



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X LEGISLATURA

Núm. 177

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 9

celebrada el viernes 5 de octubre 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 2013. (Número de expediente 121/000027):

- 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 212/000494 y 212/000503), Popular en el Congreso (número de expediente 212/000535), Socialista (números de expediente 212/000611 y 212/000621) y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/000682) 2
- Del señor subsecretario de Fomento (Garcés Sanagustín). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000536) y Socialista (número de expediente 212/000612) 20

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 2

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2013. (Número de expediente 121/000027):

— **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 212/000494 y 212/000503), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000535), SOCIALISTA (números de expediente 212/000611 y 212/000621) Y DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/000682).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión número 9 de la Comisión de Fomento, que se va a desarrollar de conformidad con el orden del día que sus señorías han recibido. En primer lugar, tenemos la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo, Sepes, don Rafael Catalá Polo, quien después de hacer una intervención responderá a las peticiones realizadas por los grupos parlamentarios Popular, Socialista y La Izquierda Plural. Sin perjuicio de ello, daremos, como es lógico, la palabra a los demás grupos parlamentarios, empezando de menor a mayor.

Tiene la palabra el secretario de Estado, 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)**: Señorías, comparezco ante esta Comisión para presentar los presupuestos del Grupo Fomento para el año 2013. En primer lugar, quisiera poner de manifiesto, como es lógico y evidente, que estos presupuestos son una pieza del conjunto de la política presupuestaria del Gobierno, por lo que tienen como referencia elemental la reducción del déficit público y el compromiso necesario e irrenunciable de disminuir el déficit del conjunto de las administraciones públicas para 2013 hasta el 4,5% del PIB. La actual coyuntura económica, marcada por la crisis y la recesión, exige, sin duda, un esfuerzo extraordinario por parte de todos. Las cuentas Estado contemplan una importante reducción de los gastos del total de los ministerios del 8,9% en términos medios globales. De ese sacrificio, de ese esfuerzo es copartícipe el Grupo Fomento, cuyos recursos totales ascenderán para el próximo año a 18.525 millones de euros, que supone un 8,45% menos que en el año 2012.

En este marco presupuestario de riguroso ajuste para conseguir los objetivos de déficit, los centros directivos y las empresas, las entidades del Grupo Fomento van a hacer un esfuerzo importante para contribuir de forma decisiva a un elemento como es el desarrollo económico y la creación de empleo, tratando de convertirse en palanca de una reactivación económica tan necesaria en nuestro país. Por ello, vamos a realizar el máximo esfuerzo posible en la inversión en infraestructuras, priorizando, además, la inversión productiva. Estamos cambiando un modelo de planificación, estamos modificando el sistema de toma de decisiones para acomodar el ritmo de desarrollo de nuestras infraestructuras a las posibilidades actuales y, a la vez, ser lo más eficientes posible en el uso de esas inversiones, porque somos conscientes, siempre es así, pero ahora más que nunca, de que hay que dar el mayor valor a cada euro que los españoles ponen en nuestras manos para la inversión.

Dentro de la inversión en infraestructuras a la que me he referido, la conservación va a ocupar un papel relevante en el presupuesto del ministerio, porque debemos priorizar el mantenimiento del capital fijo del que ya disponemos en nuestro país en materia de infraestructuras de transporte. Otro de los objetivos va a ser el impulso decidido a la vertebración territorial de España, solucionando bien carencias o bien desequilibrios en la dotación infraestructuras y servicios de transporte, mediante una política equitativa para el conjunto del territorio. También vamos a favorecer la intermodalidad, para mejorar la integración funcional del sistema de transporte, permitiendo un funcionamiento eficiente, y vamos a trabajar en la línea de los derechos de los usuarios, garantizando una mejor calidad de los servicios de transporte. Estos objetivos necesariamente tienen que abordarse dentro de unos presupuestos austeros, en los que, como les decía, la reducción del gasto es un imperativo. Por ello, en la elaboración del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 3

presupuesto del Grupo Fomento para el año 2013, hemos tratado de hacer un ejercicio de racionalidad para que sea realista, viable y sostenible.

Si nos ceñimos exclusivamente al Ministerio de Fomento, el presupuesto total es de 6.487 millones de euros, de los cuales la inversión asciende a 4.162 millones. Continuamos, como este año 2012, con un esfuerzo de reducción del gasto corriente. El gasto de personal disminuye un 5,17% gracias, entre otras medidas, a las reformas de estructuras organizativas que hemos abordado durante el año 2012 y que han supuesto un ahorro en torno a los 10 millones de euros. El capítulo 2, de gasto corriente, se reduce un 3,89%. Quiero resaltar que pese a nuestra decisión de mantener al máximo la cuantía destinada a la inversión, nos vemos obligados también a detraer del montante total del presupuesto una partida de 1.194 millones de euros para destinarla al pago de las deudas de ejercicios anteriores, lo que sin duda limita considerablemente nuestra libertad de acción. En concreto, 671 millones de euros se destinan al pago de obligaciones en el área de carreteras no abonadas en ejercicios anteriores —luego me referiré a ello con más detalle—; 205 millones de euros para el pago de deudas contraídas y no saldadas en materia de vivienda; 318 millones de euros para el pago del Servicio Postal Universal.

El escenario inversor del Grupo Fomento en 2013 que, como bien saben ustedes, además del ministerio comprende las entidades ADIF, Seitsa, Renfe, AENA, AESA, Puertos del Estado, Sasemar y Sepes, presenta, en grandes cifras, los siguientes datos. Vamos a destinar 4.705 millones de euros para la política de ferrocarriles; 2.963 millones de euros para la política de carreteras; 847 millones de euros para aeropuertos y seguridad aérea; 839 millones de euros para política portuaria y de seguridad marítima; 758 millones de euros para actuaciones en materia de vivienda y suelo, y una partida final de 49 millones de euros para el resto de inversiones. Sin duda, esta política que voy desgranando tiene otro condicionante asociado con el volumen global de la deuda, que tiene un importe total agregado de más de 40.000 millones de euros, por lo que para atender al servicio de la deuda tendremos que destinar en el año 2013 nada menos que 2.639 millones de euros, referido tanto a amortización del principal como a los intereses del año 2013. Sin duda, es una partida muy importante en los presupuestos de las entidades del Grupo Fomento. Es evidente que los esfuerzos para mantener las inversiones productivas tienen que ser importantes. Estas inversiones a las que me estoy refiriendo se enmarcan también, por primera vez, en el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, que fue presentado por la ministra de Fomento el pasado día 26 en esta Cámara.

Tal como establece este plan, y dado el escenario económico restrictivo en el que nos encontramos, la financiación presupuestaria sigue siendo relevante, decisiva, pero también vamos a tratar de hacer todos los esfuerzos para complementar la inversión presupuestaria con otras posibles fuentes de financiación. El recurso al sistema concesional y otros mecanismos de colaboración público-privada, equilibrados y viables, por supuesto, a través de fórmulas atractivas para el sector privado, ofrece diversas oportunidades que es necesario aprovechar. En concreto, para el año 2013 mediante estas vías la inversión privada aumentará en torno a un 36% —es lo que tenemos estimado en este momento— respecto al año 2012, ya que en el sector de las autopistas las concesionarias van a invertir hasta 662 millones de euros, y en el ámbito portuario la iniciativa privada va a aportar 1.117 millones de euros. Repito que esto supone un 36% más que en este año 2012. Creo que es un elemento que no incorporábamos a esta visión global de la inversión en el Grupo Fomento, es evidente que no lo hace el presupuesto del Estado, pero creo que no sería conveniente dejarla de lado, porque muchas veces hablamos de la colaboración público-privada como un elemento conceptual o como un camino por el que tenemos que discurrir y, sin embargo, tenemos realidades concretas y palpables en las que, tanto en el ámbito de las autopistas de peaje como en el portuario, la iniciativa privada ya está invirtiendo y, por tanto, añadiendo capital a nuestro sistema de infraestructuras.

Paso a desagregar sucintamente, por el tiempo que tengo para realizar la intervención, algunas de las líneas generales en las políticas principales de inversión. En materia de política ferroviaria podríamos decir que mantenemos nuestra apuesta por el sistema de transporte ferroviario en la triple vertiente: alta velocidad, red convencional y red de cercanías. Por ello, vamos a dedicar a este modo de transporte la partida más importante del presupuesto de inversiones, por un importe total de 4.705 millones de euros, lo que supone prácticamente un 47% del total de la inversión del Grupo Fomento. Estas inversiones se llevarán a cabo, como saben, directamente por el propio ministerio, a través de la Dirección General de Ferrocarriles y también de las entidades ADIF, Seitsa y Renfe-Operadora. Este año también, como novedad, no hablamos en particular de FEVE, que se integrará, por mandato del Real Decreto-ley 22/2012, a partir del 1 de enero en ADIF y Renfe, como sus señorías conocen. Por tanto, lógicamente los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 4

presupuestos de ADIF y Renfe para 2013 ya incorporan esas dotaciones para las actividades tanto de infraestructuras como de operación que venía desarrollando FEVE hasta ahora.

Con esta orientación, alta velocidad, red convencional y red de mercancías, los 4.705 millones de euros se destinan de la siguiente forma: 3.302 millones a la alta velocidad; 585 millones a administración y mantenimiento; 332 millones a red convencional y 82 millones a la red de cercanías. Por lo que se refiere a la alta velocidad, el corredor noroeste de alta velocidad tendrá una asignación de 1.079 millones de euros, y estará orientada a las inversiones del eje atlántico, a las de Ourense-Lugo-A Coruña y a la que es más importante, la de Olmedo-Lubián-Ourense-Vigo, que es la que recibe 885 millones de euros de dotación presupuestaria. En segundo lugar, el corredor norte de alta velocidad tendrá una asignación de 676 millones de euros para las actuaciones en el ámbito de Castilla y León, Asturias y País Vasco, algunas de las cuales desagregaré, si tenemos tiempo, como, por ejemplo, la Y vasca, con 190 millones de euros, o la línea Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria, con más de 140 millones de euros. También quiero destacar el corredor mediterráneo de alta velocidad, dotado con 749 millones de euros, que es un eje fundamental para la economía de nuestro país. En ese corredor se encuentra situado prácticamente el 40% de la población y el 40% del PIB y, por tanto, parece razonable que siga siendo objeto de atención importante en la política de infraestructuras. Estamos trabajando para finalizar la obra de infraestructura de Barcelona-frontera francesa este mismo año y para que la llegada de la alta velocidad a Alicante en 2013 sea una realidad. Por ello, el corredor mediterráneo en Tarragona tendrá 105 millones de euros; el corredor mediterráneo en Levante tendrá 220 millones de euros; el ámbito de la activación en Murcia-Almería se dota con 100 millones de euros, y Barcelona-frontera francesa tendrá 155 millones de euros. Aunque no es alta velocidad, permítanme que señale que en este contexto geográfico las inversiones van a incluir una partida de 270 millones de euros para la implantación del ancho UIC mediante el tercer hilo en el corredor mediterráneo. Esto supone que el corredor en su conjunto, alta velocidad más corredor mediterráneo de ancho UIC, tendrá total de 1.019 millones de euros porque en Cataluña habrá 160 millones de euros para este corredor de tercer hilo y en la Comunidad Valenciana 110 millones. Hay muchas otras actuaciones en el ámbito de la alta velocidad, como es el corredor sur, con actuaciones en Cádiz, Granada, Huelva y Jaén. Continuamos con la inversión en el AVE Madrid-Extremadura-frontera portuguesa, con 176 millones de euros; la conexión en ancho UIC entre Atocha y Chamartín; también en el corredor navarro de alta velocidad, con diversos proyectos. Esto constituye, como decía, una pieza fundamental de la política ferroviaria y para la política de inversiones en su conjunto.

Por lo que se refiere a la red convencional, la inversión prevista está asociada a la modernización de la infraestructura a través de la mejora de líneas, la supresión de pasos a nivel o, que es un elemento que también nos parece fundamental, con las ideas principales que he destacado al inicio de mi intervención, la intermodalidad mediante la conexión en los accesos a puertos e instalaciones de mercancías. Serán asignados a esta actuación 332 millones de euros en la que, como digo, hay cosas tan detalladas como es la renovación Almoraima-Algeciras o la de la catenaria Torrelavega-Bárcena, la supresión de pasos a nivel o el nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona, con una dotación de 60 millones de euros, que permitirá la conexión en ancho UIC como primera instalación y que será el inicio de otras muchas, como puede ser el puerto de Ferrol, de A Coruña u otras actuaciones. Estaremos trabajando en las plataformas logísticas, en colaboración con las comunidades autónomas, como, por ejemplo, la de Talavera de la Reina. En cercanías trabajaremos con el objetivo de incrementar la calidad del servicio, alta calidad percibida por los usuarios, pero, sin duda, el altísimo nivel de utilización que tiene este tipo de servicio ferroviario requiere un esfuerzo adicional, de tal manera que tendremos 82 millones de euros, de los cuales, 31 millones irán destinados a cercanías en Barcelona, para abordar obras de implantación de mejora de la seguridad y de la red; 28 millones de euros en Madrid para continuar con la extensión de las cercanías en Majadahonda-Las Rozas, Guadalix, Soto del Real, etcétera; 6 millones de euros para las obras en Puerto Real, asociadas con las cercanías de Cádiz, y alguna otra geográficamente localizada.

Les decía que la política de infraestructuras se lleva a cabo a través del ministerio, de ADIF, de Seitsa y de la Dirección General de Ferrocarriles. Por lo que respecta a ADIF —su presidente tendrá ocasión de comparecer en esta Cámara el próximo lunes—, simplemente pondré de manifiesto que la inversión que lleva a cabo necesita completar la red de alta velocidad teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestarias. Esto va a tener un efecto importante, que es la integración de FEVE dentro de la política completa de ADIF y, por tanto, tendrá un enfoque específico hacia las infraestructuras del norte de España y de Cartagena que todavía hoy gestiona FEVE, no así a partir del 1 de enero. También se va a potenciar por parte de ADIF la colaboración público-privada, especialmente en el ámbito de la superestructura

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 5

ferroviaria. Hay una serie de proyectos, como es la señalización y telecomunicaciones entre Albacete y Alicante, tramos de Venta de Baños-Burgos, La Encina-Valencia, Monforte del Cid; la Y vasca, etcétera. Todas esas inversiones, que se sitúan en torno a 1.500 millones de euros, van a tener también modalidades de colaboración público-privada que permitan su financiación.

Paso a hablar de carreteras, por no alargarme más en el modo ferroviario. Como les anunciaba, vamos a destinar una inversión total de 2.963 millones de euros, de los cuales se asignarán a construcción de nueva infraestructura 1.084 millones de euros; a conservación y seguridad vial, 818 millones; 671 millones de euros al abono de deuda de ejercicios anteriores; 200 millones a distintas concesiones; 97 millones a convenios con otras administraciones públicas y 99 millones a las compensaciones por peajes. En materia de construcción de nuevas infraestructuras vamos a centrarnos en completar y asegurar la continuidad de los principales corredores que actualmente se encuentran en ejecución, por ejemplo, en la A-7 y en la A-8. En el caso concreto de la A-8, estamos trabajando para finalizar todos los tramos lo antes posible, y los primeros que se abrirán al tráfico serán los de Pendueles-Llanes, así como los de Muros de Nalón-Dueñas o Lindín-Mondoñedo. Hay una serie de actuaciones muy diversas —ustedes, sin duda, han podido observarlas en los anexos del presupuesto y, por tanto, no me detengo en ellas—, orientadas a continuar en los ejes en los que estamos trabajando y en los que ya hay obra iniciada. Por tanto, seguiremos cuanto antes con esas actuaciones.

En materia de conservación, como les decía al principio, es un objetivo fundamental mantener la calidad y el estado de las infraestructuras. Por ello, vamos a actuar en los 25.860 kilómetros de red en servicio. Vamos a poner en marcha un nuevo marco para la conservación integral y explotación de nuestras carreteras, de tal manera que tengamos un modelo lo más eficiente posible. Estamos modificando los contratos actuales en materia de conservación integral, con el fin de incrementar la eficiencia y las condiciones esenciales de circulación y de seguridad vial. Para ello hemos tomado algunas decisiones que tienen que ver, por ejemplo, con la organización del servicio de mantenimiento. El sistema hasta ahora estaba estructurado en 160 sectores, como ustedes saben, y vamos a suprimir 21 de ellos, de tal manera que se puedan aprovechar mejor las economías de escala y conseguir un ahorro económico que no produzca ninguna merma en el servicio. También hemos elaborado unos nuevos pliegos para los concursos de los contratos que se convoquen en el futuro, para que sean más flexibles. Estos nuevos pliegos han sido trabajados con la Asociación de Empresas de Conservación, es decir, en contacto con el sector, introduciendo medidas que permitan plazos más largos para la amortización de la maquinaria que se les exige a los contratistas; alguna flexibilidad en materia de personal, de forma que los costes, tanto de maquinaria como laborales, sean más dinámicos y consigan una rentabilización así como, desde el punto de vista de la Administración, reducir los costes de estos contratos. En autovías de primera generación, finalizaremos las actuaciones correspondientes al último tramo de la A-2. En materia de seguridad vial, vamos impulsar el desarrollo de los procedimientos de seguridad en las infraestructuras viarias. Llevaremos a cabo actuaciones tales como el repintado de marcas viales, la sustitución o instalación de barreras de seguridad; la rehabilitación de firmes con las mejoras de intersecciones y accesos. Esas serán las líneas de actuación en las que trabajaremos en esta materia.

Quisiera mencionar, aunque sea de manera sucinta, un asunto que viene siendo ya recurrente, que es la situación de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje. El escaso tráfico que en la actualidad circula por esas infraestructuras, además de su estructura de costes, derivado tanto de las expropiaciones como de los sobrecostes de las obras realizadas, las pone en un contexto difícil, ya que 9 de ellas se encuentran en una situación complicada y 4 ya han iniciado el trámite concursal. Somos conscientes de las dificultades por las que atraviesan y, por tanto, vamos a plantear el mantenimiento de los préstamos participativos, que sea una medida de ayuda, un soporte financiero, y también veremos la posibilidad de que existan las cuentas de compensación. Todo ello se hará en un escenario de sostenibilidad. Mientras tanto, seguimos trabajando con todas y cada una de las sociedades intentando identificar problemáticas singulares y poder solucionarlas, si fuésemos capaces de hacerlo, de manera concertada con ellos. Por último, también en materia de carreteras, quisiera mencionar los convenios con las comunidades autónomas de Canarias y Baleares que se mantendrán para seguir financiándolas. Al ser un modelo singular, en dichas comunidades autónomas, como ustedes saben, no existe red de carreteras del Estado, no hay ámbito supracomunitario, pero es tradicional un modelo de colaboración mediante el cual el Ministerio de Fomento firma convenios con ellos para seguir llevando a cabo actuaciones por valor de 97 millones de euros en ambos territorios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 6

Por lo que se refiere a la política de transportes, sin perjuicio de la comparecencia del próximo lunes de la secretaria general de Transportes, quisiera mencionar algunas de las líneas básicas en las que vamos a trabajar, y que recoge el presupuesto para 2013, que tienen como objetivo fundamental aumentar la competitividad y la eficiencia del transporte terrestre para mejorar el servicio a los ciudadanos y aportar mayor transparencia y control, en particular, del transporte por carretera. Ello está soportado en el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres, que se tramitará en las próximas semanas en esta Cámara. Como les decía, la competitividad y la eficiencia orientarán a la política de inversiones en esta materia, y para ello, transferiremos a Renfe-Operadora 480 millones de euros para compensar las obligaciones de servicios públicos. También está prevista una transferencia de 15 millones de euros para dedicarlos a las subvenciones destinadas a fomentar el abandono de la actividad del transporte por carretera y, sobre todo, a la formación, ofreciendo una orientación de mejora de la cualificación de los profesionales de este sector, como saben, tan multifragmentado y que tiene una problemática muy singular. Algunas de las concesiones de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera vencen en el año próximo. Vamos a modificar el pliego de estas concesiones para intentar incorporar elementos de mejora de la calidad, fomentar los estándares de seguridad y también cuidar los intereses públicos mediante la introducción de un canon que deberá ser abonado por los concesionarios que van a tener la explotación de estas líneas.

Por lo que se refiere al transporte terrestre, pero en este caso ferroviario, me refiero también sucintamente a Renfe, cuyo presidente comparecerá el próximo lunes. Los presupuestos para 2013 de Renfe-Operadora vienen marcados, en alguna medida, por el proceso de transformación, de mejora de la calidad, de recorte de gastos y también por los desafíos de la liberalización en el ámbito de viajeros que el Decreto-ley 22/2012 señala para el próximo 31 de julio de 2013. Por ello, Renfe va tener un periodo intenso de transformación, de adaptación, como digo, de mejora de su cuenta de resultados, y el presupuesto de 2013 incorpora una inversión real de 236 millones de euros, de los cuales prácticamente la mitad estará destinada al material rodante, no tanto a la adquisición de ese nuevo material sino al pago de las anualidades correspondientes a las inversiones realizadas en los años anteriores. El resto de acciones que Renfe llevará a cabo con estos 236 millones de euros tienen que ver con actuaciones en estaciones de cercanías, talleres, sistemas de información y sistemas de seguridad en la circulación.

Por lo que se refiere al transporte aéreo, puedo señalarles que sigue constituyendo, evidentemente, un instrumento clave en la vertebración territorial y social de nuestro país. Por ello, destinaremos una partida de 270 millones de euros para subvencionar el precio del billete aéreo de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Pese a las dificultades a las que me he referido al inicio de mi intervención, mantenemos la bonificación del 50% en los territorios insulares, en Ceuta y Melilla y continuaremos con la política emprendida durante este año 2012 de aplicar medidas que refuercen el control en el acceso a dichas bonificaciones y nos garanticen que estamos dando el mejor uso posible a estos recursos de los ciudadanos asignados a las personas que viajan desde Canarias, desde Baleares o desde Ceuta y Melilla a la península o en las rutas interinsulares.

Paso ahora a referirme al presupuesto de AENA. Como todos ustedes saben, AENA está llevando a cabo un plan de eficiencia intensivo, de ajuste de sus gastos y de mejora de sus ingresos. Este plan, que ya está dando resultados en 2012, anticipa para el año 2013 que el resultado de explotación de AENA aeropuertos será positivo, al igual que el del total del grupo, lo que permitirá cerrar el ejercicio con una disminución real de su deuda en torno a un 4%. Bien es verdad que para cumplir estas previsiones es preciso llevar a cabo un plan de racionalización de las inversiones que permita ejecutar las estrictamente necesarias, aquellas que respondan a incrementos de la demanda, con un criterio de minimización de costes. En todo caso, el importe previsto para la inversión en AENA en 2013 es de 838 millones de euros, destinados a la mejora y ampliación de edificios terminales, como los de Gran Canaria y Vigo, a la ampliación de áreas comerciales en los aeropuertos de Madrid, Barcelona o Málaga, a la mejora de distintos sistemas de ayudas a la navegación o de ayudas al aterrizaje en Ibiza, Tenerife Sur, Santiago, etcétera, así como a la renovación y mejora de los sistema de tráfico aéreo, el sistema Sacta, instalado en todos los centros de control.

En cuanto a la marina mercante, para las inversiones que están asociadas con las bonificaciones a los residentes extrapeninsulares destinamos 48 millones de euros, incluso incrementamos algunas de las partidas en esta materia porque tenían una dotación insuficiente en los presupuestos anteriores. Se destinan 10 millones de euros para tres contratos de líneas marítimas de interés público, Algeciras-Ceuta, Málaga-Almería-Melilla y Cádiz-Canarias. También me gustaría destacar los 7 millones de euros asignados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 7

para financiar el funcionamiento de las autopistas del mar entre España y Francia, que es un elemento de intermodalidad y de conexión entre nuestro tráfico de mercancías y el tráfico marítimo, tanto la autopista del mar entre Gijón y Nantes, que está funcionando ya, como la que esperamos que pueda funcionar muy pronto, mediante los acuerdos que estamos alcanzando con el Gobierno francés, que es la autopista del mar Vigo-Nantes-Le Havre.

Por lo que se refiere a puertos, simplemente quiso destacar el buen funcionamiento de la actividad en el sistema portuario. Las estimaciones para el año 2013 marcan una senda positiva; estamos estimando que el tráfico portuario pueda crecer en torno al 3% en el conjunto de la red hasta alcanzar 485 millones de toneladas. Las tasas portuarias van a mantenerse en sus cuantías básicas, con independencia de algunas modificaciones puntuales que puedan llevarse a cabo. La inversión presupuestada en puertos para el año 2013 se sitúa en torno a 730 millones de euros. Se repartirá entre diversos puertos del Estado, como el de Langosteira en A Coruña, el puerto de Algeciras, el de Cádiz, el de Barcelona, el de Granadilla en Tenerife, el de Valencia o el de Vigo. El sistema portuario, que es de los que nos dan buenas noticias, como decía, está teniendo un incremento en términos de beneficios del 27% sobre la previsión de cierre del año anterior. Es un entorno en el que la inversión es tremendamente productiva y muy asociada con la actividad.

Paso a hacer algunas breves consideraciones sobre los presupuestos de vivienda. Como sus señorías saben perfectamente, la situación actual del sector de la vivienda y de la construcción, de la economía en su conjunto, con un amplio *stock* de viviendas construidas sin ocupar, con una ralentización absoluta de la actividad constructora, nos obliga a reorientar la política de vivienda que, sin duda, fue diseñada en otro momento y en otra coyuntura. Necesitamos modificaciones, reformas que resuelvan los problemas actuales del mercado inmobiliario español y dirigir nuestras actuaciones hacia un modelo de desarrollo urbano competitivo y sostenible. Por eso, se va a trabajar en la puesta en marcha de un nuevo Plan estatal de vivienda 2013-2016, que lógicamente modificará los actualmente existentes, que se han caracterizado por una subvención hacia la promoción de la vivienda. A partir de ahora, las líneas de actuación las centraremos en el impulso de la vivienda en alquiler y en potenciar la rehabilitación y la regeneración urbana. Además, se mejorará el diseño de las ayudas para lograr que se destinen a los ciudadanos que más lo necesitan, superando los defectos que hasta ahora se han producido, así como algunas ineficiencias en la aplicación de los recursos públicos. Para la financiación de este futuro plan de vivienda tenemos prevista una partida de 731 millones de euros, que en este momento tenemos que seguir asignando a las actuaciones que están en vigor. Se incluyen 331 millones de euros para hacer frente a pagos pendientes en la subsidiación de préstamos; 150 millones de euros para hacer frente a compromisos generados en la ayuda estatal directa a la entrada; 41 millones de euros para subvenciones a través de las comunidades autónomas y 210 millones de euros para ayudas al alquiler a través de la renta básica de emancipación. Como digo, intentaremos reorientarlo hacia una política de alquiler distinta de la que se venía manteniendo hasta el momento.

En materia de inversión asociada al 1,5% cultural, vamos a transformar ese 1% en un 1,5% y a adoptar las medidas normativas que permitan esa transformación. De tal manera que intentaremos atraer una mayor cuantía a las inversiones de sostenibilidad del patrimonio histórico y algunas otras actuaciones que se articulan a través de este mecanismo que tan buenos resultados nos ha dado a lo largo de los últimos años.

Voy a mencionar muy sucintamente también los presupuestos de Sepes, la Entidad Pública Empresarial de Suelo. Su presupuesto tiene un objetivo fundamental que es recuperar su estabilidad financiera perdida en los ejercicios anteriores. La bajada de la demanda del producto comercializado por Sepes y los importantes compromisos económicos adquiridos en los años anteriores han exigido un plan de racionalización de recursos basado en potenciar el área comercial de Sepes, optimizar sus inversiones, reducir los gastos de explotación y renegociar las condiciones de compromisos económicos asumidos. Con este planteamiento el presupuesto de 2013 prevé unas ventas en torno a 40 millones de euros, ciertamente un entorno muy difícil para toda la política de suelo, de las cuales 20 millones de euros corresponden a parcelas industriales y 19 millones de euros a parcelas de equipamiento y venta de naves. Los aprovisionamientos para la adquisición de suelo y obras se sitúan en 89 millones de euros, mientras que los gastos financieros generados por el préstamo de 250 millones de euros, suscrito en 2009 y en 2010, y el pago del suelo de la operación Campamento supondrán una importantísima carga en el presupuesto equivalente casi al 30% de las cifras de ventas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 8

Concluyo ya, señorías, por no alargarme en el tiempo de esta primera intervención. Como les decía al principio, presento un presupuesto que es coherente con la política económica del Gobierno, con una política asociada con el control del déficit público y su reducción hasta alcanzar los términos comprometidos en el marco de nuestros socios de la Unión Europea. Pese a eso, es un presupuesto muy austero en el gasto corriente, en el gasto de personal, en el gasto del capítulo 2 y que pretende dedicar la mayor parte de los recursos a la inversión productiva, seleccionando cuidadosamente aquellas infraestructuras prioritarias, aquellas que siguen garantizando la vertebración territorial, la cohesión social y, en estos términos, como decimos siempre, intentamos ser colaboradores con las políticas de creación de empleo y de crecimiento económico, porque somos conscientes de que en la actividad de todo el sector de la obra civil, las empresas que trabajan en el ámbito de las infraestructuras y del transporte tienen un papel importantísimo como colaboradores necesarios en este desarrollo económico que pretendemos fomentar y apoyar desde los Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación comienzan las intervenciones de los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra el diputado don Chesús Yuste Cabello.

El señor **YUSTE CABELLO**: Señor secretario de Estado, no me corresponde a mí hacer una valoración global del presupuesto de su ministerio. De hecho he solicitado su comparecencia como diputado de Chunta Aragonesista y de la Izquierda de Aragón para trasladarle la indignación que vive la sociedad aragonesa en estos momentos por el brutal recorte presupuestario que se ha producido este año. Un recorte desproporcionado en las inversiones que se vienen reclamando desde hace décadas por las instituciones aragonesas desde la unanimidad y que se ven olvidadas en este presupuesto. Mientras el conjunto de inversiones territorializadas se reducen como media en un 17%, en Aragón se recortan en un 30%, casi más del doble que la media. Las inversiones de su ministerio se comportan aún peor con una reducción de un 37%. ¿Por qué? ¿Por qué, señor secretario de Estado, se nos pide a los aragoneses el doble de sacrificio en inversiones? ¿Cuál es la razón? Los aragoneses sentimos en carne propia el agravio y no podemos olvidar que en los dos primeros ejercicios del Gobierno del presidente Rajoy las inversiones en Aragón han caído en un 47%, casi la mitad en dos ejercicios. Si analizamos los últimos cinco años desde la llegada de la crisis, las inversiones en Aragón se han desplomado en un 75%. ¿Entiende usted la indignación de los aragoneses? Ayer la propia presidenta, doña Luisa Fernanda Rudi, hablaba de unos presupuestos injustificables.

Le adelanto que es una indignación que comparten todos los agentes políticos y sociales de Aragón, incluidos los miembros del Gobierno de Aragón que son del Partido Popular. Aún peor lo están viviendo en Teruel. Este Gobierno ha recortado las inversiones en Teruel en un 54% y encima el ministro de Hacienda, señor Montoro, se olvida de incluir en el presupuesto el Fondo de inversiones para Teruel, ese fondo especial que compensa a sus comarcas de no estar incluidas en el Fondo de compensación interterritorial por una perversidad estadística. El Gobierno se olvida especialmente de Teruel y ni siquiera incluye el Fondo de inversiones en el presupuesto. Tengo que decirle: Teruel también existe. Desde luego este proyecto presupuestario es inaceptable.

Cuando el ministerio inversor por antonomasia recorta tanto sus inversiones y además durante tanto tiempo, durante tantos ejercicios consecutivos, está condenando a nuestra economía a más recesión y a más desempleo. Esa es una receta equivocada, no lo digo solo por el caso de Aragón, sino que esta vez lo digo en general. La renuncia a invertir nos condena a prolongar la agonía en los tramos más peligrosos de nuestras carreteras sin desdoblarse, nos obliga a retrasar la apertura de la conexión ferroviaria con el corazón de Europa a través del Pirineo central, pero también nos condena a retrasar la reactivación de la actividad económica y el impulso a la creación de empleo. Señor secretario de Estado, usted citaba esa cuestión: ¿Cuál es verdaderamente la contribución de su ministerio a esa presunta estrategia de crecimiento de la que habla últimamente el ministro de Economía? ¿Cuál es esa aportación? Nada de nada. Ustedes están empeñados en reducir el déficit a cualquier precio y esa receta nos va a salir carísima.

Su obsesión por no gastar les ha llevado a la estrategia de retrasar los plazos, de estirar los plurianuales, de demorar la finalización de los estudios y proyectos —no hablo ya de la finalización de las obras, que casi no existen en este presupuesto—, de retrasarlo todo hasta la próxima legislatura. Lo hicieron en el presupuesto de 2012 y lo vuelven a hacer ahora. Estudios y proyectos que deberían de estar finalizados en el año 2011 ó 2012 se retrasaron entonces a 2013 ó 2014 y ahora se vuelven a posponer hasta 2015 ó 2016. El objetivo es que no veamos máquinas trabajando en esta legislatura. Abordamos un año perdido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 9

en cuanto a inversiones y probablemente también una legislatura perdida. El señor Rajoy y la señora Pastor no van a tener ninguna cinta que cortar, al menos en Aragón, ni una. Peor aún, poco van a dejar preparado para que culmine el Gobierno siguiente, muy poquito. Por ejemplo, varios tramos de la autovía de los Pirineos se posponen hasta 2016, para el que venga en la próxima legislatura.

En cuanto a prioridades, señor secretario de Estado, desde el punto de vista del Estado, supongo que es prioritario —tiene que serlo— completar la autovía que une las dos principales ciudades, las dos ciudades más pobladas de España, la A-2, a la que le faltan por desdoblarse 90 kilómetros, precisamente en Aragón, entre Alfajarín y Fraga, donde hay accidentes casi todas las semanas. Ustedes han vuelto a retrasar los plurianuales. Llevamos ocho años haciendo estudios y colmando la paciencia de los vecinos y de los usuarios de la todavía N-2. ¿Para cuándo la finalización de esas obras? ¿Para la próxima legislatura? Parecidos argumentos podríamos emplear sobre el eje carretero cantábrico-mediterráneo, la A-68, que en sus dos tramos en Aragón, sin desdoblarse, todavía tiene el nombre de N-232, me refiero a Mallén-Figueruelas y a El Burgo-Alcañiz. Entre esas dos carreteras, la N-232 y la N-2, se acumulan ya más de 200 muertos en los últimos diez años, con accidentes todas las semanas. Mientras los sucesivos Gobiernos están retrasando la solución.

Le voy a proponer una cosa que entiendo que es más fácil de resolver: la cesión al Ayuntamiento de Zaragoza del tramo urbano de la N-2 en la Avenida de Cataluña. Entiendo que es barato, que podría hacerse y que debería de hacerse de forma inmediata. ¿Van a ejecutarlo por fin? Espero una respuesta concreta sobre esa cuestión.

En cuanto al modo ferroviario, la cosa no va mejor. Ni un euro para mejorar la conexión ferroviaria entre Huesca y Canfranc. Así no se impulsa la reapertura de la línea internacional. No sé si esa va a ser la tarjeta de presentación en la Cumbre hispano-francesa del 10 de octubre en París, pero es una mala presentación. El próximo día 13 de octubre se cumplen cien años del encuentro de las dos galerías de la vertiente francesa y de la española en el túnel de Canfranc. ¿Estamos en condiciones de celebrar el centenario dando una buena noticia en cuanto a la reapertura de la línea internacional? ¿Estamos en condiciones de hacerlo? Le invito a que lo haga.

Tampoco hay ningún euro para la conexión ferroviaria Zaragoza-Castejón, pero también le adelanto que la sociedad aragonesa se ha tomado bastante peor, no cuando hay cero euros, sino cuando hay cantidades ínfimas en otros proyectos, en el corredor ferroviario cantábrico-mediterráneo, la alta velocidad Zaragoza-Teruel o el desdoblamiento de la N-232 entre Fuentes y Valdealgorfa, que solo tiene consignados 10.000 euros. ¿Para qué ponen ustedes 10.000 euros? ¿No se da cuenta de que es una cifra ridícula y que la sociedad turolense se siente insultada con esa partida? Qué quiere que le diga del tramo entre Ráfales y el límite de la provincia de Castellón, que lleva en los Presupuestos Generales del Estado desde el siglo pasado, lleva veinte años para hacer 13 kilómetros y ni siquiera se va a acabar ahora, se ha pospuesto de nuevo, se ha retrasado a 2016. ¿Qué quiere que le diga? Teruel está indignado porque es el gran olvidado de estos Presupuestos Generales del Estado y vamos a tener que volver a hacer pedagogía, como la que hizo don José Antonio Labordeta hace diez años en esta Cámara, para convencerles de que Teruel también existe y merece un trato digno en la política de inversiones del Estado.

Quiero concluir con dos preguntas concretas. Primera pregunta: ¿Para cuándo la ampliación de la red de Cercanías en el área metropolitana de Zaragoza? No hay ni una mención en los presupuestos. Me gustaría saber si ustedes han convencido ya al Gobierno de Aragón para que se incorpore al convenio existente entre el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Fomento, porque sería una buena manera de relanzar el despliegue en la quinta área metropolitana del Estado. Segunda pregunta: ¿Para cuándo el sistema antiniebla en el aeropuerto de Zaragoza? También en esta obra tenemos que no hay ni un solo euro. Otra decepción injustificable. El malestar y la indignación de Aragón son unánimes ante unos presupuestos que se olvidan de Aragón. Espero que entre las quejas que me consta que va a recibir su Gobierno, por parte del Gobierno de Aragón, de la presidenta doña Luisa Fernanda Rudi, y las enmiendas que va a presentar este diputado —y ojalá que también otros grupos parlamentarios—, podamos entre todos corregir el rumbo, porque este presupuesto nos presenta un año perdido en una legislatura perdida.

Espero —y concluyo ya— poder asistir a su respuesta, según lo rápido que vayamos, pero le adelanto que tal vez tenga que ausentarme, porque tengo que ir al Tribunal Constitucional a presentar un recurso de inconstitucionalidad contra la reforma laboral. Esté presente aquí o no, seguiremos atentamente sus respuestas y, sobre lo que no pueda concretar ahora, le adelantamos que le presentaremos una pregunta por escrito.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 10

El señor **PRESIDENTE**: A continuación intervendrá, por el Grupo Parlamentario Socialista, en primer lugar, su portavoz don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Permítame que comience con un recuerdo a don Luis Gómez Llorente, vicepresidente de esta Cámara, diputado de este Congreso y que nos ha dejado esta noche. Un gran político, un gran socialista —si me lo permiten— y un buen hombre. En nombre del Grupo Socialista quería expresar ese homenaje emocionado en el día de hoy.

Gracias, señor secretario de Estado, por su comparecencia y por sus explicaciones. Manifiesta la intención de ser coherente con el discurso de su Gobierno: priorización de los objetivos de contención del déficit, lo que nosotros llamamos austeridad suicida. Puede que usted cumpla con ese propósito de coherencia, pero le advierto —como lo he hecho con la ministra en otras ocasiones— que a los ojos de los ciudadanos tienen ustedes otros objetivos y otras responsabilidades. Las inversiones en materia de infraestructuras del Ministerio de Fomento han de contribuir a la mejora de la productividad de nuestras empresas, a la mejora de la competitividad de nuestra economía, a la reactivación económica en un momento de recesión, a la generación de puestos de trabajo, a la cohesión social y territorial, a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y, a los ojos de cualquier analista objetivo, ninguno de estos propósitos se cumplen con los presupuestos que nos han presentado: una caída de la inversión en Fomento del 36,7% respecto al 2011 y del 20% respecto al ejercicio 2012. Estos presupuestos, señor secretario de Estado —permítame que se lo diga—, son una máquina de picar empresas y puestos de trabajo en este país. Desde luego no es lo que merece ni lo que espera la sociedad española en este contexto económico.

Por utilizar los procedimientos y la máquina de calcular de la propia ministra de Fomento, que nos dijo el otro día: a cada millón de euros de inversión real en Fomento le corresponden entre 27 y 35 puestos de trabajo, una sencilla cuenta nos lleva a pensar que si entre 2011 y 2013 hemos pasado de 12.900 millones de euros a 8.200 millones de euros de inversión, ustedes han provocado la destrucción en dos ejercicios de 170.000 empleos. Esa es su responsabilidad. Los Presupuestos Generales del Estado para Fomento que presenta el Gobierno popular van a provocar la destrucción de 170.000 puestos de trabajo en este país. No es esa la responsabilidad ni el propósito que se les ha encomendado.

El Pitvi, al que usted ha hecho alusión, a nuestro juicio, nace muerto. Ha durado veinticuatro horas, el tiempo que pasó entre la presentación de la señora ministra la semana pasada y la aprobación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 en el Consejo de Ministros. Es el Plan de infraestructuras más efímero de la historia de España. Porque cualquier cálculo realista de las inversiones consignadas en ese plan arroja una cifra por encima de los 250.000 millones de euros. Si dividimos 250.000 millones de euros entre doce años, que es lo que dura el plan, estaríamos hablando de una inversión anual prevista de más de 20.000 millones de euros. Ustedes han proyectado para 2013 algo más de 8.000 millones de euros, menos de la mitad. Primer ejercicio presupuestario de incumplimiento del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda.

Disminuyen las inversiones en todos los territorios, aquí se ha hablado de Aragón, podríamos hablar de Navarra, de Baleares o de la Comunidad Valenciana. Siempre teníamos la esperanza de que al menos se salvaran las comunidades en las que hay campaña electoral inminente, pero este año ni tan siquiera han cumplido ustedes con esa vieja tradición. De hecho, en la sección 17, los presupuestos inversores para el País Vasco, Cataluña y Galicia disminuyen respecto al 2011 en un 88%, en un 40% y en un 58% respectivamente. Igual ocurre con respecto a ADIF, a AENA, a Renfe e incluso a Puertos del Estado en algunos de los casos. No sé cómo van a cumplir ustedes los objetivos para la llegada del AVE a Galicia. Nos han hablado del año 2018, ahora los expertos nos dicen que con este ritmo inversor y, sobre todo, de ejecución de la inversión proyectada, difícilmente llegará antes del año 2022. Quiero recordar que las inversiones de ADIF en Galicia van a disminuir respecto al ejercicio 2012 en casi un 29%, así no se cumplen los compromisos con Galicia. Los esfuerzos de inversión respecto a la Y vasca para la alta velocidad ferroviaria también sufren una desinversión del 19% en Gipuzkoa, del 44% en Álava y del 47% en Vizcaya. Si tenemos que hablar de las inversiones en el corredor mediterráneo, por citar a la otra comunidad autónoma que tiene elecciones a corto plazo, estaríamos hablando de una caída respecto a 2011 de cerca del 53,2%.

Señor secretario de Estado, están incumpliendo uno de los propósitos más subrayados en las conclusiones de la última Conferencia de Presidentes del 2 de octubre. Allí se mandató expresamente al Estado en su conjunto, a la Administración central y a las comunidades autónomas, a velar por la mejora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 11

de la competitividad de nuestra economía. Ustedes interrumpen de facto los esfuerzos para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril, la conectividad de nuestros puertos, el desarrollo de nuevos nodos logísticos; iniciativas que suponen realmente una mejora de la competitividad de nuestra economía. Dicen que mantienen un esfuerzo inversor en ferrocarril, pero esto no se corresponde con las cifras en modo alguno, señor secretario de Estado. Las cifras de inversión de ADIF disminuyen respecto al año pasado un 18,27% y respecto al 2011, un 24,4%. Las cifras de inversión de Renfe más FEVE disminuyen respecto al año pasado un 52,47% y respecto al 2011 un 68%. ¿Dónde está el mantenimiento del esfuerzo para mejorar nuestra red ferroviaria, tanto para mercancías como para viajeros? Esto no se contempla en las cifras.

Los compromisos para la llegada de la alta velocidad ferroviaria —en el mediterráneo, Alicante, Castellón, Murcia; en el norte, Euskadi; en el noroeste, Galicia; en el oeste, Extremadura— van a ser, a la luz de estos datos, incumplidos y las fechas retrasadas una vez más. A nuestro juicio quedan suspendidos en la práctica planes y convenios para la mejora de servicios de cercanías ferroviarias. En Madrid, por ejemplo, circunscripción de la que soy diputado, han consignado la cantidad de 1.153.000 euros en 2013 para cumplir con el Plan de extensión de Cercanías. Será el plan de extensión de una estación o de media, porque con este dinero ya me dirá qué se puede hacer.

Todas las sociedades mercantiles de Fomento experimentan fuertes caídas de la inversión y estos descensos van a producir daños considerables en las tareas de mantenimiento y conservación de las infraestructuras y en los procesos de modernización. Sin embargo, invertir en infraestructuras no es despilfarrar el dinero, señor secretario de Estado, se lo he manifestado a ustedes muchas veces. En cuanto a las inversiones destinadas a conservación de carreteras, es verdad que corrigen ustedes el descenso pronunciadísimo que plantearon en el presupuesto de 2012, pero todavía queda muy por debajo de lo que se invirtió en el año 2011, y tengo que reconocer que lo que invertimos ese año estaba por debajo de las necesidades. Hay que hacer un esfuerzo mayor en conservación de carreteras. La Asociación Europea de Automovilistas todavía identifica —lo han hecho público hace muy poco tiempo— 150 tramos de concentración de accidentes en los que hay que actuar con rapidez.

Respecto a la inversión privada —con lo que criticaron esto, permítame el añadido—, ustedes criticaron aquello de intentar compensar los descensos de la inversión pública con promesas, nunca contrastadas suficientemente, de inversión privada, prevén un 36%. ¿Hay algo de realidad en esto? ¿En qué condiciones se va a producir esta inversión privada? Sabe que algunas veces esto se ha hecho bien y otras veces no tan bien. Por ejemplo, la M-45 en Madrid ha sido un desastre. El primer concurso para mejorar las autovías de primera generación, en el que nosotros tuvimos mucho que ver, tampoco salió bien. La inversión privada está muy bien si se hace razonablemente, con garantías de preeminencia del interés general y transparencia, y usted sabe de qué hablo. ¿Detrás de este esfuerzo por incorporar la inversión privada hay un propósito privatizador? Esta es una pregunta que también late, señor secretario de Estado. Intenta que la inversión privada colabore en los objetivos de servicio público o intenta que la inversión privada se meta en el servicio público para quedárselo. Esta es una respuesta que estamos esperando.

Voy concluyendo muy rápidamente. Respecto a transportes, las tasas aeroportuarias este año 2012 se han incrementado un 28% de media, para el año que viene el IPC más 5 puntos, un 8%. Esto es una barbaridad, desde el punto de vista del usuario y de la industria turística, perdemos competitividad respecto a nuestros competidores y también para las propias compañías aéreas, algunas, como EasyJet —usted lo sabe—, han decidido cerrar sus bases en España como consecuencia de estas subidas. Sabe además que el procedimiento para el establecimiento de este tipo de tasas, de estas prestaciones patrimoniales, ha sido recurrido por las asociaciones de líneas aéreas ante la Comisión Europea, no sé si tiene algo que responder ante este recurso que no tiene precedentes en nuestro país. Nos gustaría conocer de mano de un dirigente político —el lunes se lo preguntaremos al presidente de AENA— cuál es la decisión estratégica del Gobierno respecto a esta compañías. ¿Están trabajando para mejorar su servicio de cara al interés general o están preparando el paquetito para venderlo? Toman decisiones de desinversión, de cierre parcial de aeropuertos menos rentables, de incremento brutal de tasas y ahora de despido de personal, de descapitalización de personal de AENA. ¿Para qué están haciendo estas cosas? ¿Para privatizar AENA de aquí a poco tiempo? ¿Cómo lo van a hacer? ¿Qué va a ocurrir con los aeropuertos menos rentables?

Voy terminando, señor presidente. Nos han dicho hoy que quieren priorizar la inversión productiva y el empleo, pero me encuentro con un titular a cuatro columnas en un diario de Madrid que dice: AENA pedirá un crédito para financiar su plan de jubilaciones. ¿Estas son las inversiones productivas? ¿Pedir

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 12

créditos para financiar prejubilaciones? Nosotros pedíamos créditos en AENA, señor secretario de Estado, pero eran para mejorar las instalaciones aeroportuarias. Ustedes piden créditos para echar personal. Esto no es razonable. Se rebajan las subvenciones para garantizar la movilidad de los residentes en las islas en un 20,4%, esto intranquiliza. Como intranquiliza esa coletilla que han puesto en el articulado del proyecto de presupuestos atribuyendo a una orden ministerial la posibilidad de fijar cuantías máximas en las subvenciones de los billetes de transporte. Produce mucha intranquilidad, por favor, corríjalo usted aquí. Rebajan el gasto destinado a regulación y supervisión de la aviación civil cuando nos están diciendo que quieren reforzar las tareas de inspección. Renfe solo va a disponer de 480 millones para atender las obligaciones de servicio público y ya nos están filtrando, a través de los medios de comunicación, que cerca de 70 líneas ferroviarias se gestionarán mediante autobuses. Aclárenos qué va a hacer con esas obligaciones de servicio público y si todas las líneas que consideren poco rentables económicamente se van a suspender, porque esto, desde el punto de vista del derecho a la movilidad de los ciudadanos, provoca un debate. Destinan 200 millones más del erario público para mantener las concesionarias de las autopistas de peaje. Sabe que colaboraremos con el Gobierno para resolver este problema, pero no podemos seguir parcheando. Hay que buscar una solución definitiva ante este grave problema.

Solo una frase sobre los puertos, están ustedes aplicando razonablemente la ley que acordamos en la legislatura pasada, pero me preocupa una cosa, que es el procedimiento de infracción que acaba de abrir la Comisión Europea respecto a la estructura de funcionamiento de nuestros procedimientos de estiba en los puertos. Esto es una amenaza para el futuro desarrollo de una ley que nos ha costado mucho hacer y para la paz social, la estabilidad y el buen desarrollo de nuestros puertos. No sé cómo van a responder a este procedimiento de infracción.

Lamento, señor presidente, haberme extendido, pero merecía la pena. Si me permite, le dejamos unos segundos a mi compañera para que hable de vivienda. Muchas gracias por su flexibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Le damos unos minutos a la señora Iglesias Santiago para que hable de vivienda.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Señor presidente, le agradezco ese talante y esa generosidad que maneja la Presidencia de esta mesa en el buen funcionamiento de la Comisión. Entiendo que hoy no va a haber demasiado problema teniendo en cuenta la ausencia de la mayor parte de los grupos, por lo que, aunque nos extendamos un poquito en el uso de la palabra, no vamos a ir con retraso en el desarrollo de la Comisión, ya que solo La Izquierda Plural, a través de Chunta, el Grupo Socialista y el grupo que sustenta al Gobierno estamos presentes en esta Comisión.

Me daré prisa e intentaré ser breve en hacerle algunas preguntas al secretario de Estado sobre la política de vivienda, para intentar saber cuál va a ser la prioridad en esta ocasión. Llevamos nueve meses de Gobierno, llevamos ya toda una gestación en la política de vivienda y no vemos más que rectificaciones y ausencia de un criterio claro. Estamos deseando que el Gobierno presente ese plan de vivienda de una vez por todas para ver si hay una orientación real en un sector que no es baladí en la política social y en la política económica en nuestro país en este momento. Estas rectificaciones constantes las vemos también en los presupuestos generales que nos presenta. Nos felicitamos por que hayan recuperado parte de las inversiones de las líneas de créditos ICO y por que hayan corregido algunas desviaciones en el cálculo de las políticas de la renta básica de emancipación, para que un programa exitoso como este pueda dar cumplimiento a los compromisos pendientes, pese a que han limitado la posibilidad de que haya nuevos jóvenes que se beneficien de una ayuda como la que supuso la renta básica de emancipación. En todo lo demás, señor secretario de Estado, en su intervención da unas líneas que los presupuestos no entienden. No sé quién habla mal, si los presupuestos o el secretario de Estado, pero hay una incoherencia absoluta. Usted habla de la coherencia del Gobierno, pero no hay coherencia ni siquiera entre su intervención y lo que reflejan los presupuestos. Nos dice en su intervención que la regeneración urbana va a ser una prioridad dentro del Pitvi y que el Pitvi la tiene contemplada, pero consignan cero euros. Hemos pasado de 1.500 millones a cero euros en la partida presupuestaria destinada a regeneración urbana. Nos dice que el Pitvi mejorará y que una de las grandes referencias será pasar del 1% cultural al 1,5%, pero la realidad es que lo que consignan en los presupuestos en las transferencias a las comunidades autónomas para que gestionen las ayudas del 1% cultural disminuye cerca de un 97%. Lo mismo se puede decir, y es más preocupante, respecto del plan de vivienda. Efectivamente en el plan de vivienda debería ser una prioridad lo que usted ha dicho, esto es, ayudar a que las familias que peor lo están pasando puedan acceder a un derecho, pero lo que ustedes consignan en los presupuestos es un recorte

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 13

cercano al 78% en las políticas de vivienda. Por tanto, le haré algunas preguntas para intentar traducir este entendimiento entre usted y sus presupuestos, que no tienen ninguna relación. ¿Incorporará, señor secretario de Estado, el plan de vivienda, infraestructuras y transportes alguna medida directa para la dinamización del alquiler, como dice una y otra vez que es su prioridad? ¿Seguirán disminuyendo los presupuestos como en 2012 y 2013 o se limitarán a hacer regulaciones que desequilibren el mercado del alquiler perjudicando gravemente a los arrendatarios de las viviendas? ¿Cuánto dejara el Gobierno de ingresar en el caso de que aprueben la ley de flexibilización del mercado de alquiler, estableciendo bonificaciones fiscales para las sociedades de gestión inmobiliaria? ¿Cómo va a perjudicar eso a los ingresos de las cuentas públicas? ¿Tiene el ministerio alguna estimación sobre cuánto va a disminuir el precio de la vivienda libre gracias al banco malo, como dice el ministro de Economía, y qué va a suponer eso en la economía española en este momento? ¿Tienen los Presupuestos Generales del Estado alguna estimación sobre el empleo o el tejido empresarial que se va a destruir? ¿Hay alguna medida para paliar el sobreendeudamiento familiar o simplemente para facilitar el acceso a la vivienda a las familias con más dificultades?

Señor secretario de Estado, hay algunas cosas que están sucediendo en este momento en el mercado inmobiliario que nos preocupan y ante las que el Gobierno debería tener alguna reacción. Los tipos de interés de la vivienda libre están cayendo en este momento por debajo de los tipos de interés de la vivienda de promoción pública. A la gente le va a costar cada vez más acceder a una vivienda de promoción pública, lo que es un sinsentido, añadido a la ausencia en este momento del desarrollo de los planes de vivienda. ¿Piensa el Gobierno llegar a algún acuerdo con las entidades financieras para corregir esta situación que se está dando en este momento en los tipos de interés en el acceso a la vivienda libre y a la vivienda de promoción pública?

Por último, si me lo permiten, abusando ya de la generosidad del presidente, quiero hacerle una pregunta que no tiene que ver directamente con los presupuestos, una pregunta a la que somos incapaces de obtener respuesta ni por escrito, ni de la secretaría de Estado, ni de la ministra y que nos preocupa: ¿Cuál ha sido el impacto del código de buenas prácticas, no en el número de entidades financieras que se han añadido a él, sino en el número de familias que se hayan podido beneficiar? Ustedes tenían que haber presentado un informe en el cuarto mes desde su aprobación, pero vamos por seis meses y medio y todavía ni desde la oposición ni desde ningún sector hemos podido averiguar cuántas familias se han beneficiado de ese código de buenas prácticas, código al que deseamos mucho éxito, pero que van a tener que reformar pronto porque no está funcionando.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenido, señor secretario de Estado, a esta comparecencia de presupuestos.

En primer lugar, el Grupo Parlamentario Popular se une a las condolencias por el fallecimiento de Luis Gómez Llorente, cuya figura nos concita recuerdos de un buen parlamentario y de un buen político. El Grupo Parlamentario Popular quiere unirse a la expresa significación que ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor secretario de Estado, estamos ante unos presupuestos que, como usted ha dicho, son austeros, son realistas y, sobre todo, son equilibrados. Se pueden criticar desde cualquier punto de vista. Cada uno puede decir lo que le parezca oportuno, pero si uno es responsable, si tiene la conciencia de que no se podía seguir con la deriva en la que estábamos cayendo en los últimos años, entenderá que hay que hacer otro tipo de presupuestos y hay que adoptar otra serie de medidas basadas fundamentalmente en la responsabilidad. Lo contrario sería actuar como se había actuado hasta diciembre de 2011, es decir, irresponsablemente.

Señor secretario de Estado, de la visión global que usted ha dado del presupuesto del ministerio y del Grupo Fomento, quiero destacar que se mantiene la inversión en unos términos que son los posibles dadas las circunstancias. Luego haré un comentario sobre lo que algunos han pretendido argumentar desde el olvido absoluto y estando situados en una nube, no sujetos con nada y, por supuesto, nada sujetos a la realidad. Como decía, se mantiene la inversión tanto en ferrocarriles, como en carreteras y en los otros modos de transporte, es decir, el aéreo y el portuario, y fundamentalmente —así se extrae de la lectura no interesada sino global de los presupuestos— se aboga por la intermodalidad y la vertebración como elementos determinantes de las inversiones. Además, el ministerio y estos presupuestos se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 14

preocupan del ciudadano que tiene que ser transportado, del ciudadano que tiene derecho a moverse, del ciudadano que tiene que cambiar su modo de transporte en un momento determinado. Ciertamente, sí se preocupan. Desde luego, me gustaría que se destacara, que nadie lo hace, la bajada del gasto corriente, una bajada que ya tuvo unos rublos muy importantes en el presupuesto de este ejercicio, es decir, la austeridad en el gasto contrastada con el despilfarro hasta el año 2011, que aquí se hace otra vez patente en unos términos, en unas cuantías que otros no han sido capaces de hacer.

Me gustaría también destacar algunas cuestiones importantes, que necesariamente condicionan las capacidades inversoras y de maniobra de un ministerio que no tiene unos recursos infinitos. Tener que hacer frente a gastos de ejercicios anteriores, como usted ha destacado, por 1.194 millones de euros supone que el 6,5% del total del presupuesto del Ministerio de Fomento —del total, no solo de inversión, sino del total— se dedica a pagar deudas del Gobierno socialista. Por tanto, vamos a añadir ese 6,5% a lo que estamos haciendo para que ustedes vayan viendo qué es lo que hay que hacer en un lado o en el otro. Si quieren ustedes, les recuerdo el servicio de la deuda. El servicio de la deuda, señalado por el secretario de Estado, son 2.639 millones de euros, el 14,33% de la totalidad del ministerio, de capítulo 1 a capítulo 8. Por favor, sabiendo que casi un 21% del presupuesto total del Ministerio de Fomento es para pagar lo que ustedes no han pagado, cómo pueden tener el valor de decir que a los presupuestos les falta dinero, que no se atiende al ciudadano, que no se vertebra o que el AVE no va a llegar en las fechas que hemos dicho. ¿Cómo se puede decir eso con un poquito de vergüenza? Evidentemente, no se puede decir.

Señor secretario de Estado, precisamente los esfuerzos que hace el ministerio para mejorar los servicios, para mejorar la gestión llevan a situaciones como las que se nos han señalado en cuanto a la conservación. La conservación sube el 7,94% con respecto al ejercicio pasado, pero la eficacia de este presupuesto de conservación frente a los anteriores va a ser mucho mayor con el cambio de los pliegos de condiciones, con la disminución de los sectores de conservación, etcétera, que no voy a repetir porque el secretario de Estado lo ha explicado de manera muy clara. Como he dicho, estamos ante unos presupuestos que son los mejores posibles y, desde luego, tienen que hacer frente a cuestiones que las anteriormente no se le había hecho. El portavoz del Grupo Socialista ha dicho que son de una austeridad suicida. Suicida ha sido el gasto, suicida ha sido el derroche, suicida ha sido esa irresponsabilidad a la hora de tomar decisiones, suicida es dejar los contratos firmados y sin dotación presupuestaria a pesar de haber sido resueltos por el Consejo de Ministros. Eso sí es suicida. Señor Simancas, también es suicida la postura del Partido Socialista en este momento, por lo que le pido encarecidamente que rectifique. No pueden ustedes eludir la responsabilidad de lo que han hecho en los últimos años. Cambiar la tendencia es una cuestión muy difícil y no pueden ustedes pensar que en un año —que no lo llevamos todavía, porque llevamos diez meses— se puede cambiar. Fíjense ustedes si es difícil cambiar la tendencia que las cuentas que les dejamos en 2004, que eran las mejores cuentas que ha tenido el país, tardaron cuatro años en cargárselas con su política errática y suicida. Necesitaron cuatro años para cargarse la mejor situación económica que había tenido este país. Ahora, para rectificar, nosotros necesitamos algún ejercicio más. Por tanto, con independencia de cuáles sean los planteamientos políticos de corto recorrido, yo les hago un llamamiento a la responsabilidad, porque entre todos tenemos que sacar a España de esta situación, porque hay alguien más responsable, que tendría que ayudar más para salir de la crisis.

Esta mañana las cifras se han manejado muy a la ligera. Señor secretario de Estado, me permitirá que recuerde —luego contestaré también al portavoz de la Chunta Aragonesista— que las cifras de verdad de bajada presupuestaria por comunidades autónomas, evidentemente, algo tienen que bajar con relación al ejercicio pasado y al anterior, sobre todo si las comparamos con cifras presupuestarias, que no de ejecución, con referencia a los créditos iniciales del presupuesto. Si esto lo quisiéramos hacer del periodo 2004-2011, veríamos que no tienen nada que ver las partidas presupuestarias del 1 de enero con las del 31 de diciembre de cada del ejercicio presupuestario. Es una cuestión que repito tozudamente y que nadie hasta ahora ha sido capaz de rebatir. Alguna vez, si no están de acuerdo, rebátanla. Es verdad que Galicia, que tanto preocupa al señor Simancas, cosa que me alegra mucho, baja un 6,86% y que Aragón baja solo un 2,06 —no el treinta y tantos por ciento que usted ha dicho—, pero es que la media de la bajada de las comunidades autónomas está en el 10,51%. Ni Galicia ni Aragón están maltratadas en el presupuesto. **(El señor Yuste Cabello: Si no se ejecuta.)** Hay otras comunidades autónomas que podrían hablar de algunos tratos solo por el análisis de las cifras. Además hay motivos por los cuales en un ejercicio se puede invertir más en una comunidad y en otro ejercicio se puede invertir menos. Hay muchísimas razones. Por tanto, hablando de posturas suicidas, me gustaría que alguien rectificara y se lo pensara.

Luego hablaré de vivienda, empleando el mismo sistema del Grupo Socialista de dejarlo para el final, aunque eso haya sido a costa de utilizar casi el doble del tiempo que tenía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 15

En relación con Aragón, señor portavoz de la Chunta Aragonesista, fue el Partido Popular el que unió Madrid con Zaragoza y con Huesca con el AVE. Fue el Partido Popular quien unió por autovía Huesca, Zaragoza y Teruel y luego Teruel con Valencia. Que no se le olviden a usted estas cuestiones. También fue el Partido Popular quien propuso el impulso del Fondo de inversiones de la provincia de Teruel, para posteriormente duplicarlo y luego incrementarlo en un 40%. No se preocupe usted, porque el Grupo Parlamentario Popular no se va a olvidar de eso, pero no se olvide usted tampoco de quién tuvo la iniciativa y quién tuvo la inquietud de la creación del fondo. Todos tenemos interés, mucho interés en comenzar y terminar infraestructuras en Aragón, en Galicia y también alguna en Murcia, pero todos estamos sujetos a una política en la que los recursos son escasos. Ya se han preocupado otros antes que nosotros de frustrar las legítimas aspiraciones de tener las infraestructuras en su época. ¿Sabe usted por qué? Porque cuando el Partido Socialista, que tardó cuatro años en cargarse la mejor situación económica que habíamos tenido, no quiso cumplir el PIT 2000-2007, con ejecución hasta 2010, fue cuando se frustraron todas esas aspiraciones, porque entonces había dinero, había programación, había proyectos y estaba presupuestado que en 2010 estuvieran terminadas todas esas infraestructuras que ahora estamos demandando y cuya ejecución se tiene que demorar necesariamente. De haberse hecho así, habrían estado terminadas antes de que la crisis nos hubiera llevado a esta situación. Por tanto, tengamos claro que todos queremos que las infraestructuras se realicen, pero unos han hecho que esos plazos no se puedan cumplir hasta la fecha.

Por último —y con esto acabo, señor presidente—, quiero decir algunas palabras sobre vivienda. Quisiera ser lo más respetuoso y objetivo posible, teniendo en cuenta que nos acompaña una ex ministra de Vivienda del Gobierno socialista. Por eso, me gustaría ser elegante en la medida de lo posible. En materia de vivienda, si analizamos la política de los últimos ocho años, solo tenemos demagogia. Las medidas estrella que han venido sosteniendo una tras otra los responsables o las responsables de vivienda en los últimos ocho años han sido todas fracasos. Las soluciones habitacionales nadie las menciona ya; la sociedad de alquiler, con el gasto que ha supuesto para el erario público, nadie la recuerda ya. Y ¿dónde está el éxito de la renta básica de emancipación de la que ahora tanto se presume? ¿Dónde está? **(La señora Iglesias Santiago: 301.000 beneficiarios.)** El Partido Popular va a mantener todos los compromisos adquiridos, como han repetido en muchas ocasiones tanto la ministra como hoy mismo el secretario de Estado. Lo que está claro es que todo en esta vida para la vivienda no es poner dinero. Ustedes quieren el Estado que ponga dinero, la sociedad de alquiler que pierda dinero, las soluciones habitacionales que no llegan a ningún sitio y la renta básica de emancipación que es dinero del Estado. No, no. Hay que poner las condiciones para que las cuestiones funcionen y eso no significa siempre estar tirando del presupuesto público. Hay una cuestión que me ha hecho reflexionar. Dice: ¿Cómo es posible que el tipo de interés de las viviendas libres esté más barato que el de las de protección oficial? Es muy sencillo, porque estará muy mal planificada la protección oficial. Si llega un momento en el que las entidades financieras creen que es más fácil financiar una vivienda libre, será porque la de protección oficial hay que cambiarla sustancialmente. Es evidente que hay que cambiarla. Por tanto, estamos cambiando el plan de vivienda que ustedes dejaron vigente y que todavía estará vigente hasta 2013. Es evidente que el síntoma no es lo que ahora hay que mantener. Dice usted que hay que mejorar las condiciones de financiación; naturalmente que hay que mejorarlas, pero hay que hacerlo sabiendo que lo que se ofrece es algo que tiene atractivo para el adquirente. No se nos olvide que si se están vendiendo las viviendas libres con una financiación fácil es porque hay quien las quiere comprar y no quiere comprar las de protección oficial porque no tienen unas medidas adecuadas. Hay que cambiar esa política de forma clara, y eso es lo que está haciendo el Ministerio de Fomento y lo que está haciendo el Gobierno de España.

Concluyo de verdad. Con estos presupuestos que nos ha explicado el secretario de Estado se pueden cumplir los objetivos en la medida de las posibilidades reales que en este momento tenemos y, por tanto, hay que apoyarlos sin ningún tipo de duda. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a los señores y señoras portavoces, tiene la palabra el señor secretario de Estado, 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, señorías, por sus comentarios y observaciones. Intentaré contestar en la medida de las posibilidades y del tiempo que se me asigne, espero que con la misma generosidad que a los intervinientes anteriores. Ya que estamos en *petit comité*, creo que podemos tener un poquito más de tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 16

El señor Yuste se nos acaba de ausentar para interponer su recurso de inconstitucionalidad, pero no por eso dejaré de contestar a sus preguntas, relacionadas con las inversiones en Aragón, para que por lo menos conste en el «Diario de Sesiones». He empezado mi intervención hablando de la necesidad de que estos presupuestos sean coherentes con la política de reducción del déficit y la política de estabilidad presupuestaria, que constituye el sustrato central para que el resto de las políticas económicas en nuestro país funcionen. No puede ser de otra manera. Lógicamente, cuando hacemos un presupuesto austero y con una reducción de inversión a todos les tiene que tocar. Sería una paradoja que hubiese quien quedase al margen de este enfoque de la política presupuestaria, de la política de inversiones. Lo cierto es que en Aragón la inversión total del Grupo Fomento es de 279 millones de euros, que sigue siendo una dotación importante. Para abordar inversiones en materia de carreteras se destinan casi 210 millones de euros, de los cuales 57 millones son para construcción de nuevas carreteras, algunas de ellas es verdad que largamente demoradas. El tramo de Ráfales-Castellón se rescindió en julio de 2010, pero se rescindió *de facto*, porque luego no se tomó formalmente ninguna decisión. Lo que hacemos ahora es retomar esa inversión y volverla a incorporar en nuestra programación de actuaciones para llevarla adelante, como otras actuaciones en la A-21, en el tramo de Tiermas con el límite de la provincia con Navarra, o algunas otras en las que se está trabajando en estudios o incluso en ejecución de obra. Recojo una idea que apuntaba el portavoz socialista, el señor Simancas. A la conservación del patrimonio viario en Aragón, una comunidad autónoma bien extensa en territorio y con una climatología extrema en algunas zonas del norte, dedicamos una parte importante del presupuesto. Más de 104 millones de euros se destinan a la conservación y a la seguridad vial de ese patrimonio de infraestructura viaria. Como ya he mencionado, en Aragón vamos a dedicar 44 millones de euros al pago de deuda de ejercicios anteriores, que tiene que ver con expropiaciones, modificados, contratos adicionales y diversas incidencias de inversión de años anteriores. En ferrocarriles vamos a asignar más de 60 millones de euros en inversión a la Comunidad Autónoma de Aragón, que se destinan tanto a continuar con algunos estudios de la alta velocidad como a la mejora de la infraestructura actual. ADIF asigna 11 millones de euros a la reposición de activos en líneas de alta velocidad a lo largo del territorio de Aragón. Vamos a continuar también con los estudios en la travesía central de los Pirineos, a través de la Agrupación Europea de Interés Económico —que ya está constituida y que el 7 de marzo de este año 2012 ha contratado el primer estudio en esta materia—, en la red convencional y de cercanías, así como en el mantenimiento y administración de la red de titularidad del Estado. El compromiso del Ministerio de Fomento y del Gobierno con las infraestructuras ferroviarias en Aragón tienen que ver también con la defensa que vamos a seguir manteniendo —recientemente se han presentado las enmiendas en el Parlamento Europeo a la Red transeuropea de transportes— de la necesidad de que aparezca el diseño del eje 16, de la travesía central pirenaica. Estamos trabajando también para la reapertura del túnel de Canfranc; de hecho, el próximo día 10 habrá una cumbre bilateral con Francia, en la que propondremos que se incorpore en la declaración la voluntad de llevar adelante todo este tipo de actuaciones. Somos conscientes de que en Aragón existe algún problema adicional, como es el tramo de la A-2 no desdoblado, pero esto tiene que ver con un modelo conceptual. Es un tanto complicado sostener que todos los tramos de carreteras nacionales que transcurren en paralelo con autopistas de peaje deban ser desdoblados. Volveríamos a incidir en el mismo problema del pasado, que hace que las autopistas sean inviables y tengamos que plantearnos cómo las sostenemos, cuando estamos haciendo —entre comillas— competencia desleal al gestor de autopistas al ponerle al lado una autovía desdoblada, que hace que los flujos, lógicamente, se vayan por la autovía que no es de pago. Eso tiene que ver por tanto con modelos de explotación de la red. En todo caso, no olvidemos que existen tramos de autopistas de peaje en Aragón que están libres de peaje y eso se financia cada año por los Presupuestos Generales del Estado con algo más de 3,5 millones de euros, para, en los tramos en los que existe esa exención, facilitar la gratuidad y el mantenimiento de ese uso por parte de los ciudadanos.

En relación con las consideraciones del señor Simancas, coincido absolutamente con la frase que ha dicho; seguramente la suscribimos todos. Ha dicho que las inversiones están asociadas con la mejora de la cohesión territorial, de la cohesión social, de la competitividad, de la calidad de vida. En ese enfoque estratégico vamos a estar siempre de acuerdo. Lógicamente, a partir de ahí las dotaciones presupuestarias disponibles son las que permiten poner más o poner menos, como hizo el Gobierno anterior, cuando en 2010 y 2011 empezó a ajustar sus presupuestos a la vista de la situación económica y de las circunstancias presupuestarias. Considerar que el ajuste presupuestario, asociado con la sostenibilidad de las cuentas públicas, con la financiabilidad de las cuentas públicas y con la creación de empleo en el país, es el responsable directo de la creación de desempleo en España es una manera de enfocarlo. Si hiciéramos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 17

esa lectura directa y sencilla, en los ajustes del empleo que se han producido en España, lamentablemente en términos de millones en los últimos años, las políticas del Gobierno socialista hubieran tenido mucho que ver. En todo caso, agradezco la consideración de que el recorte de los presupuestos de este año se distribuye para el conjunto de las comunidades autónomas. Le agradezco lo que interpreto que en el fondo es un reconocimiento a la coherencia y a la sensatez. Se distribuye a todos, no solo a los que no están gobernados por el Partido Popular, lo cual sería una barbaridad, o no tienen procesos electorales. Es un ejercicio de sensatez y de racionalidad, como queremos que sean los presupuestos y como queremos que sea el Pitvi, un ejercicio sostenido, a medio plazo, de planificación de infraestructuras y no con coyunturalismos oportunistas puntuales.

Queremos que el transporte de mercancías ferroviario sea una realidad y no un discurso más en nuestras intervenciones. Por eso, lo que se ha producido en el pasado tiene poco sentido. Decir que se promueve el transporte de mercancías por ferrocarril y que esté cayendo sostenida y permanentemente, que se constituyan sociedades mixtas que no aportan nada más que pérdidas a las cuentas de resultados de Renfe, tiene poco sentido. Nosotros vamos a llevar a cabo un plan con medidas concretas, con incentivos a las actuaciones asociadas con las plataformas logísticas, con apartaderos, con conexiones con los puertos y con las zonas logísticas. Las conexiones con los puertos van a tener dotaciones importantes en nuestro presupuesto. El caso de Barcelona es el más evidente. No se había hecho nada en la conexión en ancho UIC del puerto de Barcelona. Hemos tenido la oportunidad de inaugurar recientemente una actuación, que evidentemente llevaba tiempo iniciada —así se gestiona la obra pública; seguramente nosotros inauguramos lo que decidieron nuestros antecesores y nuestros predecesores inaugurarán lo que nosotros decidamos—, que es la conexión ferroviaria en el puerto de Barcelona para dar servicio a la terminal de Hutchinson, que es extraordinaria, con una gran inversión privada, 500 millones de euros. Ha habido que hacerlo deprisa y corriendo porque no estaba prevista. Por tanto, la inversión provisional ya se ha hecho. También haremos la conexión definitiva y estable, tanto la ferroviaria como la viaria.

En materia de conservación de carreteras, he mencionado que estamos revisando el modelo porque nos parece que, como en tantas otras materias, hay capacidad de mejora de la eficiencia. Se pueden hacer mejor las cosas en Renfe, en AENA —luego me referiré a ello— y podemos gestionar mejor nuestro presupuesto de conservación, porque es importantísimo ser capaces de mantener en valor el patrimonio viario. Por eso hemos estado trabajando con la Asociación de empresas de conservación de carreteras, que, lógicamente, tienen interés en que el presupuesto crezca, en que licitemos mucho y en que haya dinero. Evidentemente, cada uno cuida por su casa. En todo caso, han trabajado con mucha lealtad y sabiendo que hay un ajuste presupuestario hemos encontrado cómo hacerlo de manera sensata. El nuevo diseño territorial, la nueva duración de los contratos, no obligar a amortizar inversiones en maquinaria en tres años, que es una barbaridad, no obligar a algunos aspectos de organización y gestión de los contratos, creo que nos permite hacer una buena conservación, con presupuestos necesariamente ajustados que, en todo caso, como se ha puesto de manifiesto, se han reducido menos que los de otras partidas.

Estamos convencidos de que la inversión privada puede contribuir a la mejora de nuestro patrimonio y de nuestras infraestructuras. Esto no tiene nada que ver con aspectos supuestamente negativos de privatización o de pérdida del valor de lo público. Creo que desde hace muchos años en España tenemos modelos concesionales de colaboración público-privada que han puesto en valor desde el sistema educativo hasta el de la Seguridad Social de los funcionarios públicos. No hay que inventar nada, desde los años sesenta tenemos en España ejemplos de colaboración público-privada que funcionan muy bien. En el sector de las infraestructuras, las concesionarias de las autopistas de peaje invierten, mantienen y hacen obras de mejora, lo que está redundando en la capacidad y en calidad de nuestra red viaria. He mencionado el ejemplo de la inversión en el puerto de Barcelona, pero es que en todo los puertos, como saben, prácticamente el 40% de la inversión que se lleva a cabo la hacen los propios operadores, los empresarios que están situados allí. Me parece que es un modelo de crecimiento muy sano que permitirá que el año que viene haya más de 1.000 millones de inversión, que propician estar dentro de los planes de negocio de los puertos. Eso no es una expectativa, es pura realidad de plan de inversiones de los operadores que están situados en nuestros puertos.

En el ámbito aeroportuario hacían varias consideraciones sobre las tasas de AENA. En primer lugar, el modelo de IPC más 5 es el que está en la ley 21/2003; por tanto, no nos estamos inventando nada nuevo. En todo caso somos sensibles a la sostenibilidad del tráfico aéreo en nuestro país, a que las compañías aéreas tengan cuentas de resultados sostenibles y que sigan operando e incrementando el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 18

tráfico, entre otras cosas, por la movilidad, por la cohesión territorial y por el bien de AENA y de sus cuentas de resultados, que evidentemente vive de los ingresos que le generan sus clientes. No perdamos de vista que en el contexto de los costes de las compañías aéreas un 7% de incremento de las tasas aéreas, que es lo que se prevé para el año que viene, significa un impacto medio estimado sobre el billete de 1,4 euros. No me parece que esto genere graves alteraciones o quebrantos en la cuenta de resultados de las compañías que tienen problemas, porque seguramente estos tienen mucho más que ver con el coste de combustible, con el coste de la flota, con sus propias estructuras salariales o con otros factores que son mucho más importantes que las tasas aéreas, aunque entiendo perfectamente que nos pongan en su punto de mira y que critiquen los incrementos de costes; incrementos que tengo que decir que este año han sido negociados y pactados. He leído que ha habido alguna impugnación, pero, en todo caso, se ha cumplido minuciosa y religiosamente el procedimiento de consultas que está establecido en la legislación vigente. No olvidemos que nuestras tasas aeroportuarias son un 43% más baratas que las de los aeropuertos comparables en Europa y que AENA venía recuperando solo un 63% de sus costes por la vía de los ingresos. Con estas medidas que adoptamos ahora, en los años 2012 y 2013 se va a situar en el 76%, con lo que sigue sin recuperar sus costes. Es un modelo financiero de estabilidad que hace difícil su supervivencia, y de hecho está con pérdidas en el ejercicio del año 2012, con un endeudamiento altísimo que tiene que empezar a abordar en algún momento.

El proceso de saneamiento, el plan de eficiencia, el de austeridad y el de ajustes de plantillas en AENA se está llevando a cabo durante este año 2012. Se está negociando intensamente con la representación sindical. Estamos revisando los horarios operativos de aeropuertos, de tal manera que hagamos algo tan sensato y tan razonable como que el aeropuerto abra cuando hay aviones y cierre cuando estos se han ido, para no tener abiertas infraestructuras aeroportuarias innecesarias con costes de todo tipo. En ese contexto, el ajuste de plantillas, la reorganización de empleo que se está llevando a cabo en AENA creo que está avanzando por buen camino, negociando con las organizaciones sindicales y utilizando los instrumentos legales que están a disposición de cualquier organización en nuestro país. En todo caso, el presidente de AENA, que comparecerá el lunes, le podrá dar más detalles sobre este planteamiento.

La subvención de los billetes aéreos a los residentes nos parece que es un elemento que garantiza la movilidad con la península y permite superar algunas dificultades que la insularidad o la lejanía de los territorios de Ceuta y Melilla pueden plantear. Dicho eso, también es verdad que asignar cientos de millones de euros de los presupuestos del Estado a subvenciones no suficientemente acreditadas y controladas, nos ha parecido que es un problema para el gasto del ministerio. Cualquier subvención pública debe estar justificada y documentada, debe estar acreditado que en el perceptor concurren las circunstancias que justifican esa ayuda. Sin embargo, creemos que en algún caso no era así, no se acreditaba suficientemente que concurrieran las circunstancias subjetivas de ser residente en el territorio; se había aligerado ese requisito y se estaba concediendo con toda facilidad y sin ningún control. De la misma manera, estábamos subvencionando no ya a las personas sino a las compañías aéreas que todavía hoy emiten billetes con cuantías exorbitantes. Como se financia el 50% tenemos tarifas de 500 euros para venir de Canarias a Madrid, cuando la tarifa media está en torno a los 120 o 140 euros. Ese es el mensaje que manda la Ley de Presupuestos, que autoriza al Ministerio de Fomento, con los estudios pertinentes, por supuesto, a establecer una tarifa máxima subvencionable que permitirá que las compañías indicien sus precios a esa tarifa máxima y no pongan precios exorbitantes e impropios. Creemos que esto tiene mucho que ver con que se piensa: como se paga la mitad, aunque pongamos 400 o 500 euros nos lo van a subvencionar.

Hemos comprometido un estudio de la situación de la red ferroviaria en nuestro país para el 31 de diciembre de este año que nos permitirá hacer un diagnóstico —hay algún informe que tienen los operadores, tanto Renfe como ADIF, así como todos los agentes sociales del sector— sobre una serie de líneas con escasísima utilización, sobre estaciones también con escasa ocupación, etcétera. Por tanto, en un proceso de ajuste del gasto, de fortalecimiento de Renfe y de ADIF para ser capaces de tener viabilidad en un futuro, y en un escenario de competitividad como el que se abre en Europa, y también en España, de liberalización legitimada del operador público, parece razonable tener esa información y hacer un análisis reposado y tranquilo para identificar qué trayectos deben ser sostenidos, cuáles tienen sentido social de vertebración territorial, cuáles no lo tienen y de esa forma tener una visión intermodal donde la coordinación con el transporte por carretera pueda tener alguna utilidad. Como digo, estamos trabajando en este estudio, que nos parece que nos va a aportar información y a partir de ahí podremos tomar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 19

decisiones que, en todo caso, siempre irán asociadas a la garantía de la movilidad de los ciudadanos, por supuesto, y a la sostenibilidad y el fortalecimiento del operador público en el futuro.

El señor Simancas mencionaba al final de su intervención el dictamen motivado —creo que no es un procedimiento de infracción, todavía es un dictamen motivado— que ha emitido la Comisión Europea. Veo que está muy bien informado, porque ha salido hace dos días. Este dictamen pone de manifiesto que la Ley de Puertos puede tener alguna restricción a la competencia porque impida que prestatarios de servicios portuarios de otros países se instalen en el nuestro. Lo vamos a estudiar con todo detalle y vamos a procurar mantener, lógicamente, la coherencia con los principios de la competencia y el libre establecimiento de ciudadanos europeos en España, al mismo tiempo que intentaremos salvaguardar los intereses de las empresas españolas y de los profesionales que están trabajando en España, con el objetivo de conseguir ese equilibrio entre la defensa de los intereses de los trabajadores y las compañías y el sostenimiento de la libertad de establecimiento y la libre competencia.

Termino con sus consideraciones. La situación de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje es compleja y no tengo tiempo ahora para hacer el análisis minucioso que requeriría. Precisamente esa complejidad impide soluciones fáciles, directas o identificar que la solución consiste en una medida o en otra. Creo que cada una de ellas tiene sus circunstancias, porque las hay con tráfico, que paradójicamente permitimos que se salga de la autopista para no pagar peaje; las hay sin tráfico y las hay con unos sobrecostes exorbitantes en las expropiaciones que estamos investigando. Hemos llevado al Consejo de Ministros declaraciones de lesividad de acuerdos de juzgados de expropiación que son absurdos, que elevan veinte o treinta veces el valor estimado por los servicios técnicos del ministerio. Este año hemos incorporado una medida que dice que los préstamos participativos que en el año 2013 se concedan a las sociedades concesionarias serán a cuenta de la responsabilidad patrimonial del Estado, porque podríamos estar dando dinero a sociedades que están abocadas a entrar en concurso, con lo cual perderíamos ese dinero que es de todos los españoles, de los impuestos de los ciudadanos. Estamos intentando salvaguardar —aunque a algunos no les haga mucha gracia, pero nosotros tenemos que hacerlo— el interés general y no el de algunos pocos. Vamos a seguir trabajando en ese contexto.

La señora Iglesias me ha hecho una serie de consideraciones en materia de vivienda. Ya se ha dicho varias veces que a la vivienda no le prestamos atención. Yo estaré encantado de comparecer específicamente para hablar de vivienda cuando así lo considere la Cámara. Lo cierto es que estamos en un año de transición. Hay un Plan estatal de vivienda que tiene unos instrumentos, una serie de herramientas, y el día 30 de septiembre, cuando el Gobierno presenta un proyecto de presupuestos para el año 2013 lo tiene que hacer con el marco normativo actual. Esa es quizá la esquizofrenia que me indica. Nadie se equivoca, es que le repito que hoy está vigente el Plan estatal que incluye la subsidiación de tipos de interés, la ayuda a la entrada y la renta básica de emancipación, que son cuestiones que queremos cambiar. Pensamos que hoy las circunstancias son diferentes y no parece razonable subsidiar tipos que están por debajo del 1%, porque no creemos que sea una manera eficiente de garantizar a los ciudadanos el acceso a la vivienda. Creemos que tal como fue diseñada, la renta básica de emancipación hoy no tiene mucho sentido, porque lo que hay que garantizar a los jóvenes, más que una renta para alquilar y emanciparse cuando no tienen trabajo, es un empleo. Esto no está surtiendo efecto, más allá de que la experiencia nos ha puesto de manifiesto algunos errores en su gestión, como no tomar en cuenta las rentas de todos los habitantes de la vivienda, que ha llevado a situaciones paradójicas, o como que estemos subvencionando todo tipo de alquileres, incluso de alto nivel, de alto coste, por lo que también tiene poco impacto social. Todo esto nos obliga a hacer una revisión, que es en lo que estamos trabajando. Esperamos presentar a las comunidades autónomas y a la Cámara el nuevo Plan de vivienda en los próximos meses. Las dotaciones económicas que están en el presupuesto se ajustarán al nuevo plan que entre en vigor el 1 de enero de 2013 y los 210 millones de euros que hoy destinamos a la renta básica de emancipación los llevaremos al plan de alquiler en los términos que queden fijados finalmente. Como ustedes saben, ya están en la Cámara las reformas legislativas que estamos planteando. Estarán en breve la ley de fomento y flexibilización del mercado del alquiler y la ley de rehabilitación y regeneración urbana. Adecuaremos las dotaciones presupuestarias que estamos presentando hoy para el año 2013 conforme a esos instrumentos normativos, que se ajustarán, por tanto, a esos nuevos contenidos.

Usted hacía una mención rápida a la fiscalidad de las Socimi. Creo que es un ejemplo más de cómo es necesario adaptar los instrumentos a la realidad. Las Socimi no han funcionado. Hay tres y no han actuado para nada en el mercado del alquiler. Creo que en el momento actual, con la creación de eso que hemos llamado entre todos banco malo —es paradójico, porque ni es banco ni es malo, es una sociedad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 20

de gestión de activos que va a tener una serie de inmuebles a precios ajustados al valor del mercado—, hay una oportunidad de generar procesos de inversión en vivienda destinada al alquiler, que es lo que pretende el proyecto de ley. Este no es un instrumento exento de tributación, porque acaba tributando quien obtiene los dividendos, que son los socios partícipes de esas sociedades; no tributa la sociedad, pero sí los dividendos que se distribuyan a sus accionistas. Por tanto, es una sociedad que tributa como cualquier instrumento jurídico.

Señor Ayala, le agradezco el enfoque de coherencia con la política económica posible, que es la que hay que hacer en este momento, la que seguramente nos va a permitir llevar a cabo la estabilidad económica de nuestro país y superar los gravísimos desequilibrios que nos han traído hasta aquí. Por eso, la política de austeridad en gasto corriente, en gasto de personal, es la única posible en estos momentos y la única que nos permite corregir el rumbo de los presupuestos del Estado y de la política económica general del Gobierno. Es evidente —se ha puesto de manifiesto y yo no he querido insistir más— que igual que no ponemos inversiones en comunidades autónomas con elecciones sino que las ponemos allí donde creemos que hay que hacerlo, también intentamos atender obligaciones de pago muy importantes que nos hemos encontrado. Este año 2012 hay 600 millones de euros que no destinamos a la inversión sino al pago de expropiaciones realizadas en carreteras hace muchos años y que las personas todavía están esperando recibir. Por cierto, ese pago ya se está haciendo en todas las demarcaciones de carreteras. Para el año que viene nos hemos encontrado con mucha deuda de obligaciones anteriores en carreteras que tienen que ver con métodos alemanes vencidos y no pagados, con revisiones o con liquidaciones de contratos, es decir, con toda la gestión de los contratos públicos que han quedado pendientes. Han venido muchas personas con sus documentos diciendo: Está bien que sigamos haciendo obras, pero todavía tengo pendientes de cobro todas estas obligaciones. Nos piden que hagamos obra, como es lógico, porque hay que sostener las empresas y el empleo, pero si de paso les pagamos los 671 millones de deuda que tienen pendiente, tampoco está mal. Tenemos que atender a esas obligaciones, aunque esos 671 millones lo podríamos dedicar a nuevas obras para hacer más tramos de carreteras por toda España. También podríamos utilizar esos 205 millones de euros de obligaciones en materia de renta básica de emancipación y otras ayudas de vivienda que estaban sin pagar y que necesariamente hay que atender.

En materia de vivienda también mencionaba el señor Ayala la Sociedad Pública de Alquiler, que está en proceso de liquidación, a pesar de que recientemente se ha dictado una sentencia que declara nulo el proceso de regulación de empleo que hemos llevado a cabo por haber incumplido un requisito formal, que es que aunque esté acreditadísimo todo el proceso de trabajo con la representación de los trabajadores, no se ha hecho una comunicación formal en un momento determinado. Tendremos que retomar su gestión administrativa —es paradójico ese formalismo procedimental—, pero, en todo caso, vamos a interponer un recurso de casación, porque no nos parece que se pueda mantener una sociedad que a lo largo de sus años de vida ha necesitado 45 millones de euros para intermediar en 20.000 contratos aproximadamente. Es fácil hacer la cuenta de cuánto nos ha costado a todos los españoles cada contrato en el que ha intermediado la SPA. También podemos citar la política de suelo de Sepes, que ha realizado operaciones absolutamente absurdas, como ha sido invertir en Jaén 10 millones de euros en un suelo, pagando a 32 euros el metro cuadrado, que ni siquiera tiene todavía autorizada la modificación de planeamiento urbanístico. Son operaciones bastante impropias que nos obligan a revisar todas las dotaciones y a dedicar gran parte del esfuerzo presupuestario al saneamiento, a la estabilidad, a pagar deuda, vencimiento de deuda o intereses de la deuda, a pagar obligaciones de ejercicios anteriores, etcétera. Seguramente, sin todas esas obligaciones, o si las desatendiésemos, que es otra manera de hacer las cosas que nos parece absolutamente impropia, podríamos dedicar mil y pico millones de euros más a la inversión productiva. De todas formas, este año vamos a conseguir estabilizar este conjunto de obligaciones e ir asignando, pese a eso, a la inversión productiva unos cuantos miles de millones de euros que seguirán manteniendo la inversión ferroviaria, en carreteras, en puertos o en aeropuertos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Catalá, muchas gracias por su amplia intervención, contestando a los dos grupos de manera exhaustiva. Si algún grupo tuviera necesidad de recibir más información, no duden en trasladárnoslo por escrito y serán respondidos puntualmente.

Suspendemos la sesión cinco minutos para continuar con el señor subsecretario.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (GARCÉS SANAGUSTÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000536) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/000612).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 21

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la intervención del subsecretario del Ministerio de Fomento, don Mario Garcés Sanagustín, que en una exposición de unos diez o quince minutos dará cuenta de lo que considere oportuno.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Señorías, comparezco en ejecución del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados con el objetivo de rendir cuentas del presupuesto del Ministerio de Fomento para el año 2013. En primer lugar, esta es una comparecencia muy continuada, toda vez que hace unos meses también vinimos aquí con el objetivo de presentar el estado fundamental de las cuentas para el año 2012. Esto es atípico, fruto, probablemente, de una situación económica muy complicada, pero para la normalidad democrática y de los ciclos políticos hubiera sido deseable que el primer debate no se hubiera producido este año, sino que se hubiera realizado con absoluta normalidad en el año 2011.

El Ministerio de Fomento afronta básicamente dos grandes restricciones de partida, dos restricciones macropresupuestarias, dos restricciones macroeconómicas. La primera, indudablemente, son los graves desequilibrios económicos que hemos heredado y que lastran continuamente nuestra capacidad de financiación de obra pública. Hablamos, como digo, de una gran envolvente económico-presupuestaria donde nos encontramos con un déficit total del 8,9%, siendo el objetivo de este Gobierno, con un esfuerzo continuado, sostenido, tenaz, alcanzar en dos años la cifra del 4,5% de déficit sobre el PIB y volver a la senda de la sostenibilidad económica y financiera. El Ministerio de Fomento lamentablemente está atrapado por una tormenta cuasi perfecta, porque además de las restricciones crediticias, de la gran envolvente macroeconómica, padecemos también una deuda singular, específica, proveniente de obligaciones generadas en el propio Ministerio de Fomento como consecuencia de prácticas poco ajustadas a la regularidad presupuestaria en las últimas dos legislaturas. Tenemos la obligación de reorientar nuestro presupuesto obligatoriamente bajo estas dos condiciones. En primer lugar, intentar virar el paso, intentar coger velocidad de crucero para que nuestras cuentas se saneen rápidamente, precisamente siendo coherentes y cohonstando los principios de sostenibilidad y credibilidad financiera que nos demanda la Unión Europea, y, en segundo lugar, intentar erradicar esas malas costumbres, esas malas prácticas administrativas y atender los pagos de las obligaciones derivados de esa mala gestión.

Esta es la situación, pero el dato más relevante desde el punto de vista del Ministerio de Fomento lo voy a dar a continuación, porque va a ser un dato que probablemente va a presidir el conjunto de la intervención de este subsecretario en este momento. En el presupuesto del año 2013 el Ministerio de Fomento recoge crédito para pagar obligaciones de otros ejercicios por importe de 1.674 millones de euros. En un buen ejercicio de disciplina presupuestaria esas obligaciones deberían haber sido atendidas temporáneamente con cargo a los créditos presupuestarios del ejercicio donde surgían las obligaciones. Lamentablemente no ha sido así y lo primero que queremos hacer, en un buen ejercicio de saneamiento financiero y de disciplina presupuestaria, es atender las obligaciones dimanantes de otros ejercicios. Daré un dato adicional: si sumamos los 1.674 millones del presupuesto del año 2013 para atender obligaciones de otros ejercicios a los 1.448 millones, que ya habilitó las Cortes Generales en el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012, en total el nuevo Gobierno necesita 3.122 millones de euros para atender obligaciones de ejercicios anteriores. Quiero repetir la cifra, porque es suficientemente representativa: 3.122 millones de euros. Como todo tiene un orden de magnitud y todo se puede comparar y eso da la verdadera magnitud de las cifras, señorías, les advertiré de lo siguiente. Estos 3.122 millones representan más de un ejercicio completo de inversiones del Ministerio de Fomento en sentido estricto o, lo que es lo mismo, el Gobierno socialista dejó sin pagar íntegramente una anualidad completa de todas las inversiones del Ministerio de Fomento. **(Aplausos.)** Añadiré algo más, es la suma, por ejemplo, de los presupuestos actuales de los ministerios de Justicia, Asuntos Exteriores y Presidencia.

Voy a incidir en algo más, si a esa deuda de más de 3.000 millones del presupuesto administrativo del Ministerio de Fomento sumáramos la deuda financiera de las empresas y entidades del sector público del Grupo Fomento, que asciende a 31 de diciembre a 40.000 millones de euros, tendríamos una deuda de casi 44.000 millones de euros o, lo que es lo mismo, si los ciudadanos españoles tuvieran que atender hoy la deuda solo de Fomento cada ciudadano español tendría que pagar 1.000 euros para atender ese déficit, ese desajuste económico presupuestario de los anteriores Gobiernos. Este es un modelo de inversión insostenible, unos gastan y otros invierten, lo que no vamos a consentir es la falacia de decir que antes se invertía, cuando los que pagamos aquel dispendio somos precisamente nosotros con cargo al

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 22

crédito de las obligaciones de este año. **(Aplausos.—La señora Montesinos de Miguel: Muy bien.)** Esta es la realidad y con esa realidad vamos a tener que trabajar durante varios años.

Tenemos un doble reto de partida. En primer lugar, ser coherentes con la política económica o general del Gobierno, intentar atender de manera urgente e imperiosa los requerimientos de disciplina general que ahora mismo presiden y orientan la actuación económica de nuestro Gobierno. En segundo lugar, también tenemos la obligación imperiosa, ineludible e ineluctable de tener que atender esas obligaciones que constituyen un verdadero lastre. Simplemente piensen qué ocurriría si esos 3.200 millones, en vez de ir orientados a pagar las obligaciones de otros ejercicios, sirvieran para atender inversiones de obras que pudiéramos iniciar ahora mismo. No se produciría ningún debate territorial, no habría ningún debate de Estado sobre la situación de las infraestructuras, simplemente recobraríamos la normalidad de las infraestructuras públicas bajo una envolvente basada en el equilibrio, en el rigor, en la estabilidad y en la sostenibilidad económico-financiera de nuestras infraestructuras.

Dicho esto, porque es la posición de partida, vamos a hablar del presupuesto del Ministerio de Fomento. El presupuesto total del Ministerio de Fomento, del Grupo consolidado Fomento, asciende a 18.405 millones de euros, lo que representa efectivamente una reducción del 8,4% respecto al presupuesto del año 2012. En cuanto a la descomposición del gasto del Grupo Fomento, el gasto corriente representa un 45,3% frente al 54,7% del gasto de capital. El Ministerio de Fomento apuesta por el gasto de capital y por una infraestructura sostenible al servicio de los ciudadanos. No descompondré la estructura del gasto con arreglo a los diferentes modos. Sí que es verdad que el Ministerio de Fomento sigue invirtiendo primordialmente a favor del modo ferroviario. De esos 18.405 millones de euros, el 46% va destinado al ferrocarril, que es —y debe de seguir siendo— una prioridad de este Gobierno.

Vamos a detenernos, en primer lugar, en el presupuesto del Ministerio de Fomento en sentido estricto, en la sección 17. El presupuesto total para el año 2013 en dicha sección asciende a 6.489 millones de euros, lo que supone una reducción del 11% respecto al presupuesto del año 2012. Alguien pensará que es una reducción que no se debe soportar, que sí se puede soportar, que es primordial o que no. Vamos a analizar cómo se descompone esta rebaja, porque lo que es muy importante para el Ministerio de Fomento —y así trabajamos desde la órbita de la disciplina presupuestaria— es que con independencia del ajuste, que comprendemos y lo aplaudimos, porque es nuestra obligación acatarlo, además consideramos que hay que reasignar equitativamente los recursos y derivarlos a actuaciones que sean eminentemente productivas desde el punto de vista económico y social.

¿Qué pasa en el capítulo 1? En el capítulo 1 el Ministerio de Fomento gasta 3 de cada 100 euros. Es un dato que realmente no tiene una gran importancia representativa ni singular. Es más, el presupuesto en materia de personal del Ministerio de Fomento para el año 2013 representa una rebaja en torno al 5% respecto al presupuesto ejecutado del año 2011. Este es un dato importante, estamos adoptando medidas de disciplina y de ajuste tendentes a mejorar la eficiencia de nuestros recursos humanos, pero sobre todo a reorientar la actuación y adecuar las estructuras y las plantillas a los servicios correspondientes. Se ha jubilado aproximadamente un 6,36% de la plantilla del Ministerio de Fomento, con una media todos los años en torno a 6.000 personas desde el año 2011 hasta el año 2013.

Los capítulos 2 y el 3 representan escasamente el 1,2% del presupuesto de gastos del ministerio, son gastos consultivos e improductivos y han experimentado una importante reducción. En el año 2011 se decía que ya no cabían más reducciones. Si hacemos una comparativa entre el año 2011 y el 2013, este presupuesto en capítulo 2, en gasto corriente —y también en capítulo 3—, experimenta una reducción del 19,5% respecto al presupuesto ejecutado del año 2011. Tenemos margen y vamos a seguir trabajando para que haya todavía más. A lo largo de estos nueve meses de trabajo constante e incesante —y se lo quiero agradecer a muchos de los colaboradores que tengo aquí ahora mismo en la sala—, esta subsecretaría ha aprobado diez instrucciones tendentes a contener el gasto corriente del ministerio. ¿Quieren saber, señorías, cuántas instrucciones se aprobaron por parte de la subsecretaría en la última legislatura para contener el gasto corriente? Una, desde el año 2008, cuando ya estaba la crisis completamente en plena ebullición. Nosotros diez en nueve meses y además con un efecto inmediato, porque hay partidas de gasto corriente que están experimentando una rebaja de más del 50% como consecuencia de la puesta en práctica de esas instrucciones que hemos aprobado desde la subsecretaría.

Hay un problema en el capítulo 2 que forma parte también de la herencia y es que tenemos que atender el pago de 7 millones de euros procedentes de la factura de energía eléctrica, generada en ejercicios anteriores. Tenemos una gran tensión, afortunadamente para los anteriores gestores no había una Ley de transparencia y buen gobierno, porque si la hubiera habido habría habido un problema de otro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 23

tipo. Nosotros que además de querer regularizar la situación embriamos el estado del gasto público y, sobre todo, exigiremos responsabilidades a aquellos gestores que incurran en responsabilidades. Puedo asegurarles que hemos introducido las dos herramientas: intentar reorientar la actuación presupuestaria, pagar las obligaciones pendientes, e introducir los instrumentos jurídicos adecuados para evitar que en el futuro se vuelva a producir. Lamento ser insistente en este hecho, pero nos hemos encontrado con 7 millones de euros, que vamos a consignar específicamente en los presupuestos de este año para atender el pago de obligaciones de otros ejercicios.

En el capítulo 3 hemos rebajado el presupuesto 2,5 millones de euros. Antes había 4,5 millones y se preguntarán: ¿Por qué se reduce en más de la mitad el presupuesto de este capítulo? Por una razón evidente. El capítulo 3 estaba destinado a pagar los intereses financieros que generaban las obligaciones que se habían contraído y no se habían satisfecho. Como vamos a habilitar créditos para atender las obligaciones de ejercicios anteriores, la corriente de ingresos financieros va a decaer, con lo cual rebajamos más del 50% los gastos financieros del Ministerio de Fomento.

Continuamos con las transferencias corrientes, en el capítulo 4, el presupuesto asciende a 1.361 millones de euros, que supone una disminución del 8,46% frente al presupuesto del año 2012. Si bien incrementa su cuantía un 45,50% frente al presupuesto ejecutado del año 2011. Sus señorías se preguntarán por qué se produce un incremento tan significativo del capítulo 4 del presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento, para atender el pago de la deuda pendiente de Correos y Telégrafos, deuda que tampoco se había consignado en los presupuestos anteriores, por un importe de 318 millones de euros. Con esto les puedo asegurar que los trabajadores de Correos pueden estar muy tranquilos, porque se garantiza una situación de sostenibilidad económica, financiera y de tesorería que probablemente no se tenía hasta el momento en que pudimos inyectar 318,10 millones de euros al grupo Sepi, fundamentalmente en este caso a Correos y Telégrafos. Además, reconocemos en este presupuesto 480 millones de euros de transferencia corriente a Renfe para atender el pago de la obligación de servicio público. Recuerden ustedes que en el año 2012 consignamos 848 millones, que no se habían consignado en años anteriores, que también son obligaciones procedentes de otros ejercicios, más 480 millones que vamos a consignar ahora mismo en el presupuesto de este año.

Se incrementa el presupuesto de Cedex, prácticamente se duplica, y el Ministerio de Fomento apuesta por las autopistas del mar, incrementamos la partida hasta 7 millones de euros. Los buenos resultados obtenidos en la ruta Musel-Nantes han motivado que realicemos un esfuerzo adicional para poder abrir una nueva ruta que una España y Francia a través del puerto de Vigo. Se preguntarán muchos de ustedes qué va a hacer el Ministerio de Fomento con las transferencias destinadas al pago de las bonificaciones y de las ayudas a los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Se mantiene exactamente el mismo nivel de ayudas y el mismo porcentaje de bonificación. Se reduce en una partida que consideramos razonable en el importe destinado al pago de las bonificaciones al transporte aéreo, como consecuencia de los resultados que se materializarán muy pronto en el plan de inspección de fraude, porque esperamos identificar conductas fraudulentas que han provocado que haya un nicho de fraude por parte de algunos usuarios del servicio, pero las patologías están para erradicarlas y el Ministerio de Fomento trabaja para ello. Por lo que se refiere a las subvenciones al transporte marítimo, mantenemos prácticamente la misma cuantía, incluso dotando un poco más la aportación correspondiente a las bonificaciones a las familias numerosas.

En cuanto a los gastos de capital, en inversiones reales, capítulos 6 y 7, para que la comparación sea homogénea entre los años 2012 y 2013 hemos traspasado 705 millones de euros del capítulo 6 al capítulo 7, porque es la partida correspondiente al mantenimiento de la red que realiza ADIF. Evidentemente, esto no debía estar nunca en el capítulo 6 y en una correcta imputación presupuestaria lo hemos llevado al capítulo 7. Hay que reconocer que tanto en un caso como en otro podemos decir que más del 50% del presupuesto del Ministerio de Fomento son gastos de capital frente a gasto corriente. Es la primera vez que se puede decir en los últimos años. Este es un dato muy representativo a tomar en cuenta. Señorías, en el año 2011 el porcentaje de gasto corriente en el Ministerio de Fomento era del 35% frente al 65% que representaba el gasto de capital. En el presupuesto del año 2012 que aprobamos hace unos meses el porcentaje se había elevado ya al 47% y en el año 2013 superamos el 50%. El esfuerzo por parte del Ministerio de Fomento es evidente. Apostamos por la inversión productiva, generadora de empleo, sostenible y, sobre todo —y lo que es más importante—, en un entorno de restricción presupuestaria donde lo que no debemos aceptar en ningún caso es que se nos acuse de que estamos perjudicando la inversión productiva o la inversión generadora de empleo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 24

Una vez más irrumpe el problema de la deuda antigua, como ha pasado en el caso de Correos, de Renfe o como pasa en el caso de la energía eléctrica, hemos dotado un crédito específico para atender una deuda de 664 millones de euros derivados de obligaciones, que en algunos casos ni siquiera estaban contabilizadas y no existía retención de crédito para poder atenderlas. Este es el gran lastre del presupuesto del Ministerio de Fomento, pero la prioridad de este ministerio es acabar en dos años con ese lastre y poder iniciar de nuevo un proceso de inversión productiva que sea capaz de satisfacer los altos intereses de nuestra sociedad en un momento tan crítico como el que estamos viviendo. Ustedes preguntarán de dónde proceden esos 664 millones. Se lo voy a explicar. Proceden de liquidaciones de obras del método alemán por valor de 246,5 millones de euros, para los cuales no se había retenido crédito en los presupuestos —eso supone una violación de la regla 77 de la instrucción de operatoria contable y de la Ley General Presupuestaria—, y de revisiones de precios 230 millones de euros, de acuerdo con el artículo 105 del reglamento de la ley de contratos de las administraciones públicas. Con carácter general las revisiones de precios se han de practicar al momento en que se certifica la obra, es decir, mensualmente. Sin embargo, la práctica a la que se acostumbró el Ministerio de Fomento, debidamente orientada por las autoridades de dicho ministerio, era que la revisión se practicara al momento de la liquidación final de la obra, por lo que toda la corriente de revisión de precios se satisfacía al final, generándonos una deuda actual de 230 millones de euros. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Qué barbaridad!)** Esto supone un incumplimiento del artículo 105 del reglamento de la ley de contratos de las administraciones públicas y también de la instrucción de operatoria contable, regla 77.5 de la Ley de operatoria contable. Huelga decir que nacían de obligaciones jurídicamente exigibles que estaban vencidas. Por reclamaciones de intereses, la deuda también sube 93 millones de euros. Hemos detectado mayor deuda todavía, en materia de expropiaciones, de los 600 millones que ya habíamos consignado en el presupuesto del año 2012, en total han aflorado 28 millones de euros más. Tengan ustedes en cuenta, señorías, que los expedientes expropiatorios son dinámicos. Puedo establecer en el anexo de expropiaciones un valor inicial, pero resultará posteriormente del resultado del justiprecio que determine el jurado provincial de expropiación o los tribunales de Justicia cuando se fije definitivamente la cuantía del importe indemnizatorio. No se había retenido nunca crédito para el año en el que se iba a satisfacer la expropiación correspondiente. Eso supone una violación del artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa y de la regla 14 de la instrucción de operatoria contable. Hay intereses de demora en virtud de sentencias por 6,7 millones de euros, que también tenían que haber sido objeto de previsión presupuestaria y que desgraciadamente no lo fueron. Tenemos que atender ese gasto que es anterior.

Hay deudas por periodos entre contratos de conservación integral de 59 millones de euros. Había una práctica muy extendida en el Ministerio de Fomento y es que en algunos casos cuando se extinguía el plazo del contrato de conservación, y hasta tanto se formalizaba el nuevo contrato de conservación de ese tramo, se continuaba prestando el servicio de mantenimiento sin ninguna cobertura presupuestaria. Son 59 millones de euros de conservación distribuidos por todo el territorio nacional, así como los 7 millones de euros, que hemos hablado antes de energía eléctrica. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Qué disparate!)** Esto conforma la deuda de los 664 millones.

Voy acabando, señor presidente. También tenemos una deuda de 205 millones de euros derivados del régimen de subsidiación de ayudas a la vivienda. Pese a que los bancos han seguido adelantando los fondos, porque las ayudas se siguen concediendo, desde julio del año 2011 se suspendieron los pagos a los bancos para poder atender la subsidiación que adelantaban las propias entidades financieras. Hablamos de 205 millones de euros que vamos a consignar expresamente en el presupuesto de gastos para poder atender obligaciones de otros ejercicios. Esta es la realidad del capítulo 6. En cuanto al capítulo 7 se producen determinados ajustes de transferencias para poder intentar reorientar la actuación inversora entre el Seitsa y Adif, pero que no presenta datos especialmente relevantes.

Señorías, simplemente concluyo con una reflexión en dos minutos. Cuando nos incorporamos el Ministerio de Fomento nuestro principal objetivo y casi único en los primeros meses era poner orden en una casa que carecía de orden. Esa es la realidad. No tenía orden esa casa y desgraciadamente no tenía concierto. Era cuestión de coger velocidad de crucero en un crucero que no tenía velocidad sencillamente, porque llevaba encallado mucho tiempo. ¿Qué es lo primero que hicimos? Acometer un proceso de reforma estructural del ministerio. ¿Saben en cuántas empresas y entidades públicas participaba el Ministerio de Fomento? En más de 210 empresas y entidades públicas. Por tanto, intentar acertar a definir la red tipología o la propia taxonomía de las entidades públicas del Grupo Fomento fue una verdadera investigación, casi policial. Teníamos que determinar una por una cada una de las entidades, las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 25

derivaciones que tenían y las participaciones secundarias, la verdad es que fue un trabajo muy intenso, y es de agradecer a los funcionarios del ministerio. Hoy por hoy, en dos oleadas vamos a hacer dos reestructuraciones. Una primera, aprobada por el acuerdo de Consejo de Ministros inicial, donde se volcaban todos los proyectos de todos los ministerios y, una segunda, como consecuencia de la aprobación del Real Decreto-ley 20/2012, de reforma del sector ferroviario. En total vamos a desinvertir, extinguir o fusionar en total 90 entidades del Grupo Fomento. Ya lo hemos empezado a hacer y ¿saben cuánto nos hemos ahorrado por extinguir la Sociedad Pública de Alquiler? Nos hemos ahorrado 24 millones de euros, no voy a dar la cifra de lo que costaba alquilar una casa a través de la Sociedad Pública de Alquiler. ¿Saben cuánto nos hemos ahorrado extinguendo la Fundación del transporte y formación? A propósito se puede seguir dando formación y la damos directamente a través del ministerio sin que haya una entidad de base fundacional para que preste ese servicio. Nos hemos ahorrado 1,5 millones de euros. ¿Saben cuánto nos hemos ahorrado por hacer un esfuerzo de racionalización de la estructura directiva de las principales compañías y entidades públicas empresariales del Grupo Fomento? Más de 10 millones de euros anuales en directivos. Había una frondosidad importante en algunas entidades, fundamentalmente en Renfe, en ADIF y en AENA. No se trata de sobredimensionar ni que haya una mitosis de directivos constante que generalmente no contribuyen a una mejora en la gestión pública, lo que buscamos es eficiencia. Dos que valgan valen más que veinte que no valen. Con esto no quiero decir que los veinte que había antes no valieran, ni mucho menos. Además debo reconocer que desde el Ministerio de Fomento hemos hecho un esfuerzo adicional de contención del gasto de la estructura retributiva de los directivos de las entidades públicas. Sobre el esfuerzo previsto en el decreto-ley, hemos hecho un esfuerzo adicional. No les cansaré, señorías, con el esfuerzo de ahorro que estamos haciendo en gasto corriente, que es constante, ni con la liberación de varios arrendamientos que hemos hecho, que están reportando ya beneficios inmediatos o mejor dicho un ahorro neto de más de 5 millones de euros en su totalidad por año. Lo vamos haciendo y lo seguimos haciendo diariamente.

Termino, señorías. En el Ministerio de Fomento nos tomamos las cosas muy en serio. Los objetivos que perseguimos son objetivos de eficiencia y austeridad en la gestión. Lamentablemente estamos pagando la fiesta que organizaron otros en los últimos años. **(El señor Ruiz Llamas pronuncia palabras que no se perciben.)** Recuerdo 3.100 millones de euros como consecuencia de obligaciones pendientes de otros ejercicios. Quiero recordarlo otra vez: 40.000 millones de euros de deuda financiera. Podríamos incluir los presupuestos de hasta ocho comunidades autónomas en esos 40.000 millones de euros. Esta es la realidad del Grupo Fomento. Hay que mirar hacia delante, este presupuesto es creíble, veraz y coherente con el marco macroeconómico, con lo que demandan los ciudadanos. **(La señora Chacón Piqueras: Le oigo y me entra la tos.)** No pasa nada, estoy convencido que no son mis palabras las que provocan esta tos. **(Risas.)** Este subsecretario, pese a su vehemencia, estará dispuesto siempre a colaborar con todas las formaciones políticas y con todos los grupos para poder mejorar esta situación y para luchar todos juntos en defensa de nuestros intereses generales. **(Aplausos.—La señora Montesinos de Miguel: ¡Bravo!—El señor Pezzi Cereto: ¡Qué pedazo de mitin!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con las intervenciones de los dos grupos parlamentarios que están presentes en la sala. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Román Ruiz Llamas.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Señor subsecretario, no he venido a escuchar un mitin político como el que usted nos ha hecho. He venido a hablar de presupuestos, de racionalidad, de eficiencia y de intermodalidad. Le escuché hace unos meses su intervención y era exactamente igual: la herencia. Pero, fíjese usted, en ocho meses ustedes cifran la herencia como si la crisis hubiera comenzado hace ocho meses, no hace cuatro años. Nada más en intereses de deuda —con toda su política de austeridad y de recesión, lo digo porque quizá no es el tema, pero como usted ha dicho—, lo que van a incrementar es el pago de intereses, con esta política de querer acostumar al burro a no comer hasta que se muera, de 26.000 millones a 42.000 millones. No ha habido despilfarro, señoría, ha habido ajuste de las cuentas públicas por una crisis económica muy importante. Ustedes la están viviendo, pero hablan como si la crisis empezara hace ocho meses. **(La señora Montesinos de Miguel: No.)** Se está encontrando con que ha habido una caída de los ingresos presupuestarios de las administraciones públicas. No venga a presumir aquí. Viene de una comunidad donde los fastos de la Formula 1, los aeropuertos para satisfacer a un presidente... **(El señor Ayala Sánchez: Te has equivocado de comunidad.)** No, déjeme, no me interrumpa por favor. Sería una comunidad en la que esa gestión eficiente, no despilfarradora, y le podríamos poner no sé cuántos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 26

adjetivos. No hablemos de deuda en Madrid, pero si ustedes en el Ayuntamiento de Madrid, con el señor Gallardón, han dejado 7.000 millones de deuda, que no se pueden pagar ni las escuelas. Tienen el 33% de la deuda de todos los ayuntamientos de España. ¿A qué viene usted a presumir aquí, cuando es la ciudad más endeudada de toda Europa? ¿De qué me habla usted?

Viene usted a presumir también de transparencia, señor Garcés, cuando han negado a un diputado información de las condiciones de una auditoria clave en nuestras cuentas diciendo que el Gobierno no puede dar el informe Oliver Wyman, por ser confidencial. Usted me habla de transparencia. ¿Dónde está el presidente del Gobierno, viajando y viajando sin saber exactamente qué va a pasar con el rescate, y después nos extrañamos todos de que los ciudadanos se manifiesten y digan que nosotros no les representamos ni hablamos de sus problemas? Vayamos al tema, señor Garcés, por favor, le pido rigor. Usted es un subsecretario de Fomento, no me venga aquí a vender un mitin con una cierta forma de *hooligan*. **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Por favor!)**

Quiero referirme al contexto económico en que se han elaborado esos presupuestos. El otro día la ministra dijo algo en la comparecencia del Pitvi con lo cual podemos estar de acuerdo, pero ustedes en los presupuestos hacen todo lo contrario. Dijo que la inversión en infraestructuras debe ser sinónimo de crecimiento y creación de empleo y fijó cinco objetivos: mejorar la eficiencia, contribuir al desarrollo equilibrado de nuestra economía, promover la movilidad sostenible, reforzar la cohesión social y territorial y favorecer la intermodalidad. Me parece bien si tenemos en cuenta que la racionalización y el proceso de ajuste son prioritarios, nos obligan los planes de estabilidad y de reducción, como ya hizo el Gobierno socialista en estos años, pero tengamos también en cuenta que las inversiones en obra pública son motores de dinamización económica, social y territorial y que redundan en una mejora de la competitividad de nuestras empresas. La inversión en obra pública mejora la eficiencia económica, la competitividad, la cohesión social y territorial y produce extraordinarios beneficios. La inversión en obra pública, según estudios solventes, produce beneficios de carácter fiscal muy importantes, a través del IVA y del impuesto sobre sociedades, y tiene un efecto muy importante sobre la creación de puestos de trabajo. Ustedes tienen su herencia, se lo he dicho antes, 700.000 parados más. Nos hablaban en su día de que simplemente aplicando su gestión, cuando ustedes llegaran todo se iba a solucionar. Dejando al margen si había o no crisis, durante el Gobierno de Zapatero, hasta el primer pico de la crisis, la prima de riesgo no estaba en los 300 puntos. Imagínese donde hemos llegado. Por tanto, dejen la herencia que ustedes en solo ocho meses, en dos años, van a multiplicar esta herencia fruto de una política equivocada, dirigida por Merkel y la dictadura de los mercados. Ustedes están haciendo exactamente lo que les dice la troika y no están llevando para nada a este país a planificar hacia los factores de dinamización económica. Debemos convenir que planificar debería ir precedido de un análisis previo de demanda y de un estudio financiero de costes. Esto se aprobó el otro día en el Congreso. El Plan de infraestructuras, el Pitvi —hemos presentado centenares de preguntas y todas nos remitían al Pitvi— es simplemente un documento sin prioridades, no hay ni programación ni reprogramación de obras, no hay un calendario claro de compromisos presupuestarios, como mínimo durante los ejercicios 2013, 2014 y 2015, que previsiblemente son cuando ustedes van a gobernar. **(Aplausos.)**

En estos momentos se está dando una situación de paralización de la obra pública en todos los lados. Ustedes no tienen política de infraestructuras, tienen política de recorte. En el presupuesto de 2013, si analizamos la inversión correspondiente al Estado, en los entes y empresas públicas se produce una reducción de 1.779 millones, lo que representa —y usted lo ha dicho— el 15,6. Quiere decir que ha sufrido un recorte drástico en dos años. De ese recorte, ¿qué sale lo peor parado? Sin duda, el ferrocarril, señor subsecretario, cuya inversión cae un 26 %. Permítame que le diga que esto es lo que se suele llamar el mundo al revés. En un momento de crisis, la inversión en infraestructuras, que es fundamental para favorecer la actividad económica y la recuperación del resto de los sectores económicos, cae y además cae hasta un 26% en el caso del ferrocarril, el medio que debería estar priorizado tanto en la red convencional como en cercanías. La aportación a Renfe es de un 43% menos y el recorte en AENA es de un 16%. Por cierto, ustedes también dejaron algunas facturitas por pagar, como por ejemplo el aeropuerto de Madrid. **(Varios señores diputados: No, no, no.)** ¿Ese tampoco lo dejaron sin pagar? Ustedes, cuando se fueron del Gobierno pagaron absolutamente todas las deudas del Estado. **(Varios señores diputados: Sí, sí, sí.)** ¿Y cuáles nos van a dejar cuando dejen el Gobierno? Lo vamos a cuantificar. Yo fui alcalde y heredé una deuda en aquellos momentos que era superior al presupuesto, pero no me dediqué toda la legislatura a hablar de la gestión anterior, dije qué iba a hacer para arreglar aquello que iba mal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 27

Como diputado de Cataluña, le quiero hacer una serie de preguntas sobre las inversiones en infraestructuras en Cataluña. ¿Sabe usted que la inversión del Grupo Fomento en Cataluña ha bajado un 80% en estos últimos años? ¿Sabe que ustedes, por segundo año consecutivo, han ignorado lo establecido por la adicional tercera que está reconocida en una ley orgánica?, ¿que frente al 18,7%, que son las inversiones que corresponderían a Cataluña en estos momentos, solo aplican el 11%?, ¿que eso representa 728 millones que corresponderían a Cataluña? ¿Me quiere decir si la inversión acumulada en este caso es de menos de un 52% en solo dos años? En definitiva, señor subsecretario, estamos muy por debajo del nivel de inversiones que nos correspondería. Ya no le hablo de desdoblamientos. ¿Me puede decir si van a impulsar, dentro del Plan de cercanías de Barcelona, el cumplimiento mínimo de algunas adaptaciones que se están realizando o van a paralizarlo como están haciendo?

Le voy a hablar también de las licitaciones. En Cataluña, sobre el presupuesto que ustedes presentaron, que ya disminuía, las licitaciones que se han hecho son un 40% menos de lo presupuestado entre enero y agosto. ¿Qué me puede decir de eso? Ustedes hablan de corredores. En Europa han dicho que se pongan todos los corredores; en el Pitvi han dicho que se pongan los corredores, pero usted sabe como yo que ni siquiera tenemos dinero en estos momentos para cumplir con los objetivos a los que nos comprometimos con Europa, como impulsar el corredor mediterráneo, que es el que está en las redes prioritarias para el año 2020. ¿Qué me puede usted decir de todo esto? ¿Qué me puede decir de obras paralizadas, que en un momento de menos margen de maniobra en las inversiones tenemos como obras empezadas y por tanto prioritarias que hay que acabar? Es aquello del niño que empieza todas las hojas y no acaba ninguna: B-40, túnel de Vallvidrera, integración del ferrocarril en Montmeló y la N-2 en Girona; ahora fijan el tema de Tordera en la B-40, cuando no está hecho ni el tramo entre Sabadell y Granollers, con lo que nos lo están fijando a veinte o veinticinco años. ¿Cómo se van a financiar las radiales? La ministra dijo que en junio de este año nos iba a dar una explicación de cómo se iba a salir de este tema.

No ha hablado usted para nada —tengo que decirlo— del nuevo modelo aeroportuario descentralizado y autónomo. ¿Tienen miedo de la competencia, ustedes que son tan liberales? El Madrid y el Barcelona compiten y son mejores ¿sabe por qué? Porque compiten. No tengan miedo a la competencia, ustedes que son liberales. Den una salida. El modelo aeroportuario que el Gobierno socialista estableció de acuerdo con las comunidades y los entes económicos de esos territorios es lo que se está haciendo en Europa.

Acabo, señor subsecretario. Sabemos cuál es la situación que existe en Europa y en España, pero cuando diseñen una política de infraestructuras digan la verdad, no lo achaquen a los gastos anteriores. No. En el año 2007 había superávit en las cuentas públicas. ¿No se acuerda usted de eso? Se bajaron los impuestos, el impuesto sobre sociedades y el IRPF. Ustedes, que prometieron que iban a bajar los impuestos, lo que han hecho ha sido subir el IRPF y el IVA, después de una campaña de recogida. Y ya no le hablo de otros temas. Todos tenemos que ser un poquito menos locuaces en nuestras intervenciones, menos prepotentes, señor subsecretario, porque normalmente el bumerán cuando se lanza vuelve para atrás y le puede dar a usted. **(El señor Pezzi Cereto: ¡Muy bien!—Aplausos.)**

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenido, señor subsecretario a esta Comisión. Parece que a nadie le parece bien que usted comparezca aquí ni le da la bienvenida. **(Risas.)** Yo sí se la doy, sobre todo porque me parece imprescindible que el subsecretario del ministerio, que no viene aquí a hablar de las políticas del transporte, venga a hablarnos del soporte que tiene el presupuesto, como es su función dentro del ministerio. Por tanto, viene, en primer lugar, a decir la verdad. Le agradezco profundamente que nos haya ilustrado de esa manera y nos haya dicho la verdad de lo que pasa en el ministerio. **(Aplausos.)** Además, tenemos que tener en consideración que la misión que tiene el subsecretario es venir al Congreso, venir al Parlamento para poner negro sobre blanco cuáles son las posibilidades de desarrollo del presupuesto, cuáles son las lacras que ese presupuesto tiene como consecuencia de actuaciones anteriores y cuáles son las posibilidades de seguir con las políticas de transporte en este caso, porque estamos en el Ministerio de Fomento. Por tanto, señor subsecretario, cumple usted con su obligación diciendo lo que nos ha venido a contar. Desde luego, su función no es gratificante, porque consiste en meter en cintura a todo el mundo dentro del ministerio y, sobre todo, ir cambiando prácticas cómodas para todo el mundo anteriormente, una manera de actuar en la que se ampliaba el número de altos cargos, se acrecentaban las necesidades de todo tipo de gastos y, por tanto, se tiraba con pólvora de rey. Y claro, el que viene a recortar la pólvora

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 28

de rey se hace incómodo; se hace incómodo para los que tienen que recortar y se hace muchísimo más incómodo para los que no quieren oír la verdad, porque saben que son corresponsables o por lo menos cómplices de la situación a la que se ha llegado. La verdad, señor subsecretario, volver a rebajar el 5% en capítulo 1 es una labor ímproba, por la que creo que hay que felicitarle, y bajar el 18% entre capítulo 2 y 3 con respecto a 2011, además de pagar los 7 millones de euros, a los que luego haré un brevísimo comentario, en la factura de la luz, me parece importante. Por tanto, en sentido global, hay que encomiar la manera de embridar el presupuesto desde la subsecretaría. Hay que decirlo claramente y hay que felicitarle a usted y a todo su equipo por esa labor, que, como digo, no es la más agradable del ministerio.

Voy a hacer una breve referencia a la intervención del representante del Grupo Socialista. Habla usted de abusar de mitin, pero, habiéndole oído, ha estado usted para un Óscar. **(El señor Ruiz Llamas: Es que me ha indignado.)** Si hubiéramos llegado al Festival de San Sebastián, sin duda alguna, podría haberse presentado y podrían haberle dado algún premio o la Concha de Oro directamente. **(El señor Ruiz Llamas: No he llegado a sus descalificaciones.)** Tenemos que tener en cuenta que de lo que se debe hablar es de lo que ha dicho el subsecretario y de las cuestiones que son responsabilidad del subsecretario, otras cosas tendrán que preguntárselas a quién quieran. Por otro lado, me hace mucha gracia que todo el argumento del representante del Grupo Socialista haya sido el «y tú más». A quien se tiene que defender como gato panza arriba solo le queda ese argumento, «y tú más», que es lo que se ha venido a hacer aquí. Me gustaría que definiéramos, si fuéramos capaces, la denominación que tenemos que dar a la política en la que se consiente que no se pague y en la que no ocurre nada por incumplir la Ley de Presupuestos del Estado o la Ley de Contratos del Estado. Me gustaría que se pusiera nombre a eso, porque confundir —insisto para que se aprenda—, según el ejemplo que ha puesto su señoría, tener que pagar las expropiaciones definidas posteriormente de la T-4 —que evidentemente estaban presupuestadas y contraídos los créditos, con su ADOK en el ministerio— con meter las facturas en un cajón tiene que tener un nombre. Es decir, cuando llega una factura de la luz que no tiene consignación presupuestaria y se mete en un cajón, ¿cuál es la tramitación de ese documento? Cuando se tiene que pagar a una empresa una revisión de precios de manera automática con cada certificación y se deja para el final, ¿cómo se llama eso? Me gustaría que el representante del Grupo Socialista hubiera dicho algo cuando el señor subsecretario ha hecho el repaso de los 664 millones de euros que están en ilegalidades contables. Me gustaría que se hubiera expresado, que hubiera dicho: No es verdad, señor subsecretario. Miente, señor subsecretario. Todo eso se lo ha inventado usted, señor subsecretario. Pero se le ha olvidado. Estaba muy preocupado en hacer de víctima; parece otro partido de su circunscripción territorial, porque aquí el victimismo hasta ahora lo había venido defendiendo otra organización política que hoy ha tenido a bien no venir. **(El señor Ruiz Llamas: La verdad es la verdad en todos lados.)** Parece que el PSC ya se ha movido de sitio. No sé si todos los que están en esta sala están de acuerdo con el planteamiento que ha hecho el representante del Grupo Socialista. Cuando uno ve los presupuestos y ve que la Comunidad Autónoma de Cataluña no está por debajo de la media de bajada de las comunidades autónomas en España en el presupuesto de 2013, le gustaría que le dijeran por qué vienen aquí a hacerse las víctimas de una situación que no se corresponde. Ninguna comunidad autónoma, tampoco el Estado, está contenta con estos presupuestos. Nos gustaría que fueran otros, nos gustaría que fueran los que se podían hacer en el año 2005. ¿Por qué se podían hacer en 2005? Porque la situación económica era la que era. Ahora no. No quiero repetir mi intervención con el secretario de Estado, pero le recuerdo que tardaron cuatro años en cargarse la situación económica anterior; ahora no les parece bien que nosotros en un año no podamos salir de la crisis en la que nos han dejado. Esta crisis es bastante más grave que la de 1996. La situación en la que nos ha dejado el señor Zapatero es bastante peor que la que nos dejó el señor González. Ojalá hubiera sido el señor González y no el señor Zapatero el peor gobernante que ha habido en este país en todos los tiempos. Vamos a ver si somos capaces de saber qué es lo que tenemos que hacer con el gasto, qué es lo que se presupuesta y lo que no se presupuesta, qué es lo que se contabiliza y lo que no se contabiliza. Evidentemente, el lastre que el presupuesto de 2013 tiene en el Ministerio de Fomento, como consecuencia de la necesidad de atender facturas que ustedes dejaron en el cajón, supone lo que ha dicho el señor subsecretario, supone que podríamos haber invertido el doble, por ejemplo, en carreteras o que hubiéramos podido invertir muchísimo más en ferrocarril. Por cierto, señor subsecretario, no es estrictamente cuestión del rigor presupuestario, pero después de ver los presupuestos, decir que no se apuesta por el modo ferroviario es, además de tener una mente olvidadiza, ser bastante miope.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 29

Señor subsecretario, acabo con esto. Los presupuestos nos parecen adecuados. Le vuelvo a felicitar por el rigor con el que se han confeccionado. El Grupo Parlamentario Popular se encuentra muy tranquilo apoyando estos presupuestos, porque se corresponden con lo que España necesita en este momento. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor subsecretario, don Mario Garcés.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): En primer lugar, señor Ruiz, tras el discurso que acaba usted de pronunciar, creo que hemos perdido un magnífico liberal en las filas del Partido Popular. Se lo digo francamente. Hemos perdido un gran liberal. **(El señor Ruiz Llamas: Vengo del mundo de la empresa. No me dé lecciones.)**

Al abrigo de lo que ha dicho el señor Ayala respecto al «y tú más», yo invertiría los términos: hemos llegado al «y tú menos». Ya me gustaría el «y tú más». Lamentablemente, he heredado un ministerio con «y tú menos» y menos y menos, y cada vez que uno investiga y excava más surcos en la realidad presupuestaria encuentra todavía mayores penurias presupuestarias. Esa es la realidad. De verdad, señor Ruiz, no he venido a hacer un mitin político. Soy vehemente, no soy *hooligan*. Su tono sí que ha sido en algún momento un tanto *hooligan*. En cualquier caso, lo de la intermodalidad lo entendía de otra manera, señor Ruiz. La intermodalidad la he visto en el pensamiento político, no la veo en infraestructuras.

Usted ha hablado de Aragón. Sabe que he sido consejero de Hacienda y Administraciones Públicas de Aragón. Evidentemente no vengo a hablar de Aragón, que está excelentemente representada en esta sala por magníficos diputados y le puedo asegurar que tiene un Gobierno magnífico. Es tan magnífico el Gobierno de Aragón que cumple con los objetivos de estabilidad que se le establecen y cumple periódicamente. Me siento orgulloso de haber contribuido durante unos meses a ese proceso y de haber puesto las bases de un Gobierno magníficamente presidido por la presidenta Rudi. Por tanto, no veo nada que haya que cuestionar. A lo mejor hay que cuestionar las cuentas que dejó el Partido Socialista de Cataluña con otros partidos en la Generalitat, que sentaron las bases del grave desequilibrio que ahora mismo arrastra. Por tanto, le recomiendo que no cite el caso de Aragón. A propósito, usted verá que en esto no soy absolutamente nada sectario. Yo, como consejero de Hacienda del Gobierno de Aragón, sufrí críticas porque reconocí que la gestión hacendística de los años anteriores no había sido mala y lo dije y lo vuelvo a decir, y por eso contaba con una posición de partida buena que mejoré. Por tanto, el caso de Aragón no es un caso precisamente de mala gestión, sino todo lo contrario.

Efectivamente los mensajes se vuelven bumerán a veces, los mensajes retornan. Me va usted a decir si está de acuerdo con la siguiente frase: Hemos de contar con la necesidad inevitable del ajuste en el gasto para cumplir los objetivos de reducción del déficit y, por otra parte, hemos de atender a la necesidad de racionalizar el ritmo de la inversión en infraestructuras, sobredimensionado en los últimos años, según todos los análisis, incluidos los del conjunto de los grupos de esta Comisión. Estas palabras fueron pronunciadas en esta Comisión el 6 de octubre de 2010 por el diputado que le acompaña en la mesa. Usted ha pronunciado un discurso completamente contrario a lo que acabo de leer. ¿Por qué tenemos que adoptar las medidas que adoptamos en el Ministerio de Fomento? No es una frivolidad presupuestaria. La herencia son 3.100 millones de euros. Esa es la realidad. Si yo pudiera destinar esos 3.100 millones de euros ahora mismo a atender obra nueva, les puedo asegurar que el debate que se ha producido en los últimos días tendría un recorrido de un día o de una hora. No habría debate. Esa es la realidad. Pero yo no puedo reproducir las mismas prácticas anteriores, no lo puedo hacer, primero, porque me ajusto a la legalidad presupuestaria, que es nuestro trabajo, y, segundo, porque provocaría una deuda galopante, insostenible en el tiempo. Esa es la realidad. Todas las administraciones públicas —lo están haciendo ustedes también y algunas administraciones públicas lo están haciendo bien— estamos ajustando nuestros presupuestos para intentar paliar la deuda que se hereda, que se habrá formado como se haya formado y que es especialmente importante en el ámbito del Ministerio de Fomento. Usted me dirá: Hombre, llevan ya nueve meses y me recuerda nuevamente la deuda. Es que yo duermo todos los días con esa deuda. Es que soy el subsecretario del Ministerio de Fomento y no saben lo que pesa esa deuda en el Ministerio de Fomento. No es que me pese a mí, que soy un vulgar ciudadano, sino que pesa a los 45 millones de españoles que ahora mismo podrían disfrutar de otro tipo de infraestructuras. Y le digo algo más, eso no es invertir. En ninguna escuela universitaria, en ninguna facultad invertir es hacer obra y no pagarla; eso es hacer obra y no pagarla. De verdad, lo siento mucho. Soy interventor y, lamentablemente, a mí me enseñaron otra cosa en la ortodoxia presupuestaria y en la ortodoxia del gasto público.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 177

5 de octubre de 2012

Pág. 30

También es cierto lo que decía el señor Ayala. Ya es la segunda vez que me recuerdan ustedes en comparecencia en Cortes el caso del aeropuerto de Madrid. No tiene nada que ver. Que una obra tenga anualidades y que haya que satisfacerlas —porque las obras son plurianuales y evidentemente hay que atenderlas—, pero que esas anualidades estén previstas en los presupuestos y retenido el crédito adecuadamente, es una cosa diferente a encontrarme con 3.100 millones de obligaciones para las que no había ninguna retención y que son lo que se conoce coloquialmente como facturas en el cajón. Eso es lo que se conoce en el ámbito político y lo que conocen los ciudadanos como facturas en el cajón. Esa es la gran diferencia de la ortodoxia presupuestaria y de la heterodoxia presupuestaria. **(Aplausos.)**

Antes he escuchado un poco la intervención de ustedes en la comparecencia del secretario de Estado y creo que han leído otro presupuesto o que hay dos realidades virtuales aquí. Usted ha dado un porcentaje de reducción de la inversión en Cataluña que no se ajusta con los datos del presupuesto. En Cataluña el presupuesto para el año 2013 destina, en infraestructuras y en capítulo 7, 1.112 millones para Cataluña —una reducción del 3% respecto al año anterior—, sumadas todas las entidades públicas del Grupo Fomento y la inversión del Ministerio de Fomento. De verdad les digo que no sé qué presupuesto están leyendo, porque antes han dado unas cifras que no se corresponden en absoluto con la realidad de este presupuesto. Puede usted enseñarme todos los papeles que quiera, pero yo le enseño los presupuestos. Además, como me he prestado a colaborar como subsecretario y es mi obligación administrativa e institucional, le puedo invitar a mi despacho y vemos directamente el presupuesto para Cataluña, porque no hay ninguna duda de que la reducción es del 3%. Pero bueno, ya que sigue, le diré: Esto del presupuesto está bien, pero hay que ejecutarlo, evidentemente. ¿Le digo cuál es el porcentaje de ejecución en 2010 y en 2011 del presupuesto del Grupo Fomento para Cataluña? En el año 2010, el presupuesto del Grupo Fomento para Cataluña se ejecutó en un 60% y en el año 2011 en el 66,55%. **(El señor Ruiz Llamas: ¿Y este año?)** Este año todavía no lo hemos cerrado. Es otra realidad virtual, porque estamos todavía en octubre. Señorita, no corra, que ya llegaremos. No me venga ahora a hablar de Merkel, del presidente, de los viajes. Ya llegaremos al 31 de diciembre cuando haya que llegar al 31 de diciembre. Me hablan de paralización de las obras. Si el Ministerio de Fomento, a través del anterior secretario de Estado, dictó recurrentemente instrucciones para paralizar obras, con el coste que ello lleva aparejado. Si nos hemos encontrado ya las obras paralizadas. Me imagino que esto es acorde con este alegato en Comisión parlamentaria por parte del diputado Simancas. Si yo esto lo acepto. Si yo lo leo y de verdad lo firmo. Creo que puedo intercambiar el discurso con algún diputado del Partido Socialista porque esto lo firmo inmediatamente, pero, por favor, recuerden lo que decían hace un año. No se olviden de lo que decían hace un año o hace dos.

Señor portavoz del Grupo Popular, le agradezco una vez más su colaboración. Hago extensivo el agradecimiento a todo mi equipo. Yo no sería nada sin mi equipo, eso es evidente. Quedo a disposición de todas sus señorías por si quieren alguna información adicional. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garcés, por su amplia información y por esa disposición a continuar suministrándola a los grupos parlamentarios.

Antes de levantar la sesión y toda vez que el lunes concluiremos las comparecencias de los altos cargos, les anuncio que después de haber hablado con los portavoces de los grupos parlamentarios aquí presentes vamos a introducir una pequeña modificación en el orden de intervención. Comenzaremos a las diez de la mañana. En primer lugar, celebraremos la comparecencia del secretario general de Infraestructuras, después la de la secretaria general de Transporte, después comparecerá el presidente de ADIF, luego el presidente de Puertos, luego el presidente de Renfe y finalmente el presidente de AENA. Esta es la previsión. Se lo comunico para que se organicen y se lo trasladen a los portavoces respectivos.

Sumándose la Comisión al pesar por el fallecimiento del que fue vicepresidente de esta Cámara, don Luis Gómez Llorente, y pidiendo que conste en el «Diario de Sesiones» nuestro pesar, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta y cinco minutos del mediodía.