene que ser AENA en el futuro.

Hay un tema delicado en el que gravitaba gran parte de las intervenciones que hemos estado escuchando aquí hoy y también parte de la suya, que ha hecho una explicación contundente, profunda, clara y evidente. Me refiero a la subida de las tarifas. Vamos a ir por partes, en la anterior legislatura hemos visto como en esta Comisión se presumía de bajar las tarifas de ruta, es decir las tarifas de navegación, y se ocultaba que simultáneamente se estaban subiendo las tarifas aeroportuarias. Eso lo hemos visto aquí, y hemos tenido que recordarle a la anterior Administración socialista que estaban tapando la subida de tarifas aeroportuarias con el descenso de las tarifas de ruta. Exactamente lo mismo que se ha hecho ahora pero al revés. Señor Simancas, lamento que no le guste que lo recuerde permanentemente pero ya sabe usted que voy a ser su Pepito Grillo durante estos cuatro años (**Un señor diputado: ¡Será al revés!**)... Usted no lo recuerda pero esta misma frase ya la he pronunciado. Si dijimos que no nos parece mal que se suba la tarifa aeroportuaria pero que no se nos maquille, en este mismo momento, cuando por el nuevo presidente de AENA se ha dicho aquí que se suben por estas razones y además nos ha dado las explicaciones exactas de que estamos por debajo del umbral de equilibrio en la cuenta de explotación —es decir, los gastos que se generan en la explotación de los aeropuertos—, es evidente que estamos en el punto adecuado. Además usted no se tiene que extrañar de eso, ni usted ni nadie, porque llegar al equilibrio en una empresa que solamente se alimenta de sus propios fondos y no comparte presupuesto con el Estado, evidentemente es el futuro de la sostenibilidad de cualquier empresa. Nosotros también comprendemos las dudas del sector y compartimos su preocupación. Además me consta que desde AENA se han tentado mucho la ropa —utilizando una expresión coloquial— a la hora de valorar cuáles eran los crecimientos que tenían

que tener estas tarifas, cuál era el reparto proporcional y cuáles eran los distintos porcentajes que tenían que subir en según qué operatividad de cada uno de los aeropuertos. En esto creo que hay que darle un voto de confianza a AENA y también transmitirles tranquilidad al sector de las líneas aéreas y al sector turístico, porque evidentemente la incidencia que aquí se ha dicho de las tarifas por parte del señor presidente de AENA es bastante justificada, ajustada y realista.

Señor presidente, hoy no toca hablar del modelo de AENA de futuro. Usted ha dicho bien claro qué es lo que está haciendo, y tampoco se puede llegar a la conclusión de que porque alguien hable de reducir la deuda esté hablando de que eso está para maquillarla para poder venderla. No; se está reduciendo la deuda de AENA y se está haciendo mucho más equilibrada y rentable la empresa porque el endeudamiento era desproporcionado. Parece que usted no ha oído que el endeudamiento de AENA es 20 veces el Ebitda, lo cual no resiste el análisis más somero de la gestión empresarial. Si una empresa no tiene capacidad de amortización de su endeudamiento, evidentemente tiene que cambiar su modelo financiero (**El señor presidente ocupa la Presidencia**). Es claro que no hay otra manera de entenderlo.

En cuanto a sus dudas de cuál será el futuro de nuestros aeropuertos, usted conoce los planes directores de todos los aeropuertos que están aprobados y vigentes. Es verdad que alguno está próximo a su necesidad de revisión, pero hoy por hoy los planes directores de todos los aeropuertos están vigentes y tenemos un umbral de capacidad hasta los años 2020 o 2025 en función de cada uno de los aeropuertos con su proyección de crecimiento de tráfico actualizada. No hay que dramatizar en cuanto a que nos quedemos escasos en infraestructuras aeroportuarias y no preveamos el futuro porque, como le digo, los planes directores, con el actual crecimiento de tráfico, tienen capacidad suficiente.

Termino, significándole, señor presidente, que tiene el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, que nos parece acertadísima y atinadísima su intervención que plasma cuál es su visión del presupuesto que tiene que cumplir en el ejercicio 2012 AENA y, como he dicho a sus anteriores compañeros, le deseamos la mejor suerte en el ejercicio de sus funciones durante toda la legislatura.

**El señor PRESIDENTE:** Para responder a las preguntas de todos los grupos parlamentarios tiene la palabra don José Manuel Vargas.

**El señor PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (Vargas Gómez):** Muchas gracias, señorías, por sus intervenciones. Intentaré responder a casi todas las preguntas que me han formulado, pero como el tiempo es limitado las que queden sin contestar, se responderán por escrito.

Comenzando con la señora Oramas, le agradezco su intervención. Respecto de las tarifas aéreas, como han sido objeto de diversas intervenciones, quizá convenga hacer una reflexión en su conjunto. Creo que no se puede hablar de las tarifas aéreas sin entender cuál es el modelo de tarificación en el conjunto de los países occidentales. Da igual el modelo aeroportuario, ya sea de red, de concesión, etcétera, cualquier tarifa aérea está vinculada al volumen de inversión que ha habido en relación con el aeropuerto. Hay algo que tenemos que entender todos y es que en AENA se han invertido durante los últimos diez años 18.000 millones de euros y tenemos una deuda de 15.000. Es decir, lo que hemos construido —tenemos una infraestructura fantástica y creo que todos tenemos que sentirnos orgullosos, como españoles, de la infraestructura que tenemos— lo debemos y, en parte, lo debemos porque no ahora solo sino que probablemente a lo largo de muchos años no se han ido adecuando las tarifas aéreas a los niveles que deberían haber tenido para poder financiar esa infraestructura. Lo que ocurre cuando uno invierte en infraestructura y no eleva la tarifa aérea es que lo tiene que financiar con deuda. La deuda se va acumulando, hay veces que los mercados permiten acumular esa deuda y otras veces que no lo permiten. Y todos sabemos que ahora vivimos un momento en el cual sufrimos una restricción crediticia muy importante y tenemos que recomponer la situación de la compañía. En ese sentido, las tarifas recogen lo que hemos sembrado entre todos, en el sentido de que ha habido un volumen de inversión alto. Cuando se realizan las inversiones es cuando las compañías aéreas tienen que reflexionar acerca de esa necesidad e intervenir y opinar porque las inversiones de hoy son las tarifas de mañana, no hay inversión sin una correlación tarifaria después. Lo ha explicado el secretario de Estado en su intervención de la mañana: nuestro nivel tarifario es absolutamente competitivo en relación con los aeropuertos con los que podemos establecer esa comparación. Es verdad que es una subida importante; es verdad que el momento económico es malo; es verdad que las compañías aéreas sobre todo están en un momento en el que están sufriendo y para ellas cualquier noticia como esta no es agradable —lo entiendo y es razonable—, pero también es razonable, desde la perspectiva de AENA, del Estado, que tenemos que recuperar las inversiones en infraestructuras y que las tienen que abonar, de alguna manera, aquellos que las utilizan. Esa es, en último término, la razón que hay detrás de esta recuperación del gap tarifario que venimos explicando. Si no se produjera una subida tarifaria relevante, AENA estaría abocada a que el Estado saneara su deuda, como sucedió con Renfe en la legislatura pasada. Pero parece ser que el Estado no se encuentra ahora mismo en la mejor situación para ir saneando los balances de las compañías públicas y parece más lógico que cese la transferencia de renta que por parte del Estado y a través de AENA se hace a los empresarios particulares como son los que están detrás de las compañías aéreas.

Señora Oramas, en cuanto a sus comentarios acerca de la posibilidad de revisar las bonificaciones de tasas por días valle y nuevas rutas, tiene mi compromiso de que lo estudiaremos; lo estudiaremos seriamente y, como tendremos que comparecer de nuevo no dentro de mucho para los presupuestos de 2013, lo abordaremos en ese momento. Por lo que se refiere a las inversiones en Canarias y su reflexión acerca de los planes directores, me parece una interpretación correcta. Es cierto que los planes directores condicionan de alguna manera el desarrollo urbanístico de los entornos urbanos y, como consecuencia de eso, es razonable que se dispongan con suficiente antelación. Lo que le puedo decir es que, en principio, el departamento de infraestructuras de AENA está trabajando para que existan esos planes directores con la suficiente antelación y, de hecho, existen en todos los aeropuertos. No parece que existan ahora mismo prognosis de crecimiento de tráfico por encima de lo que hay en los planes directores, con lo cual no es previsible que haya cambios sustanciales en los planes directores de los aeropuertos. Si hay alguna cuestión puntual respecto a algún plan director en concreto, lo podemos ver y lo contestaremos oportunamente. Respecto a su posición sobre la quinta libertad, como usted misma ha dicho no es tema de mi ámbito de competencia. Evidentemente, desde la perspectiva de AENA todo lo que sea incremento de tráfico en los aeropuertos lo apoyaremos siempre. En ese sentido, tiene usted mi compromiso.

Señora Tapia, muchas gracias por su intervención. Por lo que se refiere a la definición del modelo y al ajuste de las tarifas en relación con la dimensión de los aeropuertos, estoy de acuerdo y, de hecho, es lo que se ha aplicado en el esquema de subida tarifaria. Son los aeropuertos de Madrid y Barcelona los que sufren el mayor incremento tarifario, como han sido también dichos aeropuertos los que han recibido mayor inversión en infraestructuras durante los últimos años. Parece razonable que así siga siendo. En cuanto al Plan director del aeropuerto de Hondarribia, está ahora mismo en trámite una modificación de ese plan director y yo me comprometo a mandarle por escrito exactamente cuál es la modificación que se ha incluido en el plan director de la longitud de la pista, cuál es el impacto que eso tiene en el plan director y cuál es el estado de tramitación. Si me lo permite, se lo reenviaré por escrito.

Señor Macias, muchas gracias por sus palabras. Como usted bien ha dicho, esta comparecencia no es el marco para hablar del modelo aeroportuario. Sí me comprometo a que le sean entregadas a usted y al resto de sus señorías las cuentas individualizadas por aeropuertos. Están preparadas y no hay ningún problema en entregárselas como hicieron, como bien dice usted, mis antecesores. En relación con su pregunta acerca de si voy a seguir con la senda de liberalización aérea, nosotros estamos tratando ahora mismo en AENA Navegación de poner en marcha la operación que se deriva de los concursos de las torres que ya han sido adjudicadas en la legislatura pasada. Creo que es un momento importante. Van a entrar otros

operadores de navegación en el sector y nuestro propósito ahora es que ese proceso concluya bien. El momento de plantearnos si procede profundizar en esa senda liberalizadora va a tener que ver también con cuáles sean los resultados que veamos de la implementación de ese primer proceso de liberalización de esas primeras trece torres que tienen que entrar en funcionamiento. Respecto a su manifestación en relación con la quinta libertad, me remito a lo que ya le he contestado a la señora Oramas.

Señor Simancas, quiero darle las gracias también por su intervención. Respecto a la primera pregunta de si los presupuestos son instrumento de privatización, si están pensados para eso, le diría que los presupuestos están pensados para viabilizar la compañía. Uno no puede privatizar ni vender nada si las cosas no valen. Lo primero que tiene que conseguir es que las cosas valgan y luego ya se puede plantear si privatiza o no privatiza. Nosotros estamos en la primera fase, estamos en hacer los deberes para intentar que la compañía sea viable en el medio plazo y para eso necesitamos la ayuda de todos porque la compañía —no es por culpa de unos ni de otros— se encuentra en una situación difícil. Cuando uno analiza una compañía que tiene un flujo de caja prácticamente de cero y una deuda de 15.000 millones de euros, la situación es extremadamente grave y tenemos que ponernos a trabajar en muchos ámbitos: en el desarrollo de los ingresos, subiendo tarifas aunque las tarifas escuezan y no le gusten a nadie; recortando gastos, porque el objetivo de los presupuestos no es la privatización, el objetivo de los presupuestos es viabilizar la compañía para que sea autosuficiente y no tenga que acudir al Estado para enjugar su deuda. Ese es el objetivo que tenemos en los presupuestos. ¿Es legal la deuda? Entiendo que la deuda es legal. ¿Es lícita la deuda? Sí. ¿Es viable la deuda? Lo que es seguro es que es excesiva en relación con la capacidad de generación de caja de la compañía. Es decir, la deuda, como usted dice muy bien, no se mide en si es mucho o si es poco; la deuda tiene siempre una referencia y en los mercados se mide la deuda en relación con la capacidad de generación de caja de la compañía que está financiando y esta es una compañía que, en las circunstancias actuales, sin modificar su estructura de cuenta de resultados, no puede hacer frente al servicio de la deuda y, entonces, la deuda es excesiva. Espero y confío en que en un plazo de tiempo más o menos breve seamos capaces de decir que la deuda no es excesiva; que la deuda, además de legal y de lícita, es dimensionada para la estructura de compañía que tenemos, que es el objetivo. ¿Seguiremos rebajando las tasas de navegación? En mi intervención he dicho que el objetivo no es tanto el de rebajar, porque las tasas de navegación ya se encuentran más o menos en los niveles de nuestros comparables, como de congelar, que sería el objetivo. En los últimos dos años ha habido unas rebajas de tasas de navegación importantes, para el futuro el objetivo sería más congelar. Me ha preguntado también si cuando planificamos, estamos atendiendo a la demanda actual o a la de futuro. No yo, sino los profesionales que

hay que AENA, que llevan muchos años desarrollando planes directores, en lo que se fijan es en la prognosis de tráfico a futuro, es decir, que cualquier actuación desde el punto de vista de infraestructuras no hace alusión a la demanda de hoy, sino a la demanda de hoy y a la previsible en función de las prognosis de tráfico que se manejan y que no son solamente nacionales, sino también internacionales. Esta sería la contestación a su pregunta.

En cuanto a su reflexión acerca de las tarifas, como he dicho al comienzo, lo importante es reflexionar cada vez que hacemos una inversión acerca de que esa inversión es la tarifa de mañana. No puede haber inversiones sin tarifas de mañana. Por eso el objetivo de hoy sería: vamos a poner las tarifas en el ámbito que corresponde al volumen de esfuerzo en el desarrollo de infraestructuras que se ha hecho en el país en los últimos años y vamos a ser restrictivos en cuanto a la necesidad para que las inversiones de ahora y del futuro sean razonables y dimensionadas. Así es como garantizaremos en el futuro que las tasas aeroportuarias bajen, porque lógicamente cuanto menor sea el esfuerzo inversor de ahora, menor será la tasa de mañana.

Señor Ayala, no me resta más que agradecerle su intervención, su apoyo y me pongo a su disposición, como a la del resto de sus señorías, para cualquier otra cuestión que entiendan ustedes que puedo ampliar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Vargas Gómez, por su intervención. Paramos un minuto para que entre el nuevo compareciente. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LORCA ORTEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000224) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000292).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con el orden del día. A continuación, va a tener la palabra el presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca Ortega. Bienvenido.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señorías, en primer lugar, es un gran placer y un gran honor volver a estar aquí después de ocho años en calidad de presidente de Puertos del Estado, como lo fui durante la última legislatura del Gobierno del Partido Popular. Voy a tener otra vez la oportunidad de presentarles los Presupuestos Generales del Estado en lo que respecta al sistema portuario de titularidad estatal.

El proyecto de Presupuestos Generales del Estado 2012, en lo que respecta al sistema portuario de titularidad estatal, integra los presupuestos individuales no de un solo organismo ni de un holding público, sino de veintinueve organismos públicos portuarios, las vein-

tiocho autoridades portuarias existentes y Puertos del Estado. Aunque en esta presentación, por el tiempo disponible, fundamentalmente se analice el presupuesto consolidado, con el objeto de que sus señorías puedan valorar la situación financiera y las previsiones presupuestarias del conjunto del sistema portuario de interés general, no debe perderse de vista que no estamos ante un holding empresarial, sino que estamos ante veintinueve organismos públicos con autonomía financiera de tamaño, características y situaciones muy diferentes, sin posibilidad de trasvase de recursos entre unos y otros y que la visión de conjunto no debe enmascarar la situación individual de cada una de nuestras autoridades portuarias. Así nos encontramos con autoridades portuarias con rentabilidades en el ejercicio 2011 positivas y negativas en muy distinto grado, algunas con rentabilidades del orden del 6% y superiores a esa cantidad, muy por encima de la rentabilidad del 2,5% que prevé la actual Ley de Puertos vigente. Sin embargo, hay otras con rentabilidades negativas de hasta un -3% y autoridades portuarias con situaciones financieras saneadas y solventes, junto con otras con elevados endeudamientos y escasa capacidad de generación de recursos; autoridades portuarias sin ningún tipo de endeudamiento; autoridades portuarias con ratios de solvencia, es decir, relaciones entre fondos propios y endeudamiento superiores a 25 y, en cambio, autoridades portuarias muy insolventes, con ratios inferiores a 1.

La propuesta presupuestaria que se somete a la aprobación de esta Cámara debe considerarse desde el punto de vista de que va dirigida a avanzar en los siguientes objetivos. En primer lugar, a conseguir durante esta legislatura la corrección de las situaciones de desequilibrio financiero en que se encuentra en la actualidad un considerable número de autoridades portuarias, con el objeto de garantizar la viabilidad de las mismas en el medio y largo plazo de forma compatible con el actual modelo portuario que, como sus señorías conocen, está basado en la autonomía de gestión y en la autosuficiencia económico-financiera de cada una de las autoridades portuarias, es decir, en la gestión individualizada de cada una de ellas, al margen de los Presupuestos Generales del Estado. En segundo lugar, a profundizar en una mayor competitividad de nuestros puertos sobre la base de activar mecanismos efectivos de reducción de las tasas portuarias en aquellos casos en que la situación financiera de la autoridad portuaria lo permita, con el objeto de coadyuvar a la reducción de los costes logísticos de nuestras empresas y a potenciar nuestros puertos como plataformas logísticas al servicio del transporte marítimo internacional, es decir, al trasvase de recursos públicos al sector privado para que nuestra economía pueda ser mucho más competitiva en el escenario internacional. En tercer lugar, a la potenciación de la inversión privada y a una racionalización de las inversiones públicas, reconsiderando aquellas que no respondan a los requerimientos y a las previsiones de la demanda de tráficos y quedando condicionado su inicio a un esquema sólido

de viabilidad económico-financiera, repito, en el marco legal de autosuficiencia económica de nuestros puertos. El objetivo es avanzar en la reducción de las actuales situaciones de sobrecapacidad infraestructural que se produce en alguna de nuestras autoridades portuarias, es decir, a la existencia de infraestructuras portuarias no utilizadas o manifiestamente infrautilizadas, las cuales están incidiendo sin producir ingresos suficientes en los resultados de las autoridades portuarias por la vía de aumentar los gastos de explotación o los otros gastos de explotación, las amortizaciones y los gastos financieros, dando lugar a la reducción de la rentabilidad, con las consecuencias que ello conlleva a los efectos de las tasas portuarias, de acuerdo con lo previsto en la legislación portuaria vigente y, por tanto, con incidencia directa en la competitividad de nuestros puertos. La rentabilidad consolidada del sistema portuario ha ido decreciendo de forma acelerada en los últimos años, lastrada fundamentalmente por los resultados financieros asociados con el endeudamiento creciente de nuestros puertos. A finales del año 2004 teníamos un endeudamiento global de 600 millones de euros y prácticamente tenemos 3.000, exactamente 2.940, en el ejercicio de 2011. Al cierre de 2011 la rentabilidad del conjunto del sistema portuario estaba en el 1,48%, muy alejado del 2,5% previsto en la legislación portuaria. En el año 2010 fue de 1,78%, es decir, que vamos decreciendo año a año en la rentabilidad y en algunos casos con autoridades portuarias con rentabilidad negativa, como son los casos de Alicante, Almería, Ceuta, Gijón, Melilla, Motril, Santander y Villagarcía. No obstante, el análisis de la evolución de la rentabilidad real está distorsionado por los defectos de la normativa contable, al deberse computar como ingresos financieros los intereses asociados al endeudamiento bancario, mientras las obras de infraestructura están en fase de ejecución. Por el contrario, una vez puestas en servicio se incrementan amortizaciones y dejan de imputarse como ingreso financiero la capitalización de la deuda, lo que da lugar a una significativa reducción de la rentabilidad. En cualquier caso, la evolución de estos indicadores hace imprescindible y urgente poner en marcha con este presupuesto actuaciones conjuntas sobre la capacidad de generación de recursos de las autoridades portuarias que permitan hacer frente a las obligaciones de amortización de la deuda y a la necesidad de inversión de nuevas infraestructuras, considerando ingresos realistas, de acuerdo con la previsión razonable de los tráficos portuarios y ajustando los gastos que, junto con la citada racionalización de las inversiones, permitan iniciar una senda de reducción del endeudamiento que nos lleve al final de esta legislatura a la corrección de los desequilibrios financieros en que se encuentran en la actualidad un considerable número de autoridades portuarias, dirigiéndolas hacia niveles de endeudamiento viables y decrecientes y contribuyendo a contener la elevada carga que los intereses de la deuda representan ya en las cuentas de resultados de muchas de nuestras autoridades portuarias.

En esta línea, la propuesta de presupuesto para 2012 supone una mejora sustancial del Ebitda presupuestado del 10 % respecto a los presupuestos de 2011, de 550 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado de 2011 a 600 en los Presupuestos Generales del Estado de 2012, y una reducción por primera vez en los últimos años del endeudamiento neto financiero a largo plazo en 31,8 millones de euros, modificando una tendencia de muchos años de aumentos constantes: 390 millones de euros en 2010 y 186 millones en 2011. En ejercicios sucesivos de la legislatura se prevé profundizar en este proceso de reducción: -109 millones de euros en 2013, -166 millones en 2014 y -122 millones de euros en 2015. El endeudamiento global en 2012 se reducirá desde los 2.940 que hemos señalado hasta los 2.876, considerando deuda a largo y deuda a corto, es decir, en -64 millones de euros.

Teniendo en cuenta el aumento de las amortizaciones por la entrada en servicio de los grandes diques, como es el caso de Gijón y A Coruña, la finalización de la capitalización de la deuda asociada a dichas grandes obras y el aumento importante de la carga financiera asociada al endeudamiento —solo deseo recordar que los resultados financieros en el año 2011 fueron de 48 millones de euros positivos y pasamos a -67 millones de euros en el año 2012—, se considera realista en este escenario un objetivo de rentabilidad conjunta para el año 2012 del 1,1 %, aunque dando lugar a una mejora de su rentabilidad en la mayor parte de aquellos puertos que tenían rentabilidad negativa y, sin embargo, a una reducción en aquellos puertos con rentabilidad aceptable, al proponerse una reducción de tasas en los mismos vía reducción de los coeficientes correctores de las tasas, y al aumento de las bonificaciones a los tráficos estratégicos, con el objeto de aumentar su competitividad y coadyuvar asimismo a la competitividad de la economía española vía, como hemos señalado antes, reducción de los costes logísticos.

Desde el punto de vista de los ingresos se considera realista un crecimiento de los tráficos para este ejercicio del 3,6 %, hasta los 473 millones de toneladas, aún alejado de los récords del sistema portuario, que alcanzó, en el año 2007, 483 millones de toneladas, con un volumen global de cifra de negocio de 1.044 millones de euros, lo que representa un 5,5 % superior respecto al ejercicio de 2011. A estos efectos ha de considerarse que se han mantenido las cuantías básicas de las tasas portuarias en la propuesta de presupuestos, así como la mayor parte de los coeficientes correctores de estas, aunque incrementándose algunos de estos últimos en las autoridades portuarias con rentabilidades negativas o próximas a cero y reduciéndose, como ya se ha señalado, en aquellas con rentabilidades por encima del objetivo legislativo del 2,5 %. De esta forma se propone el aumento de algunos coeficientes correctores en las autoridades portuarias de A Coruña, Alicante, Castellón, Avilés, Ferrol San Cibrao, Las Palmas, Gijón, Málaga, Sevilla, Vigo y Villagarcía, así como la reducción en

aquellas autoridades con rentabilidades importantes, como son la bahía de Algeciras, Baleares, Cartagena, Huelva, Marín, Pasajes y Tarragona. A su vez, se han racionalizado las bonificaciones de forma compatible con la situación financiera de cada autoridad portuaria, aunque tomando en consideración simultáneamente las necesidades de cada una de ellas para mantener la situación competitiva en la misma en relación con sus tráficos estratégicos. El impacto económico de las bonificaciones incluidas en los presupuestos del Estado 2012 asciende a 98 millones de euros, lo que representa aproximadamente el 10 % de los ingresos posibles.

Por el lado de los gastos de explotación se ha comenzado la revisión profunda de la estructura de gastos de los organismos portuarios, profundizando en el plan de ajuste e incorporando las últimas medidas económicas puestas en marcha por el Gobierno, especialmente el Real Decreto Legislativo 20/2011, de 30 de diciembre, de medidas urgentes en materia presupuestaria, tributaria y financiera para la corrección del déficit público. Los principales conceptos de gastos de explotación de las autoridades portuarias son los gastos de personal, los otros gastos de explotación y las amortizaciones, ascendiendo en total a 954,5 millones de euros. El incremento respecto a 2011, el 4,5 %, se debe principalmente al aumento de las amortizaciones, que pasan de 359,2 millones de euros a 389,7. Por el contrario, los gastos de personal presupuestados ascienden a 287,8 millones de euros, representando una reducción en términos presupuestarios del 5,2 % respecto a 2011. Por lo que se refiere a los otros gastos de explotación —reparaciones, conservación, suministros, Marpol, etcétera—, se ha avanzado en la reducción de las partidas y servicios exteriores y otros gastos de explotación adicionalmente a las previsiones establecidas en los planes de austeridad.

El proyecto de presupuestos incluye un primer ajuste en la planificación de las inversiones de cada autoridad portuaria, racionalizando, reprogramando y priorizando las mismas en función de los requerimientos y evolución previsible de la demanda, aunque la intensidad de este esfuerzo se ha visto necesariamente condicionada por encontrarse una parte importante de las inversiones ya comprometida para el ejercicio 2012 y ejercicios sucesivos, exactamente 715 millones de euros. En ningún caso las obras adjudicadas o en fase de ejecución han sido paralizadas ni reprogramadas. Las inversiones en inmovilizado material, incluyendo las inversiones inmobiliarias, intangible e inversiones financieras, ascenderán a 812 millones de euros, lo que representa una reducción del 25 % respecto a lo previsto en los Presupuestos Generales del Estado de 2011, ante un aumento del 8,5 % sobre el cierre provisional de 2011, que fue de 748 millones de euros.

Tal como se ha señalado, estas inversiones, así como la amortización de los préstamos que corresponden al ejercicio de 2012, van a poder ser financiadas sin tener que recurrir al aumento del endeudamiento neto ni prácticamente a la enajenación de activos no corrientes y

necesarios para la actividad portuaria, por medio principalmente de los recursos generados, 436 millones de euros, de las subvenciones pendientes de la Unión Europea, 173 millones de euros y de la reducción del fondo de maniobra existente al inicio del ejercicio de 150 millones de euros, de acuerdo con los principios establecidos en el proyecto de ley de estabilidad presupuestaria, previsiones que también se han incluido para los ejercicios sucesivos de la legislatura.

Estos presupuestos son el ejemplo de que puede hacerse frente a los objetivos definidos por la ministra de Fomento en su comparecencia en esta Cámara de comprometer una inversión pública en infraestructuras portuarias de 2.000 millones de euros para el periodo 2012-2015 en un marco de estabilidad presupuestaria de los organismos públicos portuarios y de forma compatible con la existencia de un elevado servicio de deuda, amortizaciones de deuda a largo más intereses, que asciende a 220 millones de euros para 2012 y cantidades mayores en ejercicios sucesivos, hasta 321 millones de euros en el año 2015, un importante esfuerzo financiero que en el periodo 2012-2015 absorberá el 43,5 % de todos los recursos generados por el sistema antes de intereses.

Este esfuerzo inversor permitirá asimismo incentivar el mantenimiento de niveles elevados de la inversión privada del mismo orden de magnitud. Como saben ustedes, la inversión privada en los puertos suele ser del mismo orden de magnitud que la inversión pública. El grueso de la distribución funcional de las inversiones presupuestadas se corresponde con la construcción de obras de atraque y amarre, en un 38 %, y con la generación y habilitación de superficies portuarias, en un 11 %. A las obras de abrigo, que en ejercicios pasados constituían la distribución funcional mayor, les corresponderá en este ejercicio únicamente el 15 % del total, lo cual es debido al enorme esfuerzo inversor que en la última década se ha hecho en la mayor parte de estos puertos en la generación de agua abrigada, con capacidad, sin realizar nuevas inversiones, de responder a la demanda previsible para los próximos veinticinco o treinta años.

Los proyectos de inversión más importantes —mayores de 80 millones de euros en el proyecto de presupuesto de 2012— son los siguientes: habilitación de superficies en las nuevas instalaciones del puerto de A Coruña en Punta Langosteira; desarrollo de la margen derecha de la ría en el puerto de Avilés; ampliación de instalaciones en Isla Verde Exterior y en Campamento en el puerto de Algeciras; ampliación del puerto de Tarifa; nueva terminal de contenedores en el puerto de Cádiz; muelles y explanadas de abrigo en el dique de Botafoch del puerto de Ibiza; nuevos desarrollos en los muelles de poniente en el puerto de Palma de Mallorca; rehabilitación del muelle del Prat, así como viales, redes y nuevos muelles en la ampliación sur del puerto de Barcelona; espigón central en la dársena en el puerto de Bilbao; nueva dársena de la Esfinge en el puerto de Las Palmas; obras de abrigo en el puerto de Granadilla; nuevos muelles y reordenación del

frente marítimo en el puerto de Santander; mejora de los accesos marítimos en el puerto de Sevilla y fase I de las obras del plan director del puerto de Valencia. En resumen, señorías, el conjunto de medidas incluidas en este proyecto de presupuestos —mejora de recursos generados, reducción del nivel de endeudamiento y racionalización de las inversiones— persigue en el medio plazo, manteniendo el principio de autosuficiencia económica del sistema portuario de titularidad estatal, liberar recursos económicos de los puertos que permitan, principalmente por la vía de la reducción de las tasas portuarias, incrementar la aportación de las autoridades portuarias al abaratamiento del coste generalizado del paso de las mercancías y pasajeros por nuestros puertos, contribuyendo a mejorar su competitividad y la de la economía productiva española. Esta aportación económica en el sector público portuario se considera clave como incentivo en la búsqueda de un pacto por la competitividad del sistema portuario que implique también al conjunto de operadores portuarios privados.

Espero que con esto haya podido informar a sus señorías ampliamente de cuáles son las líneas generales de nuestro presupuesto, y me pongo a su disposición para cuantas preguntas quieran hacerme.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tienen la palabra los grupos parlamentarios que deseen intervenir.

Señora Tapia, ¿desea intervenir? (**Asentimiento**). Grupo Parlamentario Vasco.

La señora **TAPIA OTAEGI**: Señor presidente, gracias por las explicaciones, y pido disculpas por no haberlas podido escuchar completamente.

Desde luego compartimos con usted que es el momento de racionalizar ciertas inversiones y realmente hacer las cosas que se necesitan y olvidarnos de algunas obras que se han hecho, vamos a decir que sin esos criterios de racionalidad y de necesidad en otros momentos. Siendo eso así, a nuestro grupo sí le gustaría conocer un dato muy concreto, y mi pregunta va referida a ello. En el caso de Guipuzkoa usted conoce el puerto de Pasajes probablemente, y no le voy a hablar de la parte del puerto exterior, sino justamente de la contraria, de la parte de regeneración. Las partidas que se incluyen para ello concretamente referidas a unos convenios no nos cuadrarán, pero por exceso en este caso. Nos gustaría conocer cuáles son las actuaciones que ustedes prevén con esas partidas presupuestarias porque hasta donde hemos sido capaces de analizar los convenios que estaban pendientes entre el Ministerio de Fomento y la autoridad portuaria para realizar obras de regeneración no llegaban a esos montantes, con lo cual intuimos que puede haber algún otro tipo de obras o algún otro tipo de actuación. Nuestra pregunta va en ese sentido y le agradezco de nuevo las explicaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Pere Macias.

El señor **MACIAS ARAU**: Señor presidente, le agradecemos su explicación. Voy a ser muy breve; no teníamos prevista la intervención pero básicamente por motivos de cortesía parlamentaria y de agradecimiento por las explicaciones sí quisiera subrayar que estamos de acuerdo con el planteamiento que ha formulado el señor presidente con relación a aspectos como la reducción de la sobrecapacidad, que es uno de los problemas de nuestro sistema portuario, y también de la contención del endeudamiento. En este sentido nos parece razonable esta política tarifaria que vaya adecuando cada una de las autoridades portuarias a una cuenta de resultados saneada. Seguramente esto no va a ser sencillo para algunas de las autoridades, pero este es el trabajo que hay que ir haciendo.

Simplemente quiero plantearle una cuestión al señor presidente de Puertos del Estado. Sabe usted que como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva ley hubo algunos desajustes, yo diría prácticamente semánticos, pero con efectos importantes. Por ejemplo, unas tarifas que se aplican sobre las entidades deportivas que tienen concesiones de los puertos y que no tienen amarres. Como no tienen más de 500 amarres se les aplica una tarifa carísima, lo cual afecta gravemente a la supervivencia de multitud de estas entidades. Como parece que la resolución del tema tiene que ser a través de una ley, yo quisiera plantearle si a través de enmiendas a la Ley de Presupuestos Generales del Estado, en su caso de la ley de acompañamiento que pueda haber, se podría subsanar este problema tarifario así como otros aspectos de tarifas que diversas autoridades portuarias le han planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista don Rafael Simancas tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor presidente de Puertos, del Estado el Grupo Parlamentario Socialista quería formularle solo dos cuestiones. La primera en relación a las inversiones. No somos partidarios en estos momentos de grandes expansiones inversoras en puertos; creo que se ha hecho un esfuerzo interesante durante los últimos años. Ahora bien, una reducción drástica de la inversión por encima del 35 % este año nos parece excesiva. No es una simple corrección; estamos hablando de una desinversión importante y a nuestro juicio arriesgada. La inversión productiva no tiene nada que ver con el despilfarro; la inversión productiva contribuye a reactivar la economía, el empleo, a mejorar la competitividad, a modernizar nuestros activos, a capturar tráfico. Hagamos un trabajo eficiente, ponderado, equilibrado, viable. Creo que aún hacen falta inversiones en algunos puertos. Insisto, selecciónense bien en términos de eficiencia, y sobre todo tengamos en cuenta objetivos interesantes.

Me gustaría preguntarle si existe un criterio general para la orientación de las inversiones en las autoridades portuarias desde la entidad Puertos del Estado o si cada

cual está haciendo lo que le parece. Si no hay que hacer obras para seguir incrementando la capacidad de los puertos, yo creo que sí hay que hacer obras para mejorar la conectividad, la conexión intermodal de los puertos; indudablemente para mejorar la conexión de los puertos con carreteras y con ferrocarriles; para mejorar los accesos a los puertos. Para esto hay que hacer obras, hay que hacer inversiones calibradas convenientemente, ponderadas, selectivas, pero no paremos la obra por completo porque ahora consideremos que es un simple anatema. Por ejemplo, una pregunta concreta. ¿En esta legislatura se va a acometer la inversión del puerto exterior de Pasajes? ¿Podría usted contestarnos a esa pregunta? Nosotros veríamos interesante, conectando con lo anterior, una relación más intensa de la que se ha producido últimamente, incluso con Gobiernos socialistas, entre las estrategias inversoras de Puertos y el Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril. Sus compañeros de comparecencia esta mañana no nos han respondido a nuestros requerimientos a este respecto. No sé si usted tiene alguna información. ¿Sabe usted si el Plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril va a mejorar la conectividad de nuestros puertos?

La segunda cuestión de la que queríamos hablarle tiene que ver con las tarifas. Hicimos una ley por consenso —yo creo que es una buena ley— que entre otras cosas mejora la competitividad de nuestros puertos, vía autonomía, vía flexibilidad tarifaria, vía liberalización de la gestión. Cuando aportamos más autonomía, más flexibilidad a las autoridades portuarias en las decisiones tarifarias no estábamos pensando en incrementos del orden del 30 % como se plantean para Gijón en este ejercicio. De hecho el señor Ayala y yo nos recorrimos España diciéndole a todo el que quería escucharnos: esta modificación de la legislación portuaria no supondrá un incremento de las tarifas portuarias. Lo dijimos así. Pues parece que algunos han hecho una lectura de la ley que no tiene mucho que ver con aquel objetivo. A nuestro juicio algunas subidas tarifarias no están justificadas y pueden ser incluso contraproducentes. En Asturias, por ejemplo, se habla de riesgos de deslocalizaciones industriales. Organizaciones empresariales muy importantes como FADE están alertando de la posibilidad de que industrias siderúrgicas de gran envergadura acaben marchándose, porque no pueden asumir el impacto de las subidas de las tarifas. Incrementar las tarifas para rebajar la deuda es arriesgado, porque subiendo las tarifas pueden acabar reduciendo la demanda de tráfico, y haciendo inviable la autoridad portuaria.

El artículo 166 del texto refundido de la Ley de Puertos que acordamos el Partido Popular y el Partido Socialista, relativo al cálculo de coeficientes en relación con las tarifas portuarias, dice lo siguiente: se tendrá en cuenta la máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un efecto inflacionario o un perjuicio grave sobre determinados

tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del puerto. Esto es lo que dice la Ley de Puertos. Por tanto, dos cuestiones: en relación con las inversiones, ponderación, selección, accesos e intermodalidad; y en relación con las tarifas, inteligencia. La autonomía y la competitividad en la fijación de tarifas tienen que ser un instrumento para mejorar la competitividad, no simplemente para incrementar de manera directa y fácil los ingresos. Eso puede ser pan para hoy y hambre para mañana por una pérdida de competitividad. No voy a citar a todos los puertos, porque me parece contraproducente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a tratar de ser breve en esta casi penúltima comparecencia de hoy, pero no por eso voy a dejar de darle la bienvenida al señor Llorca, presidente de Puertos del Estado. Me alegro mucho de volver a verle también, y usted lo sabe. Le deseo suerte en la gestión que tiene por delante con las veintiocho autoridades portuarias y Puertos del Estado. Estoy absolutamente convencido de que va a realizar una magnífica gestión, como así lo hizo en su anterior responsabilidad hasta el año 2004. Bienvenido de corazón a la Comisión de Fomento.

Analizando los presupuestos para el ejercicio en que nos encontramos, igual que en las otras entidades que hemos estado viendo a lo largo del día, se repite el importantísimo incremento de la deuda desde el ejercicio 2004 al ejercicio 2011. Es una constante en todos los entes y en las responsabilidades de todos los cargos de todas las secciones correspondientes al Ministerio de Fomento. En Puertos del Estado es extraordinariamente relevante porque se multiplica por seis el endeudamiento de 2004 a 2011, de 600 a 3.000; 2.940, como usted ha dicho muy bien. Por tanto algo tendrá que ver en ello las responsabilidades de los gestores que han estado al frente de Puertos del Estado durante estos últimos ocho años. Lo voy a dejar ahí, porque tenemos que hablar del presupuesto de 2012.

Los presupuestos para 2012 son unos magníficos presupuestos que me permiten no tener que hacer grandes comentarios sobre ellos, más que decirle que me parece que están muy bien elaborados y muy equilibrados. Además hay que destacar la difícil labor que supone coordinar a veintiocho autoridades portuarias. No es igual a ningún otro ente del Estado. Aquí hay que conseguir coordinarlos, porque antes de traer los presupuestos al Congreso de los Diputados ha habido que aprobar los planes de empresa correspondientes y los presupuestos de todas y cada una de las autoridades portuarias. Por esa difícil labor le tengo que felicitar a usted y también a las veintiocho autoridades portuarias.

Quiero destacar algo que también se ha puesto de manifiesto: hay que lograr el equilibrio entre las autoridades portuarias que tienen déficit y aquellas que tienen

superávit, consiguiendo mayores bonificaciones y reducción de los coeficientes correctores, y por otro lado, un incremento de los coeficientes cuando la rentabilidad es negativa. Esto no tiene nada que ver con la competitividad a corto plazo, sino con la perdurabilidad de la propia autoridad portuaria. Vamos a ser serios en los análisis. Las autoridades portuarias también deben ser autosuficientes. Tienen la ventaja de que existe un fondo de compensación, pero eso no quiere decir que podemos dejar que haya desequilibrios. Para eso hicimos la ley y establecimos la posibilidad de moverse en unos coeficientes correctores arriba y abajo, y para eso establecimos la capacidad de las bonificaciones. Por tanto no entramos en contradicción con lo que hemos estado alabando de la ley que pactamos entre el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular, cuestión que jamás voy a negar y de la que jamás me voy a arrepentir; me parece que fue una magnífica labor la que hicimos en su momento, pero seamos coherentes con lo que allí dijimos. Si eso significa que en una determinada autoridad portuaria tiene que haber un incremento importante de su coeficiente corrector, será que no ha hecho muy bien los deberes en los dos últimos ejercicios. Insisto en que no hacemos en estas dos últimas comparecencias ningún planteamiento que no entre dentro de la cortesía parlamentaria, pero hablar del incremento de la tarifa en la Autoridad Portuaria de Gijón parece un poco osado por parte del señor Simancas. No podemos sacar a relucir cuáles han sido las actuaciones de esa autoridad portuaria, el porqué de su endeudamiento, el porqué de la retirada de los fondos europeos, y no sigo con los porqués ya que estamos en otra cuestión.

Es verdad que hay autoridades portuarias con beneficios que voluntariamente han hecho un aumento de sus bonificaciones y una reducción de su coeficiente. Es de destacar la labor del actual Ministerio de Fomento y de todos sus responsables, desde la ministra hasta el presidente de Puertos del Estado y los subdirectores del ente Puertos del Estado, para conseguir este equilibrio que se plasma en unos presupuestos que, como he dicho antes, son magníficos. Espero que tengan el mayor apoyo posible de este Congreso de los Diputados y puedan permitir el aumento de la competitividad de España y la mejora de la captación de los tráfico, que es en definitiva lo que nos mueve a todos los diputados, por lo menos a los del Grupo Parlamentario Popular, y creo que también a los del resto de grupos parlamentarios.

Felicidades nuevamente; en este caso sí, muy buen viento en los puertos españoles, y adelante con la gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Responde a las preguntas planteadas el señor Llorca Ortega.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Muchas gracias a todos los grupos por el tono de sus interven-

ciones y por las contribuciones que han hecho. Creo que estoy en condiciones de contestar a la mayor parte de las preguntas, por no decir a todas.

Me gustaría empezar por la última reflexión que ha hecho el señor Ayala. Los presupuestos de las autoridades portuarias, que son presupuestos individualizados, son presupuestos de pacto con grupos políticos muy diferentes que son los que nombran al fin y al cabo a los presidentes de las autoridades portuarias. Tenemos presidentes nombrados por Gobiernos de Convergència i Unió, Gobiernos del Partido Socialista, Gobiernos de Coalición Canaria y Gobiernos del Partido Popular. En ese sentido tengo que decir que los presupuestos que presentamos son unos presupuestos de pacto, y eso significa que se han rehecho los planes de empresa de todas las autoridades portuarias con el acuerdo de todas ellas. Tengo que decir aquí que mi antecesor dejó dos autoridades portuarias sin pacto, que fueron justamente Gijón y Tenerife. Ese es el primer elemento que quiero destacar ante la Cámara: esta vez sí se han hecho con pacto y estamos en condiciones de que este Gobierno presente los presupuestos portuarios con acuerdo de todas las autoridades portuarias, como marca la ley. Como saben sus señorías, si no hubiera acuerdo es el ministro de Fomento el que tiene que decidir quién tiene la razón. En este caso no ha habido necesidad de movilizar a la ministra de Fomento porque los presupuestos que presentamos son presupuestos pactados entre Puertos del Estado y todas y cada una de las autoridades portuarias.

Voy a pasar a contestar una a una las preguntas que me han hecho. En primer lugar, el análisis que hace la señora Tapias de las inversiones en Pasajes no coincide con la que leo en los presupuestos. Por lo tanto algo hemos leído mal uno o el otro. Justamente estaba previsto en el convenio que dejó el Gobierno socialista en el pacto con el PNV para la aprobación de los últimos Presupuestos Generales del Estado de la era Zapatero, y dentro de esa racionalización lo que hemos hecho ha sido reducir esa contribución al convenio de Pasajes sin hipotecar las inversiones, sino modulándolas en el tiempo para poder hacerlas posible. Ahí está la inversión de la lonja, algunos almacenes y algunas otras cosas en la regeneración de Pasajes, pero de acuerdo con la autoridad portuaria las hemos modulado en el tiempo. Por tanto yo no leo más inversiones, sino una modulación de las inversiones en todo el plan plurianual, porque hemos aplicado la racionalidad a todas las inversiones. Es el único caso —y lo quiero señalar— en el que hay una contribución directa de los Presupuestos Generales del Estado en la historia en el puerto de Pasajes. Porque cuando se habla de la contribución en el puerto de Gijón o de A Coruña no son contribuciones de los Presupuestos Generales del Estado, sino que son préstamos del Estado a los que tienen que hacer frente las propias autoridades portuarias. Por tanto es el caso único y específico en la historia de los últimos Presupuestos Generales del Estado el del puerto de Pasajes, justamente en el plan de regeneración de la bahía.

Al señor Macias le agradezco también su intervención. Creo que coincidimos en las líneas generales. Ha hablado sobre capacidad, sobre la contención del endeudamiento, de lo razonable de la política tarifaria. El acuerdo con las autoridades portuarias demuestra que todas están por la labor de empezar a jugar en este marco de flexibilidad, en función de su situación particular. Tengo que decir que las autoridades portuarias que tenían tarifas altas en un momento dado no han tenido una pérdida de competitividad. No hablamos muchas veces de un parámetro que es fundamental en las tarifas portuarias, y que nunca sacamos, que es el valor del suelo de cada autoridad portuaria y que tiene una incidencia directa en la tasa de ocupación. Cada autoridad portuaria tiene un valor de suelo completamente diferente. Tiene mucha más incidencia que las tarifas que tienen incidencia con el coeficiente corrector. Y justamente los mecanismos que la propia Ley de Puertos estableció en la última modificación, como permitir bonificaciones a la tasa de ocupación, etcétera, está para corregir estos desequilibrios. Por poner un ejemplo, el suelo de Barcelona es tres veces más caro que el de Valencia. En función de su *hinterland*, en función de su potencial industrial, los suelos portuarios son muy poderosos o de diferente coste, y por tanto tienen una incidencia mucho mayor en la tasa portuaria que la propia tasa por utilización de la infraestructura portuaria.

Con respecto a las entidades deportivas estoy convencido de que la voluntad del legislador no era penalizar a los clubes náuticos, en concreto al de Barcelona —del que me está hablando—, que es el único caso que conozco. Nuestro equipo jurídico hace una interpretación positiva de ese artículo y con esa interpretación no haría falta ningún cambio legislativo al respecto. Pero en lo que se refiere a la posición de Puertos del Estado entendemos que en el legislador cuando se llegó al pacto no había ninguna voluntad de penalizar a los clubes de natación en contra de los clubes náuticos históricos, que también los clubes náuticos son históricos, y por tanto entendemos que no tiene que haber ningún problema para afrontar, en su caso, si fuera necesario —que creemos que no— la reforma.

En cuanto a lo que me señala el señor Simancas, le diré que la reducción no es del 35 % sino del 25 %, es decir, 10 puntos menos. También he señalado que es un 8,5 más que el cierre del ejercicio 2011. Lo que hemos intentado es que, en primer lugar, la previsión de inversiones se pueda cumplir. Si no recuerdo mal la previsión del ejercicio 2011 era de casi 1.000 millones y se han hecho más de 600. Es decir, el cumplimiento del ejercicio en 2011 fue realmente escaso. Lo que pretendemos es que cualquier inversión que haga un puerto sea asumible por él en el tiempo, que las inversiones no generen un agujero en los puertos que sea inasumible en el marco de la autosuficiencia económica, y lo hacemos desde un punto de vista no solo de la previsión de sus tráfico y de que se adapten sus necesidades al requerimiento de la demanda, sino que lo pueda pagar el puerto.

Incluso algunos puertos que tienen fondos de cohesión asignados no son capaces de complementarlos con endeudamiento, porque no son capaces de afrontar el servicio de deuda que eso les genera, por lo que no es sostenible. Esas son las líneas generales para la planificación de inversiones.

Evidentemente que hacen falta inversiones. Hay que estar pegado a la demanda constantemente. Hacen falta nuevos calados para hacer frente a los nuevos tráfico de contenedores con barcos de 18.000 teus, etcétera. Lo que ocurre es que las grandes inversiones portuarias para conseguir abrigo están hechas y son las más costosas. Y muchas veces las inversiones que hacen falta ahora son básicamente —como lo demuestra la distribución funcional de nuestros presupuestos— obras de atraque y generación de suelo, y esas obras son mucho menos costosas que las obras de abrigo, y además son en cierta medida mucho más asumibles por la iniciativa privada. Es tradicional en los tráfico energéticos que el propio sector asuma la construcción de muelles. Vamos por ese camino, vamos a que cualquier inversión tenga que tener un análisis de su disponibilidad a ser financiado por la iniciativa privada o a través de una colaboración público privada. Entendemos que la relación 50 % inversión pública 50 % inversión privada que se ha dado en los puertos se puede mantener incluso en esta época de crisis con este nivel de inversión. Esa es nuestra apuesta hacia el futuro, no seguir endeudando a las autoridades portuarias para que en el fondo no puedan hacer reducciones tarifarias, justamente por el mantenimiento del marco legal en que tenemos autosuficiencia económica, y evidentemente no estamos en condiciones —como nunca ha sido, excepto el caso de Pasajes— de que haya contribuciones directas de los Presupuestos Generales del Estado para mantener los puertos.

La gestión individualizada de cada puerto y que cada uno tenga que dar una cuenta de resultados, dar cuenta de su propio endeudamiento, que tenga su propio balance, etcétera, es un valor que después de muchos años consideramos que ha funcionado razonablemente bien, yo diría que muy bien en el caso de los puertos españoles. La última reforma portuaria consolida ese modelo y creo que con una racionalización de inversiones, con evitar que el endeudamiento de los puertos prosiga, y conseguir que haya un trasvase de los beneficios de los puertos a la iniciativa privada para hacer nuestra industria más competitiva vamos a conseguir un modelo portuario compacto, un modelo al servicio de nuestra economía productiva. Evidentemente tenemos que aumentar la capacidad de nuestros puertos, pero muchas veces no se consigue con nuevas infraestructuras, se consigue con pasar de dos turnos de estiba a tres, con descargar un buque en lugar de con dos grúas, con cuatro. Muchas veces conseguir capacidad no es cuestión de nuevas infraestructuras, es cuestión de una mejor gestión de la explotación portuaria.

Con respecto a la conectividad evidentemente es nuestra asignatura pendiente, que está asumida por el

propio ministerio. La conectividad de los puertos es un elemento fundamental para su competitividad, fundamentalmente —si me permiten— en el corredor mediterráneo, en el que se pueden ahorrar las compañías navieras hasta tres días de navegación con los puertos del norte de Europa. Con una buena conexión ferroviaria, con ancho europeo —estamos hablando, y así la ministra lo ha expuesto, de poner el tercer carril lo más rápidamente posible en el corredor mediterráneo— nuestros puertos van a ganar competitividad de norte a sur, porque la conexión con Francia es fundamental para que nuestros puertos sean competitivos en el mercado internacional. En eso Puertos del Estado también queremos coadyuvar. Sabemos las dificultades presupuestarias que tiene el ministerio, y desde Puertos del Estado estamos dispuestos a aceptar como suelo portuario ramales que en este momento no son suelo portuario, para afrontar directamente la inversión en la medida de nuestras posibilidades, y trasvasar recursos portuarios puros a la conectividad, porque entendemos que la conectividad es un elemento fundamental para la competitividad de nuestros puertos, y particularmente la conectividad ferroviaria. Estamos por el impulso al Plan de mercancías por ferrocarril. Lo he señalado, es vital, es esencial, particularmente en el corredor mediterráneo, pero también en todos los puertos españoles, y desde nuestras posibilidades contribuiremos directamente, como he señalado, a que se pueda llevar a cabo.

Estaba seguro en cualquier caso de que me iba hablar de Gijón: estaba convencido. La prensa viene caliente estos días con el tema de Gijón, y quiero ir al rebufo de lo que ha dicho el señor Ayala. La situación del puerto de Gijón es muy, muy complicada, y ustedes lo saben. La deuda del puerto de Gijón es de 465 millones de euros en este momento, con una capacidad reducidísima de generación de recursos. El último año generó 1,5 millones de euros de recursos, y lo que hemos intentado ha sido aquilatar un poco las condiciones para que el puerto sea viable. Seguramente habrá que renegociar la deuda. Seguramente habrá que hacer un esfuerzo tremendo en el puerto de Gijón para que el modelo económico que tenemos de autosuficiencia económica pueda salir adelante. La gestión de la obra fue —si me permite— una gestión nefasta. No se puede hacer una obra que tenga un desvío presupuestario de 250 millones de euros, con una retirada de fondos de la Unión Europea, poniendo en cuestión incluso la propia legalidad de la adjudicación de esa obra. Poner a Gijón como ejemplo del aumento de tarifas no se debería hacer nunca, porque la viabilidad del puerto de Gijón está en cuestión por una mala gestión en la legislatura pasada.

Me gustaría decirles en lo que estamos trabajando por Gijón. Queremos que Gijón no pierda competitividad, y nuestro planteamiento es el siguiente: la influencia de la tarifa portuaria depende de los puertos, pero es aproximadamente entre el 15 y el 20 % del coste total; el 60 % son los costes de manipulación; el 20 % son los remolques, y en menor medida practicaje y amarre. Por tanto

un aumento de las tasas portuarias —aunque sea grande— del 30 % en Gijón representa únicamente un aumento real del coste del paso de la mercancía de un 5 o un 6 % máximo. Y entendemos que en un puerto en la situación del de Gijón tiene que haber un pacto de competitividad con el sector privado. Ese 5 % tiene que ser absorbido por el sector privado, por el practicaaje —no quiero decir más cosas—, por el remolque, por los costes propios de manipulación; son costes perfectamente absorbibles por el sector privado para que el puerto de Gijón no pierda competitividad. Somos conscientes de que el puerto tiene una influencia directa en una parte de la industria de Gijón, pero no perdamos de vista cuál es el coste real de la influencia de la tasa portuaria en el coste de las mercancías.

Por ejemplo, me habla usted de Arcelor Mittal; Arcelor Mittal es parte de EBHI, de la sociedad pública —en estos momentos aún pública— que manipula las mercancías. La sociedad EBHI debe al puerto 8 millones de euros en este momento, es decir, que hace diez años que EBHI no está pagando las tasas portuarias; en el fondo el puerto está financiando a la industria local, cuando quizá lo que se debería haber hecho era una acomodación a los costes reales, porque lo que no se puede es descapitalizar a un puerto porque nuestro modelo no es ese, y además el Estado no está en condiciones de poner ese dinero. Por tanto en Gijón hay que hacer una reflexión profunda de todos los agentes que dependen del puerto, y también de las empresas que dependen del puerto para hacer de él un puerto competitivo y al servicio de la sociedad. Las deslocalizaciones no van a venir nunca por la subida de la tasa portuaria, sino por otros aspectos al margen de la tasa portuaria. Por ello no queremos que haya pérdida de competitividad en el caso de Gijón, y entendemos que tenemos margen suficiente para mantener el puerto vivo y de forma viable hacia el futuro, en el marco de la legislación portuaria que tenemos, sin poner en riesgo la competitividad de dicho puerto.

Creo que con esto he respondido a prácticamente todas las preguntas que me han formulado. Les agradezco a todos el tono y el talante.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de Puertos del Estado, señor Llorca. Gracias por su amplia y precisa información. Pasamos, dentro de un minuto a la siguiente comparecencia. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000225), CATALÁN, CONVERGENCIA I UNIÓ (Número de expediente 212/000243) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000291).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión de la Comisión de Fomento.

A continuación va a intervenir el presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, don Julio Gómez-Pomar Rodríguez, a quien concedo la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Señor presidente, señorías, a continuación en esta mi primera comparecencia, como presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, voy a presentar a sus señorías la información sobre los presupuestos de dicha entidad para el ejercicio 2012.

Comenzaré por explicar las líneas básicas de los estados financieros de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora que se incluyen en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio 2012. El importe neto de la cifra de negocios, es decir, los ingresos generados por las operaciones de transporte de viajeros y mercancías, que constituyen el objeto de la empresa, alcanzará según nuestras previsiones los 2.193 millones de euros, es decir, un 8,1 % por encima de la previsión de cierre del año 2011, que entendemos se situará en torno a los 2.029 millones de euros. De los citados 2.193 millones, 1.971 corresponden a transporte de viajeros, es decir, el 89,9 % del total, y 222 millones al transporte de mercancías, el 10,1 %.

A pesar del menor peso relativo en los ingresos generados por las mercancías se presenta una previsión de crecimiento del 6,9 %, teniendo en cuenta que desde el ejercicio 2011 las cifras de Renfe-Operadora corresponden exclusivamente al aporte de la tracción. Esta previsión que se contempla para 2012, el 6,9 %, es fruto de las medidas que en este ejercicio se están adoptando para aumentar los tráfico y los volúmenes de mercancías transportadas, tanto por las sociedades comercializadoras de Renfe-Operadora como por los operadores privados a los que Renfe-Operadora alquila la tracción.

En el caso de viajeros el crecimiento de ingresos que se propone es del 8,2 % respecto a 2011, y se puede desglosar en un 9,3 para los servicios de cercanías y media distancia, y un 7,6 % para los de alta velocidad y larga distancia. Por su parte los viajeros-kilómetro transportados en 2012 alcanzarán los 21.576 millones, es decir, un crecimiento en torno al 1 % frente al dato de 2011.

El resto de los ingresos de la cuenta de pérdidas y ganancias —que en la documentación que se presenta en el proyecto de presupuestos agrupa los trabajos realizados para el activo, los otros ingresos de explotación, la imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero, y el resultado por enajenaciones del inmovilizado— alcanza los 747 millones de euros, de los que la partida más relevante es el devengo por la compensación por prestación de las obligaciones de servicio público de cercanías y media distancia, partida que asciende a los 514,2 millones de euros con el siguiente

desglose, 398,8 por la obligación de servicio público de titularidad de la Administración General del Estado, y 115,4 por la obligación de servicio público de cercanías de la Generalitat de Cataluña. Sin contar dichas compensaciones el resto de ingresos suma 233 millones de euros por conceptos que, sin pretender ser exhaustivo, incluyen la prestación de servicios de mantenimiento de material ferroviario a terceros, prestación de servicios al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, convenios con comunidades autónomas por la prestación de servicios ferroviarios, trabajos realizados para el inmovilizado y almacenes, alquileres de espacios en estaciones de cercanías, etcétera.

Por lo que se refiere al capítulo de gastos, el total de los mismos, excepto los derivados de la amortización y financiación de las inversiones, presenta una previsión para 2012 que alcanza los 2.341 millones de euros. De esta cifra, un 35 % corresponde a los gastos de personal, 821 millones de euros, para los que se ha contemplado la congelación, tanto salarial como de incorporaciones, incluida para toda la Administración General del Estado en estos presupuestos, además del ajuste derivado de la racionalización de la estructura de dirección de la entidad. Del resto de gastos antes de amortización e intereses, 1.520 millones de euros, agrupan las líneas de aprovisionamiento 69 millones y otros gastos de explotación 1.451 millones, donde las partidas más destacables corresponden a los cánones abonados a ADIF, al Administrador de Infraestructura Ferroviaria, por el uso de las líneas y estaciones, a los que corresponde un importe de 360 millones de euros, es decir, un 9,4 % del total de los gastos de explotación. Tan solo los servicios de alta velocidad y larga distancia suponen 275 millones del anterior importe. El resto de servicios prestados por el ADIF diferentes de los cánones supondrán en 2012 un total de 391 millones de euros, un 16,7 % del total, de los cuales la partida más importante es la que corresponde al suministro de energía para la tracción de trenes, que supone 280 millones de euros. Por volumen, la siguiente partida más significativa de los servicios del exterior es la asociada al mantenimiento, reparación y limpieza del material rodante y de los edificios y estaciones, que supondrá en 2012 un gasto de 364 millones de euros, de los que 305 corresponden a la previsión destinada a mantenimiento, reparación y limpieza de material rodante. En conjunto, el total de los gastos de explotación presenta una disminución del 6,7 % respecto de la previsión de cierre de 2011 y del 16,2 % sobre la previsión inicial de dicho ejercicio. Si del total de estos gastos eliminamos aquellas partidas sobre las que la capacidad de gestión de Renfe-Operadora es muy limitada por proceder de tarifas oficiales o por estar relacionadas con la seguridad en la circulación, cánones, energía de tracción o mantenimiento del material rodante, el ahorro que se plantea en el resto de las partidas sobre las que la capacidad de actuación es mucho mayor es del 9,7 % sobre la previsión de cierre del 2011 y del 27,4 % sobre el presupuesto inicial del ejercicio anterior. Como

se deduce de estas comparaciones, el objetivo de reducción en los gastos es muy ambicioso, pero para su consecución estamos trabajando en un plan de racionalización y centralización de las compras, en el análisis riguroso de todas y cada una de las partidas de gasto y en la renegociación con los proveedores de los principales contratos en vigor. A título de ejemplo, puedo decirles que sobre el presupuesto de 2011 se van a producir ahorros entre el 16 y el 30 % en los capítulos de arrendamiento, reparaciones, mantenimiento y conservación, limpieza de estaciones y edificios, compra de material de oficina y consumibles informáticos y adquisiciones de equipos y licencias informáticas. Con estos datos, el Ebitda, resultado antes de amortizaciones e intereses previsto para 2012, es de unos 600 millones de euros, incluyendo la previsión de compensación por la prestación de obligaciones de servicio público de mercancías y de media distancia, competencia tanto de la AGE como de la Generalitat de Cataluña, como antes he comentado, calculadas con arreglo a las disposiciones del Reglamento 1370/2007 de la Unión Europea sobre los servicios del transporte de viajeros por ferrocarril.

Quiero destacar aquí, al haber hecho referencia al devengo de la compensación por prestación de obligaciones de servicio público, el importante esfuerzo puesto de manifiesto en estos presupuestos por parte de la Administración al considerar una aportación en términos de caja de 848 millones de euros con dos objetivos perfectamente delimitados: en primer lugar, cerrar el capítulo referente al contrato programa 2006-2010. Como ustedes saben, a estas alturas aún quedan 367,4 millones de euros pendientes de abonar a Renfe-Operadora en cumplimiento de lo firmado en dicho contrato programa. En segundo lugar, hacer frente a la falta de consignaciones en el ejercicio 2011 para las obligaciones contraídas por la Administración General del Estado por la prestación de servicios de cercanías y media distancia. **(La señora vicepresidenta, Chacón Piqueras, ocupa la Presidencia)**. Para este destino, se ha realizado una consignación de 480,6 millones de euros. En resumen, el cobro en 2012 de estos 848 millones de euros permitirá cerrar la brecha abierta en ejercicios anteriores en las leyes de presupuestos de los años 2009, 2010 y 2011 entre las obligaciones contraídas y las consignaciones realizadas para pagarlas.

Volviendo al análisis de las principales magnitudes económicas de Renfe-Operadora, a partir de la cifra de Ebitda antes mencionada hay que incorporar las partidas de amortizaciones para llegar al resultado de explotación y al resultado financiero para determinar el resultado del ejercicio. Sobre ambas partidas, amortizaciones y resultado financiero, me gustaría realizar algún comentario. Las amortizaciones suponen 358 millones de euros y reflejan el exceso de material móvil, el exceso de trenes que arrastra la entidad como consecuencia de decisiones de compra de años anteriores. El resultado financiero, que se sitúa en 175 millones de euros, es a su vez el reflejo de un endeudamiento que desde la creación de

Renfe-Operadora en 2005 ha pasado de 1.369 millones de euros a 5.225 en el momento actual; es decir, se ha multiplicado por cuatro como consecuencia fundamentalmente de decisiones de inversión que, a su vez, han supuesto un excedente en material móvil al que he hecho referencia anteriormente. Quiero anunciar aquí el compromiso no solo de no incrementar este endeudamiento sino de iniciar ya en el 2012 una senda de disminución del mismo con el objetivo de que a 31 de diciembre de este año la cifra de endeudamiento se sitúe en torno a los 4.600 millones de euros. Para ello, además de contar con la materialización de los 848 millones de euros de las consignaciones recogidas en estos presupuestos, vamos a proceder a sanear la posición de tesorería de la entidad hasta dejarla en los niveles razonables de seguridad financiera. Con estos datos de ingresos y gastos, el resultado esperado se situará en 2012 en torno a los 67 millones de euros.

A continuación, me voy a referir a las inversiones de Renfe-Operadora incluidas en estos presupuestos. En concreto, en 2012 la empresa tiene previsto invertir 447,6 millones de euros, de los cuales 431,9 se destinarán a inversiones reales y 15,7 a inversiones financieras. De los 431,9 millones de euros de inversiones reales, corresponden a proyectos regionalizables el 22,8 %, 98,3 millones de euros, y a proyectos no regionalizables el 77,2 %, es decir, 333,6 millones de euros. De la cantidad regionalizada, las partidas más importantes son 44,6 millones que corresponden a Madrid, 30,7 a Cataluña y 6,1 a Andalucía y corresponden a proyectos de actuaciones en estaciones y talleres enclavados en dichas comunidades. En el caso de Madrid, se incorporan en esta cifra 13 millones de euros para actuaciones en los edificios históricos de la Avenida Ciudad de Barcelona, con el objetivo de adecuarlos a las normas de las inspecciones técnicas de edificios y de evitar riesgos asociados al estado de las fachadas. Descontado este importe singular, Madrid y Cataluña presentan unas cifras equivalentes en este presupuesto. Por naturaleza, el resumen de las inversiones totales es el siguiente: para pago de trenes adquiridos en años anteriores, 101,6 millones; modernizaciones y mejoras de trenes, 96,4; nuevos talleres y mejora de los actuales, 47,8; equipamientos de estaciones de cercanías, 82,9; plan de accesibilidad a los trenes, 23,7; sistemas de información, 20; seguridad en la circulación, 11,3; gestión patrimonial, 14,7; y resto de actuaciones, 33,5.

Pasando al plan operativo, a continuación y sin carácter exhaustivo, voy a citar algunas de las premisas y líneas principales que enmarcan los números anteriores y que, como no podía ser de otra manera, están alineados con los objetivos que para su departamento enunció la ministra de Fomento en su intervención en la Comisión de Fomento del pasado 9 de febrero. En primer lugar, dentro de la fijación de criterios objetivos y cuantificables para las obligaciones de servicio público, deberán firmarse los contratos que, de acuerdo con el Reglamento 1370/2007, de 23 de octubre, sustituyan a los antiguos contratos-programa. Asimismo, en los servicios

comerciales se mejorarán los sistemas de información y venta, aprovechando las ventajas del desarrollo de las tecnologías de la comunicación, lo que permitirá, entre otras cosas, la adquisición, pago y acceso al tren a través de teléfono móvil, así como la flexibilización de los servicios de venta y posventa relativos al cambio y modificación de billetes. Quiero destacar aquí los proyectos de billete integrado y de flexibilización de tarifas, que responden a la reorganización de corredores de viajeros que estamos poniendo en marcha. En relación con los billetes integrados, estos permitirán realizar con un solo título de transporte recorridos origen-destino utilizando servicios con horarios enlazados, con más de dos trenes de alta velocidad, alta velocidad más media distancia o alta velocidad más cercanías. Con ello indudablemente se favorecerá la movilidad de los viajeros, al tiempo que se pondrá en valor el efecto red del modo ferroviario. Además se realizará una revisión y encaje de horarios de trenes que pondrá en valor los diferentes productos de nuestra oferta de media distancia —Avant, AVE, larga distancia y cercanías—, creando una verdadera oferta de transporte integrada. Por su parte, la flexibilización de tarifas permitirá a los ciudadanos acceder a precios más atractivos, anticipando su planificación de viaje y utilizando con mucha más intensidad el canal de venta por Internet. Ello se podrá gestionar gracias al desarrollo de una herramienta de optimización de plazas y la determinación de un sistema de precios dinámicos, que nos permitirá expandir la base de clientes y, por tanto, maximizar los ingresos globales gracias a un mejor aprovechamiento de la capacidad de los trenes.

Por último, se revisará el actual modelo de filiales para la realización y gestión del transporte de mercancías con criterios de eficacia y viabilidad jurídica, eliminando duplicidades y solapamientos que impiden mejorar la eficiencia y eficacia de este modo. Como saben, ya se ha iniciado el proceso para la creación de una sola empresa como resultado de la fusión de las filiales Irion, Multi y Contren, además de plantear la desinversión en otras sociedades en las que se participaba de forma minoritaria, de acuerdo con lo establecido en el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 16 de marzo.

Hasta aquí, señorías, mi intervención, con la que he pretendido en el breve del que he dispuesto condensar lo mejor posible la información relativa a Renfe-Operadora contenida en el presente proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2012. Entendemos que se trata de un proyecto en un contexto extremadamente difícil de ajuste presupuestario. Señora presidenta, a partir de ahora estoy a disposición de los señores diputados para contestar las preguntas que deseen formularme, comprometiéndome en todo caso a remitirles por escrito la información requerida en el caso de no disponer en estos momentos de dicha información.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Comenzamos las intervenciones con el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor presidente de Renfe, muchas gracias y bienvenido. Le agradezco su explicación. Con cierto cariño hemos intentado tomar muchas notas y, por tanto, aunque las cifras presupuestarias están en los documentos, mi primera petición sería que nos suministrara los datos del cierre de la contabilidad del año 2011, que es un elemento importante para conocer la situación. Esto facilita nuestra labor y se lo agradecería de forma importante. Usted nos ha dado un dato importante, que piensa tener 223 millones de ingresos, otros ingresos, mantenimientos, servicios ADIF, etcétera. Imagino que va a intentar conseguir el máximo rendimiento posible con su patrimonio, que por cierto es notable, pero al margen de esta cuestión, usted tiene tres tipos de ingresos, de los tres grandes servicios: transporte de pasajeros de obligación de servicio público, transporte de pasajeros no obligación de servicio público, es decir, básicamente larga distancia y alta velocidad y, por otra parte, mercancías. Son tres segmentos de negocio muy diferenciados. La obligación de servicio público está sujeta a unas tarifas de interés público o social, sujeta a una coordinación con organismos, consorcios de transporte, etcétera, y con una aportación importante por parte del Estado, que usted cifra este año en 398 millones, si no estoy equivocado, que es el coste que va a tener y que entiendo que no está presupuestado como ingreso este año, aunque lógicamente como usted este año recupera estos 848 millones, la empresa gana una solidez notable a partir de la ejecución de este presupuesto. Usted también prevé otros ingresos, que son 115 millones por parte de la Generalitat, que tampoco están presupuestados, como usted sabe, porque como el Ministerio de Hacienda no se los transfiere a la Generalitat, la Generalitat no puede transferírseles a usted. Evidentemente usted no tiene ninguna responsabilidad, pero quiero dejar constancia de este hecho, que nosotros vamos a intentar subsanar en otros ministerios porque, en definitiva, se trata del incumplimiento de una obligación del Estado, que ya no se cumplió tampoco en el ejercicio anterior. Por tanto, este es un débito que usted tiene y que su empresa no tiene por qué soportar. Una primera lectura de todo esto es que si el año pasado usted recibió del Estado 480 millones y este año solo 398, ¿esto es porque le cargamos al ciudadano más parte de este coste o porque usted es más eficiente o por las dos cosas? A mí que usted sea más eficiente me gusta, que le cargue más a los ciudadanos no me gusta tanto, pero este es un dato a tener en cuenta. Me gustaría que usted nos hablara de algunos coeficientes de cobertura que, por ejemplo, el Metropolitano de Madrid publica, que los ferrocarriles de la Generalitat Valenciana publican, que los ferrocarriles vascos publican, que todas las empresas ferroviarias publican. Por eso, me gustaría que conociésemos todos —y no es necesario ahora, pero sí en la documentación que le pido— estos índices de cobertura de los distintos servicios: cercanías, medias distancias, alta velocidad, etcétera. Este es un aspecto en el que hay que tener una prudente política de precios,

porque es un ferrocarril social y además a la vez tenemos que ser lo más eficientes posible en la prestación de los servicios.

En la reflexión que usted hace por lo que se refiere al material, la percepción que tenemos es que efectivamente Renfe compró mucho material, por ejemplo, compró las famosas cien locomotoras para mercancías. Esto es material ciertamente sobrante, que estaría bien poderlo vender, aunque nuestro ancho tan curioso nos lo dificulta. Estaría bien que se vendiera, aunque fuera a empresas privadas competidoras o habría que alquilarlo o hacer *renting*. De momento también hay un parque sobrante de alta velocidad, pero algunos servicios regionales y de cercanías tienen material insuficiente y a veces deficiente. La presidenta que ahora nos preside sabe perfectamente que el material de regionales destinado a Cataluña en parte es bastante deficiente y antiguo. Como diputada por Barcelona lo ha reclamado varias veces y hemos coincidido con ella en esta reclamación. Por tanto, me gustaría que fuéramos capaces de vender lo que nos sobra, pero que también fuéramos capaces de adquirir aquello que nos falta. Esta es una política inteligente, porque además conllevaría el mantenimiento de puestos de trabajo en empresas de fabricación de material que lo necesitan. No voy a citar nombres de empresas, las hay en toda España, pero yo creo que estaría bien porque existe esa necesidad de estos vehículos en cercanías, y a lo mejor podríamos financiarlos —y seguramente sea lo que quiere hacer Hacienda— si usted es capaz de vender este material, porque nos consta que hay compradores. Lo que no había hasta ahora eran ganas de vender, porque decían: esto va a servir para competir. Pero es que estamos en un mercado y sus recursos son públicos. Es una línea que creo que valdría la pena mejorar.

Una reflexión final en torno a mercancías. Dice que piensa aumentar, no sé si el tráfico o el volumen captado de mercancías, pero a mí me gustaría que lo que usted aumentara no fuera el volumen, sino los ingresos. Hasta ahora la táctica de la empresa Renfe en mercancías ha sido, cuando había un posible competidor privado, hacer *dumping*. Renfe creció el año pasado un 7% en volumen, pero disminuyó en ingresos, y esto no tiene sentido; 223 millones de ingresos, pero todos sabemos que el déficit es muy importante. Si hay que competir, es el mercado, así lo dictan las directivas europeas y nuestra propia ley, y creo que Renfe, siendo público, tiene que dar ejemplo. Todas las instituciones públicas, como todos sabemos estos días, deben dar ejemplo, y Renfe también, de comportamiento correcto. Me gustaría que su presidencia en Renfe supusiera un cambio radical en las políticas de mercancías, porque se ha demostrado que la política de pequeña óptica, de no querer dejar nada a nadie, de reventar mercados, etcétera, no ha ayudado a crecer al mercado, sino que los últimos ocho años han sido una auténtica debacle en su empresa por el tema de mercancías. Usted ha eliminado todas estas empresas filiales. Puede ser correcto que lo haga, pero lo que debe variar

es esta estrategia que, repito, consiste simplemente en intentar destruir por la vía del *dumping* la competencia.

Por tanto, señor presidente de Renfe, yo le deseo mucho éxito. Usted presenta unos números ajustados, unas estrategias correctas, con la única duda del tema de mercancías, si va a ser capaz de hacer este cambio estratégico. La única petición que le formula nuestro grupo es la de la información suficiente y si pudieran hacerse estas inversiones sobre material destinado a cercanías y a algún segmento de regionales.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón Piqueras): Continuamos con el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Señor presidente de Renfe-Operadora, bienvenido a la Comisión de Fomento y al Congreso de los Diputados. Renfe es una empresa importante dentro de la estructura del Ministerio de Fomento, dentro de nuestro país. Es una empresa peculiar porque tiene un servicio comercial de pasajeros y mercancías que debe ser competitivo, con precios de mercado, que debe ser eficiente porque tiene que competir con otros operadores, cada vez más, espero y tiene que cuadrar los presupuestos y las partidas de manera que pueda ser eficiente porque tenga un buen servicio público, un buen material móvil y pueda hacer inversiones que le hagan ser competitiva. A la vez, Renfe tiene una segunda acepción o modo de trabajar, que es prestando un servicio de interés público general que tiene que ser eficiente, pero al final el que marca es el Estado, que encarga a Renfe, que tiene unas subvenciones de fondos públicos para subvencionar servicios de transporte, y Renfe hace lo que le piden que haga, puesto que recibe unas partidas en contraprestación del servicio que presta.

Una primera pregunta es que en los años anteriores siempre se había insistido en que se debía identificar el costo, uno por uno, de los servicios públicos que Renfe realiza para que la diferencia entre los ingresos y el coste del servicio pueda repercutirla el Estado sobre Renfe de una forma absolutamente clara. En estos presupuestos ya nos encontramos con que en el contrato programa del servicio público vienen algo más de 367 millones de euros y 480 millones por obligaciones de ejercicios anteriores por compensación del servicio público, es decir, una partida de 848 millones de euros, que supone un incremento del 41,3 % con respecto al año anterior, pero que se da en este año —se lo pregunto, puedo estar equivocado— y no se va a dar en el próximo presupuesto porque eran deudas con Renfe-Operadora que se agotan en el momento en que se paga esa partida de 480 millones de euros. Me gustaría saber, si lo tiene cuantificado de una forma nítida, lo que le cuesta al Estado el servicio público por esos fondos públicos que Renfe recibe para subvencionar servicios de transporte y cuál es la perspectiva que va a tener Renfe-Operadora en los años

sucesivos, esa versión de Renfe-Operadora como empresa que da servicio de interés público o general.

En segundo lugar, me voy a centrar un poco en la inversión. ¿Qué puede invertir Renfe? De acuerdo con la normativa de la Comisión Europea, Renfe no puede tener otros ingresos que los derivados del servicio público. Por tanto, tiene que invertir los recursos que genere y el endeudamiento que adquiera. No hay más medidas. Es una empresa pública que está ahorrada, en la que solamente los recursos que genere y el endeudamiento que adquiera es lo que puede invertir. Analizando lo que ha recibido de contratos programa y de obligaciones de ejercicios anteriores y los recursos que genera, me caben algunas dudas. Se prevé que el resultado del ejercicio, la liquidación, sean 66,8 millones de beneficio, la aportación presupuestaria ha sido un 41,3 % más que el año anterior y la inversión asciende a 432 millones. Cuando no se produzca esta aportación presupuestaria extraordinaria, ¿va a poder mantener Renfe Operadora la inversión en las cifras que ahora tenemos? Creo que no, si no se acude al endeudamiento. Es la tercera pata que quiero poner encima de la mesa. Si se acude al endeudamiento, tenemos 5.254 millones de endeudamiento en este momento, que es un endeudamiento muy alto, ha dicho usted. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Me gustaría saber la estructura de esa deuda. Si está sobre el ICO, sobre el Banco Europeo de Inversiones, porque si es endeudamiento a largo plazo que le permite un cierto grado de gestión cómoda de esa deuda, usted podrá hacer frente. Si no, me da la sensación de que Renfe-Operadora puede tener un colapso si no hay movimiento de las cifras que le he ido señalando. Esa inversión alta que usted tiene todavía este año, con medios propios, que supone un endeudamiento de 432 millones, es menor que el programa de actuación plurianual que se había previsto. Usted ha citado las cifras que dedica a modernizar la flota, a inversiones de accesibilidad, de talleres, de cercanías... ¿Usted cree que con la inversión prevista en los próximos años, en una visión de futuro, al menos de la legislatura, usted va a poder mantener una modernización para ser competitivos realmente, no solo en la alta velocidad, que al ser muy nueva quizá todavía tenga un periodo de deterioro escaso, sino en cercanías y media distancia, donde el deterioro, después de muchos años de utilización del material móvil, puede ser bastante acusado? Me parece que las cifras de Renfe-Operadora en este año tienen un cierto equilibrio. Por cierto, señor presidente, no hay manera de que coincidan las cifras que nos citan en las comparencias con la que aparecen en el informe económico y financiero. No sé si es habitual, si se da la cifra muy pronto para el informe y luego usted la trae más ajustada y más fina, pero siempre hay un baile de millones, aunque no es relevante para los efectos que nosotros queremos señalar aquí.

En definitiva, quería saber en qué medida cree usted que Renfe— Operadora es una empresa pública eficiente y sostenible desde el punto de vista de que tiene un

futuro asegurado con un resultado del ejercicio que yo creo que era a pérdidas en los años sucesivos —es la visión económica que yo tengo del negocio que aparece en el informe económico y financiero— y ante el problema de que no pueda recibir ayudas del Estado y que todo lo más que puede recibir es lo que le corresponda de la valoración perfectamente ajustada, tema por tema, de los servicios de interés público general que reciba.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, doña Concepción de Santa Ana tiene la palabra.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Gómez-Pomar, sea usted bienvenido a esta Comisión de Fomento en la que desde el Grupo Parlamentario Popular le deseamos el mayor de los éxitos, porque eso redundará en el éxito de todos los ciudadanos.

Renfe-Operadora es una de las empresas emblemáticas del Grupo Fomento. Fue durante décadas modelo a seguir en toda Europa. A la llegada del nuevo Gobierno del Partido Popular al ministerio Renfe presentaba unas pérdidas anuales de algo más de 120 millones de euros. Además, en estos presupuestos que hoy usted ha venido a presentar, Renfe tiene que hacer frente adicionalmente a una deuda de más de 5.200 millones de euros cuando, como usted bien nos ha dicho, el 1 de enero de 2005 esa deuda apenas llegaba a los 1.300 millones de euros. Y es que a lo largo de los últimos años se ha llevado a cabo una política excesiva de adquisición de material rodante, desacompañada del ritmo de inversión en infraestructuras. El resultado que se ha heredado fueron 90 trenes entre media y larga distancia y cercanías, perdiendo valor en los talleres; 90 vehículos de estas características son desde luego un número elevadísimo de unidades deteriorándose. Es decir, se ha multiplicado por cuatro el endeudamiento desde el año 2005 fundamentalmente por las decisiones de inversión, que a su vez han acarreado un exceso de trenes, desde luego una buena política dentro de Renfe. Por ello, hoy desde mi grupo parlamentario valoramos muy positivamente el compromiso que nos ha anunciado no solo de no incrementar este endeudamiento, sino de iniciar en 2012 una senda de disminución del mismo con el objetivo de que a 31 de diciembre de este año la cifra de endeudamiento ronde los 460 millones de euros.

Señor presidente, en la última comparecencia de presupuestos de su antecesor socialista en el cargo pronosticaba los siguientes resultados de la compañía para el año 2011. Pronosticaba un Ebitda situado en los 324 millones de euros positivos incluyendo la previsión de compensación por obligaciones de servicio público, un resultado que después de gastos financieros y amortizaciones era de 239 millones de euros negativos. Estas son las previsiones que el Gobierno socialista hizo para el año 2011. Claro está que sus resultados estaban basados en una previsión de crecimiento de nuestra economía absolutamente irreal, como luego se ha demostrado. Esta es la gran cuestión heredada respecto a las cuentas del

año 2011 especialmente en Renfe-Operadora, que no olvidemos tiene una vocación de transportar viajeros y mercancías y por tanto es especialmente sensible a la evolución de la situación de la economía española. Pero además hay que destacar —y me ha llamado la atención que el señor Pezzi quisiera una explicación— la herencia a la que va a hacer frente el nuevo Gobierno tal y como el señor presidente nos ha anunciado. Hay que hacer frente a obligaciones de servicio público de años anteriores que no han sido abonadas y que por tanto dejó pendientes el Gobierno socialista por valor de 481 millones de euros; la liquidación del contrato-programa de 2010, como aquí se ha hablado, por valor de 367 millones de euros, o material rodante sin abonar por valor de 101 millones de euros.

Yo creo, señor presidente, que hay que hacer una reflexión sobre el futuro de Renfe-Operadora y sobre lo que debemos esperar de ella en los próximos años. Renfe-Operadora, como aquí ya se ha dicho, presta dos tipos de servicio: los servicios de carácter comercial, en los que los precios vienen fijados por las condiciones de mercado, y unos servicios de interés general como obligaciones de servicio público cuyos precios vienen reflejados por la autoridad responsable de la prestación de esos servicios públicos. En ambos tipos de servicios Renfe tiene la obligación de ser eficiente y de ser productiva, ya que en el futuro serán unos servicios en los que exista la competencia y esta hay que ganarla a nuestro modo de ver aumentando la eficiencia, aumentando la productividad y aumentando la eficacia de la empresa. Esto es necesario si además queremos disponer de una operadora capaz de competir con otras operadoras de carácter internacional que en el momento en que se produzca la apertura de los mercados van a venir a España y nosotros también tendremos que salir a competir con el exterior. Yo quiero felicitarle por cómo ha expuesto el punto de vista de una empresa como Renfe, que desde luego necesita nuevos impulsos y una visión innovadora en un mundo que cada vez es más competitivo.

En estos presupuestos, como se ha visto a lo largo de todo el día, hay una apuesta innegable por el ferrocarril, ya que a pesar de los momentos complicados por los que está atravesando la economía española se destinan por ejemplo 221,8 millones de euros para el material móvil. Nosotros creemos que en España somos competitivos en la alta velocidad. Sabemos que se está haciendo una apuesta muy importante por las cercanías, pero a modo de ver del Grupo Parlamentario Popular el reto en estos momentos está en las mercancías, porque solo un 4% de nuestras mercancías se transporta por ferrocarril. Este es un dato demasiado pequeño cuando, por ejemplo, comparamos con Alemania, donde un 20% de ese transporte por ferrocarril corresponde a las mercancías, y creemos que en esto debemos mejorar. Por tanto, y lo hemos dicho anteriormente en la comparecencia del señor presidente de ADIF, nos ha parecido una apuesta sumamente acertada ese tercer carril del corredor ferroviario del

Mediterráneo con esa movilización de 1.200 millones de euros de recursos públicos y de recursos privados, lo cual va a hacer que se incremente algo fundamental, que es la intermodalidad de los puertos del Mediterráneo. Eso podrá tener un reflejo en ese incremento del transporte de mercancías, porque qué duda cabe de que esos accesos a los puertos son los focos originarios precisamente de esas mercancías.

Sin más, le deseamos el mayor de los éxitos en su cometido y le damos las gracias por las explicaciones que nos ha prestado.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a los grupos parlamentarios tiene la palabra el presidente de Renfe, don Julio Gómez-Pomar.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): En primer lugar, como no podía ser de otra manera, agradezco todas las intervenciones de los grupos parlamentarios, el tono y la importancia de todas las cuestiones que han puesto encima de la mesa. Intentaré contestar a las mismas y dar mi opinión sobre aquellas reflexiones que se me han pedido.

En segundo lugar y en relación con la intervención de don Pere Macias, el primer punto es el relativo al cierre de la contabilidad de 2011 y enlace también con una de las cuestiones que se suscitaba por el Grupo Parlamentario Socialista sobre la base de la presentación de la información. Es verdad que la información que exige la Ley de Presupuestos Generales del Estado respecto de un ente público empresarial es en cierto modo confusa. Se solicita la presentación de una cuenta de pérdidas y ganancias, de un balance y de un, llamémoslo, antiguo estado de origen y aplicación de fondos, es decir, determinación de efectivo, que con el nuevo Plan contable resultan muy complejos de seguir. Si uno intenta seguir las rúbricas de las cuentas de pérdidas y ganancias, ve que viene una línea de ingresos, más una línea de gastos, en parte afectada a esa línea de ingresos, luego otra línea de ingresos, luego otra línea de ingresos, luego otra línea de gastos. Les aseguro que preparar una intervención para intentar dar la mayor información posible no es nada sencillo. ¿Cómo puedo dar la mayor cantidad de información posible y al mismo tiempo no dar la impresión de que se quieren dar cifras que no son las que figuran en los estados? Es una especie de compromiso al que le hemos dedicado mucho tiempo, tratando de hacer referencia siempre a cifras de ingresos o cifras de gastos que figuran en los estados, pero, al mismo tiempo, ofreciendo una lógica económica en la explicación. Estoy a su disposición para darles por escrito la ampliación de la información sistemática que puedan necesitar. Esto sirve para los datos de 2011. Aparecen unas cuentas relativas al año 2012 y luego una comparación de 2011 con 2012, pero en términos de balance, cuenta de pérdidas y ganancias, que no es demasiado significativa. Facilitaré de una manera más sistemática las cifras

correspondientes a 2011, sabiendo que a esta fecha siguen siendo cifras provisionales, es decir, que el cierre definitivo de las cuentas con la aprobación por el consejo de administración de Renfe-Operadora no se ha producido, pero de alguna manera facilitaremos la información que permita hacer comprensible todo lo que ustedes están examinando.

Tiene razón don Pere Macias. El presupuesto de Renfe-Operadora recoge dentro del capítulo de ingresos nuestra previsión de déficit por la obligación de la prestación de servicio público, tanto en el ámbito de la Administración General del Estado como en el ámbito de los servicios que se prestan bajo la dirección de la Generalitat de Catalunya, lo que suma 514 millones. La práctica que se ha venido siguiendo en los años anteriores es abonar a ejercicio vencido los ingresos que se han devengado como previsión en el ejercicio, si bien uno de los problemas que ha sido apuntado en todas las intervenciones es el hecho de que esas reposiciones de las cantidades que se devengan por la prestación de los servicios públicos no lo han sido en su totalidad. Es la primera vez en los últimos años que hay una transferencia de 848 millones que deja el contador a cero en cuanto a la liquidación del contrato-programa 2006-2010 y a las cantidades del año 2010 y del año 2011 por la prestación de Renfe-Operadora de los servicios de cercanías, cuyo reembolso está pendiente en ese circuito de transferencias del Ministerio de Hacienda por la sección 32 a la Generalitat de Catalunya. Esto significa que hoy por hoy Renfe tiene que prestar ese servicio haciendo un esfuerzo y obteniendo los recursos sin tener la correspondiente transferencia.

Planteaba también don Pere Macias el necesario balance entre la carga del coste a los ciudadanos y la eficiencia. Este es un presupuesto que apuesta decididamente por ser más eficientes. Por tanto, el ahorro en los gastos que persigue aprovisionarse y cumplir nuestras necesidades de gasto con el mayor ajuste posible pretende alcanzar la mayor eficiencia en los recursos. Preguntaba también sobre la importancia que tienen las tasas de cobertura y le facilitaré esos datos. Salvo en el caso de los servicios comerciales y los servicios de alta velocidad, todo lo que son obligaciones de servicio público presentan unas tasas de cobertura que en ningún caso alcanzan el cien por cien. Ni siquiera en los servicios de cercanías, que mueven cientos de millones de viajeros al año, los precios de los billetes consiguen dar una cobertura al gasto que se produce. Por darle dos ejemplos extremos en la tasa de cobertura, hay una dispersión muy alta desde aproximadamente un 67 o 68 % en el caso de las cercanías de Madrid —cifra que retengo— hasta datos muy bajos en el caso de las cercanías de Zaragoza. Es verdad también que hay un exceso de material y que la voluntad de Renfe-Operadora es vender aquel material ocioso que no se requiera y alquilar a los operadores privados, sobre todo a los operadores de mercancías —dado que es un servicio ya

liberalizado, tanto en su ámbito nacional como internacional—, la tracción y las locomotoras que necesiten. Nuestra apuesta es clara para facilitar el desarrollo de la actividad privada en los ámbitos que actualmente están liberalizados.

El transporte de mercancías es una pesadilla me imagino que para todos los presidentes de Renfe que han ido pasando por esta sala. Imagino que cada presidente de Renfe va dando unas cifras cada vez más bajas de transporte de mercancías. Espero que haya aquí un punto de inflexión. Espero y confío que un 4 % en el transporte de mercancías represente un punto de inflexión y estamos trabajando muy seriamente para hacer un planteamiento estratégico y de alcance para mejorar el volumen y los ingresos derivados del transporte de mercancías por ferrocarril. Aquí se han señalado muchos de los elementos que afectan a la capacidad de aumentar ese volumen: la conectividad en los puertos —a la que ha hecho una referencia muy inteligente y muy bien documentada el presidente Llorca—, la necesidad de instalar cuanto antes ese tercer carril desde Valencia hasta la frontera francesa, etcétera. En fin, hay un cuello de botella en las infraestructuras muy detectado y sobre el que se quiere hacer un gran esfuerzo.

Otro problema conocido son las distancias a las que se mueven las mercancías. El territorio nacional no es lo suficientemente extenso como para conseguir el máximo beneficio posible del transporte de mercancías. Frente al paradigma de Estados Unidos, donde casi todo el transporte de mercancías discurre por ferrocarril porque son distancias de miles y miles de kilómetros, con trenes cuyo tamaño mínimo es de 750 metros y va hasta más de un kilómetro, están los trenes que nosotros estamos utilizando con las dimensiones que ustedes conocen mejor que yo. Pero indudablemente esta es una apuesta y un reto al que tratamos de dar una respuesta estratégica desde Renfe.

El esfuerzo que se ha hecho y que ya se ha mencionado en relación con las filiales es, por un lado, conseguir coherencia y no tener una pluralidad de sociedades destinadas al transporte de mercancías y, por otro, desinvertir en aquellas empresas donde Renfe tiene una posición minoritaria de carácter comercial. Podría tener sentido una posición minoritaria de carácter financiero por razones de rentabilidad, pero una posición minoritaria de carácter comercial no añade nada a Renfe frente a tener pura y simplemente un contrato de aprovisionamiento o de suministro con quienes aparecen hoy como socios en las distintas empresas.

A continuación voy a pasar a intentar dar respuesta al señor Pezzi. Efectivamente la vocación de Renfe en su conjunto no es sino la de prestar un servicio público. Transportar viajeros y mercancías es dar un servicio público indispensable, pero hay un requerimiento de ganar dinero en los servicios comerciales o, dicho de otra manera, que no se pueden subvencionar los servicios comerciales, como tampoco los déficits en el ámbito de las mercancías, pero sí se puede acudir a la ayuda per-

mitida por las autoridades comunitarias para financiar la prestación de servicios de interés público. En estos momentos el Ministerio de Fomento está haciendo un análisis exhaustivo de las distintas líneas que conforman lo que hoy está definido como servicio público. Como usted bien sabe, me parece recordar que son dos acuerdos del Consejo de Ministros de los años 2010 y 2011 los que declaran la obligación de servicio público en cercanías y los que declaran que el resto de la red que no es alta velocidad —por decirlo de alguna manera— constituye hoy día obligación de servicio público. Aquí hay que hacer un análisis exhaustivo en términos de coste y de rentabilidad social para ver si hay otros medios alternativos de transporte que permitan llevar a las personas de un sitio a otro a un menor coste. Esta es una tarea en la que el Ministerio de Fomento está empeñado. Posteriormente tendrá que cotejarlo con las comunidades autónomas para ver hasta qué punto estas están dispuestas a complementar o a mantener determinados servicios y, finalmente, firmar los contratos que resulten oportunos.

Hacia referencia también a cómo se puede compaginar una inversión en este ejercicio de 400 millones con el endeudamiento y con el resultado. Es verdad que hay unas inversiones por encima de los 400 millones, pero que en términos comparativos con los grandes ejercicios en los que se ha producido la compra de material ferroviario es una inversión de mantenimiento de las estaciones, de mantenimiento de los trenes, de las obras de accesibilidad para las personas con movilidad reducida en los trenes y para hacer las necesarias intervenciones en los talleres. Para ver la capacidad de inversión no hay que tener en cuenta exclusivamente el resultado después de amortizaciones y de gastos financieros, sino situarnos por encima de la línea de las amortizaciones. Esto es lo que nos daría más o menos nuestra capacidad de inversión. Pero no es menos cierto que hay una losa, esos 5.200 millones, que nos provocan un gasto neto financiero de 175 millones, que no es nada despreciable en el presupuesto de gastos de la entidad, y por eso queremos acometer este año una amortización anticipada de deuda en la medida en la que sea posible.

Me preguntaba también por la estructura de la composición de deuda. Aquí hay deuda del BEI ligada a proyectos de inversión de compra de material, hay deuda de Eurofima, hay deuda bancaria. En general es una deuda que no está mal situada en cuanto a los tipos medios de interés, pero desde luego es una carga importante de esfuerzo financiero al que tiene que hacer frente la entidad.

En cuanto a este compromiso de que no hay que invertir excesivamente porque tenemos unas limitaciones y qué vamos a hacer con el material que no es tan nuevo, la respuesta no puede ser otra. Tendremos que estirar en la medida de lo posible el material que está en condiciones de prestar buenos servicios. El material móvil en España en comparación con el material móvil en otros países admite muy bien esta comparación. Es verdad que

hay trenes en cercanías, los 447, si cito bien, que son algo más antiguos, pero hay una generalización también de los trenes Civia y de otra serie de trenes que son enormemente modernos, y yo creo que la antigüedad media hoy día de la flota está en una situación que aguanta bien la comparación y lo que requiere es inversiones de mantenimiento, aunque en algunos casos no todas las líneas en todo momento pueden disponer de trenes de última generación. Esto en el actual estado de las cosas es imposible.

Les quiero agradecer a todos sus palabras de bienvenida y sus deseos de suerte, porque es suerte para todos. Si el transporte de viajeros y de mercancías va bien, son buenas noticias para todos. Yo les ofrezco desde luego la colaboración de la entidad para proporcionarles con toda transparencia la información y todos los datos que sus señorías requieran.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente, de la muy querida empresa Renfe, que todos utilizamos. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE (OREJA ARBURUA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000226) Y SOCIALISTA (Número de expediente 212/000294).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia del presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), don Marcellino Oreja Arburua, a quien doy la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE (Oreja Arburua)**: Señor presidente, señorías, sé que FEVE es la compañía del Grupo Fomento más pequeña, pero les aseguro que es pequeña en tamaño y no en problemática en la situación en la que se encuentra. El objetivo de la compañía —como saben— es la prestación de un servicio público de transporte ferroviario de viajeros y mercancías moderno, seguro, de calidad y comprometido con el medio ambiente, con el menor coste posible para el Estado y sobre todo garantizando la cohesión territorial entre las comunidades autónomas por las que circula. FEVE cuenta con una red de 1.192 kilómetros, de la que un 28 % se encuentra electrificada y un 7 % es de vía doble. Las dependencias, apeaderos y estaciones son de 404 y están ubicadas en 116 municipios en 6 comunidades autónomas. Prestamos servicio a 9 millones de pasajeros al año.

Permítanme que antes de entrar en detalle en el presupuesto de 2012 haga un breve análisis de la situación que nos hemos encontrado al llegar. La compañía fac-

tura 35 millones de euros, ha tenido unas pérdidas de casi 150 millones de euros en los últimos ejercicios y la deuda es de 540 millones de euros —era de 185 en el año 2004—. La aportación del ministerio para inversiones en los últimos años ha sido de unos 20 millones y sin embargo se han invertido anualmente más de 100. Por otro lado, la subvención a la explotación por parte del ministerio ha sido de entre 70 y 80 millones de euros en los últimos años, lo que ha provocado la situación patrimonial que les estoy exponiendo.

La actual coyuntura económica y social hace necesario un replanteamiento total de la sociedad, con el fin de que criterios como la eficiencia y el correcto dimensionamiento de los medios humanos y materiales sean elementos básicos para el futuro de la misma. Los objetivos en la elaboración de los presupuestos para 2012 se pueden resumir en establecer prioridades y limitaciones en la política de gastos de la compañía, el aumento de los ingresos, sobre todo en el ámbito internacional y vendiendo material móvil en desuso. Para ello es necesario adecuar las inversiones, los gastos de explotación y la plantilla a las necesidades reales, aplicando el criterio de austeridad impuesto por el Ministerio de Fomento, todo ello, por supuesto, sin perder de vista que estamos prestando un importante servicio público.

Las líneas maestras de nuestro presupuesto han sido aumentar los ingresos procedentes del tráfico de viajeros y mercancías, aumentar los otros ingresos de explotación, en particular los referentes al ámbito internacional, reducir los gastos de personal disponiendo de los recursos que se consideren necesarios, reducir los gastos de servicios exteriores y reducir, por supuesto, el presupuesto de inversiones priorizando actuaciones a desarrollar tanto en el programa de infraestructuras como en el de material móvil. Los objetivos en inversiones, como digo, son priorizar y planificar las actuaciones de una manera más realista. El importe para inversiones en 2012 es en su totalidad de 65 millones de euros y parte de estas inversiones se van a deber a compromisos adquiridos ya en 2011.

El esfuerzo de inversión de FEVE que tiene previsto realizar en la infraestructura en su red para 2012 es de 32 millones de euros. Se va a destinar fundamentalmente a la ejecución de obras que contribuyan a la seguridad, a la fiabilidad y a la regularidad en el transporte, que redundan en la calidad del servicio ferroviario, y a aquellas que potencien el transporte de mercancías a través de su corredor. También se va a destinar una parte importante a continuar con las obras ya iniciadas en la integración del ferrocarril en algunas ciudades, como es el caso de León y Bilbao. En esta partida está incluida la finalización de la obra de León, aunque en ella hemos reducido casi el 40 % la inversión en esa ciudad.

Las principales actuaciones a llevar a cabo en este programa son: la renovación de plataforma de vía en diferentes tramos cuyo ciclo de vida se ha agotado, 9 kilómetros en Asturias y 4 en Cantabria; además, se van a realizar la rehabilitación y el bateo en distintos tramos

de vía, en un total de 320 kilómetros de nuestros más de 1.000 kilómetros de vía. Vamos a finalizar y poner en marcha la electrificación de 18 kilómetros en el tramo Arriendas-Ribadesella, de la línea Oviedo-Santander, y vamos a poner en marcha el punto de cruce de Piedras Blancas en la línea Gijón-Pravia, así como finalizar la obra civil en otros puntos de cruce para trenes de mercancías. Ampliaremos la capacidad del taller de El Berrón para el mantenimiento del material rodante de Asturias, dotándolo de tres vías adicionales destinadas al mantenimiento de unidades eléctricas. Por último, eliminaremos y mejoraremos la seguridad en puntos críticos de la red de FEVE, como son los pasos a nivel. Llevaremos a cabo actuaciones en los puentes de ferrocarril con el objetivo de realizar inspecciones, auscultaciones y pruebas de carga que establece la normativa, a la vez que se modernizarán y se mejorarán estructuralmente para adaptarlos a circulaciones con 20 toneladas por eje. Como decía, mantendremos las inversiones en la integración de la ciudad de León tranvializando 2 kilómetros de la traza ferroviaria entre la estación de FEVE de León y el apeadero de Asunción-Universidad. Por último, continuaremos con la participación del soterramiento en la línea de mercancías de FEVE entre Basurto y Ariz a su paso por los barrios de Rekalde e Irala, de acuerdo con el convenio de colaboración firmado con la Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Bilbao, FEVE y Bilbao Ría 2000 para ejecutar la citada obra.

La inversión en el programa de material e instalaciones es de 25 millones de euros. Se va a destinar fundamentalmente a material móvil, como la puesta en servicio de cuatro trenes híbridos tren-tranvía, para mejorar el modo de explotación en León, pasando de un sistema puramente ferroviario a un sistema tren-tranvía. Se va a continuar con el expediente de modernización de 12 unidades de viajeros diesel de la serie 2700, y con el fin de mejorar fiabilidad y reducción de los costes de mantenimiento, se van a modernizar los sistemas eléctricos de tracción de las locomotoras 1600. Por último, vamos a terminar ampliaciones en los talleres de El Berrón y en los talleres de Cistierna, en León. La última partida del programa de inversiones, las inversiones diversas, de 6,7 millones, se va a dedicar fundamentalmente a equipos de emisión de billetes y a centros de control.

Por lo que se refiere a los gastos e ingresos de la compañía, los principales objetivos van a ser la limitación y la reducción del gasto y el aumento de los ingresos generados por la propia actividad, así como el desarrollo del negocio en el ámbito internacional. La partida de aprovisionamiento se va a ver incrementada en un 17 %, pero ello se debe fundamentalmente a los gastos derivados de contratos internacionales y en particular a un contrato en Ecuador para la construcción de trenes turísticos, transformación de locomotoras y formación del personal.

En cuanto a los gastos de personal, se observa en el presupuesto una disminución como consecuencia de las medidas de racionalización que tomaremos en la compañía. Aunque la reducción de gastos de personal aparece como de 1,34, se trata de una reducción mayor, teniendo en cuenta que en 2011 la partida de gastos de personal tenía una reversión de una provisión de casi 3 millones de euros que se hizo en 2010 por si prosperaba un recurso contra la reducción del 5 % de los salarios, que solo afectó a FEVE en las empresas del Grupo Fomento. En gastos de explotación es donde se efectúa el mayor esfuerzo, con casi 8 millones de euros. No obstante, es necesario respetar y garantizar tanto la seguridad de los tráficos como la calidad de los servicios prestados. Por último, en la partida de gastos, los gastos financieros presentan un incremento derivado de las nuevas necesidades de financiación, préstamos a largo e intereses de las pólizas de crédito. Les recuerdo que el endeudamiento de FEVE a 31 de diciembre de 2011 era de 536 millones de euros, y las necesidades de financiación este año 2012 superan los 100 millones de euros. Es decir, necesitamos encontrar 100 millones de euros en este año 2012.

En cuanto a la cifra de ingresos, el importe de la cifra de negocios es de 41 millones de euros. Los principales ingresos de la compañía siguen proviniendo del tráfico de viajeros y del tráfico de mercancías, con casi el 65 % de esa cantidad. Dentro de los ingresos relativos a la explotación de trenes turísticos, el producto principal sigue siendo el Transcantábrico, al que se unen otros como el expreso de La Robla, y durante el año 2012 —de hecho esta semana— se ha puesto en funcionamiento el tren Al Andalus, que circula por la red de ADIF en Andalucía.

En cuanto al capítulo de prestaciones de servicios, son los derivados de las operaciones de transformación de trenes al extranjero y asesoramiento a terceros países. Se prevén en esta partida 7 millones de euros de ingresos en la compañía. Asimismo, FEVE obtiene ingresos complementarios de 4 millones de euros derivados de la explotación de alquileres, terrenos, instalaciones y los obtenidos a través de los alquileres de la fibra óptica. Por último, la partida de deterioro y el resultado por enajenación del inmovilizado aparece en los ingresos provenientes de la venta de parte del patrimonio y sobre todo de la venta del material en desuso del que les hablaba, por un valor de 14 millones de euros, a países como Argentina, Perú y Costa Rica. Es necesario impulsar estas ventas en estos países que en la actualidad presentan importantes crecimientos económicos y por tanto capacidad de inversión. Con ello podemos optimizar en parte los recursos disponibles de la compañía para conseguir los retornos y las metas perseguidos. Cabe resaltar, como les decía antes, que la aportación del Estado a FEVE en este año 2012 es de 50 millones de euros, frente a los 74 millones que obtuvo en 2011. Esta reducción del 33 % va a significar un esfuerzo mayor de gestión en la compañía.

La evolución de la compañía pasa por seguir reduciendo los gastos, ajustar nuestra oferta a la demanda, revisar los negocios que no son prioritarios y crecer en el ámbito internacional. FEVE presta un servicio público esencial en el norte de España, pero tenemos que ser capaces de racionalizar nuestros gastos y ajustar nuestras inversiones a lo realmente necesario.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de FEVE.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Muchas gracias y bienvenido a la Comisión de Fomento.

Los datos que aporta el informe económico y financiero de FEVE son menores que los de otras sociedades mercantiles y entidades públicas empresariales. Por aquello del tamaño a veces se reduce la información y por tanto necesitaría que me aportara algún dato complementario, porque se ha quejado de la cuenta de resultados de años anteriores pero no tengo claro cuál es el resultado del presupuesto que estamos discutiendo en este momento y tampoco tengo los datos en el informe económico y financiero del importe neto de la cifra de negocios. Es decir, de qué cuantía estamos hablando y cuál va a ser el resultado previsto.

La queja de la herencia recibida llevamos oyéndola desde las nueve de la mañana, todos los comparecientes la han aportado. Las herencias, como todos sabemos, va de padres a hijos y de estos a sus hijos, y ustedes dejaron herencias y ahora dejarán herencia. Yo creo que, después de tantas horas, la herencia —como ha dicho el portavoz socialista— tiene un recorrido corto. Ya hemos empezado con un presupuesto que ustedes han elaborado. Seguro que ya hoy están dejando la herencia del año que viene. Supongan ustedes que gobernamos ya el año que viene, pues nos tendremos que encontrar con la herencia de FEVE. Eso es ley de vida, cuando se está administrando el Estado, un ayuntamiento o una comunidad autónoma, sus presupuestos son aprobados por las Cortes Generales, por el pleno del ayuntamiento y por los parlamentos autonómicos respectivamente, y eso genera unas decisiones políticas que en unos momentos son beneficiosas y en otras no dan los resultados apetecidos. Es costumbre que el que llega nuevo a gobernar se queje para ver si durante un tiempo la queja supone cubrir las propias incoherencias, pero está claro que eso tiene que tener un recorrido corto.

Me da la sensación de que es muy difícil que FEVE sea rentable económicamente, y lo conozco bien. Es un importantísimo servicio público y sería una desgracia para este país que FEVE desapareciera, evidentemente, y no va a desaparecer porque presta un servicio —usted lo ha dicho— en 404 estaciones y apeaderos que están en muchos casos perdidos en sitios climatológicamente inhóspitos o aislados, que en momentos difíciles no tienen otra infraestructura que esta y por tanto requieren

un soporte. Pero usted, por buen gestor que sea, sabe que si cuadra las cifras de FEVE para que den beneficios, posiblemente le nombren ministro de Economía en la siguiente legislatura (**El señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha, Oreja Arburua: ¡O más!**). ¿Por qué? Porque tiene un endeudamiento de 642 millones, que es una herencia; porque la aportación presupuestaria de 67 millones que le hacen por servicio público es escasa, porque el tren para y en el apeadero hay una persona y tiene que parar a recogerla porque es el servicio público que ha acordado; porque las ayudas de ayuntamientos como el de Torrelavega, de Santander o de la Comunidad de Cantabria son muy limitadas y con un recorrido muy escaso. Puede hacer una inversión de 65 millones de euros pero sacando las costuras a la empresa. Yo he visto cómo en años sucesivos se está ajustando la empresa para que los gastos de personal y los gastos corrientes sean cada vez menores, pero eso también tiene un camino corto, no se puede estrechar indefinidamente.

Por tanto, no sé cuál será la solución de una empresa con un recorrido histórico tan potente, que está en tantas comunidades autónomas, que parece que se está quedando obsoleta con respecto a los grandes corredores ferroviarios con ancho UIC, electrificado al cien por cien, con doble vía, que prestan un servicio de una enorme calidad, y aquí estamos hablando de muchas horas de transporte para llegar a extremos de ciudades un poquito distanciados. Por tanto, me gustaría saber si, desde su punto de vista, es sostenible en estos términos la empresa que usted ha pasado a dirigir y cuáles son los elementos plurianuales durante la legislatura que le harían dejar una herencia para que el que llegue a gobernar en la próxima legislatura le aplauda sinceramente y no tenga que decir, como usted, que ha recibido una mala herencia económica de la empresa que dirige.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Oreja, bienvenido a la Comisión de Fomento.

FEVE contribuye a la cohesión territorial del norte de España —y no solo del norte de España— y representa desde luego una auténtica red de cercanías y de mercancías, sobre todo para la cornisa cantábrica. Sin embargo, se ha hecho también de FEVE un modelo poco sostenible, como hoy usted aquí nos ha expuesto. Sus ingresos del año 2011 apenas superan los 35 millones de euros, mientras que sus gastos son de 190 millones de euros. Además, se ha multiplicado por cuatro su endeudamiento, pasando de tener 180 millones de euros en el año 2004 a más de 540 en 2011. Las pérdidas en 2011, como también usted nos ha expuesto, alcanzan los 150 millones de euros y con sus ingresos comerciales no alcanza a cubrir ni siquiera el 20 % de sus gastos de explotación. Es una empresa que rinde una función

extraordinaria en el territorio en el que está implantada. Estamos hablando, ahora sí, de 6 comunidades autónomas, de 120 municipios y de más de 400 núcleos de población. A pesar de ello, nos ha llamado la atención la poca ejecución presupuestaria del ejercicio 2011, tan solo un 49 %, probablemente en este caso también afectada por una elaboración de los presupuestos del pasado ejercicio basados, como ya se ha dicho en otras ocasiones, en un crecimiento irreal de nuestra economía. A la vista de estos datos, FEVE está necesitada de una revisión de su estructura, sobre todo para poder salvar su difícil situación económica y, sobre todo, poder hacer frente a su viabilidad financiera. Decía el señor portavoz del Partido Socialista, el señor Pezzi, que no le gustaba que le reprochásemos la herencia y yo quiero decirle al señor Pezzi que hay dos tipos de herencia, que a veces las herencias no son malas, lo que pasa es que, después de ocho años de gestión socialista, es difícil encontrar una buena herencia. Normalmente las buenas herencias van asociadas a la buena gestión y creo que si tenemos aquí una mala herencia también es debido a una pésima gestión y estamos obligados a rendir cuentas a los ciudadanos y a informarles de lo que ha pasado en los ejercicios anteriores. Porque, mire usted, si en 2004 teníamos un endeudamiento de 180 millones de euros y en 2011 nos vamos a 540 millones de euros, creo que hay que pedir responsabilidades a los anteriores gestores de FEVE, que parece ser que no han hecho posible que hoy el nuevo presidente pueda tener mejor herencia.

Dicho esto, quiero valorar actuaciones, como usted nos ha expuesto hoy, de mejora de la seguridad y de la calidad de los servicios. Creemos que esto es importante. Valoramos también el esfuerzo que se hace por la supresión de los pasos a nivel, por las mejoras de las locomotoras o también ese esfuerzo importante, como nos ha expuesto, de integración del ferrocarril en las ciudades.

Termino diciéndole, como se ha puesto de manifiesto, que tiene usted una tarea muy difícil ya que gestiona una empresa cuyas pérdidas multiplican por más de cuatro su facturación. Sabemos del esfuerzo importantísimo que se hace en los presupuestos para este año, sabemos que usted va a estar comprometido con una buena gestión de la compañía y, sobre todo, conocemos también la apuesta que se hace en estos presupuestos por los servicios turísticos y también el esfuerzo que desde su presidencia se hace para la internacionalización de la transformación y adaptación del material móvil de esos servicios turísticos. Por tanto, desde el Grupo Parlamentario Popular le deseamos el mayor de los éxitos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para responder a los grupos el señor presidente de FEVE.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA, FEVE** (Oreja Arburua): Muchas gracias por sus preguntas y por sus intervenciones.

Le diré antes de nada, señor Pezzi, porque quizá mi intervención puede confundir, que yo tengo una enorme ilusión por mi presidencia en FEVE. Provengo del País Vasco y FEVE es quizás una compañía con pérdidas, con una situación económica muy complicada, pero el arraigo en el territorio es enorme, el prestigio que tiene por el territorio por el que circula es enorme, el cariño que tienen por ella sus empleados y los ciudadanos que utilizan sus servicios es enorme —estoy seguro que más que muchas de las compañías ferroviarias españolas, incluidos los servicios de metro— y, por tanto, es un orgullo para mí presidir FEVE. No tenga usted duda, no hay manera de que FEVE sea rentable, y no aspiro a ello, a lo que sí aspiro es a buscar un criterio de eficiencia de este servicio público esencial en los territorios por los que circula. He tenido la ocasión en estos meses de recorrer los 1.200 kilómetros de red de FEVE y es cierto que circula por poblaciones solo unidas en algunos casos y en algunas épocas del año por el ferrocarril. Ese servicio esencial no podemos dejar de prestarlo, pero sí podemos hacerlo eficiente y al menor coste posible para el Estado. Por eso debemos racionalizar las inversiones. En estos años —no quiero insistir en ello— se han hecho inversiones innecesarias en FEVE, inversiones que no aportaban valor al servicio público que estaba prestando, en material móvil que no era necesario para FEVE y en algunas inversiones en infraestructuras que no mejoraban ni la calidad del servicio ni la percepción que tiene el ciudadano de la utilidad de FEVE. Por tanto, hay que racionalizar más esas inversiones y ese quizá haya sido el mayor error que se ha cometido en los últimos años.

En cuanto al ajuste de gastos, es cierto que se venía haciendo un ajuste de gastos en los últimos años, pero el recorrido es largo. Creo que hay muchos gastos innecesarios y superfluos en FEVE. Por poner un ejemplo, se ha invertido en FEVE en I+D, en desarrollo de material móvil —cuando somos una compañía de transporte—, 700.000 euros en el año 2011. Creo que una compañía como FEVE que transporta personas no debe invertir en generación o en creación de material móvil cuando hay empresas privadas que ya realizan esa actividad. Es un ejemplo de gasto absolutamente innecesario y que podemos racionalizar de una forma eficiente en los próximos años. Tenemos que ajustar más la oferta a la demanda, porque aunque es cierto que prestamos un servicio esencial, en algunos casos estamos prestando una oferta que no es necesaria para los núcleos o pueblos por los que circula. Usted decía que en algunos apeaderos hay una sola persona, pero en muchos apeaderos para el tren y no baja ni sube nadie. Hay tecnología hoy para evitar que eso ocurra y que el tren solo pare allá donde hay gente que bajar o gente que subir. Esa es la gestión que yo quiero imponer en esta compañía que, insisto, tiene un prestigio enorme en las zonas por las que circula y un personal absolutamente dedicado al funcionamiento de la misma. Quizá sea esa la mayor sorpresa que me he encontrado en la compañía.

En cuanto a la señora De Santa Ana, muchas gracias por sus palabras. Es verdad que el trabajo que tengo, a pesar de ser una compañía pequeña, es un trabajo ímprobo y lo voy a hacer con todo el ahínco y con todo el esfuerzo con el que he hecho siempre el trabajo que se me ha encomendado. Espero que cuando tenga que presentar la herencia a los próximos estén orgullosos de lo que haya dejado el Partido Popular en FEVE. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Después de diez horas y veinte minutos de Comisión, les tengo que dar a todos

ustedes las gracias por haber ayudado al cumplimiento del objetivo que nos habíamos trazado y, por supuesto, a los servicios técnicos de esta casa, a taquígrafas, a ujieres, a la letrada y a todo el personal que se ocupa de que esto salga bien. También muchas gracias a todos los comparecientes y reciba usted en nombre de la Comisión el agradecimiento al conjunto de los responsables de Fomento que han venido hoy aquí y que nos han ayudado a entender mejor los presupuestos.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y veinte minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

