



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

Año 2012

X LEGISLATURA

Núm. 179

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 10

celebrada el lunes 8 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 general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., Seittsa (Ferre Moltó). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (números de expediente 212/000504 y 212/000495), Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000537) y Socialista (número de expediente 212/000620) 2
- De la señora secretaria general de Transporte (Librero Pintado). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000502), Popular en el Congreso (número de expediente 212/000538) y Socialista (número de expediente 212/000616) 12
- Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Verdeguer Puig). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (números de expediente 212/000493 y 212/000500), Popular en el Congreso (número de expediente 212/000539) y Socialista (número de expediente 212/000613) 21
- Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000501), Popular en el Congreso (número de expediente 212/000541) y Socialista (número de expediente 212/000615) 32

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 2

- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (Gómez-Pomar Rodríguez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/000542) y Socialista (número de expediente 212/000614) 42
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Vargas Gómez). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000499), Popular en el Congreso (número de expediente 212/000540) y Socialista (número de expediente 212/000618) 50

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 GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA (FERRE MOLTÓ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (números de expediente 212/000504 Y 212/000495), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000537) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/000620).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar, después de la sesión que tuvimos el pasado viernes, con las comparencias de los altos cargos del Ministerio de Fomento para todo lo relativo al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013. Comenzamos con las intervenciones que serán por parte de los comparecientes por un tiempo no superior a diez minutos. Luego daré la palabra a los grupos parlamentarios por un tiempo de siete minutos y, finalmente, contestará el compareciente.

En primer lugar, tiene la palabra el secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., don Gonzalo Jorge Ferre Moltó.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Ferre Moltó): Señorías, comparezco ante ustedes como secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, también en calidad de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre y como delegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje. Mi intención es informarles de los presupuestos para 2013 de las unidades que dependen de la Secretaría General de Infraestructuras, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Ferrocarriles. Asimismo, les voy a informar del presupuesto de Seitisa y de las previsiones de actuación relacionadas con las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje. Por lo que a FEVE respecta, les recuerdo que a finales de este año, 2012, se integra en la estructura de Renfe y ADIF, por lo que no figura con presupuesto diferenciado.

Cualquier decisión en materia presupuestaria sigue estando condicionada hoy en día por la menor capacidad de gasto público derivada del compromiso de reducir el déficit público al 4,5 por ciento del PIB y por la necesidad de hacer frente a compromisos y obligaciones de pago contraídos en ejercicios anteriores. Tampoco hay que perder de vista el volumen de recursos que representa el pago de intereses de la financiación pública en los mercados. En 2013, asciende y se sitúa en torno a los 40.000 millones de euros, casi un 33% más que en 2012. Estos condicionantes nos llevan a que los presupuestos para 2013 en materia de infraestructura son los únicos que podemos y debemos hacer. Como ha tenido ocasión de exponer el secretario de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda en su comparencia del pasado viernes, son unos presupuestos en consonancia con los objetivos prioritarios de la acción del Gobierno. Tratan de compatibilizar la austeridad y eficiencia en el gasto público con sentar las bases para el crecimiento económico y la creación de empleo. Es en este marco donde el Ministerio de Fomento actúa para conseguir los objetivos que le son propios recogidos en el Pitvi y expuestos por el secretario de Estado. En este ejercicio los presupuestos asignados a las inversiones en ferrocarriles y carreteras ascienden a 7.668 millones de euros, una cifra importante en cualquier coyuntura y especialmente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 3

relevante en la actual. Esta cifra se desglosa en 4.705 millones de euros en ferrocarriles, incluido el presupuesto de ADIF, lo que representa el 47% de la inversión total del Grupo Fomento y 2.963 millones de euros en carreteras, que incluye inversión más convenios, concesiones, abono de deuda y reducciones de peaje, lo que supone un 30% de la inversión total del Grupo Fomento.

En la Dirección General de Carreteras el presupuesto total de los dos programas de este centro directivo asciende a 2.473 millones de euros. Gracias a estas inversiones se podrá actuar durante este año 2013 sobre los 25.860 kilómetros de la red de carreteras del Estado. 1.712 millones de euros corresponden al capítulo 6.º, inversiones reales, divididos a su vez en construcción de obra nueva 894 millones de euros. Este importe junto con la inversión de Seittsa en carreteras que detallaré posteriormente, nos permitirá poner en servicio aproximadamente 75 kilómetros durante el ejercicio 2013. Conservación y seguridad vial, 818 millones. Destinaremos 564,5 millones de euros a actuaciones de conservación y seguridad vial y 253,5 millones en autovías de primera generación, lo que nos permitirá ir finalizando las actuaciones de primer establecimiento de estas vías de gran capacidad y continuar con su conservación. Además, estamos optimizando el presupuesto de conservación y seguridad vial de las carreteras de la red del Estado mediante un nuevo modelo de conservación y explotación, cuyas principales características son las siguientes: mayor flexibilidad y eficiencia en la asignación de recursos, reducción de sectores para lograr economías de escala y máxima duración de los contratos.

Deudas de ejercicios anteriores, 671 millones de euros. Señorías, se trata de pagos pendientes de ejercicios anteriores. Son pagos que debían haberse realizado en el pasado y que corresponden en muchos casos a obras o expropiaciones de actuaciones que ya están puestas en servicio. En concreto, tanto en construcción como en conservación, vamos a saldar las siguientes deudas de ejercicios anteriores: 222,1 millones de euros a certificaciones finales de obra del método alemán; 86,9 millones de euros a reclamaciones de intereses de demora; 221,7 millones de euros a revisiones de precios de obras; 16,1 millones de euros a revisiones de precios de contratos de servicios; 14,3 millones de euros a sentencias de intereses de demora; 43,8 millones de euros a expropiaciones; 59,1 a conservación integral y 7 millones de euros a suministro de energía eléctrica. Corresponden 97 millones de euros al capítulo 7, transferencias de capital, y están distribuidos de la siguiente manera: convenios con comunidades autónomas, en concreto Canarias y Baleares, y convenios con entidades locales. Además, en el ámbito de carreteras se destinan 69,45 millones de euros al capítulo 1, gastos de personal, que supone una reducción de más del 6% con respecto al presente ejercicio y 26,74 millones de euros al capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios, que supone congelar la partida con respecto a lo que consumimos en este ejercicio.

En materia de concesiones de autopistas de peaje hemos incluido las partidas correspondientes a préstamos participativos para las sociedades concesionarias por el sobrecoste de expropiaciones en las concesiones de peaje más recientes, en total 200 millones de euros. Además la disposición adicional décimo quinta del articulado de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2013 modifica la ampliación del ámbito de aplicación de la cuenta de compensación, incluyendo tres sociedades concesionarias que se pueden acoger a esta medida y, además, estas consignaciones estarán condicionadas a que la sociedad concesionaria preste su conformidad a que las cantidades abonadas se consideren pagos a cuenta a descontar del importe que en concepto de responsabilidad patrimonial pudiera serle exigida a la Administración con ocasión de la resolución del contrato concesional. Independientemente de las partidas presupuestarias descritas con anterioridad en materias de carretera, se dispone de 99 millones de euros para atender a las reducciones de peaje vigentes en autopistas estatales.

En la Dirección General de Ferrocarriles, para dar cumplimiento a los objetivos que ha enumerado el secretario de Estado durante su intervención, el presupuesto total del centro directivo ascenderá a casi 835 millones de euros, lo que supone una reducción de un 17% respecto al presupuesto del año 2012. De ellos, 112 millones de euros, el 13%, corresponden al capítulo 6 del programa 453.A, infraestructura del transporte ferroviario. Esta partida se dedica a inversión en la red, fundamentalmente a la redacción de estudios y proyectos necesarios para futuras inversiones, inversión en alta velocidad, inversión en cercanías y actuaciones en el resto de la red convencional. Casi 715 millones de euros, el 86%, corresponden al capítulo 7, transferencias de capital. De esta partida destaca el importe destinado al mantenimiento de la red convencional, 585 millones de euros, y a la realización de inversión en la red convencional, 120 millones de euros. Esta partida se encuentra en el capítulo 7, ya que, siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea, se establece como una subvención. El resto se dedica a los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 4

siguientes conceptos: transferencias para financiar el convenio con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears en materia de ferrocarril por importe de casi 4 millones de euros; transferencias para financiar los convenios con los cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria por un total de 6 millones; son 7 millones, el 0,85%, corresponde al capítulo 1, gastos de personal, lo que supone un 3% menos que en el ejercicio presente y un millón de euros corresponden al capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios, que supone un 4% menos que en el ejercicio actual. Como cierre a este apartado tan solo indicaré que, debido a la necesaria disminución del presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles, la mayor parte de las inversiones en ferrocarril se encuentran en ADIF y Seittsa.

A continuación les hablaré de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seittsa, sociedad instrumental creada en 2005 que participa como una parte más en la acción unitaria del Ministerio de Fomento. La aportación presupuestaria prevista para este año a la Seitt asciende a 400 millones de euros; presupuesto de inversión de 484 millones de euros se destinará a actuar en carreteras y ferrocarriles. En lo referente a las actuaciones de carreteras encomendadas a Seittsa, de acuerdo con el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2013, está previsto invertir unos 190 millones de euros. Entre ellas podríamos mencionar las siguientes: obras en diversos tramos de grandes ejes viarios, acondicionamiento y mejora de carreteras convencionales, mejoras y ampliaciones de capacidad de autovías y carreteras en entorno urbano y mejora de la intermodalidad, como puede ser el nuevo acceso al puerto exterior de La Coruña. La inversión que se ha previsto que Seittsa destine al ferrocarril es de 294 millones de euros. Este importe se destina a los convenios de obras que Seittsa tiene vigentes, dedicándose a las siguientes actuaciones: línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz, donde se invertirán más de 67 millones de euros, dando continuidad a las obras que se están ejecutando; línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Lubián-Orense, donde se ha previsto una inversión de 212 millones de euros y, además, se ha previsto una inversión de casi 15 millones de euros en obras de la red convencional y cercanías, fundamentalmente en Cataluña.

Señorías, para concluir querría señalar que el presupuesto dedicado a las infraestructuras del transporte terrestre que les he presentado, identifica, dentro de los recursos asignados, las actuaciones consideradas prioritarias por razones de competitividad o de integración territorial, garantizando la seguridad de los usuarios mediante la conservación de nuestro patrimonio vial.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con los turnos de los portavoces.

En primer lugar, el Grupo Parlamentario Mixto que distribuirá su tiempo entre dos portavoces. En primer lugar, tiene la palabra doña Ana Oramas González-Moro, del Grupo Parlamentario Mixto, Coalición Canaria.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor secretario general de Infraestructuras. En los tres minutos que tengo voy a concretar el asunto del convenio de carreteras. El convenio de carreteras de Canarias, como saben los señores diputados, está encuadrado dentro de los compromisos del Régimen Económico y Fiscal, que es una ley que obliga para igualar las inversiones en Canarias, dado que el Estado no tiene inversiones de carreteras en Canarias. Es un convenio de 2006 a 2017, donde había unas cantidades anuales de 207 millones de euros y con cargo al cual la comunidad autónoma adelantaba la financiación y financiaba las obras. Hay veintiuna obras en funcionamiento, de las cuales dos están terminadas pero necesitan ciertos remates por 1.135 millones de euros; y nos hemos encontrado con una situación gravísima que por un lado afecta jurídicamente, por otro económicamente y por otro afecta al empleo. En el año 2012 se baja de los 207 millones a 68 millones, una rebaja del 67%; y para el año 2013 se baja un 74%, es decir 54 millones. Estamos hablando de 291 millones menos de obras adjudicadas y ejecutándose en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Como sabe el señor secretario, eso va a suponer la paralización de obras, donde se tendrá que indemnizar a las empresas con un 6% de la obra no ejecutada y donde además tendrán que hacer obras de consolidación de seguridad. Estas obras van a suponer la paralización de 4.000 puestos de trabajo directos en dos años y cerca de 12.000 en los próximos tres años, y eso en una comunidad autónoma que tiene el 30% de paro es de una gravedad absoluta, sobre todo porque se ha roto un contrato. Un contrato que era un compromiso y en base al cual se pagan anualidades financieras. Fíjese usted, lo que le quiero decir es que incluso estando en contra de que se disminuya porque no se cumple el REF; incluso comprendiendo la reducción del Estado, lo que no tiene sentido es una reducción donde se van a paralizar las obras y el dinero que se adjudica este año es prácticamente para la consolidación de obras y para la indemnización a las empresas donde nos vamos a meter en la vía judicial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 5

Hoy le planteo, con la buena voluntad de llegar a acuerdos con el Gobierno, que con 100 millones de euros se permitiría, no comenzar ninguna obra sino no entrar en la vía judicial, y poder rematar las obras que están en este momento en funcionamiento. La Comunidad Autónoma de Canarias ha logrado con un gran esfuerzo, con los fondos Feder por un lado y por otro con las empresas que estaban con el método alemán, una continuidad. Pero esto, este año, ya no es posible porque las empresas han adelantado el dinero y los fondos Feder están terminados. En ese sentido y en el ámbito de tender la mano, de ser lógicos en el planteamiento de decir, no podemos usar 60 millones para parar todo, pongamos 100 millones, que son 40 millones más, podemos continuar las obras que están terminadas con determinados ajustes y de financiación, y ya veremos en los próximos ejercicios cómo se resuelve.

En ese sentido, señor secretario, no nos den una situación sin salida a Canarias; no hagan la vía judicial; no se desentiendan del presente y del futuro de Canarias y, sobre todo, porque los canarios tenemos necesidad de que la única inversión que hay en infraestructura pública en Canarias porque el convenio de costas, que era la otra obra pública que había en Canarias se ha dejado a cero; que podamos tener unas inversiones en Canarias y sobre todo no paralizar y usar dinero para indemnizar y asegurar las obras. Ese es el planteamiento que le hago, en el ámbito de colaboración, porque sé de las buenas relaciones de usted con el consejero de la comunidad autónoma, pero es que hay que tener cierta lógica: los fondos públicos no están para derrocharlos, para usarlos en indemnización y para poner vallas para que las obras no supongan riesgos para los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra la diputada doña Olaia Fernández Davila, Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Gracias, señor secretario general por su comparecencia. Tenemos muchas preguntas que hacerle en el Bloque Nacionalista Galego en relación con estos presupuestos que, como no tenemos tiempo para hacérselas todas en esta comparecencia, presentaremos por escrito. Pero en estos breves tres minutos que tenemos de tiempo para manifestar nuestra posición en relación con estos presupuestos 2013, le diremos un par de cosas fundamentalmente. Una de ellas es que nos preocupa el nivel de inversión en relación con los proyectos de carreteras, no ya los que están en marcha en Galicia sino construyéndose y que no tienen que ver con obra nueva sino con reformas de carreteras tradicionales, y si van a continuar con ellos o no. Hay una diferencia de menos 33% en este presupuesto 2013 en relación con el 2012 en el Ministerio de Fomento, y hay que tener en cuenta que también el Ministerio de Fomento ya tuvo para el año 2012 una reducción de más del 25%. Señor secretario general, en esta cuestión hay algo fundamental y es que en estos momentos las carreteras que conocemos como convencionales necesitan ser -mejoradas en la medida en que se está incrementando el tráfico, por el abandono ante la situación de crisis de empresas y particulares; se está abandonando el tráfico por la autopista de pago y, por tanto, es necesario garantizar la seguridad vial en estas carreteras convencionales. Como digo, nos preocupa que paralicen aquellas obras que en este momento están en marcha o que no hagan aquellas otras que sería conveniente hacer.

En relación con el tren de alta velocidad o el eje atlántico, señor secretario general, es necesario que digamos desde el Bloque Nacionalista Galego que nos preocupa la diferencia que hay en la inversión en estos dos proyectos ferroviarios en relación con el año 2012. Si bien en el año 2012 ya manifestamos que nos preocupaba que estas cifras estuvieran infladas, en este momento nos preocupa que haya una rebaja tan grande pero, sobre todo, nos preocupa que se haya invertido o no la cifra del año 2012 aunque queden dos meses para finalizarlo. Nos preocupa, primero, porque esta era una infraestructura que iba a tener finalización en el año 2012; después, el Gobierno de la Xunta del presidente Feijóo firmó un convenio con el Gobierno del Estado que ponía la financiación de estas obras en el año 2015 y, a partir del momento en que el Gobierno del Estado es asumido por el Partido Popular —que, al mismo tiempo, asume también el Gobierno de la Xunta de Galicia—, resulta que ese compromiso del 2015, a través de diferentes manifestaciones de responsables políticos, entre ellos la ministra de Fomento, pasa al 2018. En el Bloque Nacionalista Galego nunca nos creímos que se pudieran cumplir los plazos del 2015, pero nos preocupa que este Gobierno establezca ese límite de finalización de obras para el 2018 porque eso nos indica que no hay voluntad política del Gobierno de finalizar unas obras que para Galicia tienen mucha importancia, y no solamente por el gasto en inversión que ya está hecho en este momento, sino porque si queremos que Galicia se pueda desarrollar económicamente, hay unas infraestructuras que en estos momentos son obsoletas, como la infraestructura del ferrocarril que, a estas alturas, tarda ocho horas de Galicia a Madrid, y esperamos que se pueda finalizar y dotar a Galicia de una infraestructura de estas características. Pero,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 6

señor secretario general, lo que más nos preocupa es que, en relación con un convenio que el Gobierno del Partido Popular de Galicia firma con el Gobierno del Estado en otro momento cuando estaba presidido por otro grupo político, que mantenía una finalización de las obras del eje atlántico de la alta velocidad concretamente para el año 2015, este Gobierno, Gobierno del mismo color que el Gobierno de Galicia, las traslade al 2018. Por tanto, nos preocupa la falta de compromiso de los gobiernos del Partido Popular con las infraestructuras de Galicia en la medida en que se está viendo que reducen el nivel de inversión y, además, reducen, al ampliar los plazos de finalización de obra, la voluntad de que este Gobierno finalice las obras y los compromisos contraídos con el país.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra su portavoz, don Gaspar Llamazares Trigo.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: En primer lugar, respecto a la parte inicial de la intervención del señor secretario, quiero decirle que no compartimos su valoración respecto a la única política de infraestructuras posible. Existen otras políticas, tanto económicas como otras políticas de infraestructuras, y afirmamos que no cumplirán ni con sus objetivos de déficit ni con el objetivo común de esta sala y del conjunto del Congreso de la reactivación económica y del empleo, que es el objetivo fundamental. En relación con los temas más de infraestructuras, hay una cierta combinación contradictoria entre el plan presentado recientemente por la ministra y esta política presupuestaria. Da la impresión de que nos encontramos ante una política presupuestaria únicamente de recorte, no tanto de racionalización sino de recorte y, por otra parte, una política de infraestructuras, unos planes de infraestructuras en los cuales se combinan estos recortes con la quimera. No digo con la utopía, que en todo caso es necesaria para mover las políticas, incluso la política de infraestructuras, una política tan material, sino en este caso con las quimeras. Eso se ve claramente en mi tierra, en Asturias, donde se produce un recorte, al igual que en el resto del Estado, en materia de infraestructuras. Tampoco queremos privilegios, no los hemos reclamado nunca, pero luego aparecen contradicciones que nos llaman la atención, por ejemplo, esa utopía, no diría utopía, diría quimera, del Transcantábrico que viene sobrevolando la política de infraestructuras en Asturias y en el norte durante los últimos decenios mientras, al mismo tiempo, no avanzan, en nuestra opinión, las cuestiones concretas, las que preocupan a los asturianos, la política de conexión real a través de carretera este-oeste y la política norte-sur a través de la variante ferroviaria de Pajares, que es verdad que ha sido una ejecución muy importante durante un tiempo, pero ahora se está perdiendo en los flecos. Es la opinión que tenemos, se pierden los flecos y estamos ahí a la espera.

Otra cosa más contradictoria todavía, y me gustaría que la aclarasen, es qué piensan que se va a transportar a través de la variante ferroviaria de Pajares, es decir, ¿piensan en una variante ferroviaria de Pajares únicamente para transporte de viajeros?, ¿esa es una forma de rentabilizar una obra tan cara?, ¿o, por el contrario, como pensamos nosotros, debe ser compatible el transporte de viajeros con el transporte de mercancías? Porque si no tiene que responderme, señor secretario, si además van ustedes a mantener el tratamiento integral de la vieja conexión ferroviaria de Asturias, un tratamiento integral que cada vez es más oneroso porque cada vez es una infraestructura más vieja. En ese sentido yo quiero una respuesta. No puede ser que estemos día sí día no discutiendo si a través de la variante ferroviaria de Pajares va a haber ancho europeo o no o si va a haber viajeros o viajeros y mercancías. Ustedes tienen que despejar esa duda porque ahora estamos ya adjudicando lo que tiene que ver con la infraestructura y lo que tiene que ver también con el material móvil, y finalmente no vamos a saber muy bien qué es lo que queremos y se va a mantener la incertidumbre.

Por otra parte, quería preguntarle con respecto a FEVE. En vez de hablar —ya no aparece de manera singular, sino incluida en Renfe— de la quimera transcantábrica, ¿por qué no hablamos de la realidad de FEVE?, ¿por qué no se aclara por parte del Gobierno cuál es la política en esa materia? Y no solamente de este Gobierno, llevamos con el tema de FEVE dando vueltas que no sabemos muy bien qué queremos hacer de esa empresa y qué queremos que sea, si una parte de la conexión fundamentalmente de cercanías o si además queremos una conexión también a través del Cantábrico este-oeste que nos permita ciertas políticas de infraestructura en materia de mercancías, etcétera. Ahí nosotros también tenemos una inquietud. Respecto al resto de las previsiones en Asturias, salvo la autovía del Cantábrico y finalización de la variante de Pajares, no hay nada, prácticamente no hay nada. Nos parece fundamental la conexión con los puertos, si no, de poco servirá toda esta obra de infraestructuras, por tanto, querríamos preguntarle al Gobierno si esa conexión se prevé en un futuro o tenemos que esperar también en esa materia. La autovía proyectada Oviedo-Salas-La Espina queda prácticamente en nada en estos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 7

presupuestos. Lo que más nos preocupa es esa contradicción y que el Gobierno aclare qué es lo que va a hacer a través de la variante ferroviaria de Pajares y qué es lo que va a hacer con la conexión este-oeste a través de FEVE.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don Vicente Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Muchas gracias, señor Ferre por su comparecencia.

Al igual que ha hecho el diputado, señor Llamazares, quiero hacer una consideración de ámbito general al hilo de la declaración inicial que usted ha hecho con respecto a los presupuestos que nos presenta en esta Cámara. Nos ha dicho que hay dos condicionantes, uno es la austeridad y otro el cumplimiento del déficit y que, por lo tanto, son los únicos que puede hacer un Gobierno en materia de infraestructuras. Nosotros creemos que no; hay una alternativa al presupuesto que presenta el Gobierno también en materia de infraestructuras. Es más, en estos momentos para que la economía crezca, para que podamos generar empleo, para que podamos hacer frente a la gravísima crisis que tenemos, lo que hay que hacer es lo contrario de lo que están haciendo ustedes, hay que invertir y estimular la economía, y para estimular la economía precisamente las infraestructuras son un elemento fundamental. Claro, me dirá usted: eso yo lo podría hacer si tuviera más dinero. Lo que yo le digo es que precisamente por las políticas equivocadas del Gobierno del Partido Popular hoy los españoles pagamos más de 10.000 millones en intereses de los que se pagaban hace un año como consecuencia de la duplicación de la prima de riesgo. Fíjese usted qué presupuesto podría hacer el Ministerio de Fomento si pudiéramos contar con esos 10.000 millones de euros que ahora estamos pagando en intereses. Por lo tanto, sí hay alternativas, algunas cosas más se podrían hacer, y desde luego cosas diferentes.

Descendiendo al presupuesto que usted nos presenta, en lo que refiere a carreteras se produce una reducción de 2.708 a 2.569 millones, un 15,4% respecto al presupuesto de 2012. Tendremos que ver al finalizar el año cuál ha sido el grado de ejecución que ha habido, y al igual que yo usted sabe que va a ser un grado de ejecución mínimo, sencillamente porque no daba tiempo a ejecutar nada puesto que el presupuesto de 2012 lo aprobamos cuando lo aprobamos en esta Cámara. Si vamos al programa 453.B y si tenemos en cuenta que 539.000 euros son para pagar modificados de obra, nos encontramos con la inversión que usted ha dicho, 894 millones. Para obra nueva en vías de gran capacidad usted ha dicho 75 kilómetros y yo calculaba aproximadamente 100 kilómetros, pero usted y yo entendemos que desde luego este es un objetivo bien pobre, sobre todo si tenemos en cuenta que el día 26 la ministra nos presentó un Pitvi donde venía un mapa de España con todas las autovías del mundo pintadas, con todas las carreteras pintadas y con todos los trenes pintados, y desde luego con este ritmo inversor es imposible que ese Pitvi se cumpla, por lo tanto, el Pitvi que se nos presentó el día 26 se convierte ya hoy con estos presupuestos en papel mojado.

Respecto al programa de conservación ustedes aumentan de 873 millones, en el año 2012, a 993 millones, pero a eso le tenemos que descontar los 124 millones de modificados. Luego les quedan más de 830 millones para hacer conservación. Eso supone un 11,4 menos que en el año 2012 y desde luego no vamos a cumplir con el objetivo del 2% del valor patrimonial de las carreteras, porcentaje mínimo que tendríamos que invertir para mantener las vías en unas condiciones de seguridad adecuadas.

En la memoria del presupuesto de carreteras llama la atención que se indica que existen carreteras convencionales en las que no se requiere la conversión en autovía por su escaso tráfico y porque incluso resulta inviable por criterios medioambientales. Hizo el otro día el señor secretario de Estado unas declaraciones que han sido en algunos territorios muy polémicas precisamente a este respecto. Por eso yo le quiero formular una pregunta, porque es una obra muy importante para mi tierra, para Aragón: Querría saber si en esta circunstancia se encuentra el tramo entre Alfajarín-Fraga o el desdoblamiento de la 232 entre Mallén y Figueruelas. Este es uno de los tramos de mayor concentración de accidentes que existen en estos momentos y entenderá usted que haya una gran alarma en Aragón precisamente cuando escuchan al señor secretario de Estado decir que no tenían intención ustedes de desdoblar estos tramos. Si eso es así y no los desdoblan la pregunta sería: ¿Están dispuestos ustedes a aportar dinero para liberalizar el tramo entre Alfajarín-Fraga o el tramo de la AP-68 entre Mallén y Figueruelas? Ese es un asunto de vital importancia como para que usted nos lo pueda contestar esta mañana.

En cuanto a las autovías radiales, todos sabemos que tienen un gravísimo problema de financiación. En la comparecencia que usted hizo el año pasado nos decía que el Gobierno en tres meses iba a presentar un plan con una serie de medidas para solventar ese grave problema. Hoy mismo, esta mañana,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 8

cuando venía de viaje escuchaba en un medio de comunicación que la mayoría de estas radiales están en estos momentos en concurso de acreedores y con una situación ya prácticamente sin vuelta atrás. ¿Qué es lo que piensan hacer?, ¿qué medidas piensa adoptar el Gobierno para solventar este grave problema? Respecto a las expropiaciones nos ha dicho —ya nos lo dijeron el año pasado— que este presupuesto va a pagar unas deudas de 671 millones de euros. Nos han presentado muy descriptivamente todo lo que van a pagar ustedes con esos 600 y pico millones de euros: expropiaciones por importe de 32 millones; reclamaciones de intereses de demora —ha dicho usted— por 75 millones; revisiones de obra por importe de 181 millones; revisiones de precio por 7,3 millones de euros, y sentencias por intereses de demora por importe de 14,3 millones. Todo eso unido a los 222 millones de certificaciones finales de obra por el método alemán. Quiero recordarle, señor Ferre —lo conoce toda la Cámara pero lo digo para que toda la sociedad lo conozca—, que el método alemán no se lo inventó el Partido Socialista precisamente; es un método que aplicó con muchísima frecuencia el señor Álvarez-Cascos y que nosotros también sufrimos cuando tuvimos responsabilidades de gobernar. Hemos pagado muchas obras también por el método alemán, que es lo que ustedes están haciendo ahora. En todo caso, usted declaró el año pasado que presupuestaban 600 millones de euros para expropiaciones y que este año presupuestarían 100 millones más —está en la transcripción del «Diario de Sesiones» de su comparecencia del año pasado—. Mi sorpresa es que hoy usted reconoce 32 millones, más los 14 por sentencia de intereses, tendríamos 46 millones que quedan lejos de los 100. La pregunta que le quiero hacer es: ¿Los 75 millones de reclamación de intereses de demora los asume el Gobierno y los va a pagar directamente o van a acudir a los tribunales para que estos fijen el justiprecio real? Esa es la pregunta, ¿esos 75 millones los pagan ustedes, los asumen directamente o acuden a los tribunales? Lo digo porque ha dado una cantidad de sentencia de intereses de demora de 14 millones.

Voy terminando, señor presidente. Respecto al programa 453.M usted no ha hecho alusión a ello, pero en la memoria se dice que en el periodo 2005 al 2011 se concedieron 6.600 ayudas por importe de 359 millones de euros para ayudar al abandono del sector de los transportistas, y este año solamente presupuestan ustedes un raquítico 4,2 millones de euros, lo cual evidencia el abandono del Gobierno hacia un sector tan importante precisamente para lo que yo le decía al principio, para estimular también la economía. Respecto a Seittsa tengo una serie de preguntas que le podría hacer, pero si no le importa yo se las paso por escrito para que usted nos las conteste.

Termino, señor presidente. En definitiva, señor secretario general, el Grupo Parlamentario Socialista cree que se presenta un presupuesto en materia de carreteras y ferrocarriles muy rácano, un presupuesto que no se compadece con el grado de ejecución que ustedes contemplan en ese Pitvi que nos presentaron hace muy pocos días. Pero lo más grave no es eso, lo más grave es que la inversión pública no va a acompañar a la creación de empleo ni a la cohesión territorial ni a la competitividad de nuestras empresas de la que tan necesitadas están en estos momentos. En un momento económico en el que estamos más necesitados de reactivación económica, ustedes optan por la austeridad, por el cumplimiento de un déficit que, como decía antes el señor Llamazares, es de imposible cumplimiento y eso nos condena a más recesión, a más paro y a menos expectativas para salir de la crisis.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la diputada doña María de la Concepción de Santa Ana Fernández.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Ferre, en primer lugar, quiero darle la bienvenida a esta Comisión de Fomento y desearle suerte en la impresionante tarea que es sacar adelante el presupuesto, las obras y la gestión de una secretaría tan importante en el Ministerio de Fomento como nada más y nada menos es la Secretaría General de Infraestructuras.

He visto que ha hecho una intervención basada en el realismo, basada en unos presupuestos que obviamente son austeros, que son equilibrados y que sobre todo responden a unos objetivos marcados por el Ministerio de Fomento y que son irrenunciables para todos, como es en primer lugar contribuir a esa reducción del déficit público en el año 2013 al 4,5% del PIB, contribuir y asentar las bases de la recuperación económica y de la creación de empleo —yo aquí tengo que lamentar tanto el escepticismo del señor Llamazares como del señor Guillén— y estoy convencida que ese objetivo de reducción de déficit nos va a llevar a la recuperación económica; son unos presupuestos donde el ministerio pretende incentivar la colaboración público-privada, y en esta Comisión todos podemos recordar aquel anuncio fabuloso que nos hizo el ministro Blanco que nos decía que se iban a movilizar 17.000 millones de euros, que desgraciadamente nunca llegamos a ver; son unos presupuestos que van enfocados a finalizar los ejes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 9

vertebradores de este país. Por tanto, lo que usted nos ha hecho esta mañana es una planificación realista, que responde a un importante esfuerzo por optimizar los recursos, lo cual es básico en todo momento de acuerdo con la política llevada a cabo por el Partido Popular, pero es imperioso en los tiempos que corren para la buena gestión de su secretaría general. Así que por ello lo primero que quiero hacer por parte del Grupo Parlamentario Popular es felicitarle. Quiero destacar el esfuerzo y la optimización que se hace por ejemplo en materia de conservación y de seguridad vial con ese nuevo modelo que usted nos ha anunciado para la conservación y la explotación, con el que se busca no solamente la buena gestión y la eficiencia y la eficacia de esos recursos sino también algo importantísimo, como son las garantías para los usuarios.

Al Partido Socialista no le gustan estos presupuestos, pero yo me pregunto qué proponen los socialistas atendiendo a la herencia con la que ustedes se han encontrado. Acabo de nombrar la palabra maldita: herencia. Pues sí, herencia. Los ciudadanos tienen derecho a saber que estamos como estamos precisamente por esa herencia. Preferiríamos, desde luego, un mejor pasado pero por desgracia el pasado es el que es y tenemos lo que nos hemos encontrado. Aquí nos pasamos mucho tiempo negando la crisis económica —entiéndase negada— por el Gobierno socialista. Permítame un símil, el bosque estaba en llamas y el señor Zapatero solamente decía que a lo lejos se veía algo de humo. Ahora lo que está haciendo este Gobierno es apagar el fuego a destajo, labor que se tenía que haber hecho mucho antes y entonces no estaríamos como estamos en estos momentos. Por tanto, señor Guillén, no culpe a este Gobierno de los intereses de la deuda porque, insisto, lo que ha hecho este Gobierno en un año que lleva gobernando es precisamente intentar poner coto a esta crisis económica. **(El señor Guillén Izquierdo: si están despidiendo a los bomberos, ¿cómo van a acabar con el fuego?)** Nosotros, preferimos mirar al futuro y también somos concededores de que este Gobierno asume la herencia recibida, como así lo está demostrando pero, a la hora de recibir las críticas del Partido Socialista, es de recibo aclararlo. En definitiva, el Partido Socialista no recibió el Ministerio de Fomento en las mismas condiciones que ustedes se lo han encontrado. Nada más que hay que hacer referencia a esas obligaciones pendientes de pago; en total para el Grupo Fomento, 1.194 millones de euros; es escandalosa esa cifra de 671 millones de euros en carreteras, según ese desglose que usted nos ha hecho. Me llaman la atención los intereses de demora —no le gustaban tampoco al señor Guillén— y quiero decir lo que son, los intereses de demora son el sobrecoste que tenemos que pagar porque en su momento el Gobierno del Partido Socialista no hizo frente a unos determinados pagos. Dicho esto, pongo de manifiesto que no es solamente culpa de la crisis, es también culpa de una herencia derivada de una mala gestión, es decir, es culpa de hacer y no pagar porque, que yo sepa, los intereses de demora se refieren a un interés sobrevenido porque en su momento no se ha llevado a cabo un pago.

Reclaman más dinero los socialistas, pero hay que atender a esa situación de desborde de las cuentas públicas que nos dejaron. Tampoco le ha gustado al Grupo Socialista el Pitvi. Me pregunto si es que quiere que este ministerio no planifique, por tanto no entiendo a qué hace referencia esa crítica. Queda ya de manifiesto que el Gobierno socialista es responsable de lo que ha ocurrido en los últimos años. Llegará el momento, por supuesto, que el Gobierno del Partido Popular tenga que hacer balance y también reclamaremos ese balance por parte del Grupo Parlamentario Popular, pero estoy convencida de que ese va a ser un gran balance, y quiero reconocer el esfuerzo y el trabajo ímprobo que hace este Gobierno, a pesar de las circunstancias, por mantener el ritmo inversor. En relación con las concesionarias de autopistas, aquí lo dejó manifiestamente claro el viernes pasado el secretario de Estado de Infraestructuras. Lo que está haciendo este Gobierno es buscar soluciones, trabajar con las sociedades concesionarias de autopistas con el fin de tener soluciones para cada una de ellas y, mientras tanto, ¿qué es lo que está planteando este Gobierno? Sostener esas autopistas a través de las líneas de préstamos participativos y también con las denominadas cuentas de compensación para intentar garantizar un escenario de sostenibilidad.

Termino diciendo que estos presupuestos mantienen la inversión en los términos posibles debido a las circunstancias que hay en este momento. Quiero agradecer ese esfuerzo por bajar considerablemente el gasto corriente y destacar que el 77% de la inversión total del Grupo Fomento va destinada a carreteras y ferrocarriles, así como el esfuerzo que se hace desde Seittsa con esos 484 millones de euros y sobre todo que es un presupuesto coherente con la política económica del Gobierno. Estamos convencidos en el Grupo Parlamentario Popular de que esa política va a dar sus frutos, y también creo que es importantísimo el esfuerzo que se hace por abonar las obligaciones pendientes de ejercicios anteriores, porque también es un esfuerzo social en el caso de las expropiaciones. Es justo que esos propietarios, esas familias que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 10

han visto cómo sus terrenos eran expropiados, reciban lo que corresponde, y también es un esfuerzo social para no ahogar a las empresas con esas obligaciones pendientes de pago, que en definitiva son las que mantienen y crean empleo en este país.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación cierra la comparecencia el secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Ferre Moltó): Muchas gracias por sus preguntas. Voy a intentar responderlas a sabiendas de que esto está organizado de tal forma que yo tengo diez minutos para contestar a lo que ustedes me han preguntado a lo largo de media hora; va a ser difícil, pero voy a intentarlo.

Voy a empezar con Canarias. No puedo más que suscribir absolutamente todo lo que usted ha dicho, porque lo que usted ha dicho es exactamente lo mismo que nos pasa a nosotros. Es decir, nos hemos encontrado con que tenemos que rescindir un montón de obras, tenemos que suspender un montón de obras, porque se habían iniciado muchísimas más obras de las que el presupuesto podía acometer. Esto se ha notado en el presupuesto del Estado y es verdad que con aquellos con los que había un convenio, como es el caso de Canarias, no se había notado, porque el convenio hacía que viviera a espaldas —entiéndame— de la realidad que estaba afectando al resto del país, pero yo le quiero dar unos números porque son muy relevantes. En el resto del país, en el periodo 2010-2013 se va a haber producido una reducción del 42% en los volúmenes de inversión y, en cambio, en Canarias, a pesar de esto, la reducción que se va a producir es inferior a la que se ha producido en el resto de España. Quiero que tenga este dato, y además lo tengo tanto en el caso de que estemos considerando la Dirección General de Carreteras solo o el global, 41,93% me sale en Canarias y 42,96% en el resto del Estado. Quiero que sepa que no le estamos tratando de una manera distinta de como se está tratando el Estado a sí mismo. Además todo esto parte de una situación que también es importante tener en cuenta. Usted dice: el Estado no tiene inversiones en carreteras en Canarias. Evidentemente, porque constitucionalmente no las puede tener, porque el Ministerio de Fomento no tiene competencias de carreteras en Canarias, luego difícilmente puede hacer inversión en Canarias. Pero eso ya está previsto y Canarias ya recibe los fondos que le corresponden del global del Estado teniendo en cuenta cuáles son las competencias de cada comunidad autónoma. Dicho esto, somos conscientes de cómo lo están pasando, porque igual lo estamos pasando nosotros, y haremos todo lo posible para intentar echar manos y que el daño emergente sea el menor posible, pero lo que quiero que sepa es que no la estamos discriminando. Eso me parece importante.

Me voy al Bloque Nacionalista Galego. Me dice usted que están muy preocupados. Me parece bien que se preocupe todo el mundo y que ustedes también estén preocupados. Se refiere usted a la red de carreteras convencionales, pero me gustaría que usted distinguiera entre la red de carreteras del Estado, que es la que está bajo mi responsabilidad, y la red de carreteras que está bajo la responsabilidad de la comunidad autónoma, y que además me identificara qué parte de la red de carreteras del Estado es la que le está preocupando. En cualquier caso, quiero que sepa que Galicia es la segunda comunidad autónoma con mayor volumen de inversión en este país en el presupuesto del año 2013, con lo cual está muy bien que se preocupe, pero quiero que tenga usted en cuenta que cuando se compare con los demás está usted en una situación francamente privilegiada. Me ha insistido usted, pero no he terminado de entenderle bien, en el tema del AVE, la fecha... Lo que sí sé es que todo está preparado para que el AVE llegue a Galicia en el año 2018. No sé cuáles eran los convenios anteriores, no sé qué es lo que a usted le pueden haber contado, pero lo que le digo es que en el Ministerio de Fomento todos estamos trabajando para que el AVE esté en Galicia en el año 2018.

Paso a Izquierda Unida y a Asturias. Voy a intentar contestarle lo máximo posible. Primero me regaña usted por la política global. Prefiero contestar a su compañero del Partido Socialista cuando hablemos de la política global. Y me regaña también por el Pitvi. El Pitvi tiene catorce años y estamos en el uno. No me pida ya que en el año uno se haga el Pitvi porque le queda mucho tiempo. Me va a permitir que no me preocupe mucho de que me regañe usted el día primero de clase porque no sé el examen final, porque aún me falta bastante. Me ha preguntado también por Pajares. Sabe que la variante de Pajares se ha diseñado para tráfico mixto y nuestra intención es aprovechar el máximo de las capacidades de la red. Pero también sabe que estamos estudiando diferentes alternativas, y cuando lo tengamos más avanzado lo haremos público. Por lo que se refiere a FEVE, me dice que no se ha hecho nada, pero yo creo que sí se ha hecho algo muy importante. En primer lugar se ha integrado FEVE dentro de Renfe y ADIF, que es algo que no se había hecho nunca. Luego sí hemos hecho algo absolutamente diferente. ¿Cuál es la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 11

finalidad? Crear economías de escala y hacer que no se tenga que invertir desde una empresa mucho más pequeña como es FEVE sino que el tema se pueda afrontar desde una empresa con las espaldas de ADIF o de RENFE, que son muy distintas, como ustedes conocen y además, van a tener oportunidad de preguntarles a sus respectivos presidentes que van a pasar por aquí a lo largo de la mañana. Estamos haciendo un esfuerzo enorme en terminar la A-8, que es una obra muy importante para toda la cornisa cantábrica y también para Asturias. Por lo que se refiere a los accesos de los puertos, al acceso del puerto de Musel estamos dedicando este año medio millón de euros porque tenemos que iniciar el proyecto. En cuanto al puerto de Avilés, como también sabe usted, hay un estudio informativo que debe llevarse a cabo desde el Principado de Asturias, que ha sido revocado recientemente. No nos compete a nosotros y difícilmente podemos actuar.

Paso a contestar al diputado del Grupo Parlamentario Socialista. Me ha tocado donde más me duele, que es el coste de la deuda y los 10.000 millones de euros. Como era el Partido Socialista el que estaba en el Gobierno en aquella época, usted tiene que saber perfectamente bien, que del año 2008 a 2011 la deuda del Estado se incrementa en 250.000 millones de euros; pasa de 350.000 millones a 600.000 millones. En cualquier mundo mundial lo primero que hacen es que te echan del país si haces esto. **(Rumores.—El señor Guillén Izquierdo: A usted de van a echar).** Al país lo han arruinado, lo han colocado en una situación de deuda que el país no puede abordar. **(El señor Guillén Izquierdo: Lo han arruinado ustedes con Bankia).** Por eso estamos pasando lo que estamos pasando. Y por eso el importe de la deuda... **(Rumores.—El señor Guillén Izquierdo: No le permito que diga eso, no se lo permito).**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Guillén, su turno fue antes. Respete la libertad de expresión del compareciente.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO:** Es mentira lo que está diciendo.

El señor **PRESIDENTE:** Perdona, pero tiene que guardar silencio.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Ferre Moltó): Yo lo único que digo son números. **(Rumores.—El señor Guillén Izquierdo: Está falseando los datos).**

El señor **PRESIDENTE:** Perdona, señor Guillén, le llamo al orden. Está hablando el compareciente y a usted se le ha escuchado con toda tranquilidad. Continúe, señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Ferre Moltó): Creo que es información más que sobrada para saber por qué tenemos el presupuesto que tenemos. En esa misma línea me ha hablado de los métodos alemanes y me ha dicho que era algo que se venía utilizando siempre. Pero lo que no me ha dicho es que se venían utilizando y contabilizando. Ustedes inventaron una técnica distinta que era que no lo contabilizaban. Este es el problema que hemos tenido, señoría. Las cifras de las que yo hablo no son cifras que se hubieran devengado y contabilizado en su momento para abonarse ahora, son cifras que estamos teniendo que contabilizar ahora porque no se contabilizaron en su momento, señoría. De eso es de lo que yo estoy hablando. Todo lo que digo aquí no está contabilizado. **(Aplausos-Rumores).** No tienen más que ir y mirar la contabilidad pública y verán como no estaba contabilizado. Con los intereses de demora exactamente lo mismo. Me preguntaba usted si vamos a ir a los tribunales. Los intereses de demora es algo que está previsto contractualmente, por lo tanto, cuando entendemos que procede su abono lo abonamos, cuando entendemos que no procede su abono no lo abonamos. Cuando la otra parte no está conforme con lo que entendemos nos demanda a los tribunales y unas veces los tribunales les dan la razón a ellos y otras veces nos dan la razón a nosotros. Esto es todo lo que sucede, pero nosotros lo contabilizamos y abonamos aquellos que entendemos que contractualmente procede que sean abonados. También me ha hablado de los transportistas pero eso se lo va a contestar mi compañera Carmen Librero, que es la competente sobre esa cuestión porque yo no lo soy y no lo puedo contestar.

Sobre los concursos de acreedores de las concesionarias, en efecto, hace meses pensábamos que íbamos a ser capaces de darle una solución al problema mucho más rápida de lo que ha sucedido hasta la fecha. Sinceramente, creo que si no hubiéramos tenido esos 250.000 millones más de deuda —que ustedes, sabiamente, nos otorgaron—, probablemente no estuviéramos hablando hoy del problema de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 12

radiales porque estaría resuelto hace ya mucho tiempo. Desgraciadamente, no ha sido así. Al problema de las radiales y del resto de las sociedades concesionarias que están pasando una situación económica complicada —cuatro de ellas ya se han declarado en concurso de acreedores— le estamos aplicando una medicina —que, por lo demás, es la medicina que le venían aplicando ustedes también—, que es la medicina de los préstamos participativos y de las cuentas de compensación. Somos conscientes de que con esa medicina no va a haber suficiente y estamos trabajando para ver si encontramos algún otro producto que permita resolver este problema en el que ustedes colaboraron, ciertamente con grandeza, como han hecho últimamente, no haciendo frente al problema de las expropiaciones, permitiendo que se pagara veinte veces por el sector público —es decir, con el dinero del contribuyente— lo que se pagaba en transacciones entre particulares, lo cual es francamente dramático. **(El señor Guillén Izquierdo: Vayan a los tribunales).** Nosotros estamos yendo a los tribunales, son ustedes los que no han ido a los tribunales, este ha sido el problema, que ustedes no fueron a los tribunales **(El señor Guillén Izquierdo: No son capaces),** no presentaron declaraciones de lesividad, que es lo que estamos presentando nosotros. **(El señor Ayala Sánchez: Más vale que os calléis).** Señorías, creo que los diez minutos se han terminado y esto es lo que me ha dado tiempo a contestar. **(El señor Guillén Izquierdo: Está diciendo barbaridades.—El señor Ayala Sánchez: Está diciendo la verdad, aunque os moleste.— Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Suspendemos por un minuto.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE (LIBRERO PINTADO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/000502), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000538) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/000616).**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, continuamos con la comparecencia de la secretaria general de Transporte, doña Carmen Librero Pintado quien, por tiempo de diez minutos, expondrá lo que tenga a bien sobre el presupuesto de su área de competencia.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Señorías, comparezco ante esta Comisión para presentarles el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013 relativo a las actuaciones en el ámbito competencial de la Secretaría General de Transporte. Como ya señaló el pasado viernes el secretario de Estado, los presupuestos que hoy presento están en consonancia con los objetivos prioritarios de la acción de Gobierno, que son la reducción del déficit público, la austeridad y el ajuste de las partidas de gasto garantizando la cohesión y el equilibrio territorial, mejorando la eficiencia en la planificación y fomentando la intermodalidad, contribuyendo así al crecimiento y la creación de empleo.

Según la estructura del departamento, corresponde a la Secretaría General del Transporte la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal. Dependen también de esta secretaria general, la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de la Marina Mercante, la Dirección General de Transporte Terrestre, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), así como una división de prospectiva y tecnología del transporte. Para el ejercicio de estas funciones hemos elaborado un presupuesto basado en la austeridad y buscando principalmente maximizar la eficiencia en cada partida, pero sin renunciar en ningún momento a la correcta prestación de los servicios de transporte que garanticen la movilidad de viajeros y mercancías por el territorio, especialmente en lo que se refiere a las obligaciones de servicio público y a las ayudas al transporte de los residentes no peninsulares.

Voy a empezar hablando sobre las actuaciones en transporte terrestre. A la Dirección General de Transporte Terrestre, como saben, corresponde la ordenación general y regulación en materia de transporte por carretera, ferroviario y por cable, desarrollando y aplicando la normativa sectorial vigente. Su objetivo básico es ordenar, controlar y potenciar el desarrollo equilibrado del transporte terrestre para satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y de abastecimiento de materias primas y distribución de productos de la industria con el máximo grado de eficiencia y con el menor coste social, económico y ambiental. Centrándonos en el aspecto presupuestario, la Dirección General de Transporte Terrestre gestiona fundamentalmente dos programas: el 441.M, de subvenciones y apoyo al transporte terrestre; y el 453.M, de ordenación e inspección del transporte terrestre. El conjunto de las partidas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 13

gestionadas por la Dirección General de Transporte Terrestre asciende para 2013 a más de 503 millones de euros. Respecto al programa 441.M, de subvenciones y apoyo al transporte terrestre, incluye la partida para la compensación a RENFE-Operadora por las obligaciones de servicio público del ejercicio 2012, que ascienden a la cifra de 480 millones de euros. Por su parte, el programa 453.M, de ordenación e inspección del transporte terrestre, contiene las partidas destinadas a financiar la actividad de la Dirección General de Transporte Terrestre. La principal partida de este programa se sitúa en el capítulo 7, de transferencias de capital, dotado con 15,8 millones de euros que se destinan a varias líneas de subvenciones para el sector del transporte terrestre. En concreto se destinan más de 11,5 millones a fomentar el abandono de la actividad de los transportistas por carretera y otros 4,29 millones de euros a incentivar la formación en el sector. Además, la Dirección General de Transporte Terrestre gestiona otras partidas, si bien más pequeñas, como es una transferencia de 105.160 euros en el programa de transferencias internas, para la realización de cursos de formación a la Agrupación de la Guardia Civil de Tráfico para los controles de carretera; y de una partida de 113.840 euros en el programa de infraestructuras de transporte ferroviario, destinada al pago de las cuotas a organismos internacionales de carácter ferroviario.

Paso a presentar ahora el presupuesto gestionado por la Dirección General de Aviación Civil y por AESA. Como conocen sus señorías, el sector aéreo desempeña un rol fundamental para nuestro país, puesto que aparte de ejercer como medio insustituible para dinamizar y hacer realidad las relaciones comerciales y sociales de España con el resto de países europeos y del mundo, actúa como una importante fuente de creación de empleo y riqueza. Además, teniendo en cuenta la extensión y singularidad de la geografía española, constituye una pieza clave para garantizar la cohesión y vertebración de nuestro territorio. Los principales objetivos del ministerio en relación con el sector aéreo son los siguientes: mejorar los niveles de seguridad del sector; mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos a los usuarios, a los pasajeros; potenciar la competitividad del sector aéreo español; mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y de la navegación aérea, así como la racionalización de sus inversiones; equilibrar el crecimiento del sector teniendo en cuenta también la sostenibilidad medioambiental; y reforzar la innovación y el liderazgo internacional que España tiene en materia aeronáutica. Solo a modo de recordatorio quisiera comentarles que en el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, la autoridad aeronáutica quedó desdoblada en dos: por un lado, la Dirección General de Aviación Civil, como regulador y, por otro, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, como supervisor. En dicho modelo, la competencia para la formulación de propuestas sectoriales y la política estratégica en materia de aviación civil, la representación y coordinación en otras administraciones y con la Unión Europea en materia de política de transporte y la adopción de circulares aeronáuticas, entre otros, se residen en la Dirección General de Aviación Civil. Por otra parte, es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea el organismo a quien competen: el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil; la iniciativa para la aprobación de la normativa regulatoria en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección al usuario del transporte, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad en aviación civil.

Pasaré ahora a desglosar las partidas presupuestarias que gestiona la Dirección General de Aviación Civil y que se engloban principalmente en dos programas: el primero de ellos, el 441.O, de subvenciones y apoyo al transporte aéreo y, el segundo, el 455.M, regulación y supervisión de la aviación civil. Ambos programas se orientan a la consecución de los objetivos del sector. El programa 441.O está dotado con 278,3 millones de euros y en él se recogen las partidas destinadas a las subvenciones, ayuda y apoyo al transporte aéreo. En concreto, se destinan 269 millones de euros a subvencionar el precio del billete a los residentes de los territorios no peninsulares: Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. El ministerio ha hecho un importante esfuerzo para el 2013 para mantener, pese a la difícil situación presupuestaria, el porcentaje de subvención del 50% en los billetes de los residentes no peninsulares. Pero es fundamental —y para ello trabajamos— que las bonificaciones lleguen a quienes realmente tienen derecho a ello, especialmente en esta coyuntura. Tenemos que tomar medidas de racionalización del gasto público y, por ello, ya en los Presupuestos Generales del Estado del 2012 se introdujo el requisito de acreditación de residencia mediante la presentación del certificado de residencia en vigor y esperamos implantar en breve el sistema de acreditación de residencia automatizado, SARA. Este sistema requiere la implicación de numerosos actores: administraciones públicas concernidas, compañías aéreas, navieras, agencias de viaje y la propia AENA. Hemos tenido que resolver diferentes aspectos legales como los relacionados con la protección de datos. Se va a ir implantando de modo sucesivo en los próximos meses. El pasado jueves, día 4, ya se hizo una primera implantación en la compañía Binter Canarias y, según los datos, está funcionando aceptablemente bien y más del 70% de los pasajeros están utilizando ya este sistema

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 14

automatizado. Además, en los presupuestos generales del 2013 se introduce la habilitación a la ministra de Fomento para establecer unos nuevos límites en las tarifas máximas subvencionables y con ello intentaremos que este reparto de bonificaciones sea más ajustado. Se trata de evitar que el ministerio subvencione tarifas excesivamente altas, como ya comentó en su comparecencia el secretario de Estado. En la situación presupuestaria actual esa subvención de tarifas excesivamente altas no nos las podemos permitir. Por tanto, vamos a ver cómo podemos enfrentarnos a esta situación.

Además, se ha estado implantando durante el año 2012 un plan de inspecciones —se han elaborado y se han enviado más de treinta y cuatro cartas dentro de ese plan de inspección a diferentes usuarios del modo aéreo— y se va a intensificar ese plan de inspecciones para el futuro, que permitirá minimizar los casos de fraude y, por tanto, tener más disponibilidad económica para bonificar a los que realmente son objeto de estas bonificaciones. Además, se amplía el ámbito de aplicación del esquema de subvenciones, al objeto de cumplir y satisfacer la normativa comunitaria que ya está vigente. En el segundo programa presupuestario también se incluye la subvención destinada a la acción protectora dispensada al colectivo de las familias numerosas. Dicha subvención consiste en el pago del 5% del billete en familias numerosas de categoría general y del 10% para las de categoría especial y tiene una dotación de 0,95 millones de euros.

En tercer lugar, para garantizar la conectividad de los territorios insulares, especialmente la movilidad de los ciudadanos cuyos desplazamientos están necesariamente vinculados a la utilización de los enlaces aéreos de más débil tráfico en lo que es muy difícil para las compañías aéreas poder rentabilizarlos, también en el programa 441.O se consiguen créditos para financiar las obligaciones de servicio público declaradas en varias rutas del mercado intercanario, así como en la ruta balear Menorca-Madrid. En conjunto se destina a la financiación de estas rutas más de 4,27 millones de euros.

En cuanto al programa 455.M, contiene las partidas destinadas a desarrollar las actividades de regulación y supervisión de la Dirección General de Aviación Civil que se llevan a cabo desde la propia dirección general. En concreto, se destinan a este propósito 3,78 millones de euros para reforzar la regulación y la supervisión del transporte aéreo. Esta partida se utilizará para abonar las cuotas de organismos internacionales por los que España es miembro, así como los gastos corrientes e inversiones que posibilitan la actividad de la propia dirección general. Esta partida se une a los 48 millones de euros que se prevén para financiar las actividades de AESA que, como conocen sus señorías, se obtiene mediante ingresos propios de la agencia desde este mismo año 2012. Es un conjunto de actividades entre las que ocupa un lugar prioritario la cifra superior a las 12.500 actuaciones inspectoras que dentro del plan de inspección de AESA están previstas para 2013.

Además de las tareas de inspección, los objetivos más relevantes de AESA para 2013 son la implantación del plan estatal de seguridad operacional que complementará al plan europeo de seguridad operacional, algunas de cuyas actuaciones se están llevando a cabo en este mismo año 2012; la aprobación de un programa de mejora de la seguridad en los trabajos aéreos, por lo que se va a completar la normativa en dicho ámbito para los aspectos no regulados ya expresamente por la Agencia Europea de Seguridad Aérea, y el desarrollo de los planes de vigilancia continuada y supervisión de operaciones aéreas y de centros de mantenimiento y de certificación de aeropuertos y de navegación aérea de competencia estatal. También AESA y la dirección general trabajan conjuntamente para mejorar la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros acometiendo diversas medidas: la mejora de la protección de los derechos de los pasajeros; la adopción de medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil; la mejora en la atención de los pasajeros en los filtros de seguridad de los aeropuertos y la mejora en la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. Igualmente se ocupará de potenciar la competitividad del sector aéreo mediante el impulso de varios programas de actuación orientados al fomento de la aviación general y deportiva, la simplificación de los trámites de matriculación y la implantación del Plan nacional de evaluación de rendimientos. Para todo ello, para conseguir todos los objetivos que les acabo de anunciar, AESA reforzará su capacidad de actuación mediante la adaptación de una nueva estrategia de gestión de sus recursos y el fortalecimiento de su autofinanciación a través del incremento de sus ingresos. Con ello, y gracias al compromiso del Gobierno con la seguridad aérea, a pesar de la coyuntura presente se podrá alcanzar la plenitud de la operatividad de la agencia y garantizar la supervisión del transporte aéreo en nuestro país, incrementando el alcance de las inspecciones, como ya he mencionado, y su flexibilidad para adaptarse a las circunstancias.

Termino hablando sobre la marina mercante, ámbito en el que esta dirección general es competente en la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española. Esta dirección general

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 15

gestionará un presupuesto total de 177,12 millones de euros divididos en dos programas: el programa 454.M, destinado a la regulación y seguridad del tráfico marítimo, el 441.N, de subvenciones y apoyos al transporte marítimo, y un nuevo programa, el 497.M, de salvamento y lucha contra la contaminación en el mar, que recoge expresamente las aportaciones a Sasemar que antes se incluían en el programa 454.M. En materia de regulación y seguridad del tráfico marítimo, el presupuesto consignado para este ejercicio se eleva a 18,79 millones de euros. De ellos las partidas más relevantes corresponden a la financiación del contrato para la prestación del servicio de socorro marítimo y las inversiones para modernizar y racionalizar la gestión en la Dirección General de la Marina Mercante. Por su parte, el programa de subvenciones y apoyo al transporte marítimo se compone de tres partidas fundamentales. La primera de ellas está destinada a la subvención de los residentes no peninsulares, que supone la bonificación, igual que en el caso aéreo, del 50% del precio del billete en las conexiones entre los territorios no peninsulares con la península y el 25% del precio del billete con las conexiones interinsulares; a esta medida se destinarán 45,43 millones de euros. El segundo objetivo de este programa consiste en bonificar la compra de billetes de transporte marítimo a las familias numerosas; al igual que en el transporte aéreo, a esta partida se le dota de 2,98 millones de euros. Y finalmente, el tercer objetivo de este programa es financiar la compensación económica a las empresas de transporte marítimo por la prestación de servicios de interés público, para lo cual se contempla una partida de 9,9 millones de euros, similar a la de 2012. Además se va a mantener el requisito de la presentación del certificado de empadronamiento para acceder a las bonificaciones y, al igual que en el transporte aéreo, se habilita al ministerio para que se pueda establecer una tarifa máxima bonificable que impida subvencionar a las tarifas excesivamente altas. Además, y también como en el transporte aéreo, ya estamos trabajando en el año 2012 en un plan de inspecciones que se continuará y se perfeccionará para el año 2013 reforzando los controles de las facturaciones en las compañías aéreas. En cuanto a la novedad en la estructuración del presupuesto para el ejercicio 2013, las aportaciones de la Dirección General de Marina Mercante a Sasemar se recogen en el programa de salvamento y lucha contra la contaminación en el mar. En este nuevo programa está prevista una transferencia de 94,2 millones para el gasto corriente y de 5,8 millones para inversiones de capital. Estas transferencias se suman a los ingresos propios que obtiene Sasemar derivados de su actividad.

Finalizo, señorías, mi intervención. Tan solo quisiera remarcar que estos presupuestos están vinculados al ámbito de la Secretaría General de Transportes, se han adaptado a la necesidad de ahorro de costes que impone la coyuntura económica y están alineados con los objetivos prioritarios de la acción del Gobierno.

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

El señor **PRESIDENTE**: A continuación intervendrán los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Mixto. Doña Ana Oramas González-Moro tiene la palabra.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Señora secretaria general de Transportes, al final en estos presupuestos, aunque parezca lo contrario, estamos alejando a Canarias y a Baleares del país. Estamos desconociendo con las políticas, los comentarios y las declaraciones que se han hecho en los últimos meses estamos desconociendo lo que es el hecho insular. **(La señora vicepresidenta, Chacón i Piqueras, ocupa la Presidencia)**. Como usted muy bien ha dicho, no hay unas subvenciones sino unas compensaciones al hecho insular, que no son privilegios de la gente de Baleares ni de Canarias sino que es la forma de igualarnos, y ni siquiera llegarnos a igualar, al resto del Estado. Nuestro tren de cercanías en Canarias es el avión. La gran diferencia es que para ir a Segovia desde Madrid son 9 euros y no tienes que pasar un control de seguridad, ni pedir un certificado de residencia, ni llevar el carné de identidad y en Canarias para poder ir al médico, para que puedan jugar los equipos infantiles o cualquier equipo deportivo, para enterrar a nuestros muertos y para ir a hacerse diálisis o dar quimio hay que coger un avión. Sin embargo, hace seis meses ustedes decidieron en pleno siglo XXI implantar el certificado de residencia porque dicen que había soldados, policías nacionales o guardias civiles que estuvieron destinados en Canarias, se vinieron para la península, siguieron con en el carné de identidad pero cambiaron la residencia y que había fraude. Somos 2 millones de personas, ¿cuántos soldados hicieron el cuartel y siguieron con la residencia en Canarias? Le dijimos que tenía seis meses antes del 1 de septiembre para que el convenio pudiera hacerse de forma electrónica. Ustedes, con otras prioridades y sin tener en cuenta la sensibilidad de la gente de Canarias y Baleares, se han tomado su tiempo, y lo que tenían que haber hecho es lo que le dijimos. Muy bien, implanten el sistema electrónico, pero aplacen dos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 16

o cuatro meses la entrada en vigor de la medida de la exigencia del certificado de residencia hasta que tengan el convenio; pero no han tenido esa sensibilidad. Pero lo más grave que nos encontramos es que en el propio Senado el ministerio llegue a decir que se ha iniciado una investigación porque tienen sospechas, ya que hay insulares que viajan más de treinta veces al año. Resulta que están convirtiendo en sospechosos a los enfermos de diálisis, a los de quimio, a la gente que trabaja y coge el avión todas las semanas, a los diputados y senadores —estamos en la lista de sospechosos—, a los equipos deportivos. Es no entender que en Canarias se coge más de treinta veces al año un billete porque es la vida de los insulares.

Ahora ustedes aprueban la partida con una limitación, diciendo que el Estado no puede permitirse las tarifas excesivamente altas. Pues si no se lo puede permitir el Estado, imagínese un canario; intente usted sacar un billete para Navidades o para el jueves que viene para que vea lo que cuesta. ¿Qué quieren? ¿Aislarnos? Es un derecho, no es una regalía. Si son excesivamente altos, más excesivamente altos serán para los canarios y los de Baleares que los tenga que pagar. Es no entender lo que es vivir en una isla, es no entender que eso no es un privilegio.

Vamos después al transporte de mercancías. En dos años ustedes han hecho una rebaja del 50%. Esta rebaja en el transporte de mercancías implica un golpe de muerte al sector del tomate, al sector de fruta cortada, al sector industrial que es de los pocos que han mantenido el empleo. El transporte de mercancías no nos hace estar mejor que nadie, no nos hace ni siquiera competir en igualdad de condiciones con Marruecos o con la gente que tiene su industria en Cádiz o en Alicante, solo nos acerca un poquito. Quizá para ustedes, para un presupuesto del Estado, esa bajada del 50% sea el chocolate del loro, pero para Canarias son los únicos puestos del trabajo que no viven del turismo. En este momento está en riesgo el sector del tomate, el sector agrario en general y está en riesgo el sector industrial. Después el Partido Popular, que tiene en su discurso la igualdad de todo el mundo, en el tema del transporte por carretera se baja el 16% cuando en el resto del Estado solo se baja el 1,03 y en comunidades como Madrid o Cataluña se incrementan los fondos un 2%. Nosotros tenemos unas dificultades. Y no le hablo del tema del tacógrafo, que yo aprovecho siempre que usted viene para decirle que hay que buscar una solución, entendiéndolo —Europa lo entiende— cuál es el hecho insular y lo absurdo de la exigencia del tacógrafo en Canarias.

Termino diciéndole que si la culpabilidad es vivir en un archipiélago, claro que somos culpables.

¿Pero sabe lo que le digo? Cuando ustedes quieran decir que es por recortar, sí, pero no digan que esos recortes y esos ajustes van a ser porque hay fraude; los insulares no estamos haciendo fraude. Fraude y control, todo el que se quiera pero hay medios tecnológicos y hay discursos. Digan la verdad, que nos quieren alejar a los canarios de este país, díganlo claramente. Y que el aumento lo hacen con partidas que son el chocolate del loro en su ministerio, sí. Pero no nos digan que no están en condiciones de subvencionarlo. Los insulares no estamos en condiciones de viajar a esos precios.

En este momento el Gobierno tiene que hacer una reflexión sobre si realmente tiene una política con Canarias. Mantener esas partidas no es tener política con Canarias. Disminuir esas partidas es alejar a Canarias y en este caso a Baleares, y lo quiero decir. Hay que tener sensibilidad para cosas elementales de priorización como son esos convenios. Me alegro —porque además así se había comprometido la ministra conmigo— de que hayan puesto las obligaciones de servicio público para garantizar las comunicaciones con La Gomera y El Hierro, pero no es un regalo, es una obligación del Estado con esas islas. Me alegro también de que haya salido el primer convenio; lo que lamento es que el convenio general con todas las compañías aéreas no se haya hecho hace seis meses para no pedir el certificado de residencia y, si no, que hubieran aplazado la medida. Vamos a estar muy vigilantes, señora secretaria general, en eso que dicen ustedes que van a regular para garantizar que las tarifas excesivamente altas no tengan subvención para los canarios. Eso no puede ser porque si no esas excesivamente altas lo vamos a pagar todos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Chacón i Piqueras): Continuamos con el Grupo Socialista, en su nombre don Pablo Martín.

El señor **MARTÍN PERÉ**: Señora secretaria general de Transportes, no he tenido la oportunidad de poder asistir a toda su intervención precisamente por algo que está muy relacionado con el asunto que ahora tratamos. Si la señora Oramas es de Canarias y le estaba explicando los problemas que padecen los canarios por el transporte aéreo y en barco, yo soy de Baleares y, para que se haga una idea, tenía únicamente dos opciones de acudir aquí a Madrid en mi condición de diputado. Una de ellas era partir ayer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 17

domingo a cualquiera de las horas que estaban previstas de frecuencias de vuelos. La otra era, si quería no tener un coste familiar y tener que pasar un día más en Madrid de lo que en un principio me tocaría, partir esta mañana a las ocho en un vuelo, que es lo que he decidido finalmente. El problema es que cuando se vive en un archipiélago y no se tienen otras opciones como por ejemplo el transporte ferroviario o el coche para poder acudir y, evidentemente, las distancias en barco son tan grandes que no puede ser tenido en cuenta para un viaje que se tenga que realizar en un corto periodo de tiempo, uno se ve sometido a circunstancias como la que me ha sucedido esta mañana: que habiendo niebla en el aeropuerto de Palma de Mallorca y, posteriormente, mucho tráfico aéreo en el de Madrid, hemos tenido un retraso de una hora y media, ni más ni menos. Ese es el motivo por el que no he podido escuchar toda su intervención. Por lo tanto, a lo mejor hay algunas cosas por las que le voy a preguntar que usted ya las habrá explicado. En cualquier caso, le pido que me disculpe pero quería contarle este ejemplo para que usted visualice y se dé cuenta de que las personas que vivimos en territorios que geográficamente no tienen la misma conectividad que otras zonas del resto de España, nos vemos sujetos a este tipo de problemas y, como se puede imaginar, nos va nuestra salud en que haya unas conexiones que sean merecedoras de ser llamadas como tales.

He leído el contenido del programa 441.O de su ministerio y la verdad es que resulta prácticamente imposible no estar de acuerdo con los objetivos que ustedes pretenden porque son objetivos absolutamente loables. Citan ustedes, por ejemplo, que hay que potenciar el sector aéreo como instrumento para la vertebración territorial de España o aluden también a situar el citado sector en las condiciones idóneas de competitividad para que sea capaz de generar ni más ni menos que empleo y riqueza. ¿Quién puede no estar de acuerdo con esos fines? El problema es cuando uno después comprueba los números y los datos que hay detrás, entonces se da cuenta de que esos fines y esos números son meramente quimeras, porque va a resultar imposible conseguir esos objetivos con menos presupuesto que en ejercicios anteriores, cuando en ejercicios anteriores ya hemos podido comprobar, por ejemplo con la desaparición de aerolíneas como Spanair este año o la disminución de muchísimas frecuencias y de trayectos, que lo que necesita el sector es todo lo contrario de lo que ustedes hacen. Si pretenden que el sector tenga más competitividad y genere empleo y riqueza, no tienen que disminuir la partida, tienen que aumentarla en todo caso, porque estoy seguro de que usted tampoco se cree que esos objetivos vayan a cumplirse con, por ejemplo, en el caso de la subvención al transporte aéreo en Baleares, 13,5 millones de euros menos. Uno se percata de que los objetivos este año no solo no son los mismos que en el anterior, sino que algunos de ellos incluso se amplían. Ustedes saben que por la armonización de la normativa europea ahora, por ejemplo, el descuento de residente se tiene que ampliar a los ciudadanos comunitarios residentes en Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias y a los ciudadanos de terceros países residentes de larga duración. ¿Cómo van a hacer todo eso con menos dinero? ¿Cómo van a ser capaces? Yo no puedo creerme estos presupuestos, yo no puedo creerme estos números y pensar que van a conseguir esos objetivos.

Hasta ahora estamos hablando de números, pero lo verdaderamente grave, en mi opinión, es cuando comenzamos a hablar de derechos y no de números. La señora Oramas le estaba citando el certificado de residente. A mí me viene a la cabeza el artículo 138.1 de la Constitución española, que establece la igualdad entre todos los españoles, que no se cumple con la obligación que ustedes han introducido de emitir el certificado de residentes para las personas que somos destinatarias o beneficiarias del descuento. ¿Por qué? Porque otras personas del resto de España que estén en condición de coger un billete no necesitan acreditar su residencia para poder viajar, requisito que sí tenemos que cumplir nosotros. Yo comprendo perfectamente que uno de los objetivos principales en estos momentos en los que nos encontramos de dificultad económica sea hacer los servicios más eficientes y acabar con los posibles fraudes que pueda haber, pero lo que no comprendo es por qué, habiendo hoy en día la tecnología disponible, las posibilidades telemáticas como para que ustedes puedan acreditar esa residencia en el caso de las personas que sean beneficiarias de esa subvención, tanto el coste económico como las molestias que se generan a la hora de tener que emitirlo una vez más se aplican sobre el ciudadano y no sobre el Estado. Es algo absolutamente injusto que, como digo, vulnera el principio de igualdad entre todos los españoles.

En segundo lugar, y en mi opinión bastante más grave que esto que le estaba diciendo ahora, han introducido ustedes en la disposición adicional décima de este proyecto de Presupuestos Generales del Estado, concretamente en los puntos segundo y tercero, la posibilidad de que a partir de una determinada cuantía económica —desconozco, porque no estaba, si usted lo ha explicado, si eso va en función del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 18

pasajero en cuestión y un número máximo económico o por el contrario del precio del billete—, mediante una orden ministerial, se pueda restringir esa subvención que desde el año 2007 garantiza el 50% del precio del billete, tanto en transporte aéreo como en transporte marítimo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Usted conoce perfectamente la dinámica y el funcionamiento del transporte aéreo y sabe que, por ejemplo, si una persona, por cuestiones de salud o laborales, necesita conseguir un billete por motivos de urgencia con unas horas o un día de antelación, el precio no es el mismo que si puede conseguirlo con días o semanas. Estamos hablando de la realidad cotidiana de millones de personas entre los dos archipiélagos y Ceuta y Melilla y de casos reales, como digo, por cuestiones de salud o de familia, por ejemplo que fallezca un familiar que viva en la Península y una persona tenga que conseguir un billete urgentemente. Si ustedes introducen limitaciones según cuantías económicas determinadas o por precio, están vulnerando otro principio constitucional, que es el que establece que las comunidades autónomas están en igualdad de condiciones y que el hecho insular no puede suponer un menoscabo para aquellos ciudadanos que vivamos en los archipiélagos o en Ceuta y Melilla. Cualquier limitación que ustedes introduzcan a ese descuento del 50%, que, como muy bien ha citado la señora Oramas, no es un privilegio sino un derecho que nos asiste, desarrollado de este precepto constitucional que le acabo de citar, que es el artículo 139, nos está vulnerando ese derecho.

Lo cierto es que una vez más volvemos al caso de que ustedes dicen que, si se introduce una medida de esas características, es sobre todo para tratar de evitar que se produzcan fraudes, que yo no discuto que puedan producirse, pero una vez más nos encontramos con que ustedes toman una decisión en la que para recuperar unos cuantos euros vulneran derechos. Eso es algo que consideramos absolutamente inaceptable. Estamos a tiempo todavía de que se introduzcan las modificaciones pertinentes en el proyecto para que, tanto desde el punto de vista económico, como en la afectación de derechos que le estaba citando, no se efectúen esos perjuicios a los ciudadanos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Vamos a plantear las enmiendas correspondientes y esperemos que recapaciten porque los ciudadanos de esas comunidades y de las ciudades que le he citado no merecemos que nos traten como ciudadanos de segunda categoría. Las leyes y la Constitución nos establecen en igualdad de derechos con el resto de españoles y no podemos aceptar que ustedes, ahora, con este tipo de políticas conviertan en papel mojado lo que dice el texto constitucional.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Sebastián González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Gracias, señora secretaria general de Transportes por su comparecencia, por sus explicaciones y por sus informaciones en relación a los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año en lo que afecta a sus áreas de responsabilidad. Nos ha informado de una importante área que no se caracteriza especialmente por la inversión, como es todo el Ministerio de Fomento, con un alto contenido de transferencias corrientes pero de especial transcendencia para el sector del transporte en España, para la movilidad de los ciudadanos, para sus derechos, para el intercambio de mercancías, para la cohesión territorial y para su vertebración y especialmente también para la seguridad del transporte, el salvamento y la lucha contra la contaminación marina.

Todos somos conscientes de la situación por la que atraviesa España y de los esfuerzos que está haciendo este Gobierno para superarla. No voy a insistir, entre otras cosas porque parece que no gusta que se expliquen ni en las causas ni la herencia que este Gobierno ha tenido que asumir. Por otra parte, es conocido, es evidente y no hace falta recordarlo. Lo que sí quiero decir es que el Grupo Parlamentario Popular está plenamente comprometido con los objetivos de austeridad presupuestaria que ha fijado este Gobierno para salir cuanto antes de esta situación de crisis que nos afecta y empezar a crear empleo. Cuanto antes salgamos, antes podremos conseguir el objetivo fundamental que todos queremos. Esa situación va a haber que compensarla con eficiencia y estoy convencido que lo está demostrando ya este Gobierno que es capaz de aportar eficiencia a los números presupuestarios. Tampoco quiero insistir muchos en los lastres que a modo de losa impiden hacer un presupuesto expansivo, como nos gustaría a todos, como todo lo que subyace en esta Comisión, todos queremos más. Pero es lo que hay.

Nos recordaban el secretario de Estado y el subsecretario el pasado viernes cuál era la situación que teníamos que abordar en estos presupuestos de Fomento. Solo quiero recordar tres cifras que quieren olvidarse rápidamente o, al menos, intentan algunos que se olviden. Este ministerio tiene 40.000 millones de deuda. Este año hay que amortizar 2.339 millones de deuda y de intereses. Y este año hay que pagar 1.149 millones consignados para pagos de obligaciones anteriores, no pagadas por quienes presuman

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 19

de inversión pública. Antes se preguntaba qué era falso. Me gustaría que estas cifras que acabo de decir se me rebatieran por quien lo tenga a bien. Basta recordar cómo calificaba el Tribunal de Cuentas hace muy pocos días de despilfarro e ineficaz algunos planes de inversión que no han servido para nada, ni mucho menos para crear el empleo que se pretendía. No insisto, pero sí quiero que esté presente lo que acabo de decir para entender en sus justos términos los presupuestos que nos ha presentado hoy aquí la secretaria general de Transporte.

Señora secretaria general, mi grupo considera adecuados los presupuestos de su área para conseguir los objetivos en cada uno de los programas que nos ha explicado. Efectivamente, si fuera otra la situación podríamos, posiblemente, hacer otro planteamiento, pero en este momento los consideramos adecuados. Nos parecen adecuados los programas relacionados con el transporte terrestre, en el que, un año más, Renfe-Operadora se lleva la parte del león para garantizar las obligaciones de servicio público de transporte ferroviario. Me he llevado un gran susto cuando leí los presupuestos del año 2013 y vi que en el programa 441.M de 998 millones de euros de subvenciones de apoyo al transporte terrestre del año pasado hemos pasado a 580 millones. Esto no puede ser, ¿vamos a dejar de prestar servicio? Pues no, me lo ha aclarado inmediatamente cuando he ido al presupuesto del año pasado y he visto que 488 millones de euros del presupuesto del año 2012 eran para pagar lo que debíamos a Renfe de ejercicios anteriores. Esa es la tónica de este ministerio.

También nos parece adecuado, señora secretaria general, el programa referente al transporte marítimo, al salvamento y a la lucha contra la contaminación en el mar y, en especial, el esfuerzo que se está haciendo para mantener la bonificación del precio del billete entre Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla y la Península y las islas y los archipiélagos entre sí. Las dos únicas intervenciones que me han precedido se han focalizado en la bonificación, spongo que estarán totalmente de acuerdo con el resto de los programas. Luego me referiré muy brevemente a lo que piensa mi grupo en relación con la bonificación al transporte.

En cuanto al transporte aéreo también creo que se hace un esfuerzo presupuestario importante, especialmente en la materia de bonificación al transporte aéreo, unido —cómo no y por qué no decirlo— a la inspección y control del fraude, porque cuando hay fraude hay que inspeccionarlo y controlarlo. No voy ahora mismo a determinar cuáles son las causas, pero hay fraude y hay que controlarlo porque es dinero público lo que se dedica a esa subvención. Vemos que se mantiene la subvención del 50% de las tarifas, pero que por otro lado no es que se vayan a reducir sino que se va a estimar qué tipo de billetes se pueden subvencionar. No creo razonable que tengamos que subvencionar billetes aéreos en clase *Business*, porque hay que garantizar la movilidad pero en una tarifa adecuada.

Señora Oramas, nadie quiere alejar las islas, ni Canarias ni Baleares, de la Península, ni mucho menos. A veces, lo que aleja a las islas son discursos tremendistas como algunos de los que he oído esta mañana. Efectivamente, hay temas que hay que corregir, como los sistemas electrónicos o los certificados de residencia; hay que corregirlos y trabajar para intentar evitar que sean un incordio para los usuarios. Yo pregunto, ¿algún canario o residente en las Islas Baleares se ha quedado sin subvención al transporte aéreo o marítimo en este ejercicio? Eso es lo importante. Estos presupuestos, estas previsiones, garantizan la cohesión territorial, que es la obligación constitucional y el objetivo de este Gobierno y, en ningún caso —y tengo que oponerme radicalmente—, estos presupuestos pretenden alejar a nadie de la Península.

Por último, en cuanto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea hay una dotación equilibrada entre ingresos y gastos para sus funciones de supervisión y control del transporte aéreo. Quiero valorarlo positivamente, aunque también hay que impulsar todo lo que sea posible el Plan de actuaciones inspectoras y preventivas de la seguridad; es fundamental. La seguridad aérea no tiene un límite, no podemos limitarla; debe ser un objetivo permanente en cuanto a su mejora y en cuanto a sus actuaciones preventivas. Nos satisface que se haya referido —era algo que teníamos previsto plantear aquí a la secretaria general— a esos objetivos para el próximo año de poder disponer ya de un plan estatal de seguridad operacional, poder complementar las normativas de trabajos aéreos con la regulación europea que existe en estos momentos y, cómo no, también esas medidas de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil, al igual que, cómo no, a esa supervisión permanente de las operaciones aéreas tan necesaria. Esto es lo que quería decirle y dejarle algunas preguntas que puede usted contestarme por escrito sin que sea necesario que lo haga en esta Comisión. Una es la relativa a los resultados del Plan de inspecciones en relación con las subvenciones y bonificaciones del transporte aéreo y marítimo en el periodo transcurrido hasta este momento en este ejercicio —creo que ha sido fundamentalmente lo que hemos estado debatiendo aquí—, y luego algo muy local— y por eso deseo la contestación por escrito— y que se refiere

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 20

a las previsiones de prestación de los servicios ferroviarios de media distancia Ávila-Madrid-Salamanca y Madrid-Ávila-Valladolid, a tenor de lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 22/2012. Me intereso, señora secretaria, por la realización de un estudio o previsiones, si es que existen, que hagan más compatibles los servicios ferroviarios que presta Renfe-Operadora con las necesidades de esta zona de Castilla y León, especialmente de los abulenses, y referente especialmente a frecuencias, tiempos de desplazamientos y a su consideración de obligaciones de servicio público ferroviario. Sé que es más dedicado a Renfe, pero evidentemente se engloba también en las competencias de su área. Comprendo en cualquier caso que todo está limitado a ese contexto económico al que antes me refería. Por lo demás, tendrá usted el apoyo del Grupo Parlamentario Popular y además nuestro deseo para que haga una gran y eficaz ejecución de las políticas que nos ha presentado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, y cerrará la comparecencia, la secretaria general del Transporte.

La señora **SECRETARIA GENERAL DEL TRANSPORTE** (Librero Pintado): Gracias a todos por sus comentarios y aportaciones, a pesar de que quizá los discursos hayan sido demasiado emotivos o emocionales desde cierta perspectiva. Quiero dejar claras dos cosas. Desde luego, desde mi Secretaría General del Transporte y desde el ministerio, nosotros no alejamos personas, las acercamos. No consideramos que los archipiélagos, ni Ceuta ni Melilla dejen de estar más alejados o más cerca; están igual de cerca que cualquier otro área regional de nuestro país, de España. Por tanto, no nos mueve ni nos ha movido nunca ese pensamiento. Quería aclararlo para que no quedara ninguna duda sobre que no trabajamos en esa dirección; como tampoco trabajamos ni estamos marcando actitudes ni poniendo adjetivos de valor en la dirección de que consideremos sospechosos o dejemos de considerar sospechosos; no es nuestro papel. Las labores de inspección las hacemos para mejorar el trabajo, para mejorar la subvención y poder llegar a dársela a quienes realmente son beneficiarios de hecho. No ponemos en sospecha a nada ni a nadie. Lo que sí tengo son datos —normalmente yo gestiono con datos, ya sé que quizá es una deformación de profesión—, y, señora Oramas, de los 7,6 millones de pasajeros que tuvieron subvenciones durante el año 2011, 4,4 millones fueron pasajeros de Canarias. Este año la estimación está en el entorno de unos 3,9 más o menos porque ha habido una caída de tráfico, como usted bien sabe, debido a la crisis. En esos casi 3,9 millones, ha habido solamente treinta quejas respecto de la implantación del certificado. Quiero decir que a lo mejor hay más ruido que nueces en este tema. La medida la hemos implantado desde el 1 de septiembre, entendiéndolo que aunque la ley se había aprobado antes, el periodo vacacional era un periodo en que muchos de los pasajeros iban a sufrir estas medidas, de ahí que propusiéramos que fuera desde el 1 de septiembre. En este mes, como le digo, con los datos que tengo ahora mismo, esa reducción, ese ahorro en el tema aéreo está en el entorno de los 5 millones; quiero decir que no es baladí si en un mes ahorramos 5 millones en una cantidad de partida que tenemos de 289 millones. De hecho, con una estimación de una muestra tomada de 600 pasajeros de los más de 2 millones que hay, hemos encontrado que en el 6% se produce fraude. Quiero decir que no estamos hablando de sospechas, estoy dándole datos. Estos son los datos que hay y eso es lo que nosotros queremos reducir principalmente porque en la coyuntura en la que estamos creo que es un gasto ineficiente no controlar el dinero que el Estado da a los ciudadanos, que es una bonificación y por lo tanto tiene que cumplir unos requisitos. No se puede dar una bonificación del Estado sin que los beneficiarios de esa subvención cumplan unos requisitos para poderla obtener. Por lo tanto, creo que estamos haciendo lo que tenemos que hacer y me encantaría que en vez de tenerlos en una posición tan adversa —como la que he percibido por usted— les tuviéramos en una posición más positiva, porque creo que trabajando junto se puede llegar mucho más lejos ante estas medidas.

En la acreditación de empadronamiento hemos corrido que no lo puede usted saber. Hemos hecho gestiones alucinantes con todas las administraciones, hemos logrado eliminar todos los caminos y piedrecitas que había tanto legislativas como de otro tipo para poder llegar a una automatización de este sistema. No sé si tienen o no experiencia en automatización de sistemas, yo sí, y le digo que hacer en cuatro meses una automatización con cinco administraciones diferentes, compañías aéreas con un Amadeus que es mundial —no es nacional— y con agencias de viajes no es una tarea fácil. No lo es porque hasta la tecnología tiene sus tiempos, y tiene sus tiempos de prueba y de disponibilidad y de fiabilidad de los datos. Quiero decir, que haber logrado que el 4 de octubre tuviera ya Binter Canarias para los desplazamientos interinsulares en Canarias este sistema ya implantado merecía una felicitación, entre otras cosas, sobre todo a mi equipo. Y no, al contrario, habernos dicho que lo estábamos haciendo mal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 21

El resto de los paquetes en cuanto que Amadeus esté estará en los próximos meses y lo presentaremos y lo comunicaremos como hemos hecho el pasado 4 de octubre.

Respecto a los convenios, no sé a cuáles se refiere porque ha hablado de carreteras y creo que eso no es de ámbito de competencia. En cuanto a las mercancías, pues sí. Las mercancías se han reducido de manera importante, pero es que hemos potenciado la subvención a las personas porque los recursos son escasos. Y de alguna manera, la responsabilidad de los gestores es priorizar, sé que eso a veces no es fácil y se te reclama y se te discrimina por esas priorizaciones, pero, entre las mercancías y las personas acercamos personas.

Por último, el tacógrafo. Hemos celebrado dos reuniones, el 4 de junio y el 23 de julio. En esa última reunión, tanto el sector como los sindicatos canarios —en la que creo que también estaba la comunidad autónoma y la delegación del Gobierno— quedaron en que nos iban a dar una propuesta de flexibilización de los tiempos de descanso habida cuenta de las idiosincrasias que tienen las islas y los aeropuertos. Lo entendemos perfectamente. Nosotros hicimos una propuesta, ellos la estudiaron y estamos pendientes de que nos hagan la suya; propuesta que desde el 23 de julio no nos ha llegado, si no ya estaríamos trabajando en ello. Creo que de todo lo que ha apuntado, señora Oramas, no ha quedado nada por responder.

Respecto al señor Martín, del Grupo Socialista, yo entiendo perfectamente que la obligación del Estado es garantizar la movilidad de las personas pero no garantizar los derechos personales de cada uno de los individuos, porque le aseguro que hay personas de Cádiz o de Castellón que pueden tener iguales problemas a la hora de llegar a esta comparecencia; luego, dejarlo en un tema personal me parece que es frivolar un poco la circunstancia de la bonificación.

En cuanto a la obligación que el Estado tiene y a que estamos incumpliendo derechos constitucionales, yo no tengo conocimientos jurídicos pero sí le digo que una subvención se basa en unos requerimientos que están establecidos en un proyecto normativo y esos requerimientos se tienen que cumplir. Eso no tiene nada que ver con la discriminación de las personas porque a usted o a quien sea que se le esté dando esa subvención se le paga el 50% del billete mientras que a otro pasajero que es de Huelva no se le paga y por eso no tiene por qué tener los mismos requisitos para poder acreditar su pasaje o su vuelo. Por lo tanto, no creo que estemos impactando en los derechos constitucionales de los ciudadanos no peninsulares.

En relación con la orden ministerial sobre la limitación de tarifas —y así también contesto a la señora Oramas, que quería hacerlo conjuntamente—, ¿ustedes entienden que es normal que el Estado tal y como está esté subvencionando tarifas de 600 euros como estamos haciéndolo en Canarias o es normal que estemos subvencionando tarifas de 550 euros en Baleares? Yo creo que no, y, por lo tanto, como no creo que eso sea lo más adecuado sobre todo cuando la media de las tarifas entre Península y Canarias está en 120 euros —datos de 2011 que los puede buscar cualquiera, solamente tiene que coger la estadística— o datos de Baleares, donde la media son 70 euros, creo que no se está haciendo bien y se tiene que hacer mejor. Para ello hay que limitar las tarifas, porque las compañías aéreas —que trabajaremos con ellas para hacer esta tarea— están en un mercado libre, por lo tanto pueden poner sus precios de forma libre, pero el Estado tiene que saber, garantizar y ser responsable de qué dinero subvenciona, porque es dinero pagado con los impuestos de todos los españoles. En eso tenemos nuestra responsabilidad, y por lo tanto trabajaremos en que eso se haga de una manera equitativa y desde luego en coordinación, como hemos hecho la acreditación de la residencia, con todos los actores implicados en este tema. Creo que ya he contestado a todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Librero, por su comparecencia, suspendemos un minuto para despedirla y que entre el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (VERDEGUER PUIG). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (números de expediente 212/000493 y 212/000500), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000539) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/000613).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación celebramos la comparecencia del presidente del ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Después daré la palabra a los grupos parlamentarios, pero les adelanto que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista por razón de otra ocupación me ha pedido intervenir en primer lugar. Si no les importa, vamos a atender su petición. **(El señor Pezzi Cereto:**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 22

Ocupación parlamentaria, presidente). Sí, parlamentaria, por supuesto. En esta casa son parlamentarias siempre.

Tiene la palabra el presidente de ADIF, don Enrique Verdeguer Puig.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Verdeguer Puig): Señor presidente, señorías, es un honor para mí encontrarme de nuevo ante sus señorías para exponerles las líneas maestras del presupuesto de ADIF para el año 2013; un presupuesto riguroso en línea con el esfuerzo que se está realizando por consolidar las cuentas públicas. Es además un presupuesto adaptado a los cambios que, como saben, va a experimentar el sector ferroviario en 2013, el principal de los cuales será la liberalización del transporte nacional de viajeros a partir del mes de julio, lo que obligará a ADIF a adaptar sus estructuras para el nuevo escenario. En 2013 esta entidad va a profundizar en el proceso de racionalización de la gestión de la red en la que ya estamos inmersos, buscando alternativas de financiación para nuestros proyectos en un contexto de crisis económica y financiera como el actual que ha mermado los ingresos del Estado y en el que el acceso al crédito está muy restringido. Como pueden imaginar, estas difíciles circunstancias económicas han condicionado seriamente el presupuesto de ADIF, que les adelanto que se verá reducido en un 18% con respecto a 2012. Esta disminución nos obliga a sacar el máximo partido de los recursos disponibles adecuando la política ferroviaria a la realidad que vivimos tras unos años en los que el ritmo inversor fue muy acelerado. Quiero recalcar además el lastre que supone para nuestras cuentas los gastos financieros derivados del alto grado de endeudamiento contraído por ADIF en años pasados.

De cara al futuro ADIF y el Ministerio de Fomento establecen como prioritarios los siguientes objetivos: poner en valor la red de alta velocidad, consolidando y desarrollando aquellos tramos ya en ejecución; continuar con las inversiones que mejoren la red convencional y fomenten el tráfico de mercancías por ferrocarril; potenciar y mejorar la explotación de los activos propios de ADIF, entre los que se encuentran las estaciones y las terminales logísticas; promover la intermodalidad; fomentar la internacionalización de nuestra actividad e impulsar la presencia exterior del sector ferroviario; impulsar las medidas que fomenten la austeridad y la eficiencia en el gasto; y revisar el canon por el uso de las infraestructuras para adaptarlo a la liberalización, puesto que el canon actualmente fijado no permite en algunos casos cubrir ni siquiera el coste de mantenimiento de la línea. También vamos a trabajar en el aumento de la colaboración público-privada, entendiendo esta colaboración como algo que va más allá de lo estrictamente financiero; y en todo el proceso mantendremos como objetivo prioritario e irrenunciable el mantenimiento de la seguridad y la fiabilidad de la red.

Como les decía, 2013 es un año de cambio durante el cual vamos a llevar a cabo una importante racionalización del sistema en parte a la luz de las actuales circunstancias económicas, pero también por lo que entendemos que es una necesidad de mejora de la gestión del ferrocarril en su conjunto. En primer lugar, vamos a dar los pasos precisos para adaptar ADIF a las necesidades que se deriven del proceso de liberalización del sector, gestionando la red de forma transparente y eficaz para propiciar la entrada de nuevos operadores. En segundo lugar, a partir del 1 de enero de 2013 se producirá la integración de parte de los activos de FEVE en ADIF, lo que nos debe permitir obtener economías de escala y sinergias que nos harán más eficientes en su conjunto. Y, por último, adaptaremos la estructura empresarial de nuestra entidad a la nueva normativa contable de la Unión Europea, el sistema europeo de cuentas —SEC 2010—, que entra en vigor el 1 de enero de 2013.

Paso a detallarles ya el presupuesto de explotación. Por lo que respecta al presupuesto de explotación, y en concreto a los ingresos en 2013, estos ascienden a 1.799 millones de euros. En este importe se recogen los ingresos por cánones que se cobran a los operadores y que se prevé que aumenten sensiblemente en 2013 hasta los 516 millones de euros, frente a los 394 millones de euros del año pasado. Este incremento se debe a las previsiones derivadas de la liberalización, a la puesta en servicio de nuevos tramos y a la entrada en vigor de la nueva orden de cánones.

En cuanto a los ingresos provenientes del Estado para la red convencional, este año sumarán 705 millones de euros, de los que 585 son para mantenimiento y 120 para inversiones. El resto de ingresos, valorados en 681 millones de euros, se recogen en el epígrafe de ingresos accesorios y de gestión corriente, y se trata fundamentalmente de los ingresos derivados de alquileres, 189 millones de euros; otras prestaciones a operadores, tanto en estaciones, 53 millones de euros, como por servicios logísticos, 46 millones de euros, y la venta de energía, 339 millones, así como otros ingresos por 52 millones, entre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 23

los cuales se incluyen servicios informáticos, servicios a terceros, publicidad, venta de material antiguo en desuso, consignas, etcétera.

Por lo que se refiere a los gastos de explotación, en 2013 se prevé que alcancen los 1.631 millones de euros, frente a los 1.816 millones de euros del ejercicio pasado. Esto supone una disminución del 10%, que esperamos lograr por un proceso de control y racionalización del gasto. Las principales partidas de gasto son las siguientes. Aprovisionamientos, por 151 millones de euros; recogen el consumo de materiales y el gasto de consumo de energía almacenable. En esta partida reducimos el gasto en 5 millones respecto a lo presupuestado para 2012. Gastos de personal, 689 millones de euros. En este epígrafe se van a adoptar medidas de reducción de los gastos de personal, tales como la reducción de horas extra, salvo las estrictamente imprescindibles, y la revisión del actual sistema de incentivos. Dentro de este importe, se recogen 33 millones de euros de gastos procedentes de la incorporación de personal de FEVE. Sin dicha incorporación, el gasto de ADIF sería de 656 millones de euros, frente a los 635 de 2012. En la rúbrica otros gastos de explotación se produce un descenso desde los 1.020 millones de euros del gasto del ejercicio de 2012 a los 791 millones de euros. No obstante, esta partida debemos analizarla en términos homogéneos, porque está muy condicionada e influenciada por el precio de la energía y las actuaciones realizadas por cuenta del Estado.

Me gustaría centrarme en la exposición en aquellos servicios exteriores propiamente dichos o gasto corriente, en la terminología administrativa. El objetivo es reducir todos aquellos gastos de funcionamiento que no estén ligados directamente a la actividad fundamental de ADIF. Teniendo en cuenta este criterio, en el presupuesto previsto para 2013 hemos realizado un esfuerzo muy importante, ya que la previsión es reducir el gasto en 49 millones de euros en servicios exteriores, respecto a la previsión de cierre de 2012, y de 60 desde el presupuesto inicial. En estos servicios se incluyen conceptos como publicidad, telecomunicaciones, etcétera. La reducción es todavía mayor en términos homogéneos, ya que en 2013 se prevé poner en servicio el tramo Albacete-Alicante y el Barcelona-frontera francesa, cuyo coste adicional de mantenimiento será de 10,5 millones de euros y, además, en esta reducción se incorpora el gasto corriente de FEVE, que alcanza los 10 millones de euros. Así, en términos homogéneos, la reducción del gasto corriente alcanza los 80 millones de euros respecto al presupuesto de 2012, casi un 15%. La diferencia entre ingresos y gastos de explotación nos da el resultado de explotación, que se prevé que alcance en 2013 un resultado positivo de 34 millones de euros. Es decir, ADIF mejoraría en las cuentas presentadas el margen de explotación en términos homogéneos en 160 millones respecto al ejercicio anterior. Finalmente, como consecuencia del elevado nivel de endeudamiento acumulado por ADIF en los últimos años, los gastos financieros en concepto de intereses alcanzarán la cifra de 348 millones de euros en 2013, lo que, obviamente, condicionará negativamente el resultado del ejercicio.

A continuación, señorías, permítanme comentarles el estado de desarrollo de las principales actuaciones en alta velocidad. Por lo que respecta al corredor mediterráneo, la asignación es de 995 millones de euros. Se han agrupado en el corredor mediterráneo todas aquellas líneas y tramos que están en el ámbito del mismo, con la finalidad de optimizar las inversiones y sacar el máximo rendimiento de esta área de gran potencial de población y, por supuesto, económica. Se incluyen los tramos correspondientes a Barcelona-frontera francesa, Tarragona-Comunidad Valenciana, Murcia, Murcia-Almería y Bobadilla-Granada. En este epígrafe están presupuestados 260 millones de euros para el cambio de ancho, de ibérico a UIC, en el corredor mediterráneo. En este ámbito, quería anunciarles que en el próximo consejo de administración de ADIF daremos el primer paso en este gran proyecto con la licitación de la renovación de vía y catenaria en el tramo Moncófar-Castellón, por importe de más de 30 millones de euros, a lo que habrá que sumar los 13 millones de euros de los materiales.

Por lo que respecta al corredor noroeste de alta velocidad, la consignación es de 875 millones de euros, que incluye, dentro de Olmedo-Lubián-Ourense, 680 millones de euros, y dentro del eje atlántico, incluido Vigo, 195 millones de euros. Otras actuaciones relevantes son: dentro de Madrid-Comunidad Valenciana, 60 millones, cuya ejecución permitirá poner en servicio en el año 2013 el tramo Albacete-Alicante; dentro de la variante de Pajares, 180 millones de euros; Venta de Baños-Palencia-León-Asturias, 165 millones de euros; Vitoria-Bilbao-San Sebastián, la parte que ejecuta ADIF, 190 millones de euros; Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria, que conecta la red de alta velocidad con la frontera francesa a través de la Y vasca, 130 millones de euros; Madrid-Extremadura-frontera portuguesa, 175 millones de euros; y el túnel Chamartín-Atocha y conexión hasta Torrejón de Velasco, 89 millones de euros, inversión que permite articular la conexión de todas las líneas de alta velocidad con origen o destino en la mitad norte con todas las líneas que tienen origen o destino en la mitad sur y este.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 24

Finalmente, las inversiones en activos propios suponen 202 millones de euros. Estas son aquellas que realiza ADIF en sus propios activos y que son de gran importancia para dar servicios de calidad y sostenibles a los ciudadanos. Como ejemplo están las mejoras en estaciones, terminales logísticas, fibra óptica, I+D+i, también incluyéndose aquí las inversiones en la red procedente de FEVE. Es preciso destacar en las inversiones en la red de Estado los 197 millones para mejorar la red actualmente existente. Vamos a actuar y a invertir en diversos proyectos, como en la catenaria de Bárcena-Torrelavega, 6 millones de euros; la electrificación de Medina-Fuentes de Oñoro, 20 millones de euros; la renovación de Almoraima, 13 millones de euros; la renovación de Torrelavega-Santander, 5 millones de euros o la mejora de las comunicaciones entre Zaragoza y Teruel, con 2,4 millones de euros. Para poder hacer frente a todas estas inversiones, el modelo de financiación se basa, en primer lugar, en las aportaciones patrimoniales, que en 2013 alcanzarán los 46 millones de euros, frente a los 287 de 2012; la transferencia de capital para atender inversiones en activos que no son alta velocidad y que sumarán 120 millones de euros; las subvenciones de fondos europeos, que el montante global se sitúa en 1.010 millones de euros, correspondiendo 510 millones de euros a actuaciones en ejecución, 100 millones de euros a la convocatoria de ayudas RTE y 400 a la reprogramación de fondos europeos.

Respecto a las devoluciones de IVA, habida cuenta de que el IVA es recuperable para ADIF, en la previsión de financiación se recoge el importe del IVA a devolver por la Hacienda pública, cuya estimación para 2013 será de 531 millones de euros. En el capítulo de subvenciones se recoge la subvención derivada de la aplicación de la disposición adicional tercera del Estatuto de Cataluña para financiar la estación de La Sagrera por 51 millones de euros. Asimismo, se recoge la aportación que el puerto de Barcelona realiza a la financiación del proyecto de acceso UIC a dicho puerto. Además, está prevista como fuente de financiación el anticipo de ingresos y/o la venta y/o concesión de activos, estimándose unos recursos por este concepto en torno a 500 millones. En este sentido, ADIF cuenta con numerosos activos vinculados al ferrocarril, pero que no son necesarios para el servicio ferroviario. Estos negocios, que podrían denominarse laterales, se han venido explotando conforme a diversas fórmulas. Lo que se pretende es explorar nuevas fórmulas que aumenten los ingresos generados por estos negocios y destinar esos excedentes a mejorar las infraestructuras, buscando de esta manera una mayor eficiencia.

Por lo que respecta a la colaboración público-privada, se potenciará, en la medida de lo posible, las actuaciones a través de dicho modelo. En estos momentos, en ADIF están en marcha diversos proyectos, tales como la señalización y telecomunicaciones entre Albacete-Alicante o el montaje de vía y electrificación entre Olmedo y Pedralba. Junto a ello, existe la previsión de adjudicar otros proyectos en materia de instalaciones en los tramos Valladolid-Palencia-León y variante de Pajares. En otros tramos, como Venta de Baños-Burgos, La Encina-Valencia, Monforte del Cid-Murcia, en la Y vasca y en el tramo Bobadilla-Granada, la previsión es adjudicar la vía y las instalaciones, siendo el montante total de estas inversiones de unos 1.500 millones de euros.

Finalmente, obtendremos financiación básicamente del BEI, el ICO y las entidades financieras privadas. Como consecuencia del volumen de inversión previsto y la necesidad de tener cobertura suficiente para las posibles pérdidas derivadas de la explotación, se ha fijado el límite de endeudamiento neto en 1.109 millones de euros, frente a 2.440 en 2012; es decir, una reducción del 55%.

Finalizo, señorías. Como apuntaba al comienzo de mi intervención, el presupuesto de inversiones de ADIF se enmarca en un contexto general dominado por la austeridad y el rigor, alcanzando este año los 3.372 millones de euros, lo que supone, como les decía al comienzo, una reducción del 18% respecto a 2012. ADIF ha tenido que adaptar la programación de sus actuaciones al nuevo escenario presupuestario, basándose en criterios de máxima racionalidad económica, buscando en todo momento la mayor rentabilidad económica de las inversiones al menor coste, sin olvidar los objetivos de vertebración territorial. El fin es que la política inversora de ADIF contribuya de esta manera a sentar las bases del crecimiento económico y la generación de empleo.

Las previsiones que hoy les presento responden a las necesidades principales de nuestro país, que precisa infraestructuras de calidad que posibiliten una mayor cuota para el ferrocarril de mercancías, la mejora de las conexiones internacionales y el fomento de la cohesión de nuestro territorio mediante la dotación de una red ferroviaria que llegue a todos los territorios. Señorías, nuestro país atraviesa momentos de dificultad, pero el sector de las infraestructuras no debe detenerse porque es un medio para la generación de empleo y la vertebración del país. ADIF intentará cumplir con una parte importante de esa tarea y seguiremos trabajando a favor del desarrollo de España y del bienestar de los ciudadanos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 25

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, corresponde el turno de los grupos parlamentarios. Tal y como comenté antes, intervendrá en primer lugar el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Muchas gracias, presidente de ADIF, por su asistencia. En la anterior comparecencia hace muy pocos meses ya manifesté la importancia que para nosotros tiene ADIF. Es una empresa vital dentro del Estado para el crecimiento económico. Sus inversiones son claves. Es la primera entidad en inversión real, 3.372 millones en estos presupuestos, sobre un total de 7.656; es decir, que ADIF sola lleva el 44% del total. Por tanto, ADIF es clave en las políticas de inversiones en infraestructuras ferroviarias, que es una de las grandes propuestas que se hizo en el anterior Gobierno socialista y que sin duda continúa este Gobierno del Partido Popular con un Pitvi en el que —ahora analizaré brevemente— se multiplica por diez la red ferroviaria de mercancías y de viajeros, con una cantidad de nuevos trazados que en algunos casos puede parecer al observador no atento a la realidad política de España como sorprendente, sobre todo cuando nos reunimos con parlamentarios europeos y ven nuestros nuevos mapas de alta velocidad se sorprenden de que en una crisis económica como la que estamos seamos capaces de hacer una propuesta que multiplica las redes transeuropeas de transporte no por una, sino por muchas veces la cantidad que ahora mismo están discutiendo los distintos reglamentos de las redes transeuropeas. Por tanto, ADIF es clave.

Ahora tenemos una dificultad para el análisis de las cifras porque 2013 incorpora lo que le corresponda de FEVE. Por tanto, buscar cifras homogéneas a veces tiene alguna dificultad, sobre todo para el diputado, posiblemente no para usted porque tiene los medios para hacerlo, pero sí he de decirle que ADIF se ha caracterizado siempre por hacer un buen trabajo. Yo tuve la ocasión de llevar las cuentas auditadas de ADIF por el Tribunal de Cuentas en el periodo 2005-2008 y el Tribunal de Cuentas en ese periodo dijo que ADIF estaba en una situación financiera sólida, que estaba bien gestionada, que su endeudamiento no repercuta en el déficit público y, por tanto, ADIF es un elemento clave a la hora del crecimiento porque no repercuta y por ello es fundamental utilizar esos instrumentos de cara a la Unión Europea y a no bajar el ritmo vital de trabajo y de infraestructura física del Estado, porque eso sin duda genera puestos de trabajo directos, indirectos y riqueza futura.

Sin embargo, con el cambio entre 2012 y 2013 se ve que la empresa empieza a flaquear en algunos frentes, desde mi punto de vista. Baja la inversión prevista. Si en 2011 fue de 4.398 millones, en 2012 es de 4.126 y ahora, 3.372; hay casi 1.000 millones de euros menos en el presupuesto desde el de 2011 hasta el actual. Incluso la aportación presupuestaria con cargo a los Presupuestos Generales del Estado desciende desde el último presupuesto al actual de 1.076 a 803 millones.

Crece el endeudamiento. Según los datos que nos han proporcionado, el endeudamiento de ADIF pasa de 13.432 a 13.766 millones de euros, y ello a pesar de su discurso y del de la ministra de buenos gestores que pagan su deuda y que no piden dinero prestado. Es verdad que la autorización para adquirir nuevos fondos se ha limitado casi al 50%, pero la cifra que proporcionan de endeudamiento crece. Usted prometió en la anterior intervención un plan de refinanciación del endeudamiento para septiembre. Tengo aquí el tenor literal de su intervención. Nos dijo: No se preocupen, ADIF en septiembre tendrá un plan de refinanciación de la deuda. ¿Cómo está ese plan, porque lo que ahora mismo nos proponen es que crezca? Usted mismo también nos decía que eso no es preocupante. Hizo en su intervención anterior una reflexión general sobre el endeudamiento y la debe recordar porque usted tiene buena memoria para estas cosas. Decía que el endeudamiento no es bueno o malo *per se*, el endeudamiento y su bondad dependen de la sostenibilidad del mismo, de la característica del endeudamiento, a corto, a largo, el tipo de interés, el periodo de carencia, etcétera. Es una teoría que debía ser compartida por los miembros del Gobierno que hacen de este tema el gran debate. Y usted tiene más razón que otros miembros de su Gobierno, el endeudamiento depende, el endeudamiento de ADIF es beneficioso. Usted acaba de decir que tienen que pagar 345 millones. Evidentemente, es mucho dinero pero tiene usted un endeudamiento de 13.766 millones. Usted paga el 2,5%. Si paga el 2,5% cuando la prima de riesgo está 500 puntos por encima de la alemana, usted tiene un endeudamiento dentro de ADIF que es muy beneficioso. Por tanto, no se le ocurrirá a usted pagar la deuda pidiendo dinero tal como está ahora la prima de riesgo. Lo bueno que ha tenido ADIF, como dice el Tribunal de Cuentas —y yo creo que usted va a seguir por la misma línea—, ha sido buscar en el Banco Europeo de Inversiones y en el ICO partidas presupuestarias que le permitan que los intereses que paga por la deuda no se disparen a las cifras de la prima de riesgo en la que estamos ahora, que supondrían pagar un 6%, un 6,5% o un 7%. Ahora mismo, en las cifras que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 26

ustedes proporcionan, la media de lo que usted está pagando es un 2,5%. Eso son buenas cifras para una empresa a la hora de seguir adelante.

El presupuesto de explotación supone que pierden 282 millones de euros, es decir, es verdad que en pocos meses no han podido cambiar la tendencia, siguen perdiendo, 13 millones de euros. Las cifras que usted baraja no son idénticas a las mías porque a mí me las proporcionan los Presupuestos Generales del Estado y usted sabe que hay un desfase entre cuando mandan ustedes las cifras para que se incorporen al presupuesto general y las cifras reales que usted maneja, que no las conocemos. Pero es una empresa que sigue perdiendo, su cifra de negocio neto disminuye radicalmente, de 2.170 millones a 1.214. Es verdad que sus gastos de explotación decrecen, que se mantiene el de personal, pero creo que la empresa empieza a tener algún perfil de desequilibrio que a mí me gustaría que me contestara si ese desequilibrio viene ahora acompasado a que se ha incorporado FEVE y que, por tanto, ha roto la tendencia que usted marcaba en la intervención de hace unos meses con respecto a lo que usted iba a conseguir hacer con ADIF.

La verdad es que todas las sociedades mercantiles y entidades públicas empiezan a tener tendencia negativa, resultados negativos, es curioso, pero antes eran dos y ahora pierde dinero ADIF, pierde dinero Correos, pierde SEPI, pierde Renfe-Operadora, pierde Paradores, pierden un montón de entidades, la crisis afecta también a la empresa pública y a las entidades públicas y, por tanto, la tendencia es que el trabajo hay que hacerlo con gran rapidez para evitar que esa tendencia se generalice durante toda la legislatura. Aparentemente —si me lo permiten—, no parece que sean tan buenos gestores para haber roto la tendencia que ustedes ya marcaban en la oposición de que cuando llegaran los temas se iban a resolver.

Respecto a las operaciones de crédito autorizadas, a pesar de cómo tiene el endeudamiento, son de solo 1.109 millones. Me gustaría saber cómo consiguen pasar de 2.440 a solo 1.109 millones de 2012 a 2013. Me parece que es una disminución muy potente, que no sé si la empresa va a poder aguantar para hacer frente a los encargos que tiene de infraestructuras ferroviarias en todos los temas.

Permítame que haga una reflexión, y voy a ir terminando rápidamente. Señor presidente, seguimos haciendo nuevas infraestructuras, pero no acabamos las que tenemos, no se instalan vías, catenarias, señalización para que pasen trenes. Muchos diputados me dicen, porque intervengo con ADIF, ¿por qué no terminamos Valencia-Játiva o el túnel urbano de Gijón o el Serantes en Bilbao o el Vandellós-Vilaseca o los túneles de Sorbas o la variante de Camarilla entre Albacete y Murcia o el San Cristóbal de los Ángeles-Pinto o la variante de Puebla de San Julián en Lugo? ¿Por qué no terminamos la línea Antequera-Granada, que tiene ya 100 kilómetros? ¿Por qué no le ponemos vías, catenarias, señalización y empezamos a utilizar lo que tenemos? Da la sensación de que siempre es una fuga adelante, de poner más en carga y nunca terminamos y ponemos en uso lo que tenemos. Sé que técnicamente en el ámbito ferroviario es complicado, pero sería muy importante que pusiéramos en uso cientos de kilómetros de plataformas terminadas que se tiran uno, dos, tres o más años. En Antequera-Granada han dicho que hasta el año 2017. Fíjese, 100 kilómetros de plataforma terminada que van a estar cinco años a la intemperie, sin utilización ninguna y la vía convencional pasando por unas plataformas devaluadas. Creo que ahí habría que hacer un esfuerzo.

Tengo que decirle que hay una enorme inquietud en todas las provincias con los presupuestos, porque no se termina nada, no aparece nada nuevo, tienen una partida presupuestaria muy reducida y con esa partida presupuestaria, evidentemente, no se puede hacer frente a terminar lo que hay y, desde luego, es ilusorio pensar que van a cumplir el Pitvi. Con menos del 1% del PIB, con menos de 10.000 millones al año hasta 2024 no se puede hacer este tocho en el que aparecen las redes de ferrocarriles que aquí están diseñadas. Le voy a dar un dato que me manda Ferrmed, ahora que estoy interviniendo. El tramo litoral Almería-Motril-Granada Ferrmed lo calcula en 7.500 millones de euros, solamente ese tramo. Si añadimos el tramo que ustedes han dibujado por la zona cantábrica, los nuevos ramales, las nuevas vías, usted necesitaría cientos de miles de millones de euros que no aparecen por ningún lado. Por tanto, el Pitvi —permítame que se lo diga; yo he explicado planificación estratégica en la universidad algunos años— es un fraude, porque ustedes pintan algo que no son capaces de hacer. Las enmiendas las hemos firmado por responsabilidad, en defensa de los intereses de España y de nuestro Gobierno. Los eurodiputados de los demás países nos toman el pelo, porque no es posible que un país en la situación española sea capaz de poner encima de la mesa una inversión tan terrorífica.

Termino. Señor presidente, le voy a dar algunas preguntas que me acaban de pasar los diputados. Como sabía que me iba a pasar en el tiempo, muchísimas gracias por su benevolencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 27

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Mixto, la diputada doña Olaia Fernández Davila.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Agradezco, en primer lugar, al presidente de ADIF su comparecencia, que permite al Bloque Nacionalista Galego hacer algunas preguntas relacionadas con las inversiones en nuestro país, Galicia. Por supuesto, señor presidente, le agradeceríamos mucho más si al final nos pudiera responder a algunas de las cuestiones que vamos a plantear, sabiendo que efectivamente no tiene por qué tener la respuesta concreta a todas las preguntas que hoy le podamos hacer aquí.

Hay algunas cuestiones de los presupuestos para el año 2013 que nos gustaría aclarar y que tienen que ver con el tren de alta velocidad —lo que se entiende como tren de alta velocidad Galicia meseta; es decir, Galicia-Madrid— y la disminución importante que se hace en los presupuestos del año 2013 en relación con el año 2012, teniendo en cuenta que en el año 2012 parecía que el Gobierno quería darle un impulso a las obras, sobre todo aquellas que son el tramo de Olmedo-Lubián-Ourense, donde había 706 millones de euros. Para el año 2013 hay una reducción de aproximadamente un 30% en la partida destinada a este trazado, que todos sabemos que era muy importante para que finalmente se pudiera hacer realidad el tren de alta velocidad o de altas prestaciones a Galicia. Por eso, señor presidente, nosotros le quisiéramos preguntar, en primer lugar, si la partida destinada para el año 2012 está en una fase de ejecución que nos permita entender que se va a ejecutar en su totalidad y cumple realmente el papel que ustedes nos dijeron que iba a cumplir. Cuando nosotros criticábamos lo que entendíamos como un presupuesto inflado, es decir, estábamos en año electoral y, por lo tanto, vamos a hacer aquí unas partidas superiores a las que en la proyección que había de la propuesta de inversiones plurianual existía, sabíamos que efectivamente desde el año 2009 en este trazado se había avanzado lo suficiente como para dar un salto importante. El hecho de que haya ahora en los presupuestos de 2013 un 30% menos nos preocupa si vuelve a realizarse en el tren de alta velocidad a Galicia una nueva ralentización.

Somos conscientes de la situación de crisis económica, pero también somos conscientes de que estamos hablando de unas inversiones, que además de la creación de empleo que eso significa, es decir, actuar en estas obras significa crear empleo y paralizarlas significa destruirlo, y somos concedores de que en los últimos dos años ya se eliminaron puestos de trabajo en el trazado del tren de alta velocidad. En este caso parece que indica esta reducción del 30% que hay una intención del Gobierno de ralentizar las obras. Señor presidente, nos gustaría que nos lo pudiera explicar, teniendo en cuenta que además no hay más que 32 millones de euros incluidos en los presupuestos relacionados con el tren de alta velocidad en el resto del territorio de Galicia, serán obras menores, pero realmente la partida más importante en el tren de alta velocidad es esta del trazado de Olmedo-Lubián-Ourense, y por eso nos gustaría que nos explicara esta cuestión.

En el eje atlántico pasa otro tanto de lo mismo, y aquí sí que no podemos entenderlo porque da la impresión de que el Gobierno lleva la finalización de las obras del eje atlántico al mismo nivel que el tren de alta velocidad, es decir, al año 2018.

No lo entendemos, porque estas obras deberían tener, por lo menos, dos años menos de tiempo de finalización. ¿Por qué lo digo? Porque en todo momento en cuanto a proyección del tiempo que tardarían estas obras en realizarse, el eje atlántico tenía siempre dos años menos que el tren de alta velocidad. Por otro lado, porque no entendemos —a no ser que se vayan a paralizar las obras— que, dado el avance de las obras en el tramo Santiago-Vigo, se pueda dilatar tanto en el tiempo la finalización de las mismas, independientemente de la cuestión pendiente de la estación de Vigo que, evidentemente, es importante pero que, por lo avanzado de las obras, aquí hay una proyección de presupuesto para el año 2016. Como no tenemos posibilidad de comprobar si hay para 2017 y 2018, nos preocupa que también el eje atlántico vaya a tener ese mismo recorrido de retraso de las obras. Hay que recordar que ya no era para el año 2015, sino que para el eje atlántico se hablaba del año 2013 como fecha final de las obras.

Al margen de estas dos infraestructuras importantes para Galicia aunque en relación con el eje atlántico, quisiéramos preguntar una cuestión. Siguen manteniendo una partida presupuestaria que está relacionada con el eje atlántico, el tramo Vigo-frontera portuguesa. Como en el año 2012 había 594.000 euros presupuestados y ahora en el año 2013 hay 430.000, la pregunta es: ¿se está haciendo algo con esta partida presupuestaria? ¿Realmente el Gobierno está haciendo alguna actuación en relación con el trazado Vigo-frontera portuguesa en el eje atlántico? Porque esta es una partida que aparece en los presupuestos todos los años y es inercia pura, no hay, desde mi punto de vista, absolutamente nada que indique que se está haciendo algo. Igual sucede en el eje atlántico con el tramo Ferrol-A Coruña, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 28

también se contempla una partida pero, que sepamos, señor presidente, no se está haciendo nada al respecto. Vuelvo al tren de alta de velocidad, pero por una cuestión parecida a la que he comentado del eje atlántico, y es la partida presupuestaria que aparece para el trazado Ourense-Vigo. Esto parece que es historia en los Presupuestos Generales del Estado, siempre aparece una partida para el tramo Ourense-Vigo y nos gustaría que nos explicara, si puede, a qué se refiere esto. En otras ocasiones parecía ser que era un estudio de Ourense-Vigo pero por la línea actual, es decir, la que bordea el Miño y, por otro lado, se dice —cuando conviene, porque tal y como está se pueden barajar todas las posibilidades— que es Ourense-Vigo vía Cercedo. Nos gustaría —porque por vía Cercedo no aparece nada— que nos aclarase a qué se refiere este estudio, a qué tramo Vigo-Ourense, Ourense-Vigo se refiere y si realmente se está haciendo algo. También nos gustaría, señor presidente, que nos explicara la voluntad del Gobierno en relación con actuar decididamente con unas partidas relacionadas con el estudio de un plan para la implantación de los servicios de cercanías. Digo la voluntad porque que aparezcan en los presupuestos unas partidas no indica que el Gobierno tenga intención de llevarlas a cabo. Pero como en el año 2012 ya se contemplaban 400.000 euros para esta cuestión y vuelve a repetirse lo mismo este año, aunque de una manera más fraccionada, queremos que nos diga si el Gobierno ya dio pasos en relación con el estudio de la implantación del tren de cercanías en Galicia —cuestión importantísima para nuestro país— o si no ha hecho nada y sigue con la posibilidad de que se pueda hacer.

Por último, señor presidente, porque se me acaba el tiempo, nos gustaría que nos explicara una cuestión en relación con ADIF —sabemos que va a ser difícil dadas estas modificaciones administrativas y de organización que se están haciendo entre ADIF, FEVE y Renfe-Operadora— que nos preocupa. Son los 58.758.000 euros de los convenios con ADIF para la administración de las infraestructuras de titularidad del Estado en el primer semestre. Me estoy refiriendo a cómo se contempla en los presupuestos. Nos preocupa porque lo que se recoge en los presupuestos del año 2012, que se recoge también en estos, son unas cantidades que, desde luego, no resolvieron, o sea, no llegaron a la cantidad que el coste total indica. Por tanto, nos preguntamos, ¿con lo presupuestado en 2012 se hizo algo o es que realmente ahora se ha retirado toda la partida porque no se hizo nada ni se va a hacer? O, en todo caso, nos gustaría saber por qué estaba esto presupuestado en el año 2012 y, en cambio, no se contempla en el año 2013, o si va a ser a través de otro ente, dada la reestructuración que se está realizando en Renfe. En cualquier caso, nos preocupan los 58 millones porque, además, no entendemos por qué no se mantienen los convenios con la Xunta de Galicia para la viabilidad de los trenes que circulan en estos momentos por el país.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Guillermo Collarte Rodríguez.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Permítame, señor presidente, que salude a mis compañeros y compañeras de Comisión en esta mi primera intervención. Espero su generosidad y benevolencia para conmigo, al igual que para todos los altos cargos y colaboradores que nos acompañan. Es para mí una enorme satisfacción personal saludar por segunda vez en apenas cuatro meses al señor Verdeguer en esta Comisión. Agradezco su intervención y, más allá de esta, su dedicación y esfuerzo. Y con él a todo su equipo, porque no es fácil en diez meses afrontar la elaboración de dos presupuestos, preparar una importante reestructuración y compaginarlo con el trabajo diario, que no es pequeño.

No voy a repetir los datos de carácter presupuestario que ha expuesto el presidente de ADIF de una manera suficientemente clara como para no reiterarlos. Le manifiesto el total apoyo del Grupo Parlamentario Popular a su exposición y, sobre todo, a sus objetivos, sobre los que volveré más tarde. Tiene nuestra más absoluta disposición a colaborar con usted para alcanzarlos. Casi de manera premonitoria leí ayer la intervención del señor Pezzi allá por el mes de abril. Reconocía entonces el señor Pezzi, en la comparecencia de los presupuestos para el año 2012, que él tenía la impresión de que usted preside una empresa que funciona bien. Lo dijo él. Nuestro grupo comparte absolutamente esa opinión. Cuatro meses después veo que empieza a tener dudas. Yo no tengo esa sensación y creo que mi grupo tampoco la tiene, más bien todo lo contrario. Acertaba también con el AVE a Granada, que discutían él y mi compañera y amiga doña Concha Santa Ana sobre las culpas, si las culpas eran del actual Gobierno que llevaba cuatro meses o del anterior que llevaba ocho años. El resultado final era que ni la señora Santa Ana ni el señor Pezzi todavía podían venir a Madrid en el AVE desde su Granada querida. También acerté en que volveríamos a encontrarnos con el AVE a Granada. Decía también en aquellos tiempos el señor Macías —al que la ministra siempre le dice que de esto sabe mucho y yo estoy de acuerdo con la señora ministra, que mi compañero y amigo señor Macías sí que sabe de esto mucho— que ADIF no terminaba de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 29

preocuparse como Dios manda de Cataluña, que no afrontaba pequeñas actuaciones previstas que podían poner rentabilidad e inversiones muy importantes. Se acordaba, cómo no, de Barcelona-Figueras. Estoy seguro de que tanto el señor Pezzi como el señor Macias, cuando lean su intervención, deberían estar más tranquilos, aunque me da la sensación de que el señor Pezzi tiene algunas dudas. Creo que no debería tenerlas.

No voy a entrar a contestar al señor Pezzi porque estoy seguro de que lo hará el presidente de ADIF infinitamente mejor que yo, pero me queda una duda y una preocupación, que es su contradicción. Si teóricamente ADIF puede endeudarse de manera ilimitada, no tendría en teoría ningún problema para afrontar lo que a él tanto le preocupa, que es el Pitvi en el que se supone que hay un *overbooking* de tramos de alta velocidad.

Independientemente de que compute o no compute a efectos de déficit del Estado, el tema del endeudamiento probablemente tiene buena parte de culpa de la situación que le está pasando a ADIF. Es mi opinión.

Hay una cosa que he echado de menos. En la comparecencia del mes de abril nos felicitaban a los gallegos y afortunadamente es verdad. Hoy lo he echado de menos, nadie se ha acordado de felicitar a los gallegos por el supuesto trato de privilegio en el tema del AVE. Yo sí quiero mantener mi agradecimiento como parlamentario gallego y orensano por más señas. No puedo dejar de manifestar mi satisfacción por el comportamiento de este Gobierno y de la ministra en especial para con Galicia. Sería injusto no hacerlo. Pero tampoco quiero dejar de agradecer lo que tiene de esfuerzo solidario del conjunto del Estado para con mi tierra, que tanto ha dado y tanto ha esperado y que no dudo que seguirá siendo solidaria en el futuro. Quisiera tener en este punto un recuerdo cariñoso para el señor Jorquera, que tantas dudas tenía sobre las intenciones del Gobierno para con el AVE gallego. Yo pienso que hoy debería estar un poco más tranquilo. Tenía entonces, allá por el mes de abril, el problema de que había una dotación enorme para el AVE a Galicia y él tenía dudas sobre si se iba a poder gastar o no. Veo que su compañera la señora Fernández Davila le sustituye casi sin notar la diferencia y mantiene la permanente duda sobre qué va a pasar con el AVE a Galicia. Esto de la duda me recuerda lo de San Benitiño. **(El señor Collarte Rodríguez pronuncia palabras en gallego)**. Esto es, señor cura, por fastidiar. **(Risas)**. Quiero decir que a estas alturas cuestionar la no marcha atrás del AVE a Galicia creo que debería ser evidente. Pero bueno, lo de San Benitiño.

Dicen en mi tierra que Dios nos libre dun xa foi, es decir, de lo que pasó, de lo que ya fue. Nos toca mirar hacia delante y, por eso, les anuncié antes que volvería a los objetivos y a los retos que ADIF tiene que afrontar en 2013. Permítame que ahora sí utilice lo dicho por usted en su intervención, porque merece la pena recordarlo y como a estas alturas ya hemos entrado en la vorágine de lo que vamos a hacer y de lo que no vamos a hacer, yo quiero volver a donde teníamos que estar. Decía usted que sus objetivos son poner en valor la red de alta velocidad consolidando y desarrollando aquellos tramos ya en ejecución; continuar con las inversiones que mejoren la red convencional; potenciar y mejorar la explotación de los activos propios; promover la intermodalidad; fomentar la internacionalización de nuestra actividad e impulsar la presencia exterior del sector ferroviario; impulsar las medidas que fomenten la austeridad y eficiencia del gasto; revisar el canon para uso de infraestructuras; trabajar en la colaboración público-privada, y en todo el proceso mantendremos como objetivo prioritario el mantenimiento de la seguridad y la fiabilidad de la red; que no es poco. Solo puedo decirle que ojalá acierte en su consecución, y en esa tarea ya le dije antes que tiene usted todo el apoyo de nuestro grupo. Añadía usted que en el año 2013 ADIF va a llevar a cabo una importante racionalización. En primer lugar, va a dar los pasos necesarios para adaptar a ADIF a las necesidades que se derivan del proceso de liberalización del sector, gestionando la red de forma transparente y eficaz para proporcionar la entrada de nuevos operadores. En segundo lugar, se refería usted a la fusión de FEVE. Y en tercer lugar, la adaptación que tiene que hacer de la estructura empresarial de su entidad a la normativa contable de la Unión Europea, el SEC-2010. Suerte, pues, en esa transformación tan necesaria y tan difícil de lograr. Me quedo con esta parte de su intervención de manera absolutamente consciente, porque no puedo evitar mi origen y, por lo tanto, creo que infinitamente más importante que las listas de obras que vamos a ejecutar o dejar de ejecutar, creo que está por encima la claridad de los objetivos de lo que tiene que hacer una compañía tan importante como es ADIF para este país, como decía el señor Pezzi.

Permítame terminar mi intervención con unas líneas que a usted seguro que le sonarán: Mi intención es que estéis informados en todo momento de los pasos que se van dando, tanto para afrontar la situación mencionada, a la que me acabo de referir, como para conseguir un objetivo que creo que todos compartimos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 30

hacer de ADIF una compañía sostenible y puntera, capaz de crecer y garantizar un empleo de calidad. Creo que la mejor manera de lograrlo es trabajando conjuntamente y tengo la absoluta confianza de que entre todos vamos a lograrlo. Atentamente, Enrique Verdeguer. Carta del presidente de ADIF a sus empleados, 21 de septiembre de 2012. Mi grupo no tiene duda alguna de que lo van a lograr entre todos. Señor Verdeguer, señorías, señor presidente, muchas gracias por su atención. **(Varios señores diputados: Muy bien.—Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra para contestar el presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Verdeguer Puig): En primer lugar, señorías, deseo agradecer la intervención y el tono de las intervenciones de sus señorías. Yo creo que hoy más que nunca la colaboración entre todos es necesaria. Este agradecimiento querría hacerlo extensivo a todo el personal de ADIF precisamente por su implicación y por su trabajo. Dada la disponibilidad de tiempo que tenemos, que es muy escasa, entraré en algunas de las cuestiones que se me han planteado; pero por supuesto que quedo a su disposición para completar cualquier tipo de información adicional que se me haya planteado. Permítanme antes de entrar en las cuestiones concretas que me planteaba el señor Pezzi —que lamentablemente no está— y la señora Fernández Davila, hacer referencia a cuatro cuestiones generales que creo que son importantes y que directa o indirectamente afectan a algunos de los planteamientos que aquí se han hecho.

En primer lugar, creo que no deberíamos olvidar que las infraestructuras las financian, las pagan los ciudadanos, los usuarios, con sus impuestos, pagando cada uno de estos servicios. En ocasiones da la sensación de que la financiación de las infraestructuras es por medio de un maná que cae del cielo y esto no es así. Son al final los ciudadanos los que van a tener que pagar y contribuir a su ejecución. En segundo lugar, invertir más no tiene por qué ser el objetivo. Se trata de invertir bien y de invertir mejor, si no caemos en algo que ya en la Hacienda pública lo tenían muy detectado que es el incrementalismo, es decir, todos los años vamos a tener que incrementar nuestras partidas presupuestarias y eso, y más en momentos de financiación tan difíciles como los actuales, es absolutamente insostenible. En tercer lugar, creo que en muchas ocasiones hemos pecado de pensar que las infraestructuras son un fin en sí mismo. Las infraestructuras son un medio para mejorar el bienestar y la vida de los ciudadanos y para mejorar la competitividad de nuestras empresas. Y en cuarto lugar, algo fundamental siempre pero en el contexto actual todavía más, necesitamos ser creíbles. Es decir, la credibilidad es una variable, un factor absolutamente clave en estos tiempos, y para ser creíbles tenemos que ser realistas y posibilistas, con soluciones factibles en un plazo razonable, que las podamos financiar y que permitan que el ciudadano mejore la prestación de los servicios. Yo creo que estas cuatro cuestiones son generales pero se aplican bastante a muchos comentarios que se hacen relativos a la situación de las infraestructuras en nuestro país y en concreto de las infraestructuras ferroviarias.

Paso a contestar a lo que me han planteado sus señorías. Con respecto al señor Pezzi, sinceramente y con todo el respeto he encontrado una cierta contradicción en su argumentación. Es decir, por un lado se achacaba que la inversión se había reducido —como en toda mi intervención ha quedado claro, esa caída del 18% es en torno a los 1.000 millones de euros—, y esa crítica al mismo tiempo se hacía paralela a otra en el sentido de que en el Pitvi —que no es motivo de esta comparecencia, en la que vamos a hablar estrictamente de los presupuestos de 2013— aparecía todo tipo de infraestructuras. Es decir, por un lado se critica la caída y por otro se critica también el ser ambicioso en el objetivo de dotar de infraestructuras en un horizonte tremendamente largo para este país. Nosotros en todo momento lo que hemos querido es ser realistas y asumir una inversión que vayamos a poder financiar. Esto lo hilo con el comentario que ha hecho sobre el endeudamiento. Ha utilizado las palabras de mi anterior comparecencia, palabras que están ahí y que no puedo más que suscribir, pero creo que hay un matiz y una cuestión fundamental en esas palabras, que es el elemento sostenibilidad. Es decir, el endeudamiento es bueno si lo podemos asumir, si es sostenible. Esta es una entidad —y yo soy persona de mirar muy poco al pasado— que desde 2005 ha multiplicado por cinco su nivel de endeudamiento y en los últimos tres años lo ha duplicado. Hacer frente a eso en los momentos actuales es complicado. Decía el señor Pezzi que a unos niveles de interés bajos. Es cierto, niveles de interés bajos, niveles de interés que en la gestión de este año hemos conseguido mejorar. El coste medio de ADIF era del 2,7%, en estos momentos hemos conseguido que sea del 2,4% en un contexto tan complicado como el actual. Los préstamos del BEI, cuya media eran del 2,4%, hemos conseguido que este año sean del 2,1%.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 31

Por lo tanto, sí que se están haciendo esfuerzos en mejorar la financiación de ADIF y eso está teniendo efectos concretos en los resultados de explotación, resultados de explotación que, tal como he manifestado en mi intervención, van a pasar a ser tremendamente positivos; y ahí es verdad que, como consecuencia del endeudamiento de esta entidad empresarial pública, como consecuencia de los gastos financieros elevados, nuestro resultado final es un resultado negativo, pero como consecuencia de la mejora en la gestión tanto de ingresos como de gastos, el resultado estrictamente de explotación pasa de ser negativo a ser en torno a 160 millones positivos previstos para 2013, eso incluyendo la incorporación de FEVE, empresa que plantea una serie de problemas desde el punto de vista de la financiación, del endeudamiento acumulado y de los resultados.

Ha hablado de unos plazos, en fin, el señor Pezzi no está aquí, no sé exactamente esos plazos dónde se han podido manifestar, yo desde luego no los he leído en ningún sitio, y ha hablado de que no acabamos lo que tenemos. Uno de los criterios fundamentales de la planificación de inversiones de ADIF en estos momentos es precisamente el grado de ejecución. Para nosotros poner en valor aquello que ya está avanzado es un requisito absolutamente fundamental. De hecho, uno de los problemas que hay cuando uno analiza cualquier mapa de infraestructuras ferroviarias de España es precisamente que tenemos tantas cosas —valga la expresión— picoteadas, que es muy difícil ponerlas en valor. Vamos a ponerlas valor, en 2013 ya hemos puesto de manifiesto la llegada del AVE a Alicante, la llegada a la frontera francesa. Por lo tanto, ese grado de ejecución, ese nivel de ejecución y esa puesta en valor de tramos de alta velocidad o de red convencional es por supuesto para nosotros un elemento absolutamente clave. Creo que con esto he contestado con bastante detalle y ampliamente a lo que me ha planteado el señor Pezzi.

Respecto a lo que ha planteado la señora Fernández Davila, como decía antes la secretaria general de Transporte en la parte de la intervención a la que yo he podido asistir, podemos estar hablando pero creo que los datos son irrefutables. En lo que va de año se han adjudicado para el AVE a Galicia, por un valor de 1.745,3 millones de euros, 14 tramos de plataforma, 2 tramos de vía y 2 tramos de energía; por tanto, creo que el compromiso con esta infraestructura es innegable. En línea con lo que comentaba el señor Collarte, es un poco sorprendente porque se critica por ha... y por no ha..., se critica por exceso de inversión y, al mismo tiempo, se critica la falta de inversión cuando los datos son estrictamente los mismos, y aquí permítanme que les haga un comentario. Cuando analizamos las inversiones, creo que las tenemos que analizar como un todo y a largo plazo, y tenemos que buscar un equilibrio entre variables como población, la extensión de los territorios —que afecta fundamentalmente—, la renta, la dotación previa existente, la cohesión social y la vertebración territorial, porque si no, al final se puede hacer un análisis muy simplista de infraestructura por infraestructura y año a año, lo cual creo que no contribuye en nada a mejorar la asignación de inversiones y a que el ciudadano se aclare con dichas inversiones. Vuelvo a repetir, es innegable el compromiso, las cifras están ahí, se van a ejecutar al máximo posible y, vuelvo a repetir, creo que estos niveles de adjudicación así lo ponen de manifiesto.

No debemos olvidar que cuando uno habla del AVE a Galicia también tiene que tener en cuenta la inversión en Castilla y León, porque la inversión en Castilla y León facilita la llegada del AVE a Galicia, aún no hemos inventado un tren que salte regiones. ¿El eje atlántico? Si usted analiza los presupuestos, percibirá cómo el compromiso se mantiene. En el eje atlántico el coste total de esta infraestructura son 798 millones de euros, casi 800 millones de euros; en 2011 se habían ejecutado 6,9 millones de euros; en 2012 la previsión son 318 millones de euros; este año son 195 millones de euros y en 2014, 190, lo cual significará que quedarán prácticamente 80 millones por ejecutar a partir de ahí. Hay que tener en cuenta una cosa —y eso lo ligo con lo que usted me ha planteado de Orense-Santiago—, y es que cuando las infraestructuras acaban, todavía quedan remanentes que hay que pagar, pero las infraestructuras estarán ahí; es decir, muchas veces la ejecución no coincide con la puesta en servicio de una determinada infraestructura. Lo que sí le apunto es que el compromiso para la llegada del AVE está ahí, va a llegar el AVE y va a ser un compromiso realista. Por ejemplo, a lo mejor no podemos hacer ya determinado tipo de estaciones, porque hay que dar al ciudadano lo que en este momento podemos darle, no significa renunciar a nada, pero, vuelvo a repetir, tenemos que dar soluciones posibilistas, realistas y que a corto plazo permitan que la infraestructura esté ahí y que dé lo que quiere el ciudadano, que el servicio esté ahí, que llegue en tiempos muy razonables de unas ciudades a otras.

Luego me ha planteado otra serie de cuestiones. Simplemente quiero decirle que es verdad que este año tenemos un problema con la homogeneidad de la comparación de los presupuestos, pero muchas de las cuestiones que usted me ha planteado, como es el caso de Orense-Vigo o el de Ferrol, no son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 32

competencia de ADIF —ADIF no deja de ser el ejecutor, recibimos la encomienda por parte del ministerio para ejecutar la gestión y la construcción del servicio de infraestructuras—, son en este caso proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles. Tengo los importes de todos los estudios que se están haciendo, porque la ventaja que tiene la tecnología es que me han pasado exactamente los importes, pero vuelvo a repetir que no es competencia de ADIF. Finalmente, vuelvo a repetir, compromiso con la alta velocidad, con todos los tramos que se han licitado y, en el caso del eje atlántico, el compromiso que se ha puesto de manifiesto en 2014 se mantiene, por supuesto, tal como se deja plasmar claramente en los presupuestos.

Por mi parte, señorías, creo que he contestado a todos ustedes. Por supuesto, al señor Collarte le agradezco su intervención y confío en que entre todos podamos hacer de ADIF como empresa —aquí entramos en el debate entre las empresas públicas y privadas; yo creo que este es un debate estéril, hay empresas públicas magníficas, hay empresas públicas desastrosas, hay empresas privadas magníficas y hay empresas privadas desastrosas— un ADIF sostenible, un ADIF riguroso, un ADIF eficiente, un ADIF creíble, y para eso lo que más me gustaría el día que me vaya de aquí es poder presentar una cuenta de resultados lo más positiva posible, un buen servicio al ciudadano y un servicio seguro y fiable —por supuesto, es absolutamente irrenunciable— y empleo, empleo por supuesto productivo. Así como estos son los objetivos de ADIF como empresa, los objetivos para nuestra red —y son irrenunciables— es que sea una red segura y fiable, una red que aumente el bienestar de los ciudadanos, una red que permita cohesionar el territorio y una red que permita mejorar la competitividad de nuestras empresas. No debemos olvidar que España figura en torno al décimo puesto en el índice de infraestructuras, estamos entre los décimos —impresionante—, sin embargo en competitividad estamos en torno al puesto 30, depende de los indicadores y depende de los informes. Tenemos que cerrar esa brecha, tenemos que permitir que nuestras infraestructuras mejoren nuestra competitividad. En definitiva, para acabar, señorías, entendemos que los presupuestos de ADIF recogen una voluntad firme de asegurar un servicio público de calidad, priorizando inversiones tanto desde un punto de vista social como económico y poniendo en práctica soluciones realistas. Yo para todo ello solicito la colaboración de todos los grupos porque creo que hoy más que nunca la unión hace la fuerza y eso redundará a favor de los ciudadanos, a cuyo servicio estamos, que son quienes nos pagan.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Enrique Verdeguer, por su comparecencia y también por estas últimas apelaciones que hace en su intervención. Suspendemos por unos minutos para que venga el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/000501), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000541) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/000615).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar con el orden del día prefijado, en este caso para que intervenga el presidente del ente público Puertos del Estado.

Tiene la palabra su presidente, don José Llorca Ortega.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señorías, el proyecto del presupuesto consolidado del sistema portuario de titularidad estatal para 2013 integra, como cada año, los presupuestos individuales de las 28 autoridades portuarias y la de Puertos del Estado.

Antes de empezar me gustaría recordarles a sus señorías —seguro que lo conocen ampliamente— que el modelo económico y financiero que rige los puertos españoles es el de la autosuficiencia económica, es decir, que salvo muy raras excepciones no tienen aportaciones directas de los Presupuestos Generales del Estado. Dado su carácter consolidado, en su análisis debemos tener en cuenta que los datos se refieren tanto a autoridades portuarias con rentabilidades positivas o situaciones financieras saneadas, como a autoridades portuarias con resultados no tan positivos e incluso negativos o con elevados endeudamientos y escasa capacidad de generación de recursos.

El presente consolida la tendencia iniciada con los presupuestos de 2012 y responde en general a los mismos principios y objetivos. Primero, racionalización de inversiones y rentabilidad económico-financiera de las obras, priorización de los proyectos adaptando la oferta de infraestructuras portuarias a la evolución de la demanda y esfuerzo inversor creciente en accesibilidad terrestre, es decir, una mayor contribución

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 33

de las autoridades portuarias en la financiación y puesta en marcha de los accesos terrestres a los puertos. Segundo, saneamiento financiero del sistema portuario —proseguir con él— con el objetivo de garantizar la sostenibilidad y viabilidad económico-financiera de todas y cada una de las autoridades portuarias a medio y largo plazo para proseguir con una reducción neta del endeudamiento financiero consolidado con entidades de crédito tanto a corto como a largo plazo. Tercero, proseguir en la austeridad de la gestión y los gastos públicos, en la prudencia y realismo en las previsiones de la demanda y previsiones económico-financieras en un escenario macroeconómico actualmente regresivo que se extiende hasta el próximo ejercicio. Y en cuarto lugar, mejora progresiva de la rentabilidad de las autoridades portuarias y aproximación tendencial a los objetivos de rentabilidad anual de cada una de ellas, al objetivo del 2,5% fijado en la legislación actual portuaria, como un medio de garantizar la autosuficiencia económica del propio sistema y de cada una de las autoridades portuarias. En este presupuesto pasaríamos de una rentabilidad de activos del 1,34% a una alejada de ese 2,5%, hasta una rentabilidad superior al 1,5% para el año 2013.

Las previsiones de tráfico portuario para 2013, que sirven de base para cuantificar las estimaciones de ingresos de las autoridades portuarias y el nivel de actividad económica del entorno contemplan un crecimiento prudente del 3% sobre la previsión del cierre del ejercicio 2012, alcanzando los 485 millones de toneladas. Como sabrán sus señorías esto representaría recuperar los tráficos históricos que se dieron en el año 2007 y que ascendían a 483 millones de toneladas. Por tanto esperamos superar en el ejercicio 2013 los datos históricos del Sistema Portuario Español. En 2013 se espera, por tanto, que ese crecimiento del 3% se divida en un 4,2% de crecimiento para los graneles líquidos y un 3,1% para la mercancía general, mientras que los graneles sólidos se mantendrían en niveles similares a los del año 2012, que han tenido, como ustedes conocen, un crecimiento de más de dos dígitos durante 2012. Para los años posteriores se prevé una progresiva y continuada recuperación de los tráficos en todas las naturalezas, en todos los tipos, llegando en el año 2014 a superar los 500 millones de toneladas y en 2016, en la previsión plurianual, a más de 550 millones de toneladas.

En línea con la prevista evolución del tráfico portuario comentada, el proyecto de presupuestos 2013 contempla un crecimiento del importe neto de la cifra de negocios consolidado del 3,9%, por encima del crecimiento de los tráficos, con una evolución que pasaría de una previsión de cierre este año de algo más de 1.015 millones de euros, a 1.055 en el año 2013, prosiguiendo hasta el año 2016 con una senda creciente hasta alcanzar entonces aproximadamente 1.200 millones de euros de volumen de cifra de negocios. La mayor parte de la cifra de negocios de las autoridades portuarias está integrada, como ustedes conocen, por las tasas portuarias que, salvo la tasa de ayudas a la navegación, de una relevancia económica marginal, no van a sufrir ningún incremento en las cuantías básicas durante 2013, esa es la propuesta que se incluye en los Presupuestos Generales del Estado. Solamente se incluye una subida del 16% en la tasa de ayudas a la navegación y justamente porque la contabilidad analítica de la misma demuestra que está muy desfasada respecto a sus costes reales. La cuantía básica de la tasa de ayudas a la navegación pasaría de 0,25 euros a 0,29 euros; como ya he señalado, del orden del 16%.

Como ustedes conocen también, por la legislación portuaria a nivel individual las tasas portuarias pueden variar en función de coeficientes correctores, y la propuesta que mandamos a la Ley de Presupuestos también es muy moderada. Se modifican únicamente catorce coeficientes correctores de las tasas portuarias en diferentes puertos; de ellos solamente tres al alza y once serían a la baja. Por repasar aquellos que sufren alguna modificación respecto a la prevista en los Presupuestos Generales del Estado del año 2012, tengo que señalar Alicante, en el que para coadyuvar al crecimiento de sus tráficos se produce un abaratamiento de sus coeficientes correctores, que pasan de 1,30 a valores entre 1,20 y 1,25; Avilés, en el que hay una reducción de la tasa del buque, que de 1,20 pasa a 1,13 justamente porque Avilés está en rentabilidades ya muy próximas al 2,5% y si no se modifica este coeficiente no puede mantener los coeficientes del año 2012; Cartagena, donde se produce una reducción del 1 al 0,98 del coeficiente corrector en la tasa a la mercancía porque también está en rentabilidades muy superiores al 2,5%; en el caso de Ferrol-San Cibrao se produce una bajada de 1,03 a 0,95 para la tasa a la mercancía porque también está en ratios muy próximos a los establecidos como objetivo por la ley; en Gijón se produce una bajada en la tasa del buque de 1,30 a 1,25 y en la tasa a la mercancía de 1,30 a 1,20 justamente para coadyuvar a que Arcelor no deslocalice las acerías. Surge de unas conversaciones intensas con Arcelor y con la autoridad portuaria, de forma que solamente en el caso de que mantenga el segundo horno abierto tiene derecho a que no solamente se le ayude a través de los coeficientes correctores sino también con unas bonificaciones en el sentido de que si supera 5.500.000 toneladas, que es poner en marcha el segundo horno, entonces tendría derecho a bonificaciones añadidas. En el caso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 34

de Las Palmas también se produce en este caso un incremento de 1,23 a 1,30 en la tasa a la mercancía y en el puerto de Marín y Ría de Pontevedra también un aumento en la tasa a la mercancía. También en el caso de Pasajes se produce un abaratamiento, en este caso de la tasa del buque, de 1,20 a 1,15, y en Tarragona la tasa al pasaje pasaría de 0,80 a 0,70. En el caso de Villagarcía se produce un ligero aumento en la tasa del buque y un abaratamiento en la tasa a la mercancía justamente para coadyuvar al desarrollo de sus tráficos. Este es el puerto con menos tráficos del país y el puerto más con dificultades económicas; por tanto, es una ayuda para que pueda consolidar la tendencia creciente de sus tráficos.

Las previsiones de ingresos para 2013 ya incorporan descontado el previsible impacto económicos de las bonificaciones sobre las distintas tasas, que es otro mecanismo que prevé la Ley de Puertos para favorecer los tráficos portuarios y que ascienden a una cantidad global de casi 100 millones de euros, es decir, 94,7 millones de euros en bonificaciones para coadyuvar al crecimiento de los tráficos y, sobre todo, para favorecer la economía productiva española sobre la base de la reducción de los costes logísticos. Las podemos dividir en las bonificaciones singulares a la tasa de ocupación con el objeto de impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en cada momento de los mercados internacionales, que serían 6,5 millones de euros de bonificación; bonificaciones a las tasas de utilización para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos, que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, que representan 44,4 millones de euros; bonificaciones de las tasas de utilización para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, con 18,8 millones de euros; bonificaciones a las tasas de utilización para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad a aplicar en los puertos de interés general del archipiélago canario y balear, así como a los puertos de Ceuta y Melilla para todos aquellos servicios marítimos que unen estos puertos con otros, salvo los situados en el mismo archipiélago, que representan 25 millones de euros.

Por el lado de los gastos, en el sistema portuario de titularidad estatal se ha continuado el proceso de racionalización y ajuste del gasto más allá de los límites exigidos por los vigentes planes de austeridad, aunque sin comprometer la adecuada explotación y operatividad de los puertos.

Como corresponde a la naturaleza del negocio y actividad económica que realizan, los principales conceptos de gastos de explotación en que incurren las autoridades portuarias son los gastos de personal, los otros gastos de explotación y la dotación de amortizaciones, que mantienen entre ellos una proporción 30, 30, 40%, respectivamente.

Por lo que respecta a los gastos de personal, la evolución prevista en el anteproyecto presentado es reducida, simplemente pasa de una previsión del presupuesto de 2012 de 278,2 millones de euros a 277,1 millones de euros, y el incremento respecto a cierre previsto de este año responde en su mayor parte a la prevista recuperación para el próximo ejercicio del gasto correspondiente a la paga extra de Navidad, que ya figura descontada del gasto en la citada previsión de cierre del presente ejercicio 2012. Por lo que respecta a los otros gastos de explotación, reparación y conservación, suministros, tributos, asistencias técnicas, etcétera, la evolución muestra un esfuerzo de contención realizado en los últimos tiempos con una reducción para 2013 sobre el presupuesto de 2012 del 3,8%. El incremento de gasto que se observa respecto a la previsión de cierre de 2012 obedece a las provisiones de insolvencias que es necesario dotar en mayor cuantía debido a la situación general de crisis económica y a la morosidad en que están incurriendo determinados sectores portuarios. Es decir, la previsión de cierre para 2012 sería de 283,8 millones de euros, cuando en el presupuesto había 275,7 millones de euros que en el año 2013 volverían a bajarse a 265,3 millones de euros de gastos de explotación. Finalmente, la evolución de las dotaciones de amortizaciones del inmovilizado recoge la progresiva incorporación a la explotación de las nuevas infraestructuras portuarias, pasando de 383,9 millones de euros de previsión de cierre para el año 2012 a unas amortizaciones de 396,4 millones de euros para el año 2013. En cualquier caso, y es importante, la ratio gastos de explotación/ingresos de explotación baja del 91,18% en 2012 al 88,85% en el año 2013, reduciéndose progresivamente en ejercicios sucesivos hasta alcanzar valores inferiores al 83% en el año 2016.

La planificación de inversiones elaborada también está alineada con el reiterado objetivo de garantizar la viabilidad financiera a medio y largo plazo de todas y cada una de las autoridades portuarias, habiéndose profundizado en el proceso de racionalización y priorización de las mismas como hemos señalado en los objetivos. La evolución de la cifra de inversión en material inmovilizado —incluyendo las inversiones inmobiliarias—, intangible y financiero, siguiendo el presupuestario de pagos, pasa de 770,1 millones en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 35

el año 2012, con una previsión de cierre de 673 millones, a 733 millones de euros para el año 2013. Progresivamente en la planificación plurianual se iría reduciendo porque estamos, como saben sus señorías, en una situación de sobrecapacidad en el sistema portuario y la tendencia es a aumentar los índices e ocupación desde el 40% en el que estamos ahora a un objetivo del 60 y del 70%, tal y como se prevé en el Pitvi.

El incremento puntual que se observa en la cifra de inversiones para 2013 obedece en su mayor parte a los retrasos en la ejecución del Plan de inversiones de 2012 en unos 100 millones menos respecto a las previsiones presupuestarias, según se recoge en la previsión de cierre, esperándose recuperar parte de dicho retraso en el año 2013. Conjuntamente con la inversión pública, la inversión privada estimada prevista para el año 2013 ascenderá a 1.042 millones de euros —como saben ustedes, inversión concesional en el marco del modelo de concesión demanial— y asciende en este caso al 145% respecto a la inversión pública prevista para ese año.

La actuación conjunta sobre la capacidad de generación de recursos optimizando los ingresos y ajustando los gastos, junto con la racionalización de los planes de inversión, permiten abordar una senda estable de reducción del endeudamiento financiero de las autoridades portuarias, tanto conjunto como individual, contribuyendo a la corrección de las situaciones de desequilibrio financiero en que se encuentra en la actualidad un considerable número de dichas autoridades portuarias dirigiéndolas hacia niveles de endeudamiento que consideramos viables y progresivamente decrecientes.

La evolución de la variación neta del endeudamiento bancario a largo plazo será de 144,4 millones de euros para 2013, teniendo previsto que para el año 2012 en la previsión de cierre ya había una reducción neta de endeudamiento de 56,6 millones. En cuanto a las previsiones para ejercicios sucesivos, en 2014 una reducción neta de endeudamiento de 123,5 millones de euros, 137,9 para 2015 y posteriormente 103 millones de euros. El endeudamiento bancario a largo plazo, a final del ejercicio 2013, se quedará en valores inferiores a los 2.500 millones de euros; exactamente algo más de 2.440 millones de euros en 2013. No obstante el proceso de saneamiento financiero no es suficiente para reducir, aunque sí para moderar significativamente, la elevada carga que los intereses de la deuda representan en las cuentas de resultados de muchos de los organismos públicos portuarios, creciente en el presente escenario plurianual dada la prudencia en la estimación de la evolución futura de los tipos de interés con la que se ha elaborado este presupuesto.

Los calendarios de amortización de los préstamos vigentes, junto con el esfuerzo adicional de reducción del endeudamiento realizado y la mencionada evolución de la carga financiera, produce necesariamente como resultado final un elevado servicio de deuda —es decir, amortizaciones de deuda a largo y corto plazo, más intereses— que pasaría de 108 millones de euros en la previsión de cierre de 2012 a 167,7 millones de euros en el año 2013 y cantidades crecientes hasta llegar a 252,7 millones de euros en el año 2016. La creciente generación de recursos, *cash-flow*, y la racionalización de inversiones comentada más arriba han permitido no obstante asumir este elevado servicio de deuda a pesar del decreciente volumen de subvenciones de capital de fondos estructurales europeos, que ascenderán únicamente a 127,7 millones de euros en el ejercicio 2013. Igualmente, en el previsto escenario plurianual también se contempla la generación de activos improductivos en algunas autoridades portuarias como medio de generación de recursos financieros adicionales para el proceso de saneamiento financiero de las autoridades portuarias que lo necesiten.

La evolución estimada de los recursos generados por las operaciones pasará de 416,9 en la previsión de cierre para 2012 a más de 450 millones de euros para 2013, subiendo en ejercicios sucesivos: 471 millones de euros en 2014, 504 millones de euros en 2015 y casi 550 millones de euros de generación de recursos para el año 2016. La ratio inversión/*cash-flow* baja del 198,8 % en 2012 al 166%, para llegar al año 2016 a ratios del 80%, es decir, mucha menos inversión que *cash-flow* generado.

Finalmente, el Ebitda de explotación generado, es decir, definido como resultados de explotación antes de amortizaciones netas del traspaso a resultados de las subvenciones de capital, deterioros y otros resultados, también presenta una evolución positiva en el escenario plurianual pasando de 514,4 millones de euros en la previsión de cierre de 2012 a 549,1 en el presupuesto de 2013, hasta llegar al año 2016 con una generación de Ebitda de casi 670 millones de euros. La ratio Ebitda/tonelada movida pasa de 1,22 en el año 2012 a 1,24 en 2013, alcanzando el 1,29 en el año 2016.

No quisiera completar esta intervención sin señalar aquellos pocos créditos provenientes del Ministerio de Fomento, es decir, créditos presupuestarios, que en el presupuesto de 2013 tienen un efecto directo en los puertos. Se incluye en los Presupuestos Generales del Estado una subvención para financiar el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 36

convenio para el desarrollo del puerto de Pasaia, la regeneración del puerto de Pasaia, de 1,10 millones de euros, sobre la base a los convenios firmados por el Gobierno anterior para el puerto de Pasaia. Es la única excepción en que hay una subvención directa a algún puerto por parte de los Presupuestos Generales del Estado. También quiero decir que se incluye un préstamo a Puertos del Estado para financiar la cancelación del préstamo concedido a este mismo organismo por el ICO para financiar el coste adicional de las obras de ampliación del puerto de Gijón de 23,2 millones de euros, y un préstamo a Puertos del Estado para financiar la cancelación del préstamo concedido a este mismo organismo por el ICO para financiar en la Autoridad Portuaria de A Coruña el coste adicional del proyecto modificado de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira y que asciende a 27,88 millones de euros.

En este punto quiero señalar a sus señorías que en los ejercicios presupuestarios anteriores lo que se daba a Puertos del Estado era una aportación patrimonial que computaba déficit y, con el objetivo de que los organismos portuarios colaboren a la reducción del déficit, la aportación patrimonial ha pasado a préstamos. Por tanto, se hace un mayor esfuerzo por parte de los organismos portuarios y particularmente por Puertos del Estado para afrontar los préstamos del ICO con sus propios recursos sin recibir subvenciones directas presupuestarias sobre la base de haber convertido las aportaciones patrimoniales en préstamos. Finalmente, se incluye una subvención de 7 millones de euros para las autopistas del mar de Gijón-Nantes y Vigo-Nantes para hacer frente a los convenios firmados con Francia para la promoción de dichas autopistas del mar.

Quisiera finalizar señalando cuáles son los principales proyectos de inversión que se incluyen en esos presupuestos, que son básicamente terminar los pocos abrigos pendientes, como es el puerto de Granadilla en la isla de Tenerife, y algunas inversiones importantes, como completar las obras en las estaciones portuarias en Punta Langosteira; en Avilés, desarrollar el margen derecho de la ría; en la bahía de Algeciras, completar la ampliación de Isla Verde exterior y empezar a realizar los proyectos para el puerto de Tarifa; en la bahía de Cádiz, la nueva terminal de contenedores; terminar las obras de Botafoc en la isla de Ibiza y los nuevos desarrollos en los muelles de poniente en Baleares; avanzar en el desarrollo de la ampliación sur del puerto de Barcelona y completar el Muelle de la Energía en dicho puerto; en Bilbao, prolongar el dique de Punta Sollana y afrontar la terminal logística ferroportuaria en la provincia de Burgos, exactamente en Pancorbo; finalizar la ampliación de la segunda fase de las Escombreras en Cartagena y proseguir con la tramitación administrativa de la nueva dársena de El Gorguel; avances en la dársena sur en el puerto de Castellón; completar la segunda fase del puerto exterior y su equipamiento en el puerto de Ferrol; completar muelles en el puerto de Huelva; avanzar en la nueva dársena de La Esfinge en el puerto de Las Palmas; prolongar la terminal de pasajeros y mercancías ro-ro en el puerto de Melilla; avanzar en la regeneración portuaria del puerto de Pasaia a través del convenio firmado con el Ministerio de Fomento; como he señalado, completar las obras de abrigo en el puerto de Granadilla; realizar nuevos muelles en el puerto de Santander; la mejora del acceso marítimo al puerto de Sevilla; en el caso de Tarragona, completar la ampliación del muelle de la Química y la explanada de ribera a poniente del contradique; avanzar en las obras del plan director de Valencia, en el puerto de Valencia, y finalizar la ampliación de los muelles comerciales en el puerto de Vigo.

Eso es todo por mi parte.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, el diputado don Antonio Trevín Lombán.

El señor **TREVÍN LOMBÁN**: Muchas gracias, señor Llorca, por su explicación, amplia en diferentes niveles. Me va a permitir acogerme a una frase, creo que además muy bien traída, del señor Collarte, que en su intervención anterior nos decía: Dios nos libre de un xafoi. Completamente de acuerdo. Y le añado: usted sabe que es porque (**pronuncia palabras en gallego**). Lo digo sobre todo como consecuencia de la intervención, de la que todavía no nos hemos recuperado, del secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre. Si alguien nos demostró que necesitaba este dicho era el señor secretario general, que lloró no una sino dos, tres y cuatro veces. Esto es complicado. Si en algo un Gobierno es tributario de otro es fundamentalmente en el ámbito de las infraestructuras. Por eso no quisiera repetir lo que dije ya una vez. Saben que vengo a esta Comisión llorado y flagelado. Por eso pido a los representantes del Gobierno que por favor vengán llorados del ministerio y que no vengán con ánimo de flagelarnos, sino, sobre todo en una intervención como la de hoy, de dar cuenta de las principales iniciativas que a través de los Presupuestos Generales del Estado para 2013 van a poder desarrollarse en ámbitos como, en este caso, el de puertos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 37

Yo quiero felicitar al presidente del Ente Público Puertos del Estado porque se ha corregido a sí mismo para bien y quiero dejar constancia de ello. Hace pocos meses, en esta misma Comisión, cuando el portavoz socialista, señor Simancas, le indicaba que la subida en el puerto de Gijón podía traer como consecuencia la deslocalización industrial de la principal siderúrgica asturiana, no le creyó y le dijo directamente: Las deslocalizaciones no van a venir nunca por la subida de tasas portuarias, sino por otros aspectos al margen de la tasa portuaria; por tanto, no creemos que haya pérdida de competitividad en el caso de Gijón y entendemos que tenemos margen suficiente para mantener el puerto vivo y de forma viable hacia el futuro. No era así y, como hay pocas veces que se corrijan en el ámbito político como se ha corregido, creo que es de buena ley reconocerlo y felicitar al señor presidente de Puertos del Estado por esa corrección.

En segundo lugar, en este momento el organismo Ente Público Puertos del Estado tiene una gran parte de sus posibilidades de inversión, además del amplio análisis que nos ha hecho, fundamentalmente en los aspectos financieros —que, vuelvo a repetir, le agradecemos—, a través de las propias autoridades portuarias. Nos ha dado buena cuenta de todo ello, y en ese caso lo mismo le digo: mi agradecimiento. Pero tiene además otra parte importante, y es que tiene que ser el representante en el Ministerio de Fomento de los intereses de los puertos para que la política presupuestaria del ministerio en aspectos vitales para los puertos se tenga en cuenta a la hora de la confección de los presupuestos, y hay un aspecto básico: la conectividad de los puertos, es decir, todo lo que es la comunicación intermodal de los diferentes puertos españoles tanto en el ámbito terrestre como en otros ámbitos que quería comentar. Y aquí, lamento decirselo, pero no le puedo felicitar como en el caso anterior.

Compartimos su filosofía, porque —vuelvo al Pitvi— hoy aquí se ha anunciado varias veces y lo voy a repetir desde el punto de vista de que nos explique la lógica, que compartimos, de lo que es el presente y lo que debe ser el futuro de los puertos. Primer caso, el presente de los puertos, que los convierte en un elemento vital para lo que todos consideramos que es fundamental para este país en este momento, que es la recuperación económica. Los puertos en estos momentos son vitales porque el comercio internacional es uno, si no el primero, de los elementos más importantes para esa recuperación, con todo lo que implica el comercio exterior. En este país el 80% de las importaciones viene a través de los puertos y el 50% de las exportaciones sale a través de los puertos. Por tanto, estamos ante un elemento no poco importante de lo que tiene que ser el principal objetivo de los próximos Presupuestos Generales del Estado para España.

¿Qué problema nos encontramos? En primer lugar, que estamos en el país con la menor cuota modal de transporte ferroviario de mercancías entre los países europeos, es decir, falta de conexión entre nuestros puertos con los ámbitos ferroviarios para la salida de los mismos, aunque también debemos decir, sin poner excesivamente el retrovisor en primer plano, que los puertos actualmente representan el origen y el destino del 49% de todo el tráfico ferroviario de mercancías, aunque en 2000 estábamos en la mitad, en el 25%. Es decir, hemos avanzado, pero nos queda mucho por avanzar, por la situación que tenemos, para llegar a convertirse en el primer referente, referente que viene muy bien establecido en el Pitvi, porque de los cinco grandes objetivos que se plantea uno de ellos es favorecer la integración funcional del sistema de transportes en su conjunto mediante un enfoque intermodal, que tiene que hacer referencia a la accesibilidad terrestre con carreteras y con ferrocarril, en segundo lugar a la conexión para el desarrollo logístico del entorno de los puertos, las zalias, y en tercer lugar para poder establecer estrategias de conexión con el *hinterland* que tiene cada uno de los puertos.

Ese tiene que ser el objetivo fundamental, porque además, como muy bien recoge el propio documento, las inversiones fundamentales estrictamente portuarias de los últimos años han permitido que nuestros puertos se hayan dotado de una oferta en primer nivel, en términos de cantidad y calidad de infraestructuras, para asumir la previsible evolución de los requerimientos derivados de la demanda. Textual del documento al que hacía referencia y reconocido por el propio ministerio. Por tanto, vamos ahora al objetivo fundamental. Para empezar por el ferrocarril, por la importancia que tiene en el ámbito de mercancías, como decíamos, ¿qué es lo que estos presupuestos nos presentan para la conectividad de los puertos españoles con el ferrocarril?

Primero, nos indican necesidades, nos lo establecen de forma clara. Dicen que es necesaria la mejora de la red ferroviaria de conexión a puertos, al de Bilbao, al de Valencia, al de Barcelona, al de Sagunto, al de Ferrol, al de Castellón, a la línea Papiol-Mollet, al puerto de Tarragona y al puerto de A Coruña. ¿Para todo eso los presupuestos qué contemplan? Un millón de euros prácticamente, mudo y lirondo, para todo esto en el año 2013, es poco creíble el objetivo fundamental con la inversión que se le dedica.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 38

Si vamos al ámbito de carreteras, estamos un poco en lo mismo. La conexión por carretera, la salida de las mercancías por carretera, ¿cómo está? Las cantidades que se dedican, excepto en algunos casos, muy pocos, podemos dividirlos en dos tipos: por una parte, la lógica del interés político del año para el Gobierno —no creo que sea la mejor forma de planificación—; o la ilógica —dicho sea sin ninguna acritud y permítanme la expresión—, de una cierta tomadura de pelo. Empiezo por la primera. No es lógico desde el punto de vista de la planificación de infraestructuras que a hacer realmente unos accesos en condiciones al puerto de El Musel de Gijón dediquen 422.000 euros para el año 2013, y nada en el 2014, nada en 2015 y nada en 2016, al menos en cuatro años no va a tener unos accesos adecuados el puerto de El Musel, terminados, con la conexión con la red de autovías de España; o que se dediquen 10.000 euros para el año 2013 —se lo repito, 10.000 euros— al acceso sur al puerto de Gandia; o que se dediquen 50.000 euros al puerto de la bahía de Algeciras. No se puede explicar más que por un interés político del momento, en el año, a no ser que me den alguna otra razón para este tipo de cantidades. Y les decía que además hay alguna que cae en una cierta ilógica, casi de tomadura de pelo. Fíjense bien, para el acceso al puerto exterior de A Coruña hay 5.000 euros para el año que viene, 5.000 euros para una obra de acceso al puerto exterior de A Coruña. Si no es en razón de las elecciones autonómicas, explíquenme esta ilógica completa en esta planificación.

Acabo. Hay, además de los ámbitos de inversión, algunos elementos que nos interesa especialmente que nos clarifique. El primero es si van a asumir el mandato de la Comisión Europea, el que les envió el pasado septiembre con el dictamen motivado, por obligar a las empresas estibadoras que operan en los puertos españoles a participar financieramente en el capital de empresas privadas que gestionan la provisión de estibadores, las conocidas Sagep, impidiéndolas recurrir al mercado para contratar a su personal, a menos que la mano de obra propuesta para tal empresa privada sea inadecuada o insuficiente. Porque Europa exige que España deje de obligar a las estibadoras a integrarse en la Sagep y tienen ahora dos posibles salidas exclusivamente: atender ese requerimiento y, por tanto, reaccionar de forma satisfactoria; o, en el caso de que no lo hagan, la Comisión podría someter el asunto al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Indíquenos si van a esperar al ámbito judicial o no. Nos gustaría, pero prefiero pasárselo para que tenga usted posibilidades también, señor presidente, plantearle una serie de preguntas sobre diferentes puertos en el ámbito de Tarragona, en el ámbito de A Coruña y sobre la evolución de mercancías en este año y sobre previsiones. Prefiero pasárselo para no consumir más tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el diputado don Mario Flores Lanuza.

El señor **FLORES LANUZA**: Señorías, en primer lugar, quiero agradecer a mi grupo parlamentario, y en especial a nuestro portavoz, la oportunidad que me ha dado para defender los presupuestos del Ente Público de Puertos del Estado, un sector, el portuario, con el que me siento plenamente comprometido, puesto que ha formado gran parte de mi vida profesional, tanto en mi actividad privada como pública. Además, lo he de agradecer doblemente, pues me da la oportunidad de felicitar públicamente aquí en sede parlamentaria al presidente del Ente Público de Puertos del Estado, el señor Llorca, a quien considero un excelente gestor portuario con una visión global del entramado que configuran los veintiocho puertos de interés general, como ya demostró hace unos años en su anterior etapa, en la que coincidí como presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante. Por ello puedo dar fe de su experiencia y profesionalidad contrastada, como nos acaba de demostrar en su intervención, en la que ha expuesto con claridad unos presupuestos muy detallados, realistas y coherentes con la situación económica que atraviesa el conjunto del Estado. Es más, me atrevería a decir que nos ha planteado el ente público más rentable que hay en estos momentos y con las mejores perspectivas. Además, estoy seguro, señor Llorca, de que con usted vamos a poder estar tranquilos, porque va a ser capaz de dar un nuevo impulso al sector portuario, aunque tengo que reconocerle que la empresa no es menor, puesto que sacar adelante el gran endeudamiento que se generó en el periodo 2004-2011 no es tarea fácil. Y lo saco a colación porque ese endeudamiento generalizado que nos dejó el anterior Gobierno es el que está marcando los presupuestos que estamos viviendo estos días en las comparecencias de los diferentes ministerios. Sí, señorías, cómo no va a afectar que el anterior Gobierno nos haya dejado una herencia envenenada, y digo envenenada porque son 38.000 millones de euros anuales, es decir, se paga 101 millones de euros diarios de intereses. Señor Trevín, ya sé que se ha flagelado, pero esto hay que decirlo, porque cómo no va a afectar semejante compromiso a todos los presupuestos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 39

Centrándonos en el tema de debate, en puertos, este endeudamiento también se podría haber evitado con un control en los planes de empresas, y así también nos lo demostró el señor Llorca en su anterior etapa, que mantuvo unas cifras de endeudamiento inferiores a los 600 millones de euros, que luego se dispararon, especialmente en el periodo 2005-2006, y llegaron hasta los 3.000 millones de euros. Se aprobaron endeudamientos inasumibles que ahora lastran el conjunto de la actividad portuaria de todo el Estado. Afortunadamente, con el nuevo equipo directivo se han podido consensuar unos planes de empresa realistas, que sin duda harán más competitivos los puertos, evitando endeudamiento inamortizable. Como bien ha apuntado el presidente, debemos incrementar la capacidad de generación de recursos y para ello debemos plantear unos presupuestos, como los que hoy nos ha presentado, que nos permitan optimizar los ingresos, ajustar los gastos y racionalizar los planes de inversión, en definitiva, abordar una política de reducción progresiva del endeudamiento financiero consolidado del sistema portuario, que permita a su vez corregir las situaciones de desequilibrio en que se encuentran muchas autoridades portuarias.

Son unos presupuestos ajustados a la realidad y son unos presupuestos coherentes con las líneas trazadas desde el ministerio, y desde luego con el anterior presupuesto que se presentó en el 2012, y por ello no debería sorprender a sus señorías ni suscitar ningún tipo de dudas. Estas dudas que se están planteando de la posible legislación, le tengo que recordar que la última ley de Puertos fue aprobada por ustedes, la Ley 33/2010, y fue consensuada con el Partido Popular también. Señorías, ¿es razonable estar en desacuerdo con la necesidad de racionalizar las inversiones y la rentabilidad económica de las obras? ¿Es razonable acometer el saneamiento financiero del sistema portuario español que permita la viabilidad económica financiera del conjunto de las autoridades portuarias? ¿Es razonable implantar una política de austeridad en la gestión y en los gastos públicos que persiga una rentabilidad a medio y largo plazo de los distintos puertos? Claro que es razonable, señorías, absolutamente razonable y necesario, y solo a una persona poco consciente o a un insensato se le ocurriría estar en desacuerdo con las medidas y políticas adoptadas, y eso es lo que esperan los ciudadanos de este país y en particular la comunidad portuaria.

Tenemos una elevada capacidad de infraestructuras portuarias de gran capacidad que irán alcanzando su máximo rendimiento a medio plazo, como ha dicho el señor Llorca, incrementando ese 40% al que ha hecho referencia. Y se está planificando bien, de forma equilibrada. En todos los frentes marítimos se contemplan actuaciones e inversiones, se fomenta la solidaridad entre puertos, la competencia entre ellos también para ser más eficientes, intentando optimizar todos los recursos disponibles para que España pueda ser ese gran polo logístico mundial que todos deseamos.

La ministra apostaba decididamente en la presentación del Pitvi por la intermodalidad, y los puertos son la clave. Los puertos pueden ser el motor económico de la iniciativa privada; buscar un equilibrio razonable entre la inversión pública y privada. De hecho, en el año 2013 se plantean más de 1.100 millones de inversión privada, con la generación de actividad económica que de ahí se puede derivar. Voy terminando, señor presidente. Se apuesta también por la iniciativa privada y también por potenciar el transporte ferroviario de mercancías, asignatura pendiente de este país, y en esto sí que estoy de acuerdo con el señor Trevín. Pero pienso que también se apuesta por las conexiones ferroviarias de los puertos —y estoy seguro de que ahora el señor Llorca se lo aclarará—, por el ancho internacional, por el tercer carril. En definitiva, se está apostando por el corredor mediterráneo, se apuesta por conectar España con el resto de Europa y eso, señorías, es apostar por un nuevo modelo económico de nuestro país; dejar de ser la periferia de Europa para convertirnos en el gran polo logístico de Europa complementando la oferta de los puertos del norte del continente.

Esta es la realidad que queremos y esta es la imagen que nos muestran los presupuestos que nos acaba de presentar el presidente de Puertos del Estado. Señor Llorca, quiero reiterarle mi felicitación por creer en el futuro de los puertos y por la apuesta firme en su recuperación y viabilidad que hoy nos ha planteado en esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, y para cerrar la comparecencia, interviene el presidente del Ente Público Puertos del Estado, señor Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Señor Trevín, no he venido aquí a flagelarme, pero podría hacerlo también. Los puertos presentan cifras positivas globalmente, pero eso no quita que esconda que tenemos algunos puertos en una mala situación financiera, y en algunos muy mala; Gijón, por ejemplo. Gijón tiene una mala situación financiera que me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 40

permitiría venir a esta Cámara a flagelarme, porque la solución para Gijón es muy complicada porque proviene de la mala gestión de una obra que ustedes gestionaron en Gijón, con una deuda enorme. En este momento Gijón está generando 1,5 millones de euros de recursos y tiene una deuda de 465 millones, desde mi punto de vista, por una mala gestión de la obra. Por tanto, el problema que tenemos en Gijón es tremendamente grave y lo debemos asumir entre todos. Es un problema que nos permite poner en cuestión incluso la propia viabilidad del puerto. Y debemos hacer un esfuerzo todos para llevar adelante ese tema. Hemos de generar recursos para ese puerto, hemos de buscar tráfico; pero también debemos ser capaces de generar recursos para poder pagar el endeudamiento que tenemos dentro del marco de autosuficiencia económica de estos puertos. Y no solamente es la deuda que tiene Gijón, sino las espadas de Damocles que tiene encima: El informe de la OLAF de la Unión Europea diciendo que la adjudicación no se hizo en buenas condiciones y la UTE ha puesto un pleito, o lo va a poner, por 300 millones de euros. Es decir, nos podemos encontrar con un escenario de más de 1.000 millones de euros en Gijón, que cómo los vamos a pagar. Y eso proviene de una gestión que se hizo de la obra creo que en muy malas condiciones.

Usted me dice que hemos corregido lo que decidimos el año pasado y yo le digo que sigo manteniendo los mismos criterios que defendía el año pasado. La variación de las tasas portuarias no produce la deslocalización de la industria, bajo ningún concepto, y menos la de Gijón. Lo que sí puede servir como excusa para decir que se deslocaliza porque el dinero que producen las tasas portuarias para Arcelor no es significativo para una decisión en ese sentido. En cualquier caso, hemos negociado con la Autoridad Portuaria de Gijón, con los nuevos gestores de la autoridad portuaria, porque entendemos que la cultura del sistema portuario es una cultura de pacto, no es una cultura jerárquica, y en el acuerdo normalmente está la verdad. También hemos negociado con Arcelor de forma directa porque no queremos que las tasas portuarias sean una excusa para la deslocalización. Pero le hemos dicho a Arcelor: Te vamos a dar bonificaciones siempre y cuando mantengas el segundo horno abierto, si no lo mantienes abierto, no hay posibilidad de bonificaciones portuarias. Y Arcelor ha dicho: De acuerdo. Si muevo en mineral de hierro más de 5.500.000 toneladas, que representa garantizar que el segundo horno está abierto, habrá una bonificación superior, que va a ser del 30%. Y en eso sí que estamos, en coadyuvar a que las empresas no se deslocalicen, pero siempre y cuando no juguemos con las empresas a decir, mira, yo no hago nada, no apporto nada. Tú mantén el segundo horno abierto, y entonces tendrás bonificaciones. Esa ha sido la estrategia que hemos seguido con Gijón y entiendo que hemos acordado con la autoridad portuaria. Yo pensaba que este año tendría que venir a esta Cámara sin pacto con la autoridad portuaria. Ha costado mucho, pero creo que hemos hecho todos un esfuerzo para llegar a puntos de acuerdo y conseguir acuerdos conjuntos que no hicieran que la intervención de la ministra hubiera sido conforme la legislación portuaria.

Señoría, usted es diputado por Asturias y creo que debemos ver exactamente cómo está Gijón, cómo esta su puerto y qué debemos hacer entre todos para que el puerto salga adelante. Seguramente, vamos a tener que renegociar la deuda para alargarla en el tiempo, para que la carga financiera de Gijón sea más reducida. Hemos de vender patrimonio, seguramente innecesario para la actividad portuaria, como la propia sede de la autoridad portuaria —lo hemos pactado con las autoridades de Gijón—, para generar recursos que permitan llevar el puerto hacia delante. También hemos de mantener los coeficientes correctores con valores de 1,25 y 1,20. Ustedes pedían uno y afortunadamente hemos llegado al acuerdo de, en lugar de 1,30, 1,25 para el buque, y en lugar de 1,30, 1,20 para la mercancía. Es un guiño suficiente para todos que nos ha permitido llegar al acuerdo sin poner en cuestión el volumen de ingresos que necesita el puerto para salir adelante.

Usted ha dedicado gran parte de su intervención a hablar de la conectividad, que no es competencia estricta el presidente de Puertos del Estado, sino del Ministerio de Fomento, y me ha señalado como representante de los intereses de los puertos en el Ministerio de Fomento, y lo estoy haciendo. Ese es mi papel también aunque no sea mi competencia exclusiva. Todos los puertos hemos apostado por la conectividad. Yo creo que la conectividad es un elemento indudable para el progreso de los tráfico portuarios en todo, y especialmente también en el Mediterráneo. Ustedes saben que las navieras que provienen de Asia o de Medio Oriente si descargarán en los puertos españoles tendrían un ahorro de travesía de cuatro días y, por tanto, si el ferrocarril funcionara bien, interoperablemente, sin restricciones en fronteras, etcétera, podríamos captar tráfico de origen o destino en Europa. Por tanto, ese es un elemento importante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 41

Creo que mis buenas labores en el ministerio, por decirlo de alguna forma, han sido positivas en estos presupuestos. Este presupuesto incluye los accesos al puerto de Barcelona, que es algo muy importante en esa estrategia del corredor mediterráneo. Pero, además, la puesta en marcha del tercer hilo, de norte a sur, en el corredor mediterráneo es una apuesta por la conectividad de los puertos y por esa necesidad de que sean interoperables con Europa. Pero los recursos del ministerio son finitos, porque el ministerio tiene una deuda, como se ha dicho aquí, de 40.000 millones de euros. ADIF tiene una deuda de 14.000 millones; AENA, 15.000 millones; Renfe, 5.000 millones. Ustedes nos dirán que primero hay que pagar las deudas; hay deudas de expropiaciones. Hay que pagar las deudas y los recursos son finitos. Pero en los puertos en los que tenemos recursos —nuestras cifras son buenas— tenemos ya las infraestructuras portuarias prácticamente hechas.

Hemos hecho una apuesta para la conectividad, y vamos a poner, aunque no es de nuestra competencia, recursos a la accesibilidad terrestre. El acuerdo para el puerto de Barcelona recoge que el puerto pondrá 50 millones de euros para la accesibilidad, prácticamente la mitad de lo que va a ser el coste global del acceso ferroviario a los puertos. Lo hemos hecho también con acuerdo con los responsables portuarios del puerto de Barcelona. Y también en Cartagena. En Cartagena nos quedaban 1.000 metros por conectar en el puerto y también va a ser el puerto el que, incorporando al dominio público portuario terrenos ferroviarios, va a poder hacer frente a las inversiones conforme al marco de la Ley de Puertos. Lo mismo, como digo, vamos a hacer en Barcelona. Hay puertos que se lo pueden permitir porque tienen unas arcas saneadas dentro del modelo de autosuficiencia, pero otros puertos no. Uno de ellos es Gijón. Como sabe usted, la accesibilidad viaria por Jove en el puerto Gijón era un pacto entre el Ministerio de Fomento y la autoridad portuaria, que financiaba el 50% del acceso viario. ¿Usted me puede decir si la Autoridad Portuaria de Gijón en este momento es capaz de afrontar el 50% de los accesos a Jove. Es imposible.

Por tanto, el convenio lo hemos tenido que dejar en suspenso porque la autoridad portuaria no puede afrontar en este momento sus compromisos en el marco del convenio firmado con el Ministerio de Fomento.

Usted ha dicho que el Pitvi hace un buen diagnóstico respecto a la importancia de la conectividad. Yo lo comparto. Usted ha dicho que en este momento el 49% —creo que es más del 50%— de los tráficos ferroviarios en este país tienen origen y destino en puertos. Creo que ese es el futuro y que la conectividad va a hacer que la cuota ferroviaria en este país progrese, sobre todo en el momento en que el corredor mediterráneo funcione, cuando funcionen bien los accesos al puerto de Barcelona por atraer tráficos ajenos a la propia economía productiva española, tráficos con origen y destino en otros países de Europa. En la medida en que los puertos podamos coadyuvar a ello, en función la situación financiera de cada uno de ellos, vamos a seguir comprometidos con la accesibilidad tanto viaria como ferroviaria. No tenga duda, señoría, de que, como presidente de Puertos del Estado, hago mis funciones ante el Ministerio de Fomento intentando —como así lo estoy consiguiendo— que la sensibilidad por la conectividad esté en el orden del día del Ministerio de Fomento y creo que el Pitvi es un buen reflejo de que esa sensibilidad está conseguida.

Tenemos asignaturas pendientes. En algunos casos, las aportaciones presupuestarias que se hacen a la conectividad de algunos puertos porque está en estudio informativo o está en la realización del proyecto y aún no está en fase de que tengan declaración de impacto, etcétera, y por tanto no se pueden asignar recursos presupuestarios para este año cuando aún está en fase de elaboración de proyecto que, como sabe su señoría, son estudios muy largos en el tiempo.

No quisiera dejarme nada y por eso quiero hacer algún comentario en relación con lo que usted me plantea sobre el dictamen de la Unión Europea respecto a la ilegalidad del sistema de estiba que tenemos en España. Aquí tengo que decirle que ese dictamen surge en relación con una ley que se hizo en la época de gobierno del Partido Socialista con apoyo del Partido Popular. Como estaba usted, señoría, la propuesta que hizo en principio el Partido Popular y que aceptó en primera fase el Partido Socialista permitía que las empresas se pudieran salir de la sociedad de estiba cuando consideraran oportuno. Finalmente, el Partido Socialista rechazó esa posibilidad seguramente por las presiones sindicales que hubo; es decir, con la primera propuesta que nosotros hicimos seguramente no hubiésemos tenido ese dictamen de la Unión Europea. Es un dictamen que tengo encima de la mesa desde hace muy pocos días; es tremendamente fundamentado desde mi punto de vista y, por tanto, hemos de afrontar de alguna forma un análisis detallado de cuál es el *statu quo* que nos presenta ese dictamen.

Para ello, le señalo que he convocado a los sindicatos y a la patronal para que hagamos un análisis conjunto para ver cómo podemos afrontar el reto de la Unión Europea. Tenemos varias soluciones. Una de ellas es esperar a que el tribunal se pronuncie y ya veremos y otra es que hagamos un análisis conjunto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 42

y vayamos a alinearnos con las políticas de la Unión Europea que todos sabemos por dónde van: que haya más de un *pool* de estibadores y que no sea obligatoria la participación de las empresas en ese *pool* de trabajadores; por tanto, como sabemos, puede estar en cuestión la libertad de empresa según nuestro esquema y modelo de estiba. Evidentemente, que tenemos problemas, tenemos pasivos laborales, tenemos pactos sindicales y, por tanto, tenemos que coadyuvar a que todo este proceso lo llevemos conjuntamente hacia la mejor solución posible. Seguramente, si hubiéramos aprobado la primera propuesta que hizo el Partido Popular respecto a la organización de la estiba en España, no estaríamos en este momento con este dictamen de la Unión Europea.

Quiero agradecer al señor Flores su participación, sus elogios, inmerecidos en cualquier caso. Tenga la seguridad de que, entre todos y con este modelo institucional complicado que tenemos, pero que en el fondo es un modelo de pacto, seguiremos tirando hacia delante para que Puertos del Estado siga siendo una de las empresas públicas —creo que después de Loterías, según dice la prensa— que tenga mejores resultados. Es un sistema que, a pesar de los problemas que tenemos con algunas autoridades portuarias, tiene unas cifras globales positivas, crecientes, y nos permiten decir que el papel de los puertos españoles del futuro está garantizado. Quiero decir simplemente que los puertos son importantes, como decía el diputado Trevín, son el 2% del PIB, generan más de 260.000 empleos directos y en esta crisis no hemos tenido pérdidas netas de empleo en el sector portuario. Eso significa que estamos haciendo los deberes bien y entendemos que el reto de futuro es optimizar las inversiones y, sobre todo, reducir la sobrecapacidad que tenemos en los puertos para que las inversiones sean absolutamente rentables respecto a las previsiones hechas. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca, por su intervención. Suspendemos la sesión por un minuto, y les pido al señor Simancas y al señor Ayala que se acerquen un momento. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000542) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/000614).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con el orden del día, con la comparecencia del presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora. Para explicar todas las cuestiones relacionadas con su presupuesto, interviene don Julio Gómez-Pomar Rodríguez.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Esta es mi segunda comparecencia como presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora y en ella voy a presentar a sus señorías la información sobre los presupuestos de dicha entidad para el ejercicio 2013.

A diferencia del año anterior, creo imprescindible en esta ocasión comenzar por apuntar una serie de cuestiones básicas para entender tanto las cifras con las que terminaré mi intervención como los retos a los que no solo mi entidad sino todo el sistema ferroviario español se van a enfrentar en 2013. El contenido del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios y en cuyo espíritu está un nuevo salto cualitativo en cuanto al modelo ferroviario diseñado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, tiene como objetivo final un mejor desenvolvimiento de los sectores productivos del país, así como una gestión más eficiente de los servicios de transporte. El desarrollo del citado real decreto-ley, por lo que a la entidad que yo presido respecta, viene marcado por tres grandes ejes. El primero de ellos es la reestructuración de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, que estructura, como bien conocen sus señorías, la sociedad en cuatro sociedades: una correspondiente al área operativa de viajeros de Renfe-Operadora; otra correspondiente a mercancías; otra la que corresponde al área de fabricación y mantenimiento y una cuarta para la realización de las operaciones de arrendamiento y vinculadas a los activos de material ferroviario y, subsidiariamente, la venta y otras formas de puesta a disposición de dicho material e instalaciones. Esta medida se acompaña de la apertura plena del mercado de servicios ferroviarios de viajeros que discurren sobre la red ferroviaria de interés general prevista para el 31 de julio de 2013. Con este nuevo modelo que mantiene la titularidad pública de las cuatro nuevas sociedades a través de una entidad pública empresarial que continuará denominándose Renfe-Operadora se pretende dar un tratamiento y una respuesta diferenciada a los problemas que se plantean en las actuales áreas de actividad y para poder competir,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 43

umentar la productividad y alcanzar una eficiencia de la que hoy carecen, mejorando la calidad y reduciendo los costes de funcionamiento. El alcance y operación de tres de las cuatro nuevas sociedades —viajeros, mercancías, fabricación y mantenimiento— es en principio similar al de las actuales áreas de negocio, mientras que la creación de la nueva sociedad de alquiler de material rodante permitirá una efectiva concurrencia en el mercado del transporte ferroviario en España.

El segundo de los ejes a los que me he referido es la integración de FEVE en las entidades públicas empresariales ADIF y Renfe-Operadora. El artículo 2 del citado Real Decreto-ley 22/2012 establece la supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha a 31 de diciembre de 2012 y la subrogación de las entidades públicas empresariales ADIF y Renfe-Operadora o las respectivas sociedades mercantiles citadas más arriba en los derechos y obligaciones de aquella. Con esta medida se pretenden obtener, tanto en la parte que actualmente FEVE dedica a la operación del transporte de viajeros y mercancías como en la que dedica a la gestión y mantenimiento de la infraestructura, diferentes sinergias a corto y medio plazo, tanto por la vía de las ventajas que supone integrar contrataciones y procesos en otros de mayor volumen como por la vía de la racionalización de servicios y actividades en aquellas zonas comunes para la prestación de servicios. Asimismo, de la racionalización citada deben obtenerse mejoras en cuanto a la coordinación de la oferta puesta a disposición de los usuarios.

Por último, el tercer eje es la reestructuración de los servicios e infraestructuras ferroviarias. La disposición adicional primera del real decreto-ley citado establece la fecha del 31 de diciembre de 2012 como límite para que el Ministerio de Fomento eleve al Consejo de Ministros una propuesta sobre la viabilidad de aquellas infraestructuras ferroviarias que no generen rentabilidad desde el punto de vista económico y social previa tramitación del procedimiento previsto al efecto en el artículo 11 de la Ley del Sector Ferroviario, y en este mismo plazo el Ministerio de Fomento elevará al Consejo de Ministros una propuesta en relación con la prestación de servicios ferroviarios de media distancia que no tengan la consideración de obligaciones de servicio público. Con estas medidas se pretende racionalizar la actual prestación de servicios de media distancia adaptándolos a la realidad económica de nuestro país.

Todo lo que acabo de decir hasta ahora tiene mucho que ver —sobre todo el punto de la integración de FEVE— con el entendimiento de las cifras del presupuesto de 2012 de Renfe-Operadora, a las que me referiré a continuación. En efecto, el presupuesto para 2012 incluye ya la previsión presupuestaria de FEVE en las cuentas de Renfe-Operadora. Voy a seguir el esquema de la cuenta de pérdidas y ganancias incluido en la documentación de los presupuestos, que todos podemos manejar, para hacer más comprensible esta explicación. El importe neto de la cifra de negocios —es decir, los ingresos generados por las operaciones de transporte de viajeros y mercancías, que constituyen el objeto de la empresa que presido— alcanzará según nuestras previsiones los 2.168 millones de euros, un 6,8% por encima de las previsiones de cierre de 2012, que entendemos que se situará en los 2.029 millones de euros. De los citados 2.168 millones, 1.965 corresponden al transporte de viajeros —el 91% del total— y 203 millones al transporte de mercancías —el 9%— y se incorporan 34 millones de euros de la operación de trenes de FEVE. En el caso del transporte de viajeros, el crecimiento esperado respecto a 2012 es de un 6,7%; de este porcentaje 1,1 puntos corresponden a los servicios de FEVE y el resto —5,6 puntos— a Renfe-Operadora. Las hipótesis de crecimiento de demanda están en consonancia con las propias perspectivas generales de evolución de la economía para 2013. Así, en el caso de los servicios definidos como obligación de servicio público y de FEVE se apuesta por el mantenimiento del número de viajeros actual, salvo en el caso de Cataluña que pensamos que puede crecer en torno al 1%. En el caso de los servicios comerciales, hemos considerado unas hipótesis algo más elevadas, ya que se trata de servicios en los que la competencia de carretera y aviación es muy importante pero la apuesta de Renfe-Operadora es decidida. Así, el crecimiento esperado de la demanda se sitúa en torno al 3,5%. Para conseguir esta evolución de la demanda confiamos tanto en la puesta en servicio de los nuevos tramos de alta velocidad entre Albacete y Alicante y entre Barcelona y la frontera francesa como en los efectos del modelo de gestión activa de demanda que estamos desarrollando. En el caso del transporte de mercancías, el objetivo de crecimiento de ingresos frente a 2012 es menos ambicioso que en el caso de viajeros y lo establecemos en el 1,7%. De este porcentaje, un punto se debe al crecimiento de los tráficos de FEVE y 0,7 décimas a los de Renfe-Operadora.

La siguiente partida de la cuenta es la de trabajos realizados por la empresa para su activo, cuya previsión para 2013 es de 7 millones de euros y que recoge el valor de la mano y obra y materiales de la propia empresa que se incorporan a proyectos de inversión desarrollados en el ejercicio. En gastos de aprovisionamiento figuran 69 millones de euros, que recogen el valor de los materiales de almacén

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 44

incorporados tanto a operaciones de mantenimiento del material rodante como a los proyectos de inversión antes citados. De los otros ingresos de explotación, que suponen 701 millones de euros, la partida más significativa es de 534 millones de euros, que corresponden al devengo de las aportaciones de las diferentes administraciones por las obligaciones de servicio público prestadas por Renfe-Operadora en 2013. Además de esta partida, los otros ingresos de explotación incluyen los derivados del alquiler de espacios —fundamentalmente en estaciones de cercanías y en talleres— por valor de 19 millones de euros; ingresos por prestaciones de servicios convenidas con comunidades autónomas —incluido el plan de acción con Cataluña—, en total 32 millones de euros; ingresos derivados de convenios de prestación de servicios con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por 39 millones de euros; y otros 77 millones de euros de ingresos previstos para un conjunto amplio de conceptos, entre los que destacan el mantenimiento de material realizado a terceros, los contratos de mantenimiento y alquiler con otras administraciones ferroviarias, las liquidaciones por la circulación de trenes internacionales de viajeros, etcétera.

En gastos de personal hay una previsión de 866 millones de euros para los que se ha contemplado la congelación tanto salarial como de incorporaciones incluidas para toda la Administración General del Estado en estos presupuestos, además del ajuste derivado de la racionalización de la estructura de dirección de la entidad.

Los otros gastos de explotación se sitúan en 2013 en los 1.663 millones de euros, siendo las partidas más destacables las siguientes. Los cánones abonados al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por el uso de las líneas y de las estaciones, a los que corresponde un importe de 502 millones de euros, es decir, un 19,3% del total de los gastos de explotación. Tan solo los servicios de alta velocidad a larga distancia suponen 364 millones dentro de este importe. El resto de los servicios prestados por ADIF diferentes de los cánones supondrán en 2013 un total de 432 millones de euros, un 16,6% del total, de los cuales como partida más importante está la correspondiente al suministro de energía para la tracción de los trenes, que supone 298 millones de euros. Por volumen, la siguiente partida más significativa de los servicios del exterior es la asociada al mantenimiento, reparación y limpieza del material rodante, que supondrá en 2013 un gasto de 270 millones de euros. Siguiendo con el orden del documento de referencia, la siguiente partida son las amortizaciones, para las que prevemos 309 millones de euros en 2013. La línea del resultado por enajenaciones del inmovilizado, 3 millones de euros, recoge la previsión de ingresos por venta de material a terceros ligados a contratos internacionales.

Por último, como línea de ingresos y gastos nos encontramos con los ligados al resultado financiero, cuyo importe se sitúa en esta cuenta provisional en 143 millones de euros. Esta línea es a su vez el reflejo de un endeudamiento que desde la creación de Renfe-Operadora en 2005 había pasado de 1.369 millones de euros a 5.225 al cierre del ejercicio 2011, es decir, se había multiplicado por cuatro como consecuencia de los procesos de decisión e inversión que se han venido tomando a lo largo de los años referidos. La previsión de endeudamiento que manejamos para el cierre de 2012 es de 5.004 millones de euros, 221 millones por debajo de la cifra de 2011, siendo este ejercicio el primero en las cuentas de Renfe-Operadora en el que se produce una disminución de la cifra de endeudamiento, si bien la integración de FEVE para 2013 supone asumir una deuda de alrededor de 130 millones de euros y que se considera en las cifras del presupuesto de Renfe-Operadora para 2013.

Quiero resaltar también el importante esfuerzo que en este ejercicio 2012 se está haciendo para la reducción de gastos y para mejorar la eficiencia de los servicios. Así, en el ejercicio 2011 el total de gastos de Renfe-Operadora alcanzó los 3.088 millones de euros, mientras que la previsión de 2012 los sitúa en 2.800, un 9,3% por debajo o, lo que es lo mismo, 288 millones de ahorro, destacando, por el esfuerzo racionalizador que supone, la variación contemplada para la partida de materiales y servicios del exterior, que pasó de 1.634 millones de euros en 2011 a una cifra esperada para 2012 de 1.536 millones, es decir, 100 millones menos, equivalentes a un 6%.

Esperamos que este sea el fruto de las políticas de ajuste puestas en marcha desde que asumí la Presidencia de esta entidad y que han ido, a título de ejemplo, desde la creación de un comité consultivo de compras e inversiones por el que pasan todas las decisiones de gasto hasta la renegociación, en la que aún estamos inmersos, de todos los contratos en vigor.

Continuando en esta línea, y partiendo de la cifra de cierre de 2012, para 2013 el objetivo es que el único incremento de gasto admitido sea el asociado a los cánones ferroviarios, para los que se prevé un incremento significativo, permaneciendo constantes el resto de partidas. Esto, en términos reales y considerando el incremento de actividad, supone un nuevo objetivo de ahorro del 5%. Con estos datos, el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 45

Ebitda resultado antes de amortizaciones e intereses previsto para 2013 se sitúa en 281 millones de euros, incluyendo la previsión de compensación por la prestación de obligaciones de servicio público de cercanías y media distancia, calculadas con arreglo al Reglamento 1370/2007 de la Unión Europea, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril. Quiero destacar aquí, al haber hecho referencia a la compensación por la prestación de obligaciones de servicio público, la aportación prevista en términos de caja de 480 millones de euros que incluye una entrega a cuenta para comenzar a saldar la deuda que las diferentes administraciones interesadas mantienen con Renfe-Operadora por la prestación de servicios ferroviarios de cercanías y de media distancia. En definitiva, el resultado esperado en 2013 se sitúa en menos 172 millones de euros, de los que casi 80 corresponden a la integración de FEVE.

A continuación me voy a referir brevemente a las inversiones de Renfe-Operadora incluidas en estos presupuestos. En concreto, en 2013 la empresa tiene previsto invertir 244,1 millones de euros, de los que 236,2 se destinarán a inversiones reales y 7,9 a inversiones financieras. Nuevamente en estas cifras se incluyen 16,5 millones correspondientes a la todavía actual FEVE. De los 236,2 millones de euros de inversiones reales, corresponden a proyectos regionalizables el 18,2 y a no regionalizables el 81,8, incluyendo las cifras de FEVE. De la cantidad regionalizada, 12,1 millones corresponden a Cataluña; 10,4, a Madrid; 5,2, a Asturias, y 5, a Andalucía. Corresponden a proyectos de actuaciones en estaciones y talleres situados en dichas comunidades.

No quiero terminar mi intervención sin señalar otro aspecto sobre el que estamos trabajando desde marzo y que se ha de enmarcar en el objetivo del Gobierno de racionalización del sector público empresarial. Me refiero a la Orden, de 20 de marzo, de reestructuración y racionalización del sector público empresarial, que establecía para Renfe-Operadora el mandato de desinvertir en las sociedades en las que participaba, y en ello estamos trabajando, habiendo remitido al Ministerio de Fomento los procedimientos de desinversión para cinco de ellas, estando previsto que se envíen otros tres antes de que finalice el presente ejercicio.

Hasta aquí, señorías, mi intervención, con la que he pretendido, en el breve tiempo de que he dispuesto, condensar lo mejor posible la información relativa a Renfe-Operadora contenida en el presente proyecto de presupuestos para 2013. Será un año complicado no solo por la marcha de la economía, sino porque, como señalaba al principio de mi intervención, es el año en el que el sistema ferroviario debe volver a demostrar que es capaz de gestionar el cambio que se le exige no solo sin que el ciudadano no se vea afectado, sino siendo capaz de ofrecerle y de proponerle mejoras significativas en la prestación de los servicios de transporte. En este sentido quiero enviar, para finalizar, dos mensajes tranquilizadores que tanto los diferentes responsables del Ministerio de Fomento como yo mismo no nos cansamos de repetir. El primero es que esperamos y estamos trabajando para que Renfe-Operadora mantenga su condición de operador público de referencia e incluso llegue a convertirse en un operador relevante a nivel internacional. El segundo es que para la realización de todo este proceso al que nos encaminamos hemos tendido las manos a todas las partes implicadas tanto verbalmente como por escrito, ya que consideramos no solo deseable, sino indispensable, la implicación de todos los agentes sociales en la definición y realización del proyecto.

Señor presidente, a partir de ahora estoy a disposición de los señores diputados para contestar a las preguntas que deseen formularme, comprometiéndome, en todo caso, a remitirles por escrito la información requerida si no dispusiese de ella en estos momentos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de la entidad pública empresarial Renfe.

A continuación tienen la palabra los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Parlamentario Socialista, y por tanto tiene la palabra don Rafael Simancas Simancas. O su compañero, el señor Pezzi, que llega en este momento.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Como el señor Pezzi no ha tenido oportunidad de escuchar al presidente de Renfe, me voy a permitir, con su permiso, darle yo la réplica a nuestro compareciente.

El señor presidente de Renfe tiene una situación algo distinta a la del resto de los compañeros que han pasado por aquí esta mañana. Las amenazas, entre comillas, que penden sobre el señor presidente de Renfe, van más allá de las dificultades de orden presupuestario. Usted tiene sobre su cabeza un real decreto que amenaza la propia existencia, a mi juicio, de la empresa que preside y es el Real Decreto 22/2012. A nuestro juicio, una norma absolutamente inútil porque ya existía cobertura legal para afrontar un proceso de liberalización en el transporte de viajeros por ferrocarril en este país, la Ley de Economía Sostenible. Para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 46

dividir Renfe en cuatro sociedades instrumentales no hacía falta un real decreto, como sabe usted, ni tan siquiera para integrar FEVE en Renfe. Es un real decreto, a nuestro juicio, más propagandístico que otra cosa, un instrumento político para dar la sensación de que el Gobierno del Partido Popular hace reformas. A ver dónde nos lleva esta reforma, señor presidente. Me gustaría saber cuál es su opinión porque, claro, estamos hablando del presupuesto de una entidad que no sabemos si va a existir dentro de seis meses.

Ustedes están promoviendo un proceso anticipado al horizonte liberalizador europeo, un proceso absolutamente acelerado, sin parangón en su velocidad, para liberalizar nada más y nada menos que el transporte de viajeros en nuestro país. Ustedes están abocándonos a un riesgo mayúsculo, un riesgo no solo para la empresa que usted preside y sus miles de trabajadores, que ya sería importante, sino un riesgo para los millones de usuarios del transporte de ferrocarril en este país, ciudadanos y empresas, un riesgo para la sociedad y la economía española, que necesitan un operador eficiente en materia ferroviaria. Y ustedes a machamartillo, a todo correr, en un año quieren hacer lo que Italia, por ejemplo, ha tardado una década. ¿Por qué tan rápido? ¿Para darle el titular al señor Rajoy de que aquí hacemos reformas? Vamos a parar un poquito porque estamos jugando con las cosas de comer. Esto es muy serio. ¿Qué vamos a hacer con Renfe, señor presidente? ¿Vamos a tener operador nacional o no vamos a tener operador nacional después de la liberalización? ¿Vamos a tener un operador nacional público o cuatro operadores públicos? ¿Por qué han fraccionado ustedes la empresa? ¿Vamos a tener un operador privado o cuatro operadores privados? ¿Y con quién han hablado ustedes de esto? ¿Quién les ha autorizado a ustedes a manejar el operador nacional Renfe a su antojo? ¿No tienen ustedes la sensación de que a lo mejor tienen que hablar con alguien? A lo mejor no están ustedes solos aquí y hay otros diputados, otros representantes que también tenemos ciudadanos detrás. Esto no es una cosa baladí. Con este grado de autismo político, no sabemos lo que van a hacer. No tenemos ni idea de qué van a hacer y faltan apenas seis meses. ¿Qué van a hacer ustedes con Renfe? Hablen con nosotros, hablen con los representantes de los ciudadanos. ¿Qué va a ocurrir con Renfe? Hablan de los presupuestos, de un millón por aquí y un millón por allá, pero, ¿vamos a tener Renfe a partir de junio? Díganoslo usted.

Obligaciones de servicio público. Las van a definir también de aquí a un par de meses. ¿Con qué criterios? ¿Qué va a ocurrir con los servicios que se queden fuera de esas obligaciones de servicio público? Están filtrando ustedes —no sé si ustedes o alguien del entorno de ustedes— que hay 70 líneas que se van a tener que cubrir con autobuses. Tranquilícenos a ese respecto, señor presidente de Renfe. ¿Vamos a sustituir servicios ferroviarios por autobuses? ¿Y de aquí a poco sustituiremos los autobuses por carromatos? ¿Y después por qué? No nos lleve usted para atrás, señor presidente. ¿A cuánto le llegan esos 480 millones? ¿Qué porcentaje de los servicios que usted ahora debe considerar no comerciales se pueden cubrir con esos millones? Yo creo que no muchos. Dígamelo usted.

También me gustaría que me diese alguna explicación en torno a la desinversión de Renfe, que es muy importante. Usted ha hablado en términos de valores absolutos; yo le entiendo, porque hablar en términos de valores relativos sería muy complicado, ya que respecto al presupuesto de este año la caída es del 52,5% y respecto al último presupuesto —denostado presupuesto— del Gobierno socialista la caída es de casi el 68% en la inversión. Dirán ustedes que quieren ser austeros, pero entre la austeridad y el suicidio hay una línea muy delgada, que no sé si ustedes traspasan con estas cifras. Aquí no solo estamos hablando de un buen número de empresas auxiliares que van a tener problemas, de puestos de trabajo en juego, sino que estamos hablando también de la productividad de Renfe, de la competitividad de nuestra economía que depende en buena medida de que Renfe-Operadora mantenga sus estructuras en un grado de mantenimiento, de conservación y de actualización tecnológica adecuado. No sé si estas cifras de desinversión no son un riesgo para la compañía.

No nos ha hablado de las consecuencias que la integración de FEVE tendrá en términos de puestos de trabajo y de mantenimiento de servicios. Me gustaría saber si alguno de los servicios que presta FEVE dejará de prestarse y qué va a ocurrir con esos servicios. Hay cierta preocupación, como sabe usted, en algunos territorios de nuestro país en los que FEVE ha tenido una presencia tradicional muy, muy importante.

También nos gustaría saber algo respecto al transporte de mercancías. El secretario de Estado nos dijo el viernes que uno de los grandes objetivos, uno de los grandes propósitos para ganar competitividad en la economía española, en la que Fomento va a tener una implicación muy especial, será elevar esa cuota modal del transporte ferroviario de mercancías. A nosotros nos parece bien pero aquí no lo vemos, en los números no lo vemos. Cuando comparamos los papeles de las letras con los papeles de los números hay un contraste. Esto no se consigue —usted lo sabe, señor presidente— sin hacer determinadas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 47

inversiones. Nos pueden decir: Oigan, ustedes gobernaron una serie de años. Y ahí estuvimos, en el Plan de impulso al transporte ferroviario de mercancías, retratándonos; un plan que tuvo su conclusión y sus resultados. No estamos satisfechos, pero es que ustedes están subrayando el propósito. Díganos cómo se respalda ese discurso en las cifras que usted nos plantea. ¿Qué experiencia tienen ustedes de colaboración público-privada a este respecto? Porque la cosa no ha funcionado bien, ni cuando gobernábamos nosotros —y yo aquí lo reconozco: no ha funcionado bien, las expectativas no se cumplieron— ni ahora que llevan ustedes nueve meses gobernando. Yo he hecho un pequeño sondeo en estas últimas semanas y parece que todo va más o menos igual. ¿Qué podemos hacer a este respecto? Ustedes nos criticaron mucho sobre este asunto; ¿se les ha ocurrido algo más de lo que hacíamos nosotros? Alguna idea tenemos nosotros también, si de vez en cuando nos llamaran. Esto es lo que quería decir.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Guillermo Collarte Rodríguez.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Señor presidente de Renfe, sea usted bienvenido otra vez a esta Comisión, en la que hace muy poco tiempo tuvimos la oportunidad de compartir con usted su exposición sobre los presupuestos del año 2012.

Preparando estas notas, he leído su anterior intervención y acabo de oír la de este año. Es innegable el cambio de orientación de una a otra en estos seis meses. El núcleo de su intervención de abril era claramente, en mi criterio, la puesta en orden de la situación en la que usted recibió Renfe-Operadora. No lo tenían ustedes fácil y da la sensación de que han sido eficientes en esa gestión y que miran ustedes hacia delante. Hoy lo que usted plantea en su intervención es el futuro, cómo van a reorganizarse y cómo van a afrontar una pequeña revolución que les permita afrontar, entre otras cosas, la apertura plena del mercado de servicios ferroviarios de viajeros que discurren sobre la red ferroviaria de interés general, previsto para el 31 de julio de 2013. Decía la señora ministra, doña Ana Pastor, en la convalidación del Real Decreto 22/2012, de 20 de julio, que el objetivo de la reforma es que el transporte ferroviario sea eficiente, sostenible y de calidad. Se trata de aumentar el número de operadores ferroviarios y de aumentar el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril, que en la actualidad es el 4%. Frente a esa referencia alemana, casi utópica, del 20%, es evidente que nos queda un amplio margen de mejora. Renfe-Operadora es sin duda un operador de referencia mundial y no tengo dudas de que, pese a que no es fácil, seremos capaces de superar con éxito el reto tecnológico que supone el Medina-La Meca y que ese será el primero de otros muchos de ese nivel. En ese empeño les animamos desde el Grupo Parlamentario Popular a no escatimar recursos que garanticen ese objetivo tan importante.

Pese a que Renfe sigue jugando un papel de operador dominante, tal y como señalaba recientemente la Comisión Nacional de la Competencia, no deja de registrar pérdidas anualmente. Es verdad que un factor importante de esas pérdidas, junto a los gastos financieros —161 millones de euros—, se debe a que tiene que afrontar servicios de carácter deficitario pero que permiten resolver problemas de vertebración territorial y que en algunos casos son ineludibles para resolver problemas de movilidad difíciles de afrontar por otros medios de transporte. Con los números de los presupuestos de 2013 no creo que pueda ponerse en duda la decidida apuesta del Ministerio de Fomento, 4.705 millones de euros, que, si se tienen en cuenta las cantidades destinadas a subvenciones al transporte, 480 millones de euros de obligaciones de servicios público y 18,04 de subvenciones al transporte de mercancías interinsular, nos llevaría a la cifra de 5.203,04 millones de euros, lo que supone un 47,3 de la inversión total del ministerio.

Tal y como hice en mi intervención relativa a ADIF, no repetiré para no aburrirles los datos de carácter presupuestario, que usted ha expuesto de manera exhaustiva y brillante y que en nombre de mi grupo le agradezco y le felicito por su intervención. Al igual que antes, sí quisiera referirme y recordar los tres grandes ejes de actuación que el Real Decreto 22/2012 antes citado genera en Renfe-Operadora y que tanta preocupación despierta en mi compañero señor Simancas. Primero, reestructuración de la entidad Renfe-Operadora. Conviene no olvidar que sigue existiendo una matriz que engloba las cuatro entidades que aparecen como nuevas: viajeros, mercancías, fabricación y mantenimiento. No hay que olvidar que las tres primeras prácticamente responden a unidades ya existentes y en funcionamiento en la actualidad. La más novedosa es la de venta y alquiler de activos, que es la que permitirá a otras operadoras disponer de materiales e instalaciones. Segundo, la integración de FEVE tanto en Renfe como en ADIF. Y tercero, la reestructuración de servicios e infraestructuras ferroviarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 48

Es en la filosofía y en los criterios de futuro donde se juega el destino de Renfe-Operadora, el futuro del sector ferroviario de nuestro país. En esta filosofía cuenta usted con todo el apoyo del Grupo Parlamentario Popular. Permítame, para terminar, desearle a usted y a su equipo de colaboradores, y en general a los magníficos profesionales —que los tiene— y a todos los trabajadores de Renfe el mayor de los aciertos en la reestructuración que ahora afrontan, fundamental para garantizar el futuro del transporte ferroviario tanto de viajeros como de mercancías en España y que además debería permitir que Renfe siguiera siendo una referencia en el mundo como operador ferroviario y que eso le permita captar negocio en otros mercados. Es cierto que los procesos de apertura y de liberalización siempre tienen un componente de incertidumbre, pero solo en la sana y ordenada competencia se obtiene lo mejor de cada uno. Esa mejora en la gestión hará a Renfe más eficiente y le permitirá competir mejor, y eso la hará más fuerte y supondrá una garantía para su permanencia y estabilidad. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra la comparecencia el presidente de Renfe, don Julio Gómez-Pomar.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Me voy a referir en primer lugar a las preguntas que plantea el señor Simancas, del Grupo Parlamentario Socialista. Empezando por una de las últimas, entiendo que la reflexión sobre si vamos a tener Renfe a partir de julio es una reflexión retórica en un proceso de puesta en común de ideas y de una serie de preguntas porque el señor Simancas sabe igual que yo que, salvo que se produzca una catástrofe que afecte no solo a la Renfe sino a la economía mundial, que no somos capaces de prever, seguiremos teniendo Renfe a partir de julio. Como yo insisto cada vez que tengo oportunidad de hacerlo, creo que vamos camino de tener una operadora fuerte y que sea capaz de prestar servicios de viajeros de la mayor calidad y en las mejores condiciones.

La primera cuestión que planteaba el señor Simancas se refería a las características del real decreto-ley, al carácter más o menos adecuado de la norma. No voy a reproducir aquí el debate que tuvo lugar con ocasión de la convalidación del real decreto-ley que defendió la ministra de Fomento, pero sí voy a recordar una cuestión que es importante en cuanto al contenido del citado texto cuando usted nos habla de la necesidad de compartir y de buscar apoyos e ideas. Este es un real decreto-ley que tuvo no solo el respaldo del Grupo Parlamentario Popular sino también el del Grupo de Convergència i Unió, el del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y en el que se abstuvo el Grupo Vasco. Nos hubiera gustado que el Grupo Parlamentario Socialista hubiera apoyado también esta norma pero en cualquier caso hubo un importante número de grupos parlamentarios que dieron el respaldo al texto y con ello a la acción de liberalización y a las fórmulas de reorganización de la compañía que se plantean.

Una norma que marque una línea de entrada en vigor del proceso de liberalización es necesaria. Ni la Ley ferroviaria ni los reglamentos comunitarios establecen ninguna fecha y, por lo tanto, en el caso de España el Gobierno ha querido dar una certidumbre para fijar en un momento determinado, en el 31 de julio, el arranque del proceso liberalizador. En fechas recientes, estos días, leía en la prensa cómo dentro de todos los procesos de reforma y de liberalización que se están impulsando desde la Unión Europea, Bruselas —decían los titulares de un buen número de periódicos— quiere dar una prioridad a la liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril. Es decir, lo que hace el real decreto-ley en materia de liberalización es ir de la mano y muy acorde con las prioridades de la propia Unión Europea en relación con el transporte ferroviarios de viajeros y el proceso de liberalización quiere llevar a cabo.

La forma en la que se construye la reorganización de la compañía —como bien conoce el señor Simancas— son cuatro sociedades que van a ser cien por cien propiedad de Renfe-Operadora. Por lo tanto, el papel que va a jugar Renfe-Operadora es el mismo papel que viene jugando hasta ahora. Hemos entendido que la creación de sociedades mercantiles en las distintas áreas de negocio pueden permitir decisiones, acciones y una flexibilidad en la operación de la compañía superior a la que existe con un único ente público empresarial Renfe-Operadora como tenemos hasta la fecha.

En relación con las obligaciones de servicio público y con las informaciones que han aparecido y pueden aparecer en los medios, creo que el señor Simancas debe de compartir conmigo la idea de que no tiene mucho sentido que trenes que tienen una capacidad para 200 viajeros, por no decir trenes de cercanías que pueden llegar hasta los 1.000 viajeros hagan trayectos con una ocupación que no llega a la decena. Esto, en términos de consumo de recursos energéticos y de cánones que hay que pagar por mantenimiento de la infraestructura y demás, no tiene ninguna lógica. Si no hubiera una forma alternativa de llevar a las personas de un punto a otro, tendría que mantenerse el servicio ferroviario, pero cuando hay un procedimiento alternativo para llevar a estas personas —y estamos hablando de estos números—

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 49

parece más razonable que en términos de cuántos impuestos debemos dedicar a este menester haya que dedicar una menor cantidad de impuestos a esto y que se pueda ofrecer un transporte alternativo por autobús, que no por carromato, sino que los transportemos debidamente en autobús de un sitio a otro. Creo que este es un ejercicio de razonabilidad que hay que hacer cada cierto tiempo; ahora lo está haciendo el Partido Popular y dentro de una serie de años lo tendrá que hacer quien gobierne: mirar la foto, ver cómo se están asignando los recursos y, si hay una sobreaplicación de recursos a una determinada función que se puede hacer de la misma manera y con la misma calidad para los ciudadanos, darle una vuelta a esa situación.

Hablaba también el señor Simancas del proceso de desinversión. Las palabras son importantes, este año hay menos inversiones que el año anterior pero no hay una desinversión, es decir, no estamos vendiendo estaciones o máquinas autoventa o material ferroviario, sino que lo que hemos bajado es el pistón del ritmo inversor pero lo hemos hecho de una manera muy atenuada. Me parece recordar que para el año 2012 nos movíamos en una cifra en el entorno de los 300 millones de euros, ahora nos vamos a mover en el entorno de los 244 millones. Esto es la continuidad, por un lado de los planes de actualización, de señalización, de máquinas autoventa en las estaciones pero también en una buena medida estas inversiones vienen derivadas de las facturas de los pagos por el material ferroviario que se ha venido comprando en los años anteriores. Por tanto, el perfil de la inversión viene también en buena medida guiado por este proceso.

En relación con FEVE —así está dicho en el propio real decreto-ley— pensamos primero que la incorporación de FEVE en la parte que corresponde a Renfe y a ADIF va a traer ventajas derivadas, lógicamente, de la escala. Ahí hay un efecto que es lógico y es que un operador que está en el transporte ferroviario con un operador de más escala, en un negocio donde la escala es muy importante, puede tener unos efectos beneficiosos solo por esta circunstancia. Pero también es conocido por todos que FEVE se encuentra en una posición financiera compleja y por lo tanto también tiene lógica que Renfe por un lado y que ADIF por otro presten su capacidad de gestión y sus recursos para mejorar e integrar FEVE en su funcionamiento. No hay ninguna previsión en absoluto de que esta integración de FEVE vaya a afectar al personal ni de que vaya a haber una reducción de personal, en absoluto. Se producirá una integración de la parte de los recursos humanos y materiales que estimamos que deben venir a Renfe y paralelamente los que tienen que ir a ADIF, y las decisiones que se tomen respecto de Renfe en un futuro lo harán con una FEVE integrada. Y si hay alguna decisión que tenga que ver con la racionalización de los recursos humanos o con procedimientos de gestión, se tomará ya con una Renfe que haya integrado FEVE. Además, a lo largo de todo el año 2013, se irán produciendo negociaciones y ajustes para ver de qué manera se desarrollan carreras profesionales y mucha normativa que hay que resolver en materia de seguridad, de homologaciones, etcétera, por lo que 2013 será un año en el que habrá un gran trabajo.

En relación con el transporte de mercancías, es verdad que no es un problema de ahora y resolverlo es muy complicado. Ya en la comparecencia anterior con el presidente de Puertos del Estado se ha puesto de manifiesto que en buena medida ahí hay unos cuellos de botella de conectividad entre los puertos que hoy día explican el 50% de los tráficos, y cómo el Pitvi pone un especial acento en resolver estos cuellos de botella. Hay otro dato —que yo creo que es fruto del desarrollo que han tenido las compañías logísticas— que permite que las distintas empresas hagan una demanda de transporte puerta a puerta que el ferrocarril por sí mismo es incapaz de hacer.

El ferrocarril arranca después de unos acarreos y termina en un punto que necesita otros acarreos. Muchos expertos sitúan aproximadamente en un 40% el valor añadido del transporte por ferrocarril en toda la cadena logística, es decir, Renfe se está perdiendo un 60% para poder prestar un servicio de calidad.

Una de las apuestas que tiene la compañía es ver en qué medida el transporte ferroviario se puede aliar con el servicio logístico, porque esto es indispensable para que se pueda prestar un servicio puerta a puerta que hoy día es el que demandan las empresas y que hace que el transporte por carretera, el camión, tenga una flexibilidad en los movimientos, en la capilaridad de la infraestructura, de la que carece el transporte ferroviario, y hay que dar una solución. En esa línea estamos intentando buscar una respuesta.

Espero haber tratado todas las cuestiones que ha planteado el señor Simancas bajo la idea de que yo no veo en la liberalización un riesgo. Yo creo que la liberalización hay que hacerla con prudencia y con cuidado, como se hacen todas las cosas, pero la experiencia de los sectores que se han liberalizado en nuestra economía —no me voy a referir a la liberalización en el resto de los países—

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 50

es que han acabado trayendo mejores precios y mejores servicios a los ciudadanos. La liberalización de las telecomunicaciones ha traído la posibilidad de que hoy día —lo decían los periódicos— Orange le quite cuota de mercado a Vodafone y a Movistar. Supongo que eso lo hace porque tiene, a igualdad de servicios, unos mejores precios, no porque mi director de gabinete hubiera trabajado en Orange antiguamente y le esté dirigiendo aquí un elogio delante de todos ustedes, sino porque las empresas, en un régimen de competencia, se espabilan. Yo pongo también como ejemplo la distribución de combustible, de la antiguas estaciones de Campsa. Hoy día, en un recorrido, uno puede elegir si repostar en Repsol y le dan unos puntos o lo hace en el otro sitio, y tiene unos letreros, difíciles de leer, porque incluso yendo a 120 son difíciles de leer, donde van indicando el precio al que se venden los distintos tipos de combustibles en las diferentes estaciones de servicio. Y así sucesivamente podríamos ir haciendo un recorrido en todos los servicios en los que la liberalización ha traído grandes ventajas.

Es verdad que el transporte ferroviario tiene unas barreras de entrada muy notables. No es como un servicio de telecomunicaciones, que no está soportado en una fuerte infraestructura, y esto significa que Renfe necesariamente tendrá que colaborar a que el mercado tenga una liberalización razonable. Ya lo está haciendo en el ámbito de mercancías, alquilando locomotoras y elementos, ya lo venía haciendo, y lo tendrá que hacer con la nueva sociedad de alquiler para quienes quieran operar en otros servicios. En definitiva, la idea es que la competencia debe traer beneficios, que tenemos que ser cautos para evitar los riesgos que pueda conllevar, modularlo y hacerlo de una manera inteligente, pero yo creo que aquí hay más oportunidades que otra cosa.

Finalmente quería agradecer, como no puede ser de otra manera, la intervención de don Guillermo Collarte, del Grupo Parlamentario Popular, en primer lugar por reiterar el apoyo que su grupo ofrece al Gobierno, y específicamente en este caso al Ministerio de Fomento y al Ente Público Empresarial Renfe-Operadora que depende del ministerio. También por resaltar el valor que los procesos de internacionalización van a tener para la compañía, que constituye, sin duda de ningún tipo, una apuesta que contribuirá a poner en valor lo que España es capaz de hacer fuera de su propio territorio y a la labor de reorientación que la compañía ha emprendido en estos últimos años.

Yo espero haber dado una respuesta solvente y completa a las cuestiones que se han planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Desde luego, presidente. Muchas gracias por su comparecencia.

Nos despedimos de él y en un minuto reanudamos con la última comparecencia. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (VARGAS GÓMEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/000499), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000540) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/000618).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a concluir nuestro amplio orden del día con la comparecencia del presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA. Intervendrá su presidente, don José Manuel Vargas Gómez.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Vargas Gómez): Comparezco en esta Comisión de Fomento ante sus señorías para presentar los presupuestos del Grupo AENA para el año 2013, grupo que comprende tanto AENA Aeropuertos como la Entidad Pública Empresarial AENA, es decir, Navegación Aérea. Como pueden ustedes suponer, estas medidas son la lógica continuación de las ya iniciadas a principios de este año y que tuve ocasión de explicar en esta misma sede el pasado mes de abril con motivo de la tramitación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012. Voy a exponer los aspectos fundamentales en los que se basan estos presupuestos. Concretamente les hablaré del escenario en el que se encuentra el transporte aéreo, de los objetivos y prioridades estratégicas sobre los que pretendo apoyar mi gestión durante el próximo año al frente del grupo AENA, así como de las inversiones previstas y los estados económicos que conforman el presupuesto elaborado para el año 2013.

Me referiré en primer lugar al escenario actual del transporte aéreo y la evolución del tráfico. Es importante recordar que el transporte aéreo es un sector estratégico para España, constituyendo un auténtico motor de crecimiento por su impacto económico —representa el 7% del PIB nacional— y por su contribución social en términos de conectividad, accesibilidad, cohesión y vertebración territorial. El sector

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 51

del transporte aéreo, tanto a escala internacional como nacional, atraviesa por una coyuntura especialmente delicada como consecuencia de la crisis económica general y por un conjunto de factores específicos, en su mayor parte derivados de esta crisis, tales como el descenso del turismo, el cierre de Spanair o el conflicto de los pilotos de Iberia, además de la competencia con otros modos de transporte, como por ejemplo el impacto del AVE en la rutas nacionales. El grupo AENA no es ajeno a tales circunstancias y ha comenzado a dar los pasos necesarios para consolidarse como líder mundial en la gestión aeroportuaria y contribuir en la medida de sus posibilidades al impulso del desarrollo económico de nuestro país.

En cuanto a la evolución del tráfico aéreo, aunque de la experiencia reciente de los últimos años se deducía que los ciclos de crecimiento y contracción de la demanda de tráfico aéreo eran cada vez más cortos —es decir, se sucedían entre sí en un espacio cada vez más breve de tiempo—, la crisis que nos afecta hace sospechar que la recuperación de la demanda de tráfico aéreo va a ser más lenta. Hay, por tanto, un cambio de ciclo de crecimiento para el periodo 2012-2015. En los años 2010 y 2011, después de dos años consecutivos de caída, volvió a remontar el flujo de pasajeros con crecimientos del 2,8% y del 6% respectivamente. Sin embargo, 2012 está siendo un año complicado, acusando el tráfico aéreo, especialmente el doméstico, los vaivenes de la coyuntura económica, agravado por las circunstancias anteriormente comentadas, como el cierre de Spanair y las movilizaciones laborales de los pilotos de Iberia con motivo de la entrada en operación de Iberia Expres. De acuerdo con los últimos datos disponibles, durante los ocho primeros meses de este año AENA Aeropuertos ha contabilizado 134,4 millones de pasajeros, un 4% menos que en el mismo periodo de 2011, y 1,3 millones de operaciones de aeronaves, es decir, aterrizajes y despegues, un 8,8% menos, así como 424.000 toneladas de mercancías, un 2,9% menos que en el acumulado de los ocho primeros meses de 2011.

Con vistas al conjunto de este ejercicio de 2012, se espera una caída final del número de pasajeros en torno al 3,4% y del 5,8% en aeronaves, en cualquier caso superior al descenso previsto en el presupuesto que realizamos para el año 2012, caída del 2,6% en pasajeros y del 4,3% en aeronaves. Por lo anterior, se deduce que la recuperación va a ser más lenta de lo esperado inicialmente. Si se cumplen las últimas previsiones, en 2013 el tráfico de pasajeros continuará descendiendo un 2,3%, aunque en menor medida que en 2012, y 2014 será un año con crecimiento vegetativo estable. Hasta 2015 no se apunta un cambio de tendencia, esperándose la vuelta a resultados positivos con un crecimiento previsto de volumen de pasajeros del 2,3%. En relación con los objetivos y prioridades estratégicas, hay que decir en este escenario de demanda débil y de recursos presupuestarios escasos, los objetivos y prioridades estratégicas del grupo AENA pasan por medidas que garanticen su competitividad y viabilidad económica.

Comenzaré hablando de AENA Aeropuertos. La viabilidad y solvencia de la red de AENA Aeropuertos supone la revisión del modelo aeroportuario con base en criterios de gestión empresariales enfocados a la consecución de resultados por la vía de la eficiencia, la productividad y la competitividad. Todo ello nos exige seguir aplicando una serie de medidas que ya hemos comenzado a poner en marcha y que a continuación les paso a detallar. En primer lugar, y como aspecto fundamental para garantizar la viabilidad económica en aeropuertos, destaca la reducción de costes basada en la reestructuración de los gastos. Es preciso reducir los gastos corrientes, mejorar la eficiencia y productividad y aprovechar las sinergias y las economías de escala que proporciona la red de aeropuertos. La aplicación de una rigurosa política de austeridad combinada con un estricto control del gasto y un cambio en la gestión de la compañía permite un ahorro en el grupo AENA de 102 millones de euros durante los primeros nueve meses de 2012, de los cuales 53 millones de euros corresponde a un ahorro en la actividad aeroportuaria y 49 millones en la actividad de navegación aérea. La previsión de reducción de gastos para el conjunto del año 2012 para el grupo AENA es de 118 millones de euros.

Cabe destacar entre estas medidas, además de la continuidad de la de reestructuración de costes de AENA que incluye medidas de ahorro como la reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, renegociación de contratos con proveedores, ajuste de la estructura organizativa, etcétera, la puesta en marcha de un ambicioso plan de eficiencia aeroportuaria en 17 aeropuertos y dos helipuertos deficitarios con menos de 500.000 pasajeros al año, que pretende adecuar la oferta de servicios a la demanda real y con el que esperamos mejorar significativamente los resultados económicos de estos centros. Este plan cuenta con tres ejes de actuación. En primer lugar, el ajuste del horario de la demanda de vuelos, lo que supondrá para el conjunto de los aeropuertos y helipuertos afectados pasar de 2.002 horas a 725 horas en la semana y, derivado de lo anterior, la adecuación de los servicios a las necesidades (mantenimiento, limpieza, seguridad, etcétera). La flexibilidad de la jornada y la polivalencia y movilidad de las plantillas, para lo cual estamos acometiendo un plan de reordenación de la plantilla que actualmente es objeto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 52

negociación con los representantes sindicales. Es importante tener en cuenta que este plan en ningún caso va a suponer un freno en las posibilidades de desarrollo local y autonómico, ya que es un plan dinámico que permite aumentar los servicios en función de la demanda. De esta forma, si se plantean nuevas rutas, las medidas se adaptarán para atender a la nueva situación. En segundo lugar, la racionalización de las inversiones, lo que supone acometer únicamente las inversiones estrictamente viables y justificadas en base a demanda real, sin menoscabo de la seguridad, la sostenibilidad y la cohesión territorial. Reducir el coste de las mismas y rentabilizar y optimizar la capacidad disponible, en muchas ocasiones infrautilizada, excediendo todas las posibilidades y potencialidades de las importantes infraestructuras y equipamientos aeronáuticos existentes en la actualidad, que nos han llevado a tener actualmente un excesivo nivel de endeudamiento. En tercer lugar, en lo relativo a los ingresos tenemos que orientar nuestro esfuerzo a la consecución de resultados, incrementando y diversificando las fuentes de ingresos, en especial los de carácter no aeroportuario mediante la potenciación de la actividad comercial y la generación de negocio. Los ingresos comerciales constituyen una fuente de ingresos todavía con un importante potencial de crecimiento, circunstancia que vamos a aprovechar mediante un plan comercial con el que pretendemos incrementar los ingresos comerciales, tanto dentro del terminal con medidas como el incremento de la superficie comercial o la potenciación de las principales líneas de negocio (tiendas, restauración, publicidad, etcétera), como fuera de él mediante la mejora de rentabilidad de aparcamientos o el desarrollo del negocio inmobiliario. En este sentido, citaé que tras más de treinta y cinco años, el pasado mes de julio AENA licitó el mayor concurso de tiendas libres de impuestos del mundo, que afecta a 26 aeropuertos de la red, fomentando con ello la competencia el sector.

Por otro lado, en un sector cuyo funcionamiento viene dictado por las reglas del mercado, resulta necesario llevar a cabo una activa promoción de atractivos turísticos y empresariales que ofrecen la zona de influencia de los aeropuertos. En esta línea AENA Aeropuertos, en colaboración con las instituciones públicas y privadas locales y regionales, que desempeñan un papel fundamental en la promoción de las zonas a las que sirven los aeropuertos, va a incentivar las acciones de márketing aeroportuario para la promoción de los aeropuertos que nos permitan identificar y desarrollar nuevas rutas y abrirnos a nuevos mercados. Como resultado de los trabajos que se han venido realizando, AENA Aeropuertos ha operado durante el verano de 2012 nuevos destinos con 96 ciudades de 31 países. Por último, para cerrar el capítulo de ingresos, en el ámbito internacional y aprovechando las economías de escala que aporta la participación en la gestión de 26 aeropuertos en siete países diferentes y nuestro liderazgo en tecnologías e innovación, vamos a trabajar por conseguir incrementar nuestra presencia y proyección internacional, tanto en cuenta de negocio como de marca, aprovechando la imagen y prestigio de AENA Aeropuertos fuera de nuestras fronteras.

Para concluir con el capítulo de las medidas, tenemos que reducir la deuda, controlar los costes y ser muy disciplinados en lo que a gestión financiera respecta en aras de una mayor solidez y solvencia. La política aplicada hasta la fecha en materia tarifaria que no nos ha permitido la recuperación de costes, unida al alto volumen de inversión de los últimos años, ha generado un alto nivel de endeudamiento que ha dado lugar a que se tenga que refinanciar la deuda en la medida en que se empieza a producir su vencimiento con la consiguiente dificultad de liquidez y aumento de coste debido a la situación actual del mercado y a que el endeudamiento actual del aeropuerto sea muy superior al de sus comparables europeos. Al cierre del año 2011, si incluimos el endeudamiento a corto plazo, el endeudamiento del Grupo AENA alcanzaba los 14.945 millones de euros.

Hablaré a continuación de navegación aérea. Respecto a los servicios de navegación aérea prestado por la entidad pública empresarial AENA nuestro objetivo es continuar trabajando en la reforma estructural de la navegación aérea, con el objetivo de avanzar junto a la Unión Europea hacia el proyecto de cielo único europeo por la vía del establecimiento de objetivos vinculantes para todos los proveedores europeos del servicio, lo que nos obliga a converger en prestaciones, costes y tarifas con nuestros principales competidores y adecuarlos para operar en situación de mercado en libre competencia. En esta línea, se sigue adelante con el proceso de liberalización de los servicios de tránsito aéreo así como con los ajustes de plantilla que este proceso lleva asociados. Destacar también en cumplimiento de los requisitos del cielo único europeo la implantación y el seguimiento del sistema de evaluación de rendimientos de navegación aérea, en el que mediante el plan nacional de evaluación de rendimientos, el PNER, elaborado por la AESA, se han establecido los indicadores de capacidad y coste/eficacia para el período 2012-2014. Los planes previstos son compatibles con las tasas establecidas por los servicios de navegación aérea y con el establecimiento de precios de transferencia con AENA Aeropuertos, estando garantizada la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 53

autosuficiencia de la entidad pública empresarial AENA Navegación Aérea en el período 2013-2016, en la medida en que se acometan los retos antes anunciados.

Inversiones. Nuevos criterios de inversión. Señorías, como les comentaba anteriormente, el nuevo escenario de inversión por el que ya se guiaron los presupuestos para 2012, se fundamenta en la necesidad de racionalizar, rentabilizar y optimizar la capacidad disponible a través de una planificación realista y eficiente, capaz de identificar los proyectos verdaderamente viables y rentables, no solo desde un punto de vista económico sino también social, en coherencia con la política presupuestaria del Gobierno marcada por la austeridad. La finalización de un ciclo expansivo de inversión junto con el actual escenario de crisis que ha provocado un descenso importante de la actividad y el elevado nivel de endeudamiento plantean la necesidad de una política de inversiones basada en la asignación racional de los recursos económica, de la forma más eficaz y eficiente posible que contribuyan a la competitividad del transporte aéreo, y todo ello sin renunciar, sino todo lo contrario, a aspectos como la seguridad, la sostenibilidad medioambiental, la innovación y la cohesión territorial de la España tanto peninsular como insular.

Presupuesto de inversiones para el año 2013. Durante el año 2013 fundamentalmente se acabarán las obras iniciadas y las inversiones se orientarán hacia labores de seguridad, mantenimiento y conservación. Como ya he mencionado, no se llevarán a cabo nuevos proyectos que no estén justificados por su rentabilidad, ya sea económica o social. La inversión total del grupo AENA previsto para este año 2013, es de 837,8 millones de euros, un 17,5% menos que la prevista para 2012, de los cuales 738 son para AENA Aeropuertos y 99,7 millones se destinan a la unidad de Navegación Aérea. Entre las principales actuaciones inversoras planificadas para el año 2013 destacan las obras de remodelación de las zonas comerciales de los aeropuertos de Madrid Barajas, Barcelona-El Prat, Málaga-Costa del Sol, así como las actuaciones en el aeropuerto de Madrid— Barajas con objeto de incrementar sus conexiones y mejorar su competitividad frente al resto de grandes aeropuertos. Se continuará con las actuaciones ligadas a la certificación de aeropuertos, de acuerdo con el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, que regula los requisitos de certificación obligatoria de aeropuertos de competencia de la Administración General del Estado. El proceso de certificación debe estar finalizado en marzo de 2016. Se actuará en 2013 sobre los siguientes grupos de inversiones. Edificios terminales: la ampliación del edificio terminal de Gran Canaria, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Vigo. En cuanto a pistas de vuelo, estará en construcción —culminándose un proyecto anterior— la ampliación en 400 metros de la pista de vuelos del aeropuerto de A Coruña.

En cuanto a sistemas de ayuda al aterrizaje, ILS, en el año 2013 se habrá actuado en cuatro ILS en los aeropuertos de Ibiza, Tenerife-Sur, Santiago y Barcelona-El Prat, y se pondrá en explotación el ILS del aeropuerto de Tenerife-Norte.

Con respecto a navegación aérea, destacan entre las principales actuaciones inversoras el desarrollo de capacidades de supervisión integral de los sistemas de navegación aérea que permitan optimizar la eficiencia de la función del servicio; la renovación de los desarrollos en sistemas ATM (Sacta) que contribuyan al incremento de la eficiencia para la red de aeropuertos, continuando con la estrategia de racionalización de los planes de desarrollo; el desarrollo de los proyectos que en las áreas de comunicaciones y automatización permitan la funcionalidad de enlace de datos, Data Link, y la racionalización gradual de infraestructuras, con incremento de la inversión en la potenciación de actuaciones enfocadas a la navegación satelital y por prestaciones.

Además de todas las actuaciones anteriormente mencionadas, hay que resaltar por su relevancia el presupuesto de inversión dedicado al mantenimiento de infraestructuras repartidas por prácticamente todos y cada uno de los aeropuertos de la red, por un importe de 194 millones de euros, distribuidos en más de 340 actuaciones, así como una partida próxima a los 100 millones de euros dedicada a la seguridad, en su triple perspectiva de operaciones, personas y bienes y prevención de riesgos laborales.

Abordaré ahora los resultados económicos. Antes de detenerme en la descripción detallada de las grandes cifras explicativas del presupuesto, me gustaría hacer una doble referencia a las tarifas aeroportuarias y al endeudamiento. En relación con la primera cuestión, permítanme resaltar el hecho de que AENA Aeropuertos no recibe asignación de los Presupuestos Generales del Estado, sus ingresos provienen exclusivamente de las tarifas aeroportuarias y de los ingresos de carácter comercial. Es importante no olvidar que nuestras tarifas aeroportuarias se encuentran entre las más competitivas del continente, al ser más baratas que la media europea. Esta competitividad ha beneficiado a las compañías aéreas, que incurren en un coste de escala muy inferior a los de aeropuertos comparables, especialmente en Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat. Por lo que a la navegación aérea se refiere, cabe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 54

también insistir en la idea de que el espacio aéreo español ha dejado de ser el más caro de Europa con la rebaja tanto en 2011 como en 2012 de la tasa de ruta. La competitividad de las tarifas no ha permitido a AENA la recuperación de los costes. Con datos del año 2011, antes de la aprobación de los presupuestos para 2012, las tarifas únicamente nos permitían cubrir el 63,5% de los costes totales generados por la actividad de las instalaciones aeroportuarias. Esta situación, lógicamente, resultaba insostenible desde el punto de vista de rentabilidad empresarial y, por ello, a través de la Ley de Presupuestos de 2012 se llevó a cabo una actualización de las tarifas aeroportuarias, siguiendo la tramitación prevista en la Ley 1/2011, por la que se establece el programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil, aprobada en marzo de 2011. Esta ley transpuso al ordenamiento jurídico la Directiva 2009/12, de 11 de marzo, sobre tasas aeroportuarias. Tras la aprobación de los presupuestos del año 2012, los servicios continúan siendo deficitarios, estimándose que solo se recupera el 73,5% de los costes una vez producida la subida del año 2012.

Propuesta para el año 2013. Para acercarnos a la recuperación de los costes, la propuesta de actualización de las cuantías de las tarifas para el año 2013 es la siguiente. Una subida de las tarifas aeroportuarias del IPC más 5% —con una estimación del IPC del 2% la subida sería, más o menos, del 7%—, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente, la mencionada Ley 1/2011, de 4 de marzo. Dado el insuficiente nivel de ingresos por tarifas, esta subida no permite recuperar tampoco todos los costes, sino únicamente el 76,7% de los mismos. En segundo lugar, la congelación en términos reales de la tasa de ruta, proponiendo a Eurocontrol la actualización de la misma en un 2%, nada más. Y, por último, la congelación absoluta de la tarifa de aproximación. Como consecuencia de este incremento y efecto combinado del mismo, todo ello supondrá al final un montante global de un incremento del 6% con respecto al año 2012, lo cual significa un impacto global por asiento de aproximadamente 0,84 euros.

Adicionalmente, cabe destacar que se han incluido en la propuesta de tarifas para el ejercicio 2013 los siguientes incentivos para el fomento del transporte aéreo y el crecimiento del tráfico en los aeropuertos españoles, que antes no existían, cuyo coste será asumido por AENA Aeropuertos. En primer lugar, estacionalidad, bonificación de un 20% en las prestaciones por salida de pasajeros y seguridad en los aeropuertos estacionales de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla durante la temporada de menor tráfico aéreo. El efecto estimado asciende a 4,4 millones de euros. En segundo lugar, conexión, reducción para los pasajeros en conexión del 20% del importe de las tarifas de salida de pasajeros y seguridad. El efecto económico estimado asciende a 37,8 millones de euros. En tercer lugar, apertura de rutas a nuevos destinos, subvención de las tarifas por salida de pasajeros y seguridad en un 50% durante el primer año y en un 25% durante el segundo a las compañías aéreas que exploten nuevas rutas. El efecto económico para 2013 se estima en 5,8 millones de euros. Además, se mantienen para los aeropuertos de Canarias las bonificaciones para los días valle, con un efecto económico estimado en 1,8 millones de euros. El efecto económico conjunto de estas medidas ascendería durante 2013 a una cifra cercana a los 50 millones de euros, lo que representa un indudable esfuerzo económico por parte de AENA. Por supuesto, en 2013 continuarán siendo aplicables las conocidas como bonificaciones por insularidad que consisten en una bonificación en las tarifas de seguridad, aterrizaje y pasajeros devengadas en los aeropuertos insulares del 15% para los vuelos con la Península y del 70 % para los vuelos interinsulares.

Endeudamiento. En lo relativo al endeudamiento, como consecuencia de la escasa recuperación de costes y del elevado volumen de inversión, hemos llegado a la siguiente situación. El nivel de deuda bancaria de AENA Aeropuertos previsto para finales de 2012 es muy superior al de sus comparables europeos (diez veces Ebitda), circunstancia que dificulta el acceso a los mercados de capitales, y la dificultad en la refinanciación de la actual deuda, en la medida en que se empieza a producir su vencimiento como consecuencia de la falta de liquidez, el aumento de coste y de la situación de los mercados de deuda. La deuda del grupo AENA estimada al finalizar el año 2012 alcanzaría los 14.635 millones de euros, de los que 12.280 son a largo plazo y 2.355 a corto plazo. El ratio de endeudamiento del grupo, es decir, la relación entre la deuda y el patrimonio, se ha multiplicado por 2,5 desde el año 2004 a la actualidad, ha pasado de 1,6 veces en 2004 a 4,2 veces en 2011 y 2012. En 2013 conseguiremos que sea algo menor, 3,9 veces. Por consiguiente, con las medidas que ahora presentamos, en el año 2013 la deuda alcanzaría la cifra de 14.060 millones de euros, disminuyendo en 575 con respecto a la prevista para 2012, lo que supone un 4% menos como resultado del importante esfuerzo de contención de gasto realizado y que expondré a continuación. La deuda al finalizar 2016 alcanzaría los 10.373 millones de euros, un nivel de endeudamiento compatible con la capacidad del grupo AENA de generar recursos en el medio y largo plazo tras el reciente cambio del marco tarifario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 55

En relación con los gastos, ingresos y resultados, como les he venido explicando a lo largo de mi intervención, durante el año 2013 daremos continuidad al plan de reestructuración y control del gasto corriente. El ahorro para el grupo AENA previsto para 2013, con respecto al cierre del año 2012, asciende a 138 millones de euros. Como ejemplo de las medidas que tenemos previsto llevar a cabo destacan el plan de reestructuración de la red aeroportuaria, en relación con la reducción de costes de explotación, mayor eficiencia organizativa y mejora de la gestión, que supondrá una reducción aproximada de costes operativos de 113 millones de euros. También el ahorro en gastos de personal mediante un plan de reordenación de la plantilla y la continuidad del proceso de paso del personal de control a reserva activa y la reducción del gasto en asistencias técnicas, horas extras, absentismo, gastos de viaje, reducción de contrataciones, etcétera. Estas medidas de reducción de gastos de personal, junto con la continuidad del proceso de liberación de torres, con los nuevos proveedores, nos van a permitir un ahorro de 25 millones de euros al año.

Adicionalmente, en lo relativo a las medidas para el incremento de los ingresos, hay que destacar que con el plan comercial los ingresos comerciales esperados para el año 2013 serán de 736 millones de euros, 44 millones de euros más que los previstos para final del año 2012, es decir, un 6,4% más. La implantación de las acciones de marketing aeroportuario para la captación de compañías aéreas nuevas y el desarrollo de nuevas rutas esperamos que nos lleve a un incremento de 9,9 millones de euros en 2013.

En definitiva, las medidas y actuaciones previstas para el año 2013 posibilitarán que, pese a la negativa previsión de crecimiento de tráfico, consigamos a nivel de grupo AENA un Ebitda de 1.749 millones de euros, lo que supone un incremento del 30% sobre la estimación de cierre de 2012, y volvamos a resultados positivos, con un resultado después de impuestos esperado de 108 millones de euros, frente a los resultados negativos esperados para 2012 de 49 millones.

Para concluir con el capítulo de resultados económicos, le resumo los principales parámetros de la cuenta de resultados de 2013 y su comparación con los esperados de 2012. A nivel de grupo AENA, ingresos de explotación, 3.691 millones, un 7,7% más que en 2012; gastos de explotación, 2.983, un 4,7% menos; Ebitda, 1.749, un 30% más. El resultado del periodo, 108 millones de euros, frente a pérdidas del año anterior. Hay un desglose de AENA Aeropuertos y Navegación Aérea, pero yo creo que se lo voy a ahorrar en beneficio del tiempo.

No me extiendo más. En conclusión, señorías, como ya les anuncié en el pasado mes de abril, estamos sentando las bases de futuro para que, por una parte, AENA Aeropuertos afronte con garantías el camino de la recuperación al salvaguardar su debilidad económico-financiera y su rol de operador aeroportuario de referencia de Europa y en el resto del mundo. Y, por otra parte, que AENA Navegación Aérea se sitúe en la media de los cinco principales proveedores de servicio europeos.

En definitiva, consideramos que el presupuesto 2013 tanto para AENA Aeropuertos como para Navegación Aérea, desde el punto de vista del volumen de recursos movilizados como de los criterios de priorización y distribución, es un instrumento adecuado para ello.

Sin más, quedo a disposición de sus señorías para responder o atender las preguntas que deseen formular.

Muchas gracias por su atención.

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

En del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la señora Oramas González-Moro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Muchas gracias, don José Manuel Vargas, presidente de AENA, por su comparecencia en un tema que es importantísimo para el archipiélago canario. Él decía que es un sector estratégico para España y que permite la vertebración territorial. Pues si es estratégico para España, imagínese para un archipiélago que está a los kilómetros que está. Le digo eso porque hay un avance y se lo tengo que reconocer. El año pasado usted me discutía la posible bonificación de las tasas aéreas para nuevas rutas y aparece en los presupuestos, aunque dentro de un momento le diré las pegadas que hay a varias de las cosas que recoge, porque si las cosas no se hacen bien, al final no sirven para nada.

Al final, con el índice que está al 3,5 del IPC del mes de septiembre, con una evolución previsible en octubre, la subida en el año 2013 será del 8,5. Como sabe usted, la propia asociación de aerolíneas españolas Aceta ha planteado que entre 2011 y 2013 la subida sea del 67,5, lo que ha supuesto una subida media anual durante dicho periodo del 18,8. En el caso de Canarias, lo más grave ha sido la subida más acusada de Tenerife-Sur y de Las Palmas de Gran Canaria por el cambio de categoría de dichos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 56

aeropuertos, con lo cual estos han perdido la equiparación con Arrecife, Fuerteventura y Tenerife-Norte. Esa subida del 23% en un momento en el que usted sabe que en Canarias la bajada de pasajeros ha sido superior que en otras zonas turísticas, nos parece, desde luego, una política desacertada. Porque aquí hay dos formas de cuadrar las cuentas: o subir las tasas o aumentar el número de pasajeros, y se ha probado y se ha demostrado que la rebaja de tasas y determinadas bonificaciones puede incrementar de forma significativa el número de pasajeros.

Ustedes plantean hoy la que llaman como estacionales. Ante nuestra sorpresa, en los presupuestos anteriores, mediante una enmienda precisamente del Grupo Popular, se metió la bonificación estacional del 10% de todas las tasas exclusivamente para Baleares, cosa que en Canarias nunca pensamos ni planteamos. Había que escuchar al señor Soria diciendo que la rebaja de tasas no servía para nada y de pronto nos encontramos con que a Baleares se le baja a partir del uno de septiembre. Ahora ponen la coletilla de que el año que viene sí puede caer Canarias, pero ponen unos condicionantes que saben que no entran los aeropuertos canarios. En todo caso, entraría en La Gomera, pero La Gomera no entra en este mercado porque son servicios obligatorios de transporte, porque nadie quiere viajar a La Gomera en avión. Y como ustedes plantean que la proporción de verano e invierno tiene que ser 65% y 35%, aunque nombren a Canarias saben que la están dejando fuera. Esa es la realidad de la estacional.

Segundo. En cuanto a la apertura de rutas aéreas a nuevos destinos, que le planteó esta portavoz en la comparecencia, es fantástico que por fin AENA se lo plantee como una política conjunta de promoción de los aeropuertos españoles y de actividad distinta de promoción de rutas, pero la información que tenemos de gente especializada es que es tal el cúmulo de condiciones y requerimientos que seguramente provocará que pierdan efectividad en la captación de nuevos tráficos. Creo que hay que revisar con gente del sector cuáles son esos requerimientos y esas condiciones para ver si hay que perfilarla y corregirla, porque si se está planteando es por el interés del incremento de esas nuevas rutas, sobre todo para Canarias. Usted sabe que es muchísimo más importante que se abran las nuevas rutas y los nuevos mercados, sobre todo en este momento en que el turismo es lo único que está funcionando en Canarias y en este país, y esas nuevas rutas y nuevos destinos tienen que ser prácticos, así como han de ser prácticos todos los requisitos y todos los condicionantes. Terminó hablando de los días valle.

Me alegro que lo mantenga, pero le quiero plantear varias cuestiones sobre los aeropuertos canarios. Primero, en este momento, a raíz de restricciones presupuestarias, se están generando situaciones inadmisibles. Por un lado, en el aeropuerto Tenerife-Norte llevan más de seis meses esperando el nuevo aire acondicionado que iban a poner, y todavía no han quitado el antiguo. Puedo decirle que ayer, porque se midió y yo estaba allí, se alcanzaron los 45 grados. El personal está todo enchumbado, como decimos en Canarias, y toda la gente abanicándose y con fatiga. Llevamos así seis meses. Aquí había dos soluciones: haber mantenido, a pesar del coste, el anterior sistema de refrigeración o hacer algo que les han propuesto los propios arquitectos de la zona, que es abrir determinados ventanales de Los Rodeos para que circule el aire, pero el personal que trabaja y los pasajeros no pueden estar mañana y tarde a 45 grados, en un aeropuerto por el que pasan 5 millones de pasajeros, como hemos estado durante todos estos meses y vamos a seguir así. Se han estropeado las escaleras mecánicas desde hace no sé cuántos meses y siguen sin arreglarse. Solo hay una posibilidad de acceso a la planta superior, de donde sale todo el embarque, una sola escalera, porque las mecánicas y las escaleras que no son mecánicas están clausuradas. El personal de AENA dice que por razones presupuestarias no hay dinero para el arreglo. Usted me dirá cómo es que las escaleras mecánicas de acceso de un aeropuerto de 5 millones de pasajeros llevan meses estropeadas.

Ahora me referiré a un tema importantísimo que está afectando a Canarias: la desaparición de las ambulancias y de los servicios médicos de los aeropuertos, cuando hay una directiva de la OACI que obliga a ello, que le leo literalmente: Cada Estado contratante, en cooperación con los explotadores de los aeropuertos, asegurará que en los aeropuertos internacionales mantengan instalaciones y servicios para la prestación de primeros auxilios en el lugar y que se cuente con los debidos arreglos para el traslado inmediato de los casos ocasionados más graves al servicio de atención médica competente convenido de antemano. Quiero una explicación sobre la retirada de ambulancias y servicios médicos de los aeropuertos canarios.

Por último, quiero plantearle unas preguntas relativas a los temas de inversión. El plan director del aeropuerto de Gran Canaria recoge la creación de nuevo campo de vuelo que, como sabe usted, implica el desplazamiento del núcleo poblacional de Ojos de Garza, y querría saber en qué estado de gestión se encuentra este proyecto que, como usted sabe, es muy importante y sobre el que el año pasado estuvimos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 57

hablando. Sobre la segunda pista recogida en el plan director del Reina Sofía, queremos saber en qué estado se encuentra la redacción del proyecto y qué previsiones presupuestarias tiene en el año 2013 tanto para Ojos de Garza, en Gran Canaria, como en Tenerife-Sur.

Termino con una cuestión. Quiero recordarle que el urbanismo avanza, que los proyectos de aeropuertos se hacen a quince y veinte años, y aunque entiendo que en épocas como la actual hay que reprogramar determinadas prioridades de inversión, quiero saber si se tienen los proyectos redactados y adaptados los urbanismos de los municipios para poder tener en su momento las necesarias previsiones aeroportuarias o no se tienen. En ese sentido quiero recalcarle otra vez la importancia de las redacciones de los proyectos, no le digo ya de las inversiones, pero por lo menos de las actualizaciones de los planes directores de los aeropuertos.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias, señor presidente de AENA, por su comparecencia. Tengo que plantearle como cuestión previa que tenemos una dificultad importante, a nuestro juicio, con usted. Estamos absolutamente convencidos —ojalá nos lo pudiera rebatir ahora— de que usted ha llegado al cargo a vender AENA. A usted le han puesto ahí para vender AENA. No sabemos si entera o a trozos, por las buenas o por las malas, a lo Richard Gere en *Pretty Woman* o a lo José Luis López Vázquez en *Atraco a las cinco*. No lo sabemos, pero a vender a AENA le han traído a usted. Algo en su perfil profesional nos induce a pensarlo, con todo el respeto se lo digo. Para nosotros AENA es algo más que un producto bonito en el escaparate. Para nosotros AENA es un activo muy importante para la sociedad española, muy importante para alcanzar propósitos de interés general. Usted ha citado, en alguna medida, el derecho a la movilidad, a la vertebración territorial del Estado, la competitividad de nuestra economía, la buena marcha de una industria clave para nuestro país como es la industria turística. Y, claro, no podemos aceptar que se dirija AENA y se elaboren sus presupuestos pensando en cómo ponerla bonita para venderla, simplemente. Ese es el problema que tenemos nosotros con ustedes. ¡Ojalá nos pudiera convencer ahora de que estamos equivocados! Tenemos objetivos distintos a la hora de elaborar unos presupuestos. Usted quiere hacer una AENA atractiva, poca inversión, muchas tasas, muchas tiendas, para hacerla presentable ante un eventual comprador, y nosotros lo que queremos es que AENA rinda un buen tributo, funcionando bien, a los intereses generales del país.

Nosotros tenemos que preguntarle por algunas cuestiones. Una, el porqué de la caída de la inversión, una caída de la inversión con respecto a 2011 de un 37%, y con respecto a este ejercicio 2012, de cerca de un 18%. La ministra algunas veces, para legitimar estas caídas de inversión en el ámbito aeroportuario, procura poner en solfa lo que se hace en los aeropuertos con el dinero, habla de los párquines vacíos. Siempre se le olvida hablar de Castellón, siempre habla de otros ámbitos; pero usted y yo sabemos que invertir en los aeropuertos no es solo invertir en párquines, que a veces se hace mal. No, invertir en los aeropuertos es atender a su mejora, a su modernización, a su actualización tecnológica; es hablar de competitividad. Y ha caído la inversión de una manera significativa. ¿Por qué se hace esto? ¿Porque quiere usted vender AENA y no quiere dejarla muy comprometida para ese menester?

Planes de eficiencia. Bien. Nosotros tenemos que volver a interpretar estos planes de eficiencia que usted aplica en la red de aeropuertos de AENA en función de nuestro prejuicio. Nosotros no lo llamamos plan de eficiencia, lo estamos llamando cierre parcial de instalaciones. Esas inversiones se han hecho en la red aeroportuaria para anticipar demandas, para estimular desarrollos futuros. Y si después de haber invertido el dinero que hemos invertido en la red de pequeños aeropuertos de España usted restringe su horario y su funcionamiento, estamos malogrando esas inversiones, estamos convirtiendo aquellas inversiones en inversiones absolutamente ineficientes. Dice usted: es que hemos ahorrado algo de dinero. Claro, y si los cierra usted todos, se ahorra más dinero todavía, pero la cuestión no es esa, señor presidente de AENA. La cuestión es que una inversión que hemos hecho para estimular el desarrollo, para adelantarnos a demandas futuras que queremos atraer, si ahora usted me restringe actividad en esos aeropuertos, efectivamente se trata de inversiones ineficientes, pero las está convirtiendo usted en inversiones ineficientes. ¿Planes de eficiencia? No. A nuestro juicio, cierres ineficientes, cierres parciales de instalaciones.

Subida de tasas. Ha dedicado usted buena parte de su intervención a poner la venda antes que la herida. Vamos a ver. Las subidas de tasas son muy importantes, señor presidente, no me las puede usted relativizar. ¿Por qué sube usted las tasas? Pues probablemente porque quiere usted, insisto una vez más,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 58

hacer bonito el regalo, quiere usted hacer atractiva AENA ante un eventual comprador, pero las subidas son muy importantes, este año una media del 28%; para el año que viene otro 8% más. Las repercusiones van a ser graves para los usuarios. El otro día decía el secretario de Estado: no será más que un euro por billete. Yo he consultado con las asociaciones de consumidores, he consultado con las propias compañías aéreas, y no va a ser un euro por billete, va a ser mucho más. Las consecuencias para las compañías aéreas en esta subida de tasas van a ser muy significativas. Y en la estructura de costes de las compañías aéreas no es cierto que las tarifas aeroportuarias supongan tan solo un 8%. Las propias asociaciones de las compañías aéreas hablan de un 33%. Estamos hablando de un tercio de su estructura de costes. El otro día, en una sesión a la que también asistieron algunos diputados del Partido Popular, se nos comunicó así a los representantes de la ciudadanía en este Congreso. Yo he consultado las repercusiones para la industria turística con su patronal y nos han dicho que es una gran noticia, una gran noticia para nuestros competidores en Túnez, en Estambul, en Marruecos. Es una gran noticia la subida de las tasas aeroportuarias. Claro, estamos hablando de posibles descensos de actividad, de cierres —y ya ciertos— de bases operativas. Easy Jet se va; se va diciendo expresamente —a mí me lo han mandado en una carta— que se van porque les han subido ustedes la tasas aeroportuarias de una manera desmesurada, y son 300 puestos de trabajo y 600 rutas. No me diga usted que esto de subir las tasas no es importante. Sí es importante.

Me habla de que hay otros aeropuertos. Otros aeropuertos en Europa ofrecen otros servicios y otros destinos. Nosotros tenemos que hablar de nuestros aeropuertos y de nuestros destinos y de lo que nosotros ofrecemos, y esta es una potencia turística, señor presidente de AENA, y nosotros utilizamos las tasas aeroportuarias también como elemento para ganar competitividad. No me diga que eso no le importa porque preside una empresa que quiere poner bonita para vender. Pero es que yo no estoy pensando en AENA como empresa a poner bonita para vender, sino en AENA como instrumento para que la sociedad y la economía española ganen competitividad, por ejemplo, en el turismo. Me habla usted de que la subida en las tasas aeroportuarias se puede compensar con la bajada o la ralentización de una subida de las tasas de navegación, pero no logramos ralentizar la subida de las tasas de navegación con aquel conflicto frente a los controladores para que usted me las compense con grandes subidas en las tasas aeroportuarias. Vamos a intentar ser competitivos, insisto, que es lo que importa.

Las compañías de transporte nos dicen: ¿y cómo calculan ustedes, legisladores, las subidas de las tasas? Porque las tasas tienen que responder a unos servicios. Han subido ustedes las tasas un 28% este año, un 8% el año que viene, ¿y qué servicios han mejorado para explicar o justificar esta subida de tasas? ¿Hay nuevos servicios? ¿Hay mejoras de servicios? ¿Hay ampliaciones de horarios? Porque nosotros hemos comprobado que hay restricciones de horarios, no ampliaciones de horarios, y no hay nuevas inversiones, hay ralentización de las inversiones. Por lo tanto, difícil de justificar esa subida de tasas.

Voy terminando ya. Se han enfrentado ustedes al sector de una manera importante, sin precedentes, a mi juicio. Yo no recuerdo recursos contenciosos, expedientes de infracción ante las instituciones europeas como consecuencia de un proceso de establecimiento de tasas, de tarifas aeroportuarias. Los procesos de consulta están establecidos en las directivas europeas y, según tengo entendido —espero que usted me conteste ahora—, no se han cumplido esos procesos de consulta. Hasta tal punto que yo tengo una documentación que se me ha enviado oficialmente de las asociaciones de líneas aéreas en la que se me dice que van a denunciar este proceso ante los tribunales y ante las instituciones europeas. Y a mí me preocupa esto porque vamos a estar en boca de toda Europa. Oiga, AENA y la Administración española no cumplen con las compañías. No debemos de ir por ahí, señor presidente. Ese es mi juicio.

Después entramos ya en la descapitalización de personal. Hemos leído —no sé si me lo podrá usted desmentir— esta información: AENA pedirá un crédito para financiar su plan de prejubilaciones; 1.500 empleados a la calle. Y ustedes nos criticaban a nosotros por pedir créditos. Nosotros pedíamos créditos para mejorar instalaciones aeroportuarias. Ustedes piden créditos para despedir a la gente. Convendrá usted conmigo en que no es muy edificante. ¿Por qué 1.500, por qué no 2.000 o 3.000 o 4.000? ¿Hace falta un *lifting* en AENA para venderla mejor, para ponerla bonita? **(Rumores.)** Nosotros entendemos que no; que no es ese el problema de AENA, que no sobra tanta gente.

Conflictos con las compañías extranjeras a cuenta de la seguridad. Yo se lo he dicho a la ministra con todo el respeto y con todo cuidado y se lo voy a decir a usted también. En materia de seguridad hay que ser extraordinariamente cautelosos. No se pueden filtrar a los medios de comunicación informaciones más o menos parciales. No se puede establecer una guerra de declaraciones en los medios de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 59

comunicación a consecuencia de la seguridad. Nos jugamos mucho en el prestigio de nuestro transporte aéreo, en la percepción que tenga la gente de que nuestro transporte aéreo es un transporte seguro.

Le voy a pedir, en primer lugar, que diga usted aquí —como digo yo— que está convencido de que nuestro transporte aéreo es absolutamente seguro, independientemente de los conflictos puntuales que se puedan abrir respecto a una compañía aérea en concreto. En segundo lugar, comprométase a colaborar con los servicios de inspección, con los servicios de seguridad aérea del Estado para que estos procesos se resuelvan de manera diligente, pronta y discreta, no a cuatro columnas en las portadas de los periódicos, porque esto no dice nada bueno de nuestro transporte aéreo. Espero que usted convenga conmigo en esto.

No voy a preguntarle en concreto por inversiones. Nos interesa lo que ha planteado mi compañera Oramas respecto al aeropuerto Reina Sofía y su campo de vuelo, al aeropuerto de Gran Canaria y su campo de vuelo también. Nos interesa saber qué van a hacer ustedes en relación con el aeropuerto de Sabadell; no hay apenas dotación para esta infraestructura, ni para la mejora de su sistema de navegación. Nos interesa saber qué piensan ustedes respecto al mantenimiento del aeropuerto de El Prat, hay una desinversión importante al respecto. Termino con una alusión a una página de su publicidad que me ha llamado la atención. Dice: AENA-Aeropuertos, primer operador aeroportuario del mundo. Preparados para el futuro. ¿Para qué futuro, señor Vargas? ¿Para vender AENA en el futuro o para que AENA en el futuro sirva al interés general de los españoles?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada Macarena Montesinos de Miguel.

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Señor presidente de AENA, para este grupo parlamentario es una enorme satisfacción haberle tenido aquí esta mañana, haberle escuchado en su comparecencia y, desde luego, no tenemos ninguna dificultad con usted; lo que tenemos claro es que usted la debe tener con la herencia que ha recibido del anterior Gobierno socialista. Desde luego, tiene que ser un lastre enorme presidir AENA en estos momentos con una deuda de casi 15.000 millones de euros, eso sí que es una gran, una enorme dificultad. Tenemos el convencimiento de que ha venido a gestionar AENA, pero además a sanearla, porque AENA se merece ser saneada y no se merece lo que se ha hecho durante esos ocho años de Gobierno socialista. Decía el parlamentario socialista que para el Grupo Socialista es un activo muy importante alcanzar propósitos de interés general. Para nosotros, pero difícilmente con ese lastre que todavía seguimos arrastrando, esos 15.000 millones de deuda, se pueden realizar con gran facilidad; endeudamiento que dejaba en AENA en veinte veces el Ebitda. Su actuación en AENA no resiste, como decía el señor Ayala en una comparecencia muy similar a la actual —porque su discurso lo ha mantenido tal cual lo dijo en el mes de abril—, el análisis más somero de la gestión empresarial.

Hablaba también el señor Simancas de la restricción de horario y mantenimiento, como que le alarmaba saber que a determinadas horas no se iban a explotar los aeropuertos. Vamos a ver, aquí estamos hablando de eficacia y de eficiencia. Es decir, si en el aeropuerto en ese momento no hay tránsito aéreo por qué se tiene que mantener abierto un aeropuerto. Lo que habrá que hacer es reducir los gastos y, por supuesto, explotar con sensatez la gestión aeroportuaria. Me llamaba poderosamente la atención cuando decía que otros aeropuertos de Europa se gestionan mejor. Señor Simancas, es que otros aeropuertos u otros gestores aeroportuarios no han recibido su famoso legado, por tanto la gestión puede ser muy distinta. No me hable de enfrentamientos con el sector. Solamente le voy a hacer una mención. Recuerdo todavía con enorme tristeza cómo vivimos en España el día de la Constitución de hace unos pocos años un Estado de alarma, eso sí que fueron enfrentamientos en España y no lo que estamos viviendo ahora.

Retomando la intención de mi intervención y no respondiendo tanto a algo que hará el presidente de AENA con mayor acierto que yo —estoy segurísima—, quería felicitarle, señor Vargas, por estos presupuestos. Son unos presupuestos que, desde el punto de vista del Grupo Parlamentario Popular, son austeros pero sobre todo realistas y creíbles. ¿Por qué? Porque se ajustan primero a la realidad, es decir a la situación de crisis y endeudamiento que nos legó el Gobierno socialista —y a la que he hecho ya referencia— de casi 15.000 millones de euros. En segundo lugar, porque quienes lo gestionan —ustedes— son garantía de eficacia, de equidad, de transparencia y de solidez; es decir, aquello de lo que se careció en el anterior Gobierno, que mientras nos aseguraba en términos generales que la deuda de España era del 6% las miserias se destapó y se descubrió que llegaba hasta el 9%. Por tanto, desgraciadamente hoy casi un tercio de los presupuesto van destinados a pagar la deuda. Por último, con este presupuesto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 60

AENA se consolidará —y tenemos la seguridad— como líder en gestión aeroportuaria. Usted nos ha descrito la situación real cuál es y, desde luego, también nos ha animado a ver ese horizonte mucho más despejado a partir del año 2015 con ese cambio de tendencia que avanzaba. Precisamente usted lo decía, porque en un sector estratégico y motor de crecimiento es fundamental que eso se produzca.

También quiero felicitarle por la política de austeridad, que ha logrado un ahorro de 102 millones de euros en estos nueve meses —como usted decía—, y además van a seguir avanzando en esa senda. Es lamentable que el endeudamiento del grupo AENA, provocado por los anteriores gestores, sea muy superior al de sus comparables europeos. Es insostenible para cualquier grupo como AENA que el ratio de endeudamiento —es decir la reunión deuda y patrimonio— se multiplicase por 2,5 desde el año 2004 al 2011. Queremos felicitarle también porque hemos dejado de ser el espacio aéreo más caro de Europa. Tenemos las tarifas más baratas que la media europea y mucho más competitivas, pese a lo que se ha dicho aquí a lo largo de esta mañana. Además, en estos presupuestos se produce algo que es interesante para todos, y es la congelación de la tasa de rutas y la de tarifa de aproximación. Compartimos con usted las prioridades estratégicas, es decir la racionalización de las inversiones, la reducción de costes y optimizar la capacidad disponible a través de la planificación realista, como decíamos, y por supuesto, y no menos importante, la búsqueda de rutas y nuevos mercados. Señor presidente, de estos presupuestos se desprende que se van a mejorar los niveles de seguridad del sector, se mejorará la calidad de los servicios y la protección de los derechos de los pasajeros; se potenciará el sector del transporte aéreo español mejorando su competitividad, equilibrando el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental, una absoluta eficacia aeroportuaria y, desde luego, la competitividad total y absoluta de AENA. No es nada de lo que en estos casos algunos han tratado de dibujar en el panorama de AENA en España, muy al contrario. Insisto y termino como empecé felicitándole y dándole la enhorabuena por todas aquellas acciones que ha emprendido. Desde luego, queremos que tenga la seguridad de que este grupo parlamentario ha quedado altamente satisfecho con los planteamientos que usted nos ha presentado esta mañana, y de ningún modo haga usted caso de esas referencias, que ya parecen las del Día de la marmota, que acostumbra el señor Simancas a hacer intervención tras intervención, y lo único que hacen es asegurar que no tienen nada que ver con la realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra la comparecencia el presidente de AENA, don José Manuel Vargas.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Vargas Gómez):

Intentaré abordar en mi intervención algunas de las dudas que han sido planteadas por sus señorías. Señora Oramas, muchas gracias por su intervención. Me alegro de que valore que algunas de sus propuestas que nos realizó en la comparecencia de abril hayan sido recogidas en nuestras bonificaciones. Voy a intentar abordar algunos de los asuntos que ha resumido en su intervención. Las bonificaciones son un esfuerzo importante que está haciendo la compañía porque van contra la cuenta de resultados de la compañía en la medida en que nuestra capacidad para subir tasas está limitada por la Ley 1/2011; una ley que entiendo que fue consensuada y que de alguna manera los que estuvieron presentes en su tramitación consideraban lógica a la hora de establecer las tarifas aeroportuarias, porque es un sector regulado y el cálculo de la tarifa viene de la aplicación de la regulación existente en una ley. No sé si las leyes se hacen para no cumplirlas, yo entendía que las leyes se hacen para cumplirlas. Como digo, las bonificaciones son contra la cuenta de resultados de AENA. Consideramos que es importante y estamos de acuerdo en que el sector turístico es fundamental para el desarrollo de la economía española. Estamos de acuerdo en que el esfuerzo que tienen que hacer las compañías aéreas en los últimos años es significativo; es un esfuerzo tan significativo como necesario para equilibrar el desequilibrio existente entre el volumen de inversiones que se acometió por la compañía y la evolución de las tasas en los últimos años. Por eso, hemos llevado a cabo la introducción en este ejercicio de esas bonificaciones. Esa introducción se ha hecho de acuerdo y en conversaciones con las compañías aéreas y con los representantes de las compañías aéreas; no son cosas que nosotros nos hayamos inventado ni conejos que nos hemos sacado de la chistera, sino que son producto del entendimiento con el sector. Por supuesto es la primera vez que se ponen encima de la mesa muchas de ellas y estaremos abiertos a seguir dialogando con el sector para mejorar cosas, porque estoy seguro de que no son óptimas, pero creo que están orientadas a aquellos aspectos que son más sensibles para nuestro perfil económico en el sentido de desarrollar las conexiones, para mejorar nuestras potencialidades como *hub*, para mejorar como sector turístico aquellos momentos de estacionalidad en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 61

los que no somos tan visitados por nuestros turistas y también para desarrollar aquellas zonas de nuestro territorio que requieren una bonificación mayor.

Yo creo que los ámbitos están bien señalados. En particular, por la información que yo tengo, la semana pasada hubo un evento muy importante en el que se reunieron los representantes de las compañías aéreas con los representantes de los aeropuertos a nivel mundial y se entabló un diálogo para el establecimiento de nuevas rutas. La información que yo tengo es que fue muy bien recibido por parte de las compañías aéreas a nivel internacional el establecimiento de esas nuevas bonificaciones para nuevas rutas, y espero que podamos tener buenas noticias en el conjunto del año. En cualquier caso, en lo que me gustaría incidir es en que es la primera vez que se introducen con carácter general estas bonificaciones; lo hemos hecho en diálogo con el sector, y desde luego estaremos abiertos a mejorarlo. El diálogo con las compañías aéreas existe, probablemente tengamos que mejorarlo, sin duda tendremos que mejorarlo. Tiene que ser mucho más fluido y desde luego estaremos abiertos a mejorar estas bonificaciones, lógicamente entendiendo también que hay muchas veces en que los intereses de las compañías aéreas y del aeropuerto son contrapuestos en el sentido económico, y así hay que entenderlo.

Respecto de los temas de inversión a los que me hacía referencia, me ha hablado en concreto de dos asuntos: de la tercera pista del aeropuerto de Gran Canaria y de la ampliación del campo de vuelo en el aeropuerto de Reina Sofía. Ambos proyectos están condicionados por la necesidad y el estudio de la demanda real prevista para los próximos años. Yo he dicho en mi intervención —es un tema importante— que nuestras inversiones, que lógicamente como ha dicho usted señora Oramas tienen que tener un horizonte no de corto plazo sino de largo plazo, deben estar justificadas por los niveles de demanda previstos en el largo plazo, no en el corto plazo. La información con la que contamos ahora indica que no tenemos urgencia en activar esas inversiones en el corto plazo por cuanto las prognosis de tráfico no lo hacen necesario; no obstante tenemos que estar atentos a cómo evolucionan los niveles de demanda para adaptarnos a ellos. Insisto en que ahora mismo no se perfila una situación en la que parezca ser necesario ese nivel de inversión. Como he dicho en mi intervención, la prognosis de tráfico para el año 2013 es de caída de tráfico otra vez; no se prevén crecimientos de tráfico hasta dentro por lo menos de un par de años y la curva de crecimiento se ve que se está suavizando en el largo plazo. Lo prudente es adecuar a esos ritmos los niveles de inversiones en infraestructuras.

Me preguntaba también por algunos temas concretos del aeropuerto de Tenerife Norte en relación con las instalaciones de aire acondicionado o las escaleras mecánicas y la desaparición de ambulancias. Acerca de la desaparición de ambulancias, me gustaría insistir en que nosotros cumplimos con la normativa OACI en los niveles de existencia de ambulancias en los aeropuertos. No existe ninguna normativa que nos obligue a que esas ambulancias sean propias de AENA, y normalmente esas ambulancias se sitúan en los aeropuertos de acuerdo con convenios que se realizan con los servicios de salud o de la Seguridad Social. En principio estamos intentando ajustar los gastos de la compañía. Ahora cualquier cosa que pasa es porque los gastos se han ajustado, pues no; las cosas pasan porque a veces pasan, y si están mal hay que repararlas, y en concreto en los asuntos a que usted se refiere me voy a interesar cuando termine esta comparecencia. Conozco algo el asunto del aire acondicionado del aeropuerto de Tenerife Norte; sé que es donde está habiendo dificultades, lo conozco. Estamos intentando solucionarlo, pero por lo visto hay algunas complejidades. Hay otros asuntos que ignoro pero cuando termine esta comparecencia voy a intentar enterarme, y lo que le puedo garantizar es que no hay instrucciones de que se dejen cosas sin arreglar en los aeropuertos como consecuencia del plan de reducción de costes. La idea es reducir los costes pero mantener los estándares, ese es el objetivo; en la medida en que se produzcan desfases con respecto a ese asunto trataremos de resolverlos.

Termino, respecto a su intervención, señora Oramas, como empecé. Le agradezco su contribución en cuanto a las bonificaciones, sus comentarios sobre las bonificaciones. Insisto, creo que son buenas, creo que algunas de ellas favorecen notablemente al archipiélago canario, y en los próximos años lo que debemos hacer es estar atentos a qué cosas funcionan y cuales no para adaptarlas y mejorarlas, y en ese sentido es en el que trabajaremos.

Señor Simancas, también muchas gracias por su intervención. No me han puesto aquí para vender AENA, me han puesto aquí para gestionar AENA. Yo entiendo que gestionar es intentar desarrollar el cumplimiento de los objetivos de la compañía atendiendo a niveles de racionalidad y de buena administración, nada más. Creo que hacer las cosas con el menor coste no implica que uno quiera vender o no vender, es la pura racionalidad, la administración de un buen *pater familias* que decía el Código Civil. En ese sentido, nosotros estamos tratando de desarrollar el interés general adaptando también la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 62

compañía a una situación de viabilidad, porque coincidirá conmigo en que cuando una compañía tiene 15.000 millones de euros y genera menos 550 de caja su viabilidad es muy complicada. Tenemos dos alternativas: racionalizamos y arreglamos la compañía o pedimos dinero al Estado, y yo creo que el Estado no está en una situación de estar ofreciendo mucho dinero a compañías que ahora mismo dependen de los Presupuestos Generales del Estado. No hay otra posibilidad. Al final lo que no son cuentas son cuentos, y nosotros tenemos una compañía que tiene una dificultad muy notable de financiación, que estamos viviéndola ahora mismo como muchas empresas españolas, no somos solo nosotros, y la única manera que tenemos de demostrar que podemos renovar nuestra financiación en la situación del mercado es siendo estrictos y eficientes. Eso es lo que nos preocupa. Lo de vender y no vender... De momento no hay nada que vender, porque cuando uno lo único que genera son pérdidas difícilmente lo quiere nadie. Nosotros tenemos que ser eficientes y tenemos que dar la vuelta a la situación de pérdidas que tenía la compañía. Eso es lo que nos ocupa, no la venta; de momento nos ocupa eso, porque mientras no resolvamos eso no hay otra cosa que hacer.

Me preguntaba por qué la caída de la inversión. La razón de la caída de la inversión es muy sencilla. Hemos invertido tanto en el pasado que nuestra red dispone de sobrecapacidad; tenemos más capacidad de la que utilizamos, y lo racional cuando uno ha generado sobrecapacidad es parar. Yo creo que la inversión en capacidad que se ha hecho en los aeropuertos españoles hoy en día no tiene sentido, pero con un poco de suerte en el futuro puede ser que lo tenga. Esa es la gran ventaja que tiene un negocio como el del tráfico del transporte aéreo. Hoy en día claramente nos encontramos con una situación de sobrecapacidad, con lo cual lo razonable es parar, de momento parar, porque no hace falta invertir más **(El señor Simancas Simancas: Las escaleras mecánicas de la señora Oramas)**, y además porque no tenemos dinero para pagar, por las dos razones.

En cuanto a los planes de eficiencia a los que se refería, creo que los planes de eficiencia lo único que intentan es adaptar la existencia de esas infraestructuras a la demanda real; lo que no tiene sentido es que tengamos las infraestructuras abiertas o explotadas más tiempo de lo necesario. No estamos convirtiendo las inversiones en ineficientes. Las inversiones hoy en día son ineficientes por razón de la demanda. Es verdad que en su día, cuando se construyeron, se pensaba que iba a haber otros niveles de demanda pero la demanda actual es la que es, y lo que tenemos que hacer, mientras la demanda sea la que es, es adaptar la realidad, intentar aprovechar las infraestructuras que se han hecho y utilizarlas de la manera más rentable posible. Eso es lo que nos permitirá conservar esas infraestructuras y que el día de mañana esas infraestructuras vuelvan a ser de utilidad porque yo espero que sean de utilidad. Señor Simancas, por favor, ayúdenos a entender y ayúdeme en todo lo que nos rodea en AENA. Entienda que los mensajes de austeridad, de ahorro y de conseguir los objetivos con el menor coste es un interés de todos; no es un interés partidista ni de un gestor ni de otro, yo creo que son los principios básicos de la buena gestión. Queremos seguir manteniendo las infraestructuras, queremos seguir cumpliendo los servicios generales a los que tenemos obligación y queremos hacerlo con el menor coste para que la compañía sea viable en el medio plazo. Eso es lo único que nos interesa.

En cuanto a la subida de tasas, usted hacía referencia a que algunas compañías dicen que eso representa hasta el 33% de su estructura de costes. En todos los informes que he visto de las principales compañías de Europa está entre el 7% y 8%. El 32% o 33% en general suele suponer —según lo que yo conozco— el fuel que las compañías destinan a sus viajes. No sé de dónde sale ese dato, pero en principio no cuadra con ninguna distribución de costes de compañías aéreas a la que he tenido acceso. Es verdad que este año se plantea una subida del IPC más cinco, que viene de la aplicación de la Ley 1/2011, que regula cómo se calculan las tarifas de acuerdo con un sector regulado y que define que hay que redistribuir el volumen de inversiones que ya se han realizado. Si se quería que se subieran menos las tasas se podían haber hecho dos cosas: o no hacer las inversiones o haber hecho la ley de otra manera. Lo que no entiendo es que se hagan las inversiones y se haga una ley, y luego no se quieran subir las tasas. Directamente no cuadra o alguien tiene que poner el dinero. **(El señor Simancas Simancas: ¿Y las de este año?)** ¿Se refiere a las del año 2012? Las del año 2012 se aplicaron con un criterio anterior al de la ley, las debatimos ya en la última comparecencia y hoy nos ocupan las de 2013. Le puedo decir que las de 2013 se hacen aplicando estrictamente la ley. Es más, en función de las bonificaciones que acabamos de presentar renunciamos a parte de la subida que la ley nos proporcionaba, porque entendemos que es bueno desarrollar y promocionar el tráfico aéreo utilizando esas tarifas. Además, somos los que más estamos trabajando por las compañías aéreas. ¿Sabe por qué? Porque la reducción de la inversión y de los gastos de hoy van a permitir la reducción de la tarifa de mañana. Si subiéramos los gastos y las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 63

inversiones hoy, de acuerdo con la ley que está redactada, la Ley 1/2011, significaría que el día de mañana tendríamos que subir las tarifas. Eso es así tal y como lo dice la ley, no lo digo yo.

En cuanto al enfrentamiento del sector al que hace usted referencia, es complicado. Admito que en una situación como la actual que se les suban las tasas aeroportuarias a las compañías aéreas es un problema más entre otros muchos que tienen: también sube el fuel, tienen un problema de caída de precios, el sector aéreo está en un momento de cambio importante, el desarrollo del *low-cost*, etcétera. Tienen muchos problemas y yo lo entiendo, pero nuestra obligación es velar por la racionalización de la compañía, que también tiene muchos problemas, como saben ustedes y como se ha puesto aquí de manifiesto. Los procesos de consulta se han celebrado, se ha cumplido la ley de acuerdo con lo establecido en ella y muchas cosas —como estas bonificaciones de las que estamos aquí hablando— han salido de esos procesos de consultas y de esa interlocución. Probablemente tenemos que mejorar esa interlocución. Tenemos que juntarnos, reunirnos más y establecer un mayor nivel de diálogo y de comprensión mutua. Al final, nosotros tenemos que comprender la situación de las compañías aéreas y adaptarnos a ellas, y ellas tienen que comprender que los aeropuertos también tienen que ser viables. En ese sentido, las compañías aéreas han tenido una situación muy especial durante la última década en la que se han invertido 18.000 millones de euros en infraestructuras y únicamente en términos reales la tasa ha subido un 0,8%. Venimos de una situación complicada, pero las compañías tendrían que entender que eso no era sostenible en el tiempo. Era imposible, porque de alguna manera había que financiar esas infraestructuras que se acometieron.

Me hablaba después del plan de jubilaciones y de los créditos para financiarlas. En general pedimos créditos para todo, porque no nos financiamos con arreglo a los Presupuestos Generales del Estado —que creo que es lo que trataba de subrayar esa información a la que usted hacía referencia— y necesitamos financiación ajena en la medida en que no generamos caja por nosotros mismos. Estamos en proceso, estoy seguro, de que el año que viene, como está previsto en los presupuestos, generaremos caja positiva en la compañía, y eso nos permitirá refinanciar nuestra estructura de deuda con mayor agilidad. Me ha dicho que usted pensaba que no sobraba personal en AENA. Le voy a dar solamente unos datos. En el año 2007, año del pico del transporte aéreo, la compañía tenía 2.000 personas menos que ahora y desde entonces el tráfico aéreo no ha hecho más de descender. Es una obligación de la compañía intentar reestructurar su dimensión a los niveles de tráfico y de demanda que existen. Creo que además es obligación de la compañía intentar eso en diálogo con los representantes de los trabajadores y, en la medida de lo posible, llegando a un acuerdo con ellos sobre cómo se producirá ese ajuste. Eso es lo que estamos tratando de hacer, y si es posible lograr ese acuerdo lo vamos a hacer con financiación ajena acudiendo al mercado. Son dos cosas —por un lado, llegar a ese acuerdo a través de un consenso con los trabajadores y, por otro lado, poder financiarlo con medios propios de la compañía— que si somos capaces de hacerlas nos deberíamos felicitar.

Por último, en relación con las compañías aéreas y el conflicto de seguridad, estoy de acuerdo con usted. El tema de la seguridad es sagrado. No es un aspecto que haya que poner en solfa ni es una disputa mediática de ninguna clase. Desde AENA no hemos estado ni estamos involucrados en ese asunto. En cuanto a la seguridad, existe la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Dirección General de Aviación Civil, que son las competentes en ese asunto, pero estamos de acuerdo en que no debemos cuestionar la seguridad, porque lo único que puede producir es intranquilidad, rechazo e incertidumbre para los pasajeros, lo que no es bueno en ningún caso. En ese sentido estamos completamente de acuerdo y en AENA no nos sentimos en absoluto aludidos por ese proceso. Desde luego no filtramos ni estamos dedicados a ese asunto en absoluto; bastante tenemos con lo que tenemos nosotros por delante.

En relación con las infraestructuras de Gran Canaria, Tenerife Sur, etcétera, ya le he contestado a la señora Oramas que esas actuaciones están condicionadas por la demanda y por una lógica de ese estilo. No es para vender, es para tener una compañía razonable y lógica. De momento ya le digo que lo importante es ordenar la compañía y me gustaría que todos estuviéramos respaldando la idea de que tenemos que hacer una compañía más eficiente. Sin olvidarnos de la prestación del servicio, lo que garantiza al final la viabilidad de las compañías es su eficiencia en el medio plazo.

Señor Simancas, le agradezco de nuevo su intervención y confío en que pueda apoyarnos en este proceso de reestructuración de AENA porque creo que es importante para todos.

Señora Montesinos, muchas gracias. Valoro mucho su intervención, el apoyo que nos ha prestado y el reconocimiento al trabajo que estamos intentando realizar. Confiamos en desarrollar todos los objetivos que nos hemos planteado en este presupuesto, que es muy exigente por nuestra parte, donde se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 179

8 de octubre de 2012

Pág. 64

contempla una reducción muy importante de gastos, que está implicando un esfuerzo extraordinario por parte de todos los profesionales de AENA, que están acostumbrándose a trabajar y a conseguir los mismos objetivos con menos recursos, lo cual es fundamental. Esperemos no decepcionarla a usted ni al conjunto de los parlamentarios en el cumplimiento de nuestra misión.

Muchas gracias por su atención. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vargas, y gracias a todos los diputados y diputadas de esta Comisión por estas seis horas ininterrumpidas de actividad.

Se levanta la sesión.

Eran las cuatro de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-179