



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 422

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 25

celebrada el jueves 3 de octubre de 2013

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 2014. (Número de expediente 121/000069):

- Del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de la Entidad Pública Empresarial de Suelo, Sepes (Catalá Polo). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (números de expediente 212/001148, 212/001106 y 212/001156); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001184); Socialista (números de expediente 212/001254 y 212/001257); de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001137) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001312) 2
- Del señor subsecretario de Fomento (Garcés Sanagustín). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001185); de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001124) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001315) 30
- Del señor secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., Seittsa (Niño González). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001186); Socialista (número de expediente 212/001255); de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001126); Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001313) y Mixto (números de expediente 212/001151 y 212/001150) 40

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 2

- De la señora secretaria general de Transporte (Librero Pintado). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001187); Socialista (número de expediente 212/001256); de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001127) y Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001314) 53
- Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Ferre Moltó). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001152); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001188); Socialista (número de expediente 212/001258) y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001125) 61
- Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001190); Socialista (número de expediente 212/001261) y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001128) 71
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Vargas Gómez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001189); Socialista (número de expediente 212/001260) y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001130) 81

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2014. (número de expediente 121/000069):

- **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Y PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DE SUELO, SEPES (CATALÁ POLO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO** (números de expediente 212/001148, 212/001106 y 212/001156); **POPULAR EN EL CONGRESO** (número de expediente 212/001184); **SOCIALISTA** (números de expediente 212/001254 y 212/001257); **DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL** (número de expediente 212/001137) **Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ)** (número de expediente 212/001312).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento en la que vamos a evacuar todas las comparecencias que los grupos parlamentarios han solicitado en relación con el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014. Como saben, hemos confeccionado un orden del día en el que siete comparecientes estarán aquí con nosotros. Es intención de la Mesa de esta Comisión despachar el orden del día con normalidad, sin prisas y con suficiencia. En principio, lo haremos todo seguido, sin perjuicio de que si la evolución de los ritmos de duración de las intervenciones es razonable, más adelante podremos valorar si la detenemos durante treinta o cuarenta y cinco minutos para hacer un pequeño almuerzo. Lo iremos viendo a lo largo de la mañana.

En primer lugar, va a tener lugar la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo, don Rafael Catalá Polo, que va a hacer una exposición durante treinta minutos. A continuación fijarán posición los grupos parlamentarios de menor a mayor, por un tiempo de diez minutos. Los tiempos de los demás comparecientes de menor rango que el señor secretario de Estado serán solo de diez minutos y los tiempos de intervención de los grupos parlamentarios serán de siete. Sin más dilación, doy la palabra a don Rafael Catalá.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 3

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Y PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO, SEPES** (Catalá Polo): Presidente, señorías, hace ahora un año comparecí en esta Comisión para presentar los presupuestos del grupo Fomento del año 2013 y hoy comparezco con gusto para presentar de nuevo a sus señorías los presupuestos para el año 2014. Si los presupuestos para el año 2013 estaban marcados por la necesidad de colaborar en el equilibrio y la estabilización de nuestra economía, los presupuestos que ahora presentamos, los presupuestos para 2014, deben reflejar que estamos ya en el camino de la recuperación y que, en todo caso, cumplimos con el compromiso de continuar con el proceso de consolidación fiscal. Como ponía de manifiesto el presidente del Gobierno en fechas recientes, podríamos decir que estamos saliendo de la recesión aunque todavía continuamos en una situación de crisis. Por ello, aunque el escenario macroeconómico para 2014 es de moderado crecimiento, debemos continuar con un esfuerzo de austeridad que, como decía, permita consolidar la estabilidad de nuestra economía. Por ello los presupuestos para el año 2014, en consonancia con los objetivos del Gobierno, continúan con la intención de conseguir la reducción del déficit público y alcanzar el objetivo irrenunciable de disminuirlo hasta el 5,8 % del PIB en este año 2014. En ese contexto somos conscientes de la importancia que tiene el Grupo Fomento como agente dinamizador de la economía. En esta línea y en ese escenario de austeridad vamos a realizar el máximo esfuerzo en la inversión en infraestructuras, priorizando la inversión productiva a través de una planificación eficiente para optimizar la gestión de las infraestructuras y de la inversión.

Otro de nuestros objetivos en este contexto es continuar llevando a cabo la vertebración territorial de España, facilitando la movilidad de los ciudadanos, solucionando las posibles carencias o desequilibrios en la dotación de infraestructuras y de servicios del transporte. En tercer lugar, vamos a seguir trabajando también para favorecer la intermodalidad para garantizar un funcionamiento más integrado del sistema de transportes, mejorando la eficiencia y garantizando la mayor calidad de los servicios. Quisiera añadir también que en materia de logística en los próximos días vamos a presentar una estrategia logística para España que hemos desarrollado junto con las comunidades autónomas y con los agentes privados de ese sector. Esta estrategia nos va a permitir tener una visión global del sistema de transporte de manera más eficiente, que permita optimizar los costes y conectar los diversos modos de transporte, dando entrada a los operadores privados y promocionando la colaboración público-privada. En esta línea de incremento de la eficiencia del sistema de transportes durante este año 2013 estamos llevando a cabo un ambicioso plan de reformas dirigidas a promover la liberalización y la modernización de los operadores de transportes, y estas reformas serán objeto de consolidación durante el año 2014. En cualquier caso, este marco de austeridad y de reformas al que me refiero no impide que los recursos presupuestarios del Grupo Fomento para el año 2014 tengan una importancia extraordinaria. Estamos hablando de 17.310 millones de euros en su conjunto, y si nos ceñimos exclusivamente al Ministerio de Fomento habría que referirse a la cantidad de 6.407 millones de euros. De manera muy sucinta, yo diría que continuamos en este contexto con un esfuerzo importante de reducción del gasto corriente. El gasto de personal disminuye otra vez un 4 %, entre otras medidas, debido a los ajustes que hemos ido adoptando en los años 2012 y 2013 que se consolidan en el año 2014. También el capítulo 2, gastos corrientes, lo reduciríamos en un 7 %, si no fuese porque estabilizamos de una vez la factura del consumo eléctrico en las carreteras, por lo que en términos globales el presupuesto crece en el capítulo 2 un 5,7 %, pero, como digo, porque atendemos a un déficit histórico que teníamos en esta partida de consumo eléctrico en la iluminación de autovías y carreteras.

El escenario inversor para el año 2014 del Grupo Fomento, que por tanto, además del ministerio, incluye a ADIF, Seitsa, Renfe, AENA, AESA, Puertos del Estado, Ineco, Sasemar y Sepes, asciende a un total de 8.980 millones de euros. Distribuido por los modos principales de transporte, asignamos 4.573 millones de euros para la política de ferrocarriles, 2.153 para carreteras; 559 para aeropuertos y seguridad aérea; 861 para la política portuaria y de seguridad marítima; 788 para actuaciones en materia de vivienda y suelo, y 46 para el resto de inversiones. Quisiera poner de manifiesto que esta aportación presupuestaria es sin duda relevante y trataremos de hacer el uso más eficiente posible de toda ella, pero también seguimos trabajando, como saben, en promover la colaboración público-privada y encontrar otros elementos de financiación que se sumen a esos que se aportan desde los presupuestos. En ese sentido, para el año 2014 la inversión privada prevista en el ámbito portuario y en el ámbito concesional de autopistas se sitúa en torno a 1.349 millones de euros. Creo que es una magnífica noticia en este concepto de fomentar la colaboración entre el sector público y el sector privado que los concesionarios de autopistas vayan a invertir en torno a 550 millones de euros y los concesionarios del sector portuario prácticamente 800 millones de euros en el año 2014, que se suman en términos absolutos a la inversión del sector público.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 4

Entrando ya en los modos de transporte e infraestructuras, empezaré por los ferrocarriles, en los que mantenemos esta apuesta por este modo de transporte en sus principales orientaciones: viajeros en alta velocidad, viajeros y mercancías en la red convencional, y las cercanías. De esta manera, dedicamos el 51 % de la inversión total del Grupo Fomento, 4.573 millones de euros, a la política de ferrocarriles. Se articula básicamente a través de la inversión que llevan a cabo ADIF como entidad inversora fundamental, como luego el presidente de ADIF les expondrá; Seitsa; Renfe-Operadora —que también invierte—; y la Dirección General de Ferrocarriles. La distribución de estos 4.573 millones de euros se articula, en primer lugar, en torno a los proyectos de alta velocidad, 3.194 millones de euros; en cercanías, 121 millones de euros; en la red convencional, en reposición y obra nueva, 373 millones de euros; en la gestión y mantenimiento del sistema, 585, y en la adquisición de material móvil, 160 millones de euros. De esta manera, con esta partida de 4.573 millones de euros, la inversión en alta velocidad nos va a permitir seguir completando y poniendo en valor grandes proyectos que ya tienen un alto grado de ejecución. Me permito destacar los principales corredores a los que asignaremos esta inversión. En primer lugar, el corredor noroeste de alta velocidad al que se asignan 1.077 millones de euros, de los cuales 195 en el eje atlántico para ir complementando y finalizando esta infraestructura; en segundo lugar, a la alta velocidad entre Olmedo-Lubián-Orense y Vigo, con 876 millones de euros, y en Orense-Lugo-La Coruña, que tiene todavía 5 millones de euros en proyectos. El segundo gran proyecto destacado en el ámbito de la alta velocidad es el corredor mediterráneo. Como saben, continúa siendo una de nuestras prioridades destacadas. En este entorno del corredor mediterráneo se sitúa el 47 % de la población española y el 45 % de nuestro PIB. Por lo tanto, parece bien evidente la importancia cualitativa y cuantitativa que requiere este tipo de inversiones. Este importe de 1.005 millones de euros se distribuye de esta forma: 606 para la alta velocidad; en la línea Valencia-Alicante-Murcia, 216 millones de euros; en la línea de Bobadilla a Granada, 136 millones de euros; en Castellón-Vandellós-Tarragona, 108; Murcia-Almería, 100 millones de euros; y Barcelona-frontera francesa, 45 millones de euros. Además, para continuar con la inversión en la implantación del ancho internacional mediante el tercer carril destinamos 306 millones de euros, de los cuales 235 son entre Castellón y Castellbisbal, y 68 entre Valencia y Castellón. En este corredor también vamos a llevar a cabo una serie de actuaciones que me parecen importantes como es, por ejemplo, la mejora del corredor de Antequera a Algeciras, con 50 millones de euros; el acceso ferroviario al puerto de Barcelona, con 32 millones de euros; la conexión de la Font de Sant Lluís con Sant Isidre, con 7,5 millones de euros, o el túnel de Serrería —son cuantías menos importantes pero significativas en Valencia—, con 4 millones de euros; o la variante de Camarillas en Murcia, con 5 millones de euros.

Por lo que se refiere al tercer corredor al que me refiero, el corredor norte de alta velocidad, estará dotado con 750 millones de euros, de los cuales 372 están asociados con la línea de alta velocidad a Asturias; 182 para el tramo entre Venta de Baños y León, y 190 a la variante de Pajares. En lo que se refiere a la línea de alta velocidad en el País Vasco, 377 millones de euros: entre Valladolid y Venta de Baños, 80 millones; Venta de Baños-Burgos, 109; y 190 en lo que denominamos la Y vasca. Por último, el corredor sur de alta velocidad, en el que continuamos actuando. Además de lo que he mencionado antes respecto del corredor mediterráneo para llevar la alta velocidad a Granada, también entre Sevilla y Cádiz, continuando con la alta velocidad, con 52 millones de euros o con 23 entre Madrid y Jaén. Por lo tanto, como ven, son actuaciones todas ellas cuantitativamente importantes que pretenden continuar con proyectos que están en marcha e ir culminando —bien es cierto que a lo largo del tiempo, conforme las disponibilidades presupuestarias lo van permitiendo— las grandes infraestructuras.

Permítanme que termine con alguna mención a otras líneas de alta velocidad que me parecen también destacables tanto desde el punto de vista social como de vertebración territorial. Asignaremos 199 millones de euros a la alta velocidad entre Madrid, Extremadura y la frontera portuguesa; 14 millones de euros a la línea de alta velocidad entre Castejón y Pamplona; 12 millones de euros seguimos invirtiendo en la conexión en ancho UIC entre Atocha y Chamartín para culminar finalmente esa conexión, y en la cuadruplicación de vía entre Torrejón de Velasco y Atocha también 12 millones de euros, que permitirán ordenar los tráficos y todo el enclavamiento de Madrid y en particular de Atocha. En la red convencional les mencionaba que la inversión se va a situar en 373 millones de euros, donde quisiera destacar, en primer lugar, las actuaciones entre Palencia y Santander por un montante de 63 millones de euros, que van a permitir la renovación de esa línea tradicional que tiene múltiples restricciones de velocidad, que serán mejoradas; la electrificación entre Medina, Salamanca, Fuentes de Oñoro, con 35 millones de euros; la mejora en la línea convencional Madrid-Extremadura, porque mientras sigue avanzando la alta velocidad hay que resolver algunos problemas, algunos cuellos de botella que tiene esa línea convencional, con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 5

4 millones de euros, o también la renovación en la línea convencional entre Ávila y Madrid, por 7 millones de euros. En tercer lugar, mencionaba también en la red convencional el impulso al transporte de mercancías, que tiene que ver fundamentalmente con el acceso a los puertos, a las instalaciones de mercancías y a las plataformas logísticas, como eje también de la estrategia logística que antes he mencionado. En ese sentido, como ya he mencionado, implantaremos, por valor de 50 millones de euros, mejoras en la línea Almoraima-Algeciras, para garantizar la conexión de nuestro principal puerto con la red ferroviaria, el puerto de Algeciras; el nuevo acceso al puerto de Barcelona, que he mencionado, de 32 millones de euros o el trabajo en diversas plataformas logísticas y otras actuaciones en materia de transporte de mercancías, por 12,6 millones de euros. Por último, quisiera mencionar también las actuaciones en materia de cercanías, como red ferroviaria más utilizada por los ciudadanos y, por lo tanto, seguir trabajando en garantizar la seguridad, la calidad y el buen servicio en estas redes de cercanías. Para ello destinaremos 121 millones de euros, 24 de ellos en las cercanías de Madrid, 15 en las cercanías de Valencia, 2 en las de Sevilla y 66,3 en las cercanías de Barcelona, para abordar diversas obras, por ejemplo, la protección costera en la línea C-1 de cercanías en Barcelona, con 5 millones de euros; en la instalación de Ertms en los túneles de cercanías en Barcelona o diversas inversiones por parte de Renfe en las estaciones de Rodalies, por montante de más de 5 millones de euros.

Para finalizar con el ámbito ferroviario, quisiera hacer una mención a una partida de especial relevancia, como siempre es la seguridad en el transporte ferroviario. Siempre ha sido un elemento permanente en nuestra política, en la dotación presupuestaria el mantenimiento de las inversiones y todas las actuaciones en materia de seguridad. Por eso establecemos una partida de 160 millones de euros, que permitirá continuar la implantación de Ertms en diversas líneas, por un montante de 50 millones de euros —estamos pensando en el nuevo eje atlántico, en las cercanías de Barcelona y algunas otras actuaciones—, la supresión de pasos a nivel por 45 millones de euros, para continuar con esta política sucesiva que nos va llevando a la supresión y a la desaparición de los pasos a nivel en nuestra geografía, y también una partida genérica de seguridad en la circulación por 60 millones de euros. Por lo tanto, ADIF, como les expondrá su presidente en su comparencia posterior, va a llevar a cabo este ambicioso paquete de reformas y de medidas de implantación de la alta velocidad en la red convencional y de las líneas de cercanías por el importe que les he mencionado.

En segundo lugar, por lo que se refiere a carreteras, quisiera destacar que la inversión total, que mencioné al principio, de 2.153 millones de euros, se distribuirán de la siguiente manera: 1.148 millones de euros para la construcción de nueva infraestructura; 818 millones de euros para la conservación, y 187 para atender los convenios que mantenemos con distintas administraciones públicas. Adicionalmente destinaremos 86 millones de euros para subvencionar las reducciones de peaje que tenemos acordadas en distintos territorios y con distintas comunidades autónomas. Por lo que se refiere a construcción de nueva infraestructura, esos 1.148 millones de euros se van a centrar en seguir adelante con los grandes ejes vertebradores, los grandes corredores de gran capacidad, en los que estamos continuando, hasta su finalización. Fundamentalmente quiero destacar las actuaciones en la autovía A-8, en Galicia, Asturias y Cantabria, para finalizar todos sus tramos en 2014 y 2015; para poner en marcha la autovía 66, la Ruta de la Plata entre Benavente y Zamora, y que pueda estar culminada en 2015; la A-7 del Mediterráneo, en Granada, en dirección hacia Almería; la A-15 en Soria; la A-12 del camino de Santiago; la circunvalación de La Rioja y tantas otras a las que, como digo y conocen sus señorías por los anexos de inversiones, destinamos estos 1.148 millones de euros.

Quisiera destacar también que pretendemos mejorar algunas vías de acceso a las grandes ciudades, por ejemplo, los terceros carriles de la V-21 y la A-3 en Valencia u otra serie de actuaciones que tienen que ver con las circunvalaciones, accesos a puertos y aeropuertos, con el objetivo de mejorar la movilidad diaria de muchos ciudadanos. Las actuaciones contempladas en presupuestos son variadísimas —me disculparán que no lea el anexo exhaustivamente— pero sí quisiera destacar, por ejemplo, la continuación de la inversión, por más de 60 millones de euros, en el puente de la bahía de Cádiz; la ronda exterior de Valladolid; el nuevo acceso viario al puerto de Barcelona; la tercera ronda de La Coruña; el nuevo acceso al aeropuerto de Málaga; el acceso al puerto exterior de La Coruña; la circunvalación de Sevilla SE-40, o a la duplicación de la Ronda de Segovia. Todas ellas actuaciones en ámbitos urbanos donde, como digo, estas mejoras sin duda van a impactar en la movilidad cotidiana de los ciudadanos. No quiero olvidar dentro de las carreteras convencionales, la construcción de variantes como la de Talavera de la Reina o la realización de obras de mejora muy importantes de refuerzo de firmes en la N-I.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 6

Con estos presupuestos, en 2014 pondremos en servicio 90 nuevos kilómetros de autovía, 7,5 kilómetros de doble calzada, 7 kilómetros de carretera convencional y dos enlaces, y finalizaremos las obras de 29 kilómetros de mejoras en la red convencional y 39,5 kilómetros de terceros carriles en autovía. En cuanto a la conservación, el ministerio lógicamente va a dedicar prioridad e importancia a esta actuación y vamos a seguir actuando sobre la totalidad de la red, los 26.000 kilómetros, de tal manera que de esos 818 millones de euros, 400 millones de euros se destinarán a los contratos de conservación integral, 286 millones de euros a las concesiones de autovías de primera generación y 104 millones de euros a obras de mejora relacionadas con la realización de firmes, la señalización y las barreras de seguridad. Vamos a continuar con la implantación del modelo de conservación integral cuyos pliegos hemos modificado recientemente, hemos licitado una buena parte de los contratos en los últimos meses. Todo ello está permitiendo fomentar la competencia entre las empresas en las licitaciones, hemos tenido gran concurrencia de ofertas en las licitaciones y con bajas importantes, lo cual nos hace entrever que vamos a conseguir una optimización de los recursos públicos porque vamos a conseguir el mantenimiento y la conservación de nuestras infraestructuras con precios más ajustados porque las empresas han podido aprovecharse de esos nuevos pliegos que permiten la amortización del inmovilizado en plazos más largos y el ajuste del mercado también se traslada a los precios que recibe la Administración. Como les decía, queremos retomar la política de licitación de obras de rehabilitación de firmes; ya en este año 2013 hemos licitado la rehabilitación del pavimento en la autovía A-1, que tan necesitada estaba. También queremos que en año 2014 podamos continuar con esa misma actuación. Les mencionaba los convenios con otras administraciones públicas y, en particular, los convenios que tenemos con comunidades autónomas como Canarias y Baleares y entidades locales, por un importe de 171 millones de euros.

Paso, señorías, a la política de transportes después de este repaso rápido a las infraestructuras viarias y ferroviarias. La secretaria general de Transportes expondrá con mayor detalle las actuaciones en esta materia, pero yo quisiera señalar al menos los ejes principales de la política que en esta área vamos a llevar a cabo en el año 2014. Vamos a continuar asignando recursos muy importantes del presupuesto a la subvención al transporte, de tal manera que las diversas modalidades del transporte van a seguir teniendo esa subvención que garantiza la vertebración territorial y social de nuestro país. Por este motivo incrementamos de manera importante las dotaciones para la bonificación de billetes de transporte aéreo y marítimo, de manera que situamos el presupuesto en algo más de 430 millones de euros que nos va a permitir mantener la bonificación del 50 % en los territorios insulares, en Ceuta y Melilla. Igualmente vamos a tratar de introducir elementos de mejora en la gestión que en todo caso nos garanticen que estamos haciendo una buena aplicación de fondos públicos y, por lo tanto, que este presupuesto de más 430 millones de euros se asigna a quien tiene las condiciones para ello y para atender estrictamente esas circunstancias.

También mantenemos la financiación de las obligaciones de servicio público y de este modo garantizamos la continuidad de estos servicios de interés social que no se podrían mantener si fuesen explotados con criterios estrictamente comerciales. De esa manera, me gustaría destacar la partida para compensar por los servicios ferroviarios de cercanía y media distancia que lleva a cabo Renfe y que asciende a más de 816 millones de euros. Como saben, señorías, el Gobierno aprobó el pasado mes de diciembre un acuerdo por el cual se llevó a cabo una racionalización de las obligaciones de servicios públicos y, de esta forma, esa partida que se incrementa en un 70 % va a fijar un marco estable por el cual se establecen para Renfe la compensación por los servicios prestados —bien es cierto que en el año anterior, a año vencido— y además una pieza que se había quedado indefinida en el modelo de financiación de Renfe como son los servicios prestados en el ámbito territorial de Cataluña, ya que, después de las transferencias efectuadas, no se habían asignado estas subvenciones públicas. Se establece ya y, de esa manera, los años 2011, 2012 y 2013, con un total de 352 millones de euros, quedan cancelados, equilibrados y, por tanto, podríamos decir que puesta al día la cuenta de obligaciones del Estado con Renfe por los servicios públicos que desempeña. También mantenemos las partidas para compensar las OSP de transporte aéreo que tenemos en vigor en este momento, las cuatro rutas aéreas inter Canarias y la ruta aérea Menorca-Madrid, que suponen un total de 3,7 millones de euros. Finalmente, se dotan también más de 10 millones de euros para atender las líneas marítimas de interés público como son las de Algeciras con Ceuta, Málaga con Melilla, Almería con Melilla y la Península con Canarias. No quiero dejar de lado las subvenciones para el transporte de mercancías, que tiene una dotación de más de 19 millones de euros para el transporte desde los territorios insulares, con el objetivo de paliar los efectos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 7

negativos de la insularidad y compensar de esa manera los mayores costes de transporte que tienen las mercancías entre la Península y los archipiélagos.

Por otra parte, quisiera mencionar que hemos aprobado recientemente —el 7 de julio de 2013, como bien conocen sus señorías— la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre que debe ser una palanca y un elemento dinamizador y generador de competitividad en ese sector del transporte. Con esta reforma hemos dado pasos importantes para mejorar el transporte de carretera en nuestro país, para que sea más eficiente, para que sea capaz de atender con más agilidad las demandas del transporte y adecuarse, tanto en viajeros como en mercancías, a los continuos cambios que va a haber en este sector. En este ámbito, estamos llevando a cabo el proceso de renovación de las concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera, estamos revisando los pliegos de concesiones para atender la jurisprudencia de los tribunales en los últimos tiempos que nos mandatan, como no puede ser de otra manera, para promover la competitividad y la igualdad entre los licitantes, y de esa manera vamos a continuar con la licitación de las líneas de servicio público y también manteniendo algunas subvenciones en este sector como, por ejemplo, las que tienen que ver con las ayudas al abandono de la actividad de los transportistas autónomos, que contará con 10,38 millones de euros, las ayudas a la formación, con casi 4 millones de euros y algunas otras medidas de incentivo al sector del transporte de mercancías y de viajeros por carretera.

Por lo que se refiere a Renfe, y sin perjuicio de la comparecencia de su presidente la semana que viene, quisiera poner de manifiesto que, como saben, seguimos en el proceso de transformación organizativa y de las distintas políticas de Renfe. El Consejo de Ministros de la semana pasada autorizó a Renfe para continuar en ese proceso y llevar a cabo la constitución de sociedades que permitan dotarnos de herramientas para abordar la singular problemática del área de viajeros, del área de mercancías, del área de talleres y del área de material móvil que, como es evidente, son líneas de actividad bien diferentes, que tienen problemas distintos y que, por tanto, necesitan soluciones muy distintas. En ese contexto, Renfe para el año que viene prevé una inversión real de 240 millones de euros, de los cuales, como antes he mencionado muy rápidamente, 89 millones corresponden a la actualización del material rodante, 33 millones a equipamiento en estaciones, 14 millones a equipamiento de talleres y 35 millones de euros para actuaciones relacionadas con la seguridad, 20 de los cuales se destinarán a la puesta en marcha de los resultados que deriven de las auditorías de seguridad que estamos llevando a cabo. Por lo que se refiere a los ingresos, la previsión que está haciendo Renfe en este momento es la siguiente: por la venta de títulos de transporte se espera un incremento del 4,3 % sobre la previsión de ejecución del 2013, a lo que ha contribuido notablemente la nueva política comercial que ha puesto en marcha Renfe durante este año y que consideramos —y el presidente de Renfe les informará con detalle— que está teniendo magníficos resultados.

Por lo que se refiere al transporte aéreo, quisiera insistir en la importancia que tiene evidentemente en nuestro país como puerta de entrada a cuatro de cada cinco turistas y como elemento que garantiza y facilita la movilidad entre la Península y los archipiélagos, Ceuta y Melilla, e incluso dentro de nuestro territorio —buena parte de los desplazamientos, como ustedes conocen, se efectúa a través del modo aéreo—. En ese sentido, el presupuesto de la Dirección General de Aviación Civil es de 351 millones de euros que, como ya he dicho antes, se destinan fundamentalmente a la subvención del billete aéreo en servicios regulares para los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. Por su parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que, como saben, se financia en su totalidad desde el año 2012, va a continuar ejerciendo esa labor de supervisión, de inspección y de mejora de la calidad del sistema, garantizándonos que contamos con un sistema de transporte aéreo donde todos los agentes que participan están acreditados y cuentan con todas las garantías de seguridad. Los recursos económicos con los que va a contar la Agencia de Seguridad Aérea serán de 61 millones, que es un 27 % superior a lo presupuestado en este año. En este contexto, en el transporte aéreo quien cobra protagonismo fundamental es AENA —su presidente comparecerá esta tarde en esta Comisión—, y me gustaría poner de manifiesto la política que estamos llevando a cabo en AENA en estos últimos meses a través de un importante saneamiento de su situación económica financiera mediante una importante política de priorización y racionalización de las inversiones.

Tenemos una magnífica capacidad instalada en los aeropuertos y, por tanto, podemos ajustar notablemente la inversión. Se está llevando a cabo un proceso de optimización de costes operativos y de incremento de la cifra de ingresos, y no solamente por incremento de ingresos aeroportuarios sino también, de manera muy importante, de ingresos comerciales para el desarrollo y todos los ingresos no aeronáuticos. AENA está trabajando —y parece muy importante en un momento de caída del tráfico de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 8

pasajeros— para desarrollar medidas de lo que podríamos denominar márketing aeroportuario para atraer nuevas compañías, nuevas rutas, nuevos operadores, y en colaboración con todos los agentes que tienen interés en ese sentido —agentes territoriales—, y buena prueba de ello es la aprobación reciente del decreto por el que se articulan los comités de coordinación aeroportuaria donde, junto con las comunidades autónomas, los ayuntamientos, la sociedad civil, las cámaras de comercio, etcétera, vamos a desarrollar una política de colaboración para promover el tráfico aéreo en todos nuestros aeropuertos. En todo caso, AENA va a llevar a cabo una inversión de 550 millones de euros el año que viene, de los cuales 468 corresponderán a AENA aeropuertos y 81 a navegación aérea. Entre esas actuaciones, destacan la ampliación de edificios terminales que están en marcha, como el de Gran Canaria y Vigo, la remodelación de las áreas comerciales en el contexto que antes he mencionado de rediseño de política comercial en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat o Málaga-Costa del Sol; también la ampliación de la pista del aeropuerto de La Coruña, la instalación del ILS categoría 2-3 en el aeropuerto de Zaragoza y una serie larga de actuaciones diversas asociadas con los sistemas de ayudas a la navegación aérea en todo el sistema de nuestra red.

Por lo que se refiere al transporte marítimo, quisiera destacar también el esfuerzo que se realiza desde el ministerio para mantener las más altas cotas de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marítimo a través de la Dirección General de Marina Mercante y de Sasemar, como entidad asociada fundamentalmente a estas actividades. Las transferencias corrientes a Sasemar serán de 135 millones de euros, un 35% más, y dentro de estos presupuestos también quisiera destacar los 6 millones de euros con los que financiamos la subvención al funcionamiento de las autopistas del mar entre España y Francia, que incluye la autopista del mar entre Gijón y Nantes y también la autopista del mar entre Algeciras-Vigo y Nantes-Le Havre como elemento también de facilitación de las conexiones portuarias, ferroviarias y de los grandes centros logísticos con el resto de Europa. En este contexto, evidentemente, quien desempeña un papel fundamental son las autoridades portuarias. Es la entidad Puertos del Estado quien, a través de sus veintiocho autoridades portuarias coordinadas y trabajando conjuntamente, va a seguir haciendo que el tráfico portuario crezca en el año 2014. Tenemos una previsión de incremento de la actividad en torno al 4% sobre las estimaciones de cierre del 2013 hasta alcanzar los 495 millones de toneladas, que es un magnífico indicador de la actividad económica y, muy en particular, de la relación que tiene con el comercio exterior.

Estos datos positivos de tráfico, que son una continuación de los que venimos destacando en los años 2012 y 2013, unidos a la menor necesidad de recursos como consecuencia de una política de racionalización de recursos, se reflejan en la evolución de las cuentas de resultados del sistema portuario, resultados que fueron de 224 millones de euros, como recordarán sus señorías, en 2012 y que ya en los siete primeros meses del año 2013 alcanzan 141 millones de euros. En este contexto de magníficos resultados del sistema portuario nos parece que podemos promover ese círculo virtuoso de reducción de los costes trasladados a los operadores, para de esa manera promover también el incremento de la actividad. Por ello, el proyecto de presupuestos para 2014 recoge una reducción de las tasas portuarias; se trata de una reducción media del 5% de las cuantías básicas de las tasas de utilización y del 8% de los tipos de gravamen de la tasa de ocupación del dominio público portuario. Es cierto que esta reducción de tasas genera una menor recaudación de los puertos —es evidente, ese es el impacto inmediato—, pero pensamos que también va a tener un efecto dinamizador de la demanda y, por lo tanto, tendrá un efecto muy positivo sobre la cuenta de resultados general de las autoridades portuarias y del conjunto del sector, que es lo que en última instancia estamos promoviendo y estamos pretendiendo llevar a cabo. La inversión que llevará Puertos del Estado para 2014 son 776 millones de euros, que estarán orientados a las principales infraestructuras en las que se viene trabajando, como las nuevas instalaciones portuarias en La Coruña, en Punta Langosteira; la terminal de contenedores del puerto de Cádiz; la mejora de viales, redes y ampliación sur en el puerto de Barcelona; el puerto de Sevilla, que va a tener una importantísima dotación, más de 33 millones de euros, para continuar con su acondicionamiento y mejora del dragado; el puerto de Granadilla, en Tenerife, 42 millones de euros o el puerto de Las Palmas, con más de 20 millones de euros. También continuaremos facilitando la financiación a los puertos de Gijón y La Coruña para atender las necesidades de endeudamiento con las que han abordado la reforma de sus instalaciones.

Voy terminando, señorías, para tratar de cumplir con los treinta minutos que me fijaba el presidente, pero evidentemente no quiero dejar de lado, ni mucho menos, la política de vivienda, parte fundamental del departamento, y me gustaría hacer hincapié en el esfuerzo de reorientación que estamos intentando llevar a cabo en la política de vivienda con los instrumentos al alcance del ministerio. Por una parte, los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 9

instrumentos legislativos, la aprobación de los tres elementos básicos: la ley de fomento del alquiler, la ley de rehabilitación, renovación y regeneración urbana, y el plan de vivienda, que han sido los tres ejes en los cuales hemos intentado articular los elementos formales normativos en torno a los cuales estructuramos la nueva política de vivienda y el presupuesto que lógicamente dota de contenido a estos elementos. Como hemos puesto de manifiesto ya en reiteradas ocasiones, nuestros objetivos fundamentales son: en primer lugar, apoyar el alquiler como vía idónea del acceso a la vivienda, especialmente para aquellos que disponen de menores niveles de renta, también para facilitar la salida del *stock* de vivienda desocupada en estos momentos y, en segundo lugar, fomentar la realización de edificios, la regeneraciones y renovaciones urbanas para tener una renovación sostenible del sector de la construcción y para conseguir ciudades de mayor calidad, sabiendo que estas actividades tienen una gran capacidad de creación de empleo y de dinamización económica. Para ello, hemos intentado superar las rigideces de los planes anteriores, que pensamos que han promocionado en exceso la construcción de vivienda y han generado el resultado actual.

Con las disponibilidades presupuestarias actuales, 788 millones de euros, vamos a financiar el nuevo plan de vivienda para el que se ha previsto una partida de 613 millones de euros. La diferencia está en que seguimos manteniendo líneas de actuación de planes anteriores. No hemos querido, aunque algunos así lo han entendido, promover ninguna ruptura radical con el modelo anterior. Vamos a respetar las subvenciones a las comunidades autónomas, algunas de las líneas todavía concedidas a la ayuda a la entrada y la renta básica de emancipación, 139 millones de euros del total de 788 se destinan a estas actuaciones, porque pensamos que tienen que tener continuidad, hasta la entrada inmediata de las nuevas medidas, de tal manera que el nuevo plan de vivienda, de 613 millones de euros destinará 446 a hacer frente a los pagos de subsidiación de préstamos y 167 para subvenciones a través de las comunidades autónomas, que estarán centradas en las líneas prioritarias que he mencionado anteriormente. Por lo tanto, pensamos que de esta manera el Plan de vivienda 2013-2016 podrá comenzar con los convenios con las comunidades autónomas en las cuales se articularán las nuevas líneas, las nuevas ayudas al alquiler, las nuevas ayudas a la rehabilitación; mantendremos ayudas a las subvenciones concedidas con anterioridad a la puesta en marcha del nuevo plan y también los programas de rehabilitación arquitectónica, con más de 21 millones de euros, continuarán con las actuaciones de conservación, restauración y rehabilitación de edificios arquitectónicos. También quisiera poner de manifiesto que aunque sea un programa de menor cuantía, si me permiten la expresión, es muy importante cualitativamente lo que tiene que ver con la rehabilitación del patrimonio histórico, de tal manera que el programa del 1 % cultural espero que seamos capaces ya de llamarle del 1,5 % cultural, porque vamos a cambiar la base de cálculo; vamos a incorporar muchas más entidades que aportan a ese fondo y va a ser una cantidad del 1,5 % y no del 1 %. De esa manera podremos abordar también esas obras cualitativas tan importantes de renovación y rehabilitación de nuestro patrimonio histórico.

Quisiera también mencionar, aunque sea muy rápidamente, algunos de los elementos del presupuesto más destacado de la Entidad Pública Empresarial de Suelo, Sepes. En la línea de avanzar en su equilibrio económico y financiero, Sepes va a perseguir continuar con el potenciamiento al máximo de las ventas y planificará sus inversiones con criterios estrictamente de viabilidad económica, por lo tanto, identificando la existencia de una demanda empresarial contrastada antes de llevar a cabo estas inversiones. Con este proyecto, el presupuesto para 2014 se plantea con un escenario de ventas en torno a 35 millones de euros; es un escenario ambicioso, pero queremos ponernos esos objetivos ambiciosos, en los que toman especial relevancia los aprovisionamientos o inversiones que prevemos acometer para atender la demanda existente sin comprometer la continuidad de la entidad, con el objetivo de rentabilizar al máximo, desde un punto de vista económico y social, estos aprovisionamientos. Por lo que tiene que ver con las inversiones industriales, nuestro objetivo es acabar las inversiones en polígonos iniciados con anterioridad, y para ello dedicaremos 50 millones de euros. Por otra parte, la carga de los gastos financieros se va a ver aliviada, afortunadamente, tras la firma del convenio que hemos hecho con el Ministerio de Defensa de la operación Campamento, que ha supuesto la restitución de los terrenos a favor del Invied, el Instituto de la Vivienda de las Fuerzas Armadas, de los terrenos que le corresponden por el 75 % del precio del convenio del año 2011 y de esa manera hemos conseguido reducir la deuda financiera de Sepes en un 31 %, con la consiguiente reducción de los gastos financieros en más de un 38 %. La firma de este convenio, señorías, lleva aparejado un ahorro de 112 millones de euros en relación con la compra de suelo que estaba comprometida, de 25 millones de euros en intereses financieros, además de todos los costes de urbanización y cargas urbanísticas de una operación que tenía muy dudosa utilidad. En definitiva, este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 10

convenio nos permite reorientar la actividad de Sepes en actuaciones que tengan sentido, que estén adecuadas a la demanda empresarial, no como las que teníamos anteriormente, que excedían muy sobradamente de la capacidad financiera. Quisiera destacar de manera sucinta que las actuaciones más destacadas que Sepes va a llevar a cabo en materia de edificación están asociadas con Ceuta y Melilla, ciudades que necesitan todavía el desarrollo de vivienda social. Tanto en Ceuta, con más de 10 millones de euros, como en Melilla, con 8,38 millones de euros, vamos a desarrollar vivienda social y también en algunos desarrollos de suelo residencial en el parque de los ingenieros en Madrid o en algunas entidades de suelo productivo como en Alfaro (La Rioja), en Tordesillas o en Mérida.

Concluyo ya. Señorías, he pretendido hacer un repaso rápido, pero detallado, a las principales cifras y políticas del Ministerio de Fomento a lo largo de esta intervención y después el resto de los responsables del ministerio y del grupo van a exponerles con más detalles todas las actuaciones en las que se articula nuestro proyecto para el año 2014. Como les decía, los presupuestos para 2014 pretenden ser presupuestos coherentes con la política económica del Gobierno y responsables con el momento en que estamos, pero pretenden también continuar en la senda del fomento de la inversión y del empleo. Se trata, en última instancia, de un volumen de inversiones muy importante que pretenden generar el mayor retorno social y productivo en términos de creación de empleo, en términos de crecimiento económico de nuestro tejido productivo y calidad de las infraestructuras. Pensamos que después de veinte meses en el ministerio la identificación de problemas está perfectamente hecha y la priorización de actuaciones también lo está. Por tanto, hemos pretendido, como digo, que estos presupuestos atiendan a esa priorización de actuaciones, que sean coherentes con las necesidades de todos los territorios de nuestra geografía que atiendan las necesidades de carreteras, ferroviarias, aéreas, portuarias, de vivienda y de suelo, y pensamos que hemos conseguido un equilibrio razonable en todas estas demandas, que sin duda son muy variadas, son muy diversas, son muy superiores a las que se pueden atender, pero en todas ellas hemos intentado, como digo, hacer un ejercicio de responsabilidad y de priorización.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con las intervenciones de los grupos parlamentarios, de menor a mayor. Por el Grupo Parlamentario Mixto van a repartir su tiempo dos portavoces. Interviene, en primer lugar, la diputada doña Ana Oramas González-Moro.

La señora **ORAMAS GONZÁLEZ-MORO**: Gracias, señor secretario de Estado, por su comparecencia. Tengo que empezar por una cosa, usted ha dicho que el principal agente dinamizador de los Presupuestos Generales del Estado es el presupuesto del Ministerio de Fomento, y Dios nos coja confesados si estos presupuestos es de los que va a depender la dinamización de la economía española. De momento conocemos los números que el Ministerio de Fomento ha estampado en sus presupuestos para 2014, pero lo que no sabemos con exactitud aún son las consecuencias que se derivan de los nuevos recortes. No sabemos si la estrategia que ha diseñado su departamento contribuirá a frenar la sangría de plazas aéreas que pierde Canarias por la crisis económica y por la desafortunada política en materia de tasas aeroportuarias; más de tres millones de plazas perdidas en los últimos años. Los resultados del primer análisis de sus cuentas, señor secretario de Estado, nos indican que no nos encontramos ante unos presupuestos que inviten al optimismo ni que sirvan para favorecer la recuperación económica. No solo lo digo yo sino que se trata de una opinión que comparten las comunidades autónomas y las empresas del sector. En lo que respecta a Canarias, infunden más pesimismo, desafección y desinterés con respecto a un archipiélago cuyo futuro depende de sectores tan fundamentales para nosotros como el transporte aéreo y marítimo y de las infraestructuras y las políticas que trace su ministerio para favorecer la conectividad y la movilidad de ciudadanos y mercancías. Por cierto, usted dijo que uno de los objetivos de este presupuesto es favorecer la movilidad de los ciudadanos. Será de los ciudadanos que viven en la Península, porque nosotros hemos vuelto hacia atrás y estamos como hace diez o quince años en muchas materias, como vamos a ver a continuación.

Vayamos por partes. El ministerio reserva 54 millones para carreteras, es decir, la misma cantidad que en 2013, pero el dato que pone en evidencia el desmantelamiento del convenio de carreteras Canarias-Estado es que en 2014 nos correspondían 225 millones de euros firmados en un convenio desde la época del señor Aznar. La Comunidad Autónoma de Canarias, con cargo al convenio, adjudicó obras, unas por el sistema alemán y otras con financiación, obras ya empezadas y que en este momento —no ya las que estaban en el convenio— carecen de financiación para poder terminarlas. Por tanto, su departamento ha aplicado un recorte del 76 % con respecto a la partida prevista inicialmente y se disparan las dudas sobre la continuidad de los proyectos que se encuentran en marcha y aquellos que tendrían que iniciarse. Los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 11

estudios realizados por el Gobierno de Canarias señalan que la paralización de las obras de carreteras ha supuesto el cierre de muchas empresas y la pérdida de más de 5.000 empleos. Muchos son los proyectos, como usted sabe, que han quedado aparcados por la pérdida de 462 millones, señor secretario de Estado, entre 2012 y 2014. Como usted sabe, se verán en los tribunales.

Esta semana, Ana Pastor se justificaba diciendo que las carreteras de Baleares y Canarias no son del Estado. Es cierto, su catalogación es de interés para la comunidad autónoma pero, a diferencia de lo que ocurre con otros territorios, el convenio con Canarias no es una concesión gratuita ni graciosa por parte del Estado sino un derecho basado en el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, como han reconocido los distintos Gobiernos de este país de todos los colores políticos. Curiosamente —y felicito a los diputados del PP de Baleares por el esfuerzo que realizan para mejorar sus presupuestos—, el descenso de la partida en Canarias contrasta con el incremento en Baleares que contará en 2014 con una partida de 90 millones de euros, superior a la consignada este año. El pasado día 25 de marzo no uno sino dos ministros de este Gobierno se presentaron en el sur de Gran Canaria para la inauguración de la obra Puerto Rico-Mogán. La señora ministra se comprometió a priorizar la carretera de La Aldea, pero la realidad es que el Estado casi no ha puesto un euro para dicha obra, mientras que el Gobierno de Canarias está teniendo que hacer frente al pago de más de 140 millones de euros.

Tampoco mejora el compromiso de su departamento con las empresas canarias exportadoras. Los 19 millones de euros apenas sirven para cubrir el 26 % del coste del transporte de mercancías y, por tanto, se sitúa muy lejos del compromiso, autorizado por la Unión Europea y que estaba vigente en los presupuestos anteriores a su llegada al Gobierno, de bonificar el 70 % y permitir su competitividad con el territorio continental en igualdad de condiciones. Las consecuencias serán muy graves para muchas de ellas en un mercado cada vez más inaccesible.

Nos preocupa el futuro del concurso de obligación de servicio público que garantiza la conexión marítima de Canarias con Cádiz. Como usted sabe, quedó desierto el pasado mes de julio ya que la reducción del presupuesto en un millón de euros ahuyentó a las navieras. Sin embargo, se vuelve a consignar una partida insuficiente y quedan en el aire, señor secretario, las conexiones con las islas de Lanzarote, Fuerteventura y La Palma. Por cierto, es muy gracioso porque, como están tan mal las cosas en Canarias, los diputados y los senadores del PP de Canarias han dicho que se incrementa la partida de la bonificación a los residentes en Canarias. ¿Y saben lo que les pasa? No se incrementa, sigue siendo el 50 %, lo único que pasa es que ustedes presupuestaron mal el año 2013 y esa diferencia con respecto al gasto real la están poniendo en 2014. Pero, fíjese usted, es en el único tema en el que han sacado pecho los diputados del PP en Canarias diciendo que esa partida aumenta. Por cierto, la ministra se comprometió reiteradamente con esta diputada hace año y medio a que en seis meses tendrían el convenio con los ayuntamientos y las instituciones canarias para que los canarios no volviéramos a tener que viajar con el certificado de residencia en la boca como hace treinta años. Que en el siglo XXI no se haya firmado ese convenio telemático es humillante para los canarios. Para usted será una cosa menor; pero para nosotros es un tema de dignidad.

Por último, en materia de vivienda le quiero recordar a su Gobierno, sus diputados y sus senadores —y todos estarán aburridos de escucharle a esta diputada las mismas cosas durante seis años— el convenio de reposición de Las Chumberas. Lo peleamos, ustedes se comprometieron, el año pasado estaba la partida en los presupuestos junto con Hospitalet y este año ese compromiso reiterado ha desaparecido. ¿Qué van a hacer con el convenio de Las Chumberas? Y no le hablo ya del resto de los compromisos adquiridos en Lanzarote, en Fuerteventura y en Gran Canaria de rehabilitación de viviendas, que no sé si siguen en esa bolsa que está sin nombres y apellidos.

Termino con dos cosas, señor secretario de Estado. Hoy nos coge el ABC con la sorpresa de que el señor Soria y la señora Ana Pastor se van a China para tramitar la quinta libertad en la terminal 4. En el debate de investidura del señor Rajoy esta diputada le preguntó por la quinta libertad en Canarias que estaba en el programa electoral del Partido Popular. El señor Rajoy dijo que sí; llevamos ya casi dos años de legislatura y no sabemos nada de la quinta libertad de Canarias que era vital para las conectividades de Canarias, porque además el tráfico América Latina-Asia pasaba por Canarias. Y ahora resulta que de eso ni mu y hoy nos enteramos de que se va a salvar la terminal 4 con la quinta libertad. Yo le pregunto: ¿están trabajando por la quinta libertad de Canarias, como pidió el presidente del Gobierno?

Señor presidente, tengo que compaginar mi tiempo con la Comisión de Agricultura, pero volveré para poder escuchar al secretario de Estado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra a la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

El señor **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor secretario de Estado, le agradecemos en el BNG su presencia y su explicación sobre los presupuestos. Efectivamente, a expensas de la comparecencia de otros cargos del ministerio intentaremos hacer una panorámica general también sobre la inversión que el ministerio tiene destinada para nuestra comunidad autónoma, para Galicia.

Usted acaba de decir que después de veinte meses el Ministerio de Fomento tiene identificados perfectamente los problemas existentes en el Estado español —pero me voy a referir, como usted comprenderá, a Galicia— y que uno de sus principales objetivos es la cohesión de los territorios. Pues bien, nosotros creemos que después de veinte meses el ministerio de Fomento, por lo menos en Galicia, no tiene identificados los problemas y, en caso de que los tenga, no los está atendiendo. Según los números y las previsiones de los presupuestos para el año 2014 van a seguir sin atenderse los problemas que vienen reivindicándose desde hace décadas, señor secretario de Estado.

En primer lugar, quiero decirle que Galicia pasa por ser —y desde luego los propios representantes del Partido Popular se encargan de ello— una de las comunidades autónomas con mayor inversión por parte del Ministerio de Fomento para el año 2014. Habrá que explicar en todo caso que esta inversión prácticamente en su totalidad va dedicada a la línea de alta velocidad y concretamente, como usted también dijo en su exposición, alrededor de 900 millones de euros para el tramo Olmedo-Lubián-Ourense-Vigo.

Pues bien, nosotros no vamos a decir que esta inversión no sea apropiada, oportuna para el tren de alta velocidad o para la línea de alta velocidad en Galicia, sobre todo teniendo en cuenta que fue el propio Partido Popular y representantes del Gobierno actual quienes adelantaron hace tiempo que el tren de alta velocidad en Galicia estaría terminado en el año 2018. Por lo tanto, en principio no lo vamos a cuestionar, pero, señor secretario de Estado, entienda que en una comunidad autónoma como Galicia las necesidades desde hace mucho tiempo —y me voy a referir al ferrocarril ahora— son otras y son muchas. Nosotros criticamos, en todo caso, el desequilibrio de esos presupuestos y venimos reclamando desde hace muchísimos años la modernización de la red interior de ferrocarriles para que se puedan mejorar los tiempos de viaje. Por cierto, en tramos concretos se están produciendo en unas condiciones que realmente no es que no se correspondan con este siglo, es que no se corresponden ni con el siglo pasado. Le cito concretamente el caso de Ferrol-Coruña, donde los trenes y el tiempo de viaje son, permítame calificarlos así, poco menos que antediluvianos. Criticamos que no haya partidas para esa mejora cuando había compromisos anteriores para que así fuera.

Evidentemente, tampoco se habla de cercanías. Usted sabe mejor que yo, seguramente, que Galicia es una de las poquísimas comunidades autónomas de todo el Estado español que carece de un tren de cercanías, justamente en una comunidad autónoma donde la dispersión poblacional es una de las mayores de todo el Estado español y donde el tren de cercanías serviría para cohesionar el territorio dentro de Galicia. Aquí nos encontramos con un famoso estudio que hace años que se viene haciendo constar en los presupuestos del Estado de 52.000 euros, y eso es todo lo que el Ministerio de Fomento, ustedes y la ministra —que presume además de atender las necesidades ferroviarias en Galicia— presupuestan para un plan de cercanías en la Comunidad Autónoma gallega, que es, vuelvo a repetirle, absolutamente fundamental y trascendental dentro de nuestra comunidad autónoma. No todo es AVE, señor secretario de Estado, no todo es conexión con la meseta porque lo que está produciendo esa inversión con la conexión con la meseta es el abandono de la conexión entre las distintas ciudades y entre los distintos pueblos y villas importantes de Galicia que, al contrario, se están quedando sin el mismo número de servicios, se les están reduciendo, para ser claros, servicios en comparación con los que venía teniendo. Evidentemente, tampoco —o muy poco, para ser exactos— se habla de las conexiones ferroviarias con los puertos de Coruña y Ferrol. Es cierto que aparecen algunas partidas con respecto a estas dos cuestiones, pero son muy pequeñas, son insignificantes, y entendemos que no son para que se produzcan esas conexiones ferroviarias, en contra además de lo que viene propugnando el propio Ministerio de Fomento y los propios responsables de fomento, pues precisamente la dinamización tanto de los puertos como de las localidades donde se encuentran esos puertos en buena medida se produciría con las conexiones ferroviarias correspondientes.

Señor secretario de Estado, precisamente dentro de la línea de alta velocidad y respecto de ese compromiso que existe de rematar esa línea de alta velocidad en el año 2018, cosa de la que desde luego nosotros dudamos mucho, tengo que preguntarle si, en caso de que se produzca ese remate en el año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 13

2018, se va a producir en las condiciones que estaban previstas o se van a disminuir esas condiciones. Me refiero exactamente a que hay en este momento partes de ese trazado en las que solo se está trabajando en una vía, no en las dos. También hay anuncios e informaciones de prensa donde se habla —no una ni dos, sino varias— de que se van a rebajar las características de esa alta velocidad —o de esa velocidad alta, para ser exactos— en nuestra comunidad autónoma por razones presupuestarias. Querríamos, por favor, que nos lo aclarase y, en caso de ser así, que nos especificase en qué tramos se van a producir esas rebajas de características.

A expensas de concretar luego cuestiones con otros cargos del ministerio, quisiera referirme a las partidas que incluyen para seguridad en el transporte ferroviario. Usted ha dicho, y así se refleja en los presupuestos del ministerio, que hay partidas importantes, en concreto una partida total de 160 millones de euros para la seguridad ferroviaria, y se ha referido a la implantación del Ertms en el eje atlántico y, por otra parte, a una partida de aproximadamente 45 millones de euros para la supresión de pasos a nivel. Con respecto a la implantación del Ertms en el eje atlántico, el importante incremento absolutamente en esta partida de seguridad ferroviaria deja claro, a nuestro juicio, que el accidente de Angrois marca un antes y un después en esta materia y deja claro también que evidentemente ese accidente no se produjo única y exclusivamente por causas humanas, tal y como se dijo al principio por altos cargos del Ministerio de Fomento. Le agradecería, señor secretario de Estado, que me especificase si en ese tramo en concreto donde se produjo el accidente se van a implantar nuevos sistemas de seguridad y exactamente cuáles y en qué plazo.

Por último —si me permite, señor presidente—, dos preguntas con respecto al apartado de vivienda. En este apartado solo hay dos actuaciones contempladas en Galicia, la rehabilitación del Mercado de Abastos de Santiago de Compostela y la racionalización de la Plaza de Abastos de Ourense. En ambos casos me gustaría que usted me explicase si estas actuaciones se van a terminar, si está garantizado que se terminen en el año 2014 porque no hay proyección en los presupuestos para años venideros.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural, tiene la palabra el diputado don Chesús Yuste Cabello.

El señor **YUSTE CABELLO**: Señor secretario de Estado, bienvenido un año más.

No me corresponde realizar una valoración global de los presupuestos de su ministerio, eso ya lo realizará mi compañera la portavoz de este grupo en esta Comisión en posteriores comparecencias. Le he solicitado su comparecencia como diputado de Chunta Aragonesista por la coalición La Izquierda de Aragón y quiero valorar las inversiones del Estado en mi país, en Aragón. Nuestra primera valoración es que las inversiones estatales en Aragón, después de cinco años de recorte, han vuelto a caer, esta vez un 5,4 % —no en su departamento, sino en el conjunto del Estado—, lo que supone desde que empezó la crisis un recorte acumulado de las inversiones en los últimos seis años de más de un 70 %. La diferencia con el año pasado es que entonces el Gobierno de Aragón protestó y ahora, incomprensiblemente, está aplaudiendo estas cifras. Pero a los aragoneses no nos vale con que a otras comunidades autónomas se les haya recortado más o que las inversiones en Aragón supongan algo más que nuestro peso demográfico, que estaría en torno al 3 %. Según el Estatuto aragonés, para fijar las inversiones habría que haber ponderado nuestra superficie. Nuestra superficie es un 9,45 %, y desde luego sorprende que haya quien diga —algunos estómagos agradecidos— que estos presupuestos cumplen con el Estatuto. Desde luego, en absoluto se cumple con el mandato estatutario, otra cosa es la interpretación que se quiera dar al verbo ponderar, pero por algo se eligió ese verbo, supongo.

Su ministerio, señor Catalá, debería ser inversor y, sin embargo, sus inversiones retroceden en el caso de Aragón un 8 %; por lo tanto, más que el conjunto de ministerios. Debo preguntarle: ¿Dónde está el presupuesto de la recuperación del que hablan los ministros? ¿Dónde están esas inversiones que deberían ayudarnos a dinamizar la actividad económica en nuestros territorios?

Desde luego no lo vemos. Solo vemos que se mantiene esa obsesión por el déficit, una obsesión que les lleva a retrasar los plurianuales año tras año, como vienen haciendo desde que entraron en el Gobierno. En vez de estar cada vez más cerca, no digo ya de cortar cintas sino de ver máquinas trabajando, el horizonte se va alejando. Cada vez tenemos el horizonte de esas obras más lejos.

Si se fija, no ha nombrado en su primera intervención ninguna obra en Aragón. No me extraña porque ninguna es destacable. Podemos decirlo del año 2014, pero podríamos decirlo también del año 2013 y del año 2012. Ninguna inversión es destacable. El año pasado hablaba de legislatura perdida para las obras que cuentan con una reivindicación unánime en Aragón, pero ahora me temo que habría que hablar de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 14

dos legislaturas perdidas, esta y la siguiente, porque muchos proyectos se están retrasando hasta 2017 o incluso 2018, muchos. Por ejemplo, en las autovías A-23 entre Nueno y Sabiñánigo y A-21 entre Jaca y Santa Cilia las obras están paralizadas —empezadas en este último caso, con el riesgo que supone—, se retrasan hasta el año 2017 y se prevé acabar en 2018. Ya veremos para entonces. Esas autovías juntas, la A-21 y la A-23, son las que comunican el eje Zaragoza-Huesca con la Comunidad Foral de Navarra, cumplen una función muy importante en la vertebración territorial, y ahora se va a convertir en una vía intermitente que va a alternar tramos desdoblados y tramos sin desdoblar. ¿Ese es un ejemplo de planificación eficiente, como usted decía, una autovía intermitente? ¿Esa es la política de su Gobierno? Desde luego una autovía intermitente lo que demuestra es carencia de prioridades y carencia de coherencia.

En el caso de los desdoblamientos de la N-II, tramo entre Pina de Ebro y Fraga, y de la N-232, específicamente en el tramo entre Fuentes de Ebro y Valdealgofa, solo se presentan pequeñas partidas para acabar estudios, pero no hay ningún compromiso de empezar las obras. De hecho, los plurianuales a partir de 2015 están en blanco. A la duplicación de la carretera Monreal del Campo-Alcolea del Pinar, que tan importante es para la provincia de Teruel, solo destinan 2.000 euros. Eso es ridículo, no llega ni para pipas con eso. No hay ni un euro para obras en las variantes de Montalbán, Villalba Baja, Calanda, Mata de los Olmos, Utrillas, Gargallo y Alcorisa que son imprescindibles si queremos conectar las ciudades de Teruel y Alcañiz, que nos permitiría vertebrar la mitad oriental de la provincia de Teruel, el eje diagonal de Teruel, sin embargo, no hay dinero para obras. Tampoco hay dinero, hablando de variantes para obras, en la variante Borja-Maleján, que es fundamental para la comarca y también para la comunicación con Castilla.

Hay retrasos en el eje pirenaico A-260. No sé si usted ha pasado alguna vez por el túnel de Balupor, señor Catalá, se lo aconsejo, hágalo porque vivirá una experiencia mística, sin duda. También se retrasan hasta 2016 los estudios de la A-40 Teruel-Cuenca, que deberían haber estado este año, y eso que se trata de la conexión directa de Madrid con Teruel o de Teruel con Madrid que tanto se había cacareado ante los medios de comunicación turolenses. Ahí está retrasándose una vez más.

Pasando al ferrocarril, con respecto a la reapertura de Canfranc podemos decir cosas parecidas porque apenas hay 50.000 euros para la reapertura en 2014 y a partir de entonces los plurianuales están en blanco, y me dirá usted que sí que hay dinero para la modernización del tramo Huesca-Canfranc, que hay 1.300.000 euros. Pero si se fija, los plurianuales a partir de 2015 están en blanco, y eso que estamos hablando de un proyecto que globalmente estaba valorado en 54 millones de euros. Un millón sobre 54 millones no parece que sea una apuesta muy importante por parte de este Gobierno si se quiere de verdad hacer Canfranc. Viendo estas cifras, viendo estos compromisos tan escuetos, puedo entender por qué la ministra no quiso comprometerse cuando debatimos aquí la interpelación y la moción que yo mismo le formulé con la reapertura de Canfranc en el año 2020, a pesar del protocolo firmado por el Gobierno de Aragón y el Gobierno de Aquitania que se centraba en esa fecha de 2020.

En todo caso, tampoco hay un euro para la alta velocidad Zaragoza-Castejón, sí hay para continuar el eje de Castejón a Pamplona pero no de Zaragoza a Castejón, no lo hay para el corredor Cantábrico-Mediterráneo en Teruel y seguimos sin saber cuándo se va a acabar con el estudio sobre la ampliación de la red de cercanías de Zaragoza. No sé si usted tiene alguna información que pudiera darnos al respecto, pero sería interesante.

En Zaragoza hay un problema que le costaría muy poco resolverlo al Gobierno, muy poco económicamente y muy poco administrativamente: la cesión al Ayuntamiento de Zaragoza del vial de la Avenida de Cataluña, que todavía es N-II dependiente de su ministerio. Está en su mano, es una decisión política y espero que su Gobierno la tome antes de acabar con la paciencia de los miles de vecinos de esa zona.

Ya sé que ayer se reunió la Comisión bilateral Aragón-Estado y se reunió tarde. Debería haberse reunido *a priori*, antes de que se aprobara el proyecto de ley de presupuestos del Estado, para poder influir de verdad en las inversiones del Estado en Aragón. En vez de eso parece que se reúne *a posteriori* para poner tiritas. Ya ocurrió lo mismo el año pasado. A raíz de la reunión del año pasado y de las quejas que había sobre el presupuesto se provocaron una serie de autoenmiendas por parte del Grupo Popular que se aprobaron, aunque apenas se hayan ejecutado. Son obras presupuestadas pero sin ejecutar como la A-21, que le citaba antes, porque se asignaron a una empresa pública, Seittsa, y al parecer todavía no ha firmando ningún papel. Por tanto, obras paralizadas en 2013 a pesar de haberse aprobado enmiendas en el presupuesto. Eso sí que es responsabilidad suya, suya y del secretario general que preside Seittsa, por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 15

supuesto, pero políticamente es responsabilidad de su ministerio y me gustaría que pudiera dar alguna explicación al respecto. Ahora desde la comisión bilateral se nos anuncia que para la N-232 entre Mallén y Figueruelas se estudiará la encomienda al Gobierno de Aragón. Decía un alto representante que a ver si en 2014 la pueden firmar. Ya veremos en qué acaba todo lo que se habló ayer porque parece ser que hay algunos en el ministerio que no tenían clara esa encomienda, por ejemplo, usted. Según la prensa, usted fue muy reticente a acordar esa encomienda. Sinceramente le ofrezco una oportunidad magnífica para que pueda explicarse, para que pueda explicar su posición, sus dudas y sus reticencias. Ya sabe que los aragoneses lo que más agradecemos es la claridad y la sinceridad. Por tanto, espero que pueda aprovechar esta oportunidad. La idea, por lo visto, es que el Gobierno de Aragón adelante el dinero y luego Fomento ya pagará. Señor Catalá, a los aragoneses nos va a entrar complejo de pagafantas. Cada vez que el Gobierno de Aragón reclama al ministerio una obra que es competencia del ministerio el Gobierno de Aragón acaba adelantando el dinero: el convenio con Renfe, que encima es para cerrar servicios, no para mejorarlos; el convenio para mejorar la línea de Canfranc; la liberación parcial de los peajes de la AP-2 y de la AP-68. Por cierto, falta que Fomento apoquine el otro 50 % al que se comprometió la ministra en una interpelación que yo le formulé. ¿Para cuándo ese 50 %?

En definitiva, nos toca siempre poner la pasta en competencias que son suyas, señor Catalá, que son de su ministerio, y eso que nosotros en Aragón no tenemos hacienda foral como tienen nuestros vecinos, pero se nos pide el dinero y a la vez se nos pide que no gastemos. No sé si la presidente Rudi sabrá sorber y soplar a la vez, pero me parece que es muy difícil. De todas maneras, oído el precedente de Canarias y que la diputada Oramas hablaba de convenios incumplidos, me estoy empezando a preocupar en serio gravemente por esa encomienda que se nos ofrece.

También se ha dicho —concluyo ya— que se aprobó una declaración de apoyo a Canfranc y me gustaría saber en qué términos, si hay un compromiso de calendario de obras, si hay un compromiso de apertura o de reapertura en 2020 o si se trata simplemente de una declaración más, a las que ya estamos acostumbrados, para contentar al personal. Ya le informo que nosotros vamos a presentar enmiendas para adelantar lo más posible esos proyectos, porque lo que queremos es ver máquinas trabajando cuanto antes, antes de que acabe la legislatura, porque, aunque ustedes han renunciado a cortar cintas en Aragón, Aragón no puede esperar.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor Catalá, por sus explicaciones a esta Comisión.

Mi grupo —lógicamente, con la previsión de tantos comparecientes del ministerio, vamos a intentar repartir los temas adecuándolos a cada función; por tanto, algunos de esos temas no se los voy a plantear a usted, señor Catalá, sino a los secretarios generales de las competencias correspondientes— quiere hacer algunas valoraciones generales. La primera es que la inversión en infraestructuras desciende un 8,6 % y esto debe ser a pesar del propio ministerio, cuyo objetivo, lógicamente, es que haya cuanta más inversión pública mejor. Sabe, señor secretario de Estado, que nosotros compartimos plenamente la necesidad de invertir y no quiero desaprovechar esta ocasión para una vez más intentar hacer pedagogía. La inversión pública, siempre que se efectúe convenientemente —de esto hablaremos a lo largo del día—, aporta riqueza y creación de empleo y retorna de forma importante. Algunos dicen que por cada euro de inversión pública el Estado rápidamente recauda impositivamente 0,70 céntimos de euro. Esto quiere decir que al Estado teóricamente le cuesta poco dinero la inversión pública en infraestructuras. Por tanto, quiero poner de manifiesto el pesar de mi grupo, pues en general disminuye la inversión pública en infraestructuras, así como la del Estado y sus organismos. Esto no es bueno y no tiene que ver propiamente con el Ministerio de Fomento, que —repito— que habrá intentado captar la máxima cifra para sus presupuestos, pero sí con unos Presupuestos Generales del Estado que no son austeros porque no trabajan las cifras de la austeridad y, en cambio, transmiten su austeridad a través de recortes en políticas de infraestructuras y, lo que es más grave, en políticas sociales, que sufren todos los ciudadanos. Esta es una primera constatación que creemos que hay que hacer.

Una segunda constatación viene al hilo del objetivo de las comparecencias, que básicamente no es tanto debatir los presupuestos —esto ya lo haremos en Comisión y en Pleno— como recabar información. Le voy a pedir, señor secretario de Estado, que haga un esfuerzo para que no perdamos calidad en la información que el ministerio nos suministra. Ya planteé esta cuestión ante la Comisión y, en un momento en el cual estas Cortes Generales están aprobando una ley de transparencia con la voluntad de ser más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 16

transparentes ante los ciudadanos, el hecho de que este año dispongamos de menos información en relación con la ejecución presupuestaria del ministerio y de sus organismos, sobre todo de algunos de sus organismos, no me parece que sea de recibo y, claro, cada vez que la señora vicepresidenta del Gobierno salga a alardear de la pretendida transparencia del Gobierno uno va a tenerlo muy fácil para subirle los colores porque esto no es así. Le voy a poner un ejemplo: en estos momentos no disponemos aún de la contabilidad analítica de AENA, es decir, no sabemos lo que cuesta cada aeropuerto y esto hasta el año pasado se sabía. Por tanto, ha habido un apagón informativo que uno no acierta a comprender por qué, y me parece especialmente grave cuando se está intentando vender AENA. ¿Quién va a comprar algo que es tan poco transparente que resulta que tenemos que ocultar información a los presuntos compradores? A mí esto me preocupa, pero lo que es de una gravedad inusitada es que se secuestre la información a los ciudadanos. Esto no tiene absolutamente ningún sentido y me voy a permitir decir al señor secretario de Estado —me consta su preocupación por la transparencia— que dé las órdenes oportunas para que se subsanen cuanto antes estos aspectos relativos a AENA y también a la política de vivienda. Hay temas de vivienda que son desconocidos, que no podemos conocer, como la ejecución, las relaciones entre las comunidades autónomas y la dirección general. La información que nos llega de las comunidades autónomas habla de una cifra de pagos pendientes que no tiene nada que ver con lo que dice la dirección general y esto es grave porque al final afecta al ciudadano. En este trámite a lo mejor podríamos subsanar estas cuestiones relativas a la transparencia y mi grupo le pide los datos de AENA, concretamente la contabilidad referida a cada aeropuerto, las cuentas del año pasado para cada aeropuerto, y lo hace con una pregunta muy clara: ¿las tienen o no? Porque pueden pasar dos cosas, que ustedes las tengan y no las quieran dar, lo cual es grave, y algo más grave, que hayan desistido de hacer estas cuentas. Este es un elemento que hay que poner encima de la mesa y que hay que reclamar con contundencia. Además, repito que cuando uno quiere vender algo tiene que ser transparente en ese algo porque los compradores tontos, tontos, no son. Por tanto, le solicito información relativa a esta cuestión y concretamente información referida a todos los expedientes en trámite que le han enviado las distintas comunidades autónomas y que han sido o no valorados y por tanto calificados o no para su pago por parte de la dirección general. Este es un dato muy importante. Se han tomado medidas drásticas que nosotros no compartimos; nos parece una decisión errónea retirar subsidios y subvenciones, pero en cualquier caso queremos saber cómo mínimo dónde estamos, porque en este momento los ciudadanos no lo sabemos.

Otro aspecto en el que creemos que hace falta un esfuerzo de transparencia es en el del 1 % cultural. Usted habla ahora de un 1 % cultural y bienvenido sea, pero no hemos conseguido saber nada a ciencia cierta de ese 1 %. Se dice que no hay dinero y sin embargo se sigue repartiendo el 1 % cultural. Ni siquiera hay ningún mandato para los ayuntamientos, que nos preguntan qué hay que hacer, porque si les dices lo que te dicen resulta que entonces quedas muy mal porque ves que siguen otorgándose partidas y uno no sabe con qué criterio. Por tanto, la transparencia del 1 % cultural es otro elemento que también hay que plantear y, francamente, si usted ha conseguido aumentar las cifras, me parece una buena noticia.

Otra cuestión que preocupa a mi grupo —ya la trataremos más intensamente, pero quisiera transmitírsela ahora al señor secretario de Estado— son las insuficientes cifras relativas a la conservación tanto de la red viaria como —en estos momentos empezamos también a notarlo por parte de ADIF— de la red ferroviaria. Nosotros somos conscientes de que hay pocos recursos, de que hay que administrarlos bien, de que se pueden hacer avances y de que se puede mejorar la gestión; ahora bien, creemos que se ha llegado a un límite; no lo dice nuestro grupo, lo dicen todas las personas que directa o indirectamente tienen que ver con el sector de carreteras y ahora ya con el de ferrocarriles, dicen que empieza a afectar a la comodidad y —yo no quisiera decirlo pero algunos lo dicen— a la seguridad de la circulación. Este es un aspecto ciertamente preocupante. La austeridad no debe comportar que se anulen algunos servicios para la seguridad de las personas, ya que puede conllevar problemas. Le puedo relatar el último. Se suprimieron atenciones médicas en aeropuertos, hace dos días sucedió un hecho desgraciado en el aeropuerto de Girona ¿y ahora quién va a dar la cara? Se suprimen los servicios médicos en un aeropuerto con gran tráfico y hay un hecho desgraciado que conlleva una dilación en la atención con el resultado de fallecimiento. La obsesión por la austeridad nosotros la quisiéramos ver más en que no se compren coches de lujo para directivos, por ejemplo, y se mantengan servicios sanitarios.

Otra cuestión que a nos preocupa es que hay un cuadro que no es de recibo en la presentación que ustedes hicieron sobre el detalle de la inversión por áreas, ferrocarriles, donde se ve que el 70 % de la dotación va a alta velocidad y un exiguo 2 % a cercanías. No se habla de transporte de mercancías por ferrocarril y a mí me parece que este es un error conceptual gravísimo. Usted sabe que nosotros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 17

defendemos el ferrocarril, pero se hace muy difícil defender una política ferroviaria en la que las cercanías están tan infradotadas. Uno puede decir que en las cercanías está ya todo hecho, pero el señor secretario de Estado sabe que al menos en las cercanías de Barcelona no todo está hecho, por desgracia, sino que queda muchísimo por hacer y las dotaciones son muy insuficientes. Destinar al aspecto más social del ferrocarril el 2 % y a un programa de incierta eficiencia económica financiera y económica social, como es la alta velocidad, el 70 %, no parece que sea una política muy acorde con las directrices europeas. Nos parece que aquí no se está actuando correctamente.

Voy acabando, señor presidente. Hay una cuestión, señor secretario de Estado, que usted sabe que ha sido noticia en Cataluña, y es la baja inversión que se le dedica en estos Presupuestos Generales del Estado. Yo creo que esta baja inversión no es solo fruto de decisiones de estos presupuestos generales —voy a referirme a algunas cosas que podrían corregirlo—, sino de lo que ha estado sucediendo en los últimos años. Se han acabado grandes proyectos y no se han acometido no ya grandes proyectos, sino medianos o pequeños que habrían sido muy útiles y muy positivos desde todos los puntos de vista. Si se acaban proyectos y no se empiezan otros, es evidente que la inversión va a descender. Ahora bien, lo grave no es que ahora esté por debajo del 10 %, sino que, dada la velocidad y el ritmo de descenso, el año que viene va a ser del 7 % o del 8 % y de aquí a dos años va a ser del 5 %. Creo que a nadie le conviene el hecho de que aquí a dos años la inversión pública en Cataluña sea del 5 %, y mucho menos a este Gobierno. Este es el camino que estamos llevando. ¿Cómo se ha llegado a esto? Por la suspensión incomprensible de algunas actuaciones que desaparecen del programa, por las dotaciones absolutamente mínimas a otros programas importantes y evidentemente por no acometer nuevas actuaciones absolutamente estratégicas. Voy a poner solo algunos ejemplos que luego trataremos con mayor detenimiento. Resulta incomprensible que el cuarto cinturón de Barcelona, que es una obra dilatada, desgraciada, etcétera, o la variante de Vallirana, con evidentes riesgos personales, desaparezca durante dos años, se pare totalmente durante dos años y no sea acometida. Sé que hay dificultades en la Dirección General de Carreteras, pero a mí me gustaría que me dijeran que esto lo van a parar porque las actuaciones que están acometiendo son de mucha más rentabilidad económica, social, etcétera; me gustaría tener ese convencimiento, pero creo que no es el caso, por tanto, tengo que apelar a ello; como es el caso de la N-II en Girona o la A-27 en Tarragona, aunque en estas, como mínimo, existe el detalle de algunas cifras claramente simbólicas. Sin embargo, el tema más grave es el de las cercanías de Barcelona, donde con un plan aprobado de 4.000 millones —ya me imagino que eran épocas de grandezas—, con una ejecución muy baja y una dotación de 30 millones, si dividimos, a este ritmo ejecutaremos este plan, que es básico incluso para la seguridad, en nada más y nada menos que en ciento veintitrés años. Me parece que estos datos deberían hacer reflexionar al Gobierno. Por tanto, repito, hoy el objetivo es recabar información, pero también explicaciones para intentar comprender e intentar explicar a los ciudadanos por qué se toman algunas decisiones como estas, incomprensibles para nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, en primer lugar, don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor secretario de Estado, gracias por su comparecencia. Ha sido usted —permítame la valoración— ciertamente complaciente en su descripción del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año próximo en el capítulo que le toca; dadas las circunstancias, ha sido usted muy autocomplaciente. Tanto en su discurso como en la presentación pública que hicieron hace unos días tildan ustedes este proyecto de presupuesto para la austeridad, la competitividad y la recuperación del empleo. La verdad es que no sabemos en qué basan este tipo de proyecciones, porque para nosotros este proyecto de presupuestos es el proyecto de la profundización de la crisis, de la pérdida de competitividad y del incremento del paro.

Con este ya son tres presupuestos de crisis los que han gestionado ustedes —2012, 2013 y 2014—. La comparativa útil es aquella entre legislaturas —2008-2011 y 2012-2014—, pues bien, la media de inversión pública en la legislatura 2008-2011 en el Grupo Fomento, que era también una legislatura de crisis, fue de 17.000 millones de euros, y la media en la legislatura 2012-2014, a estas alturas, señor secretario de Estado, es de 8.600 millones de euros; es decir, de 17.000 millones a 8.600 millones de euros, 7.300 en este ejercicio 2014 que ahora estudiamos. Esto no es un ejercicio de austeridad, señor secretario de Estado, esto supone un abandono irresponsable del capital físico de este país, imprescindible para su vertebración territorial y para ganar competitividad; un abandono irresponsable del capital físico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 18

Ha dicho la ministra de Fomento que no harán más obras faraónicas; ni faraónicas, ni monárquicas ni de ningún tipo, señor secretario de Estado, no vamos a hacer obras, punto, sin calificativos.

Repercusión sobre el empleo. La ministra nos dijo en su momento que hay una relación directa entre millón de euros en inversión pública— fomento-puestos de trabajo, a razón de veintisiete puestos de trabajo por cada millón. Nos vamos a atener a las cuentas de la señora ministra. La comparativa es tremenda; 17.000 millones de euros de media 2008-2011; 8.600 en 2012-2014. ¿Sabe usted cuántos puestos de trabajo, según la contabilidad de la propia ministra de Fomento, se han perdido, se van a perder, por su desinversión pública en estos tres ejercicios? 230.000 puestos de trabajo. Según la contabilidad de doña Ana Pastor, no la mía; 230.000 puestos de trabajo a razón de 27 puestos de trabajo por millón de euros de desinversión pública. ¿Dónde están los presupuestos de la recuperación del empleo? Aquí vemos que el empleo se destruye, no se crea. ¿Qué decía el Partido Popular en el año 2011, cuando la inversión del Grupo Fomento era de 12.800 millones de euros; no de 7.300 como en 2014? Decía: Zapatero abandona la inversión pública. Los perjuicios para los españoles serán desoladores —¡desoladores, señor secretario de Estado, con 12.800!—. Un nuevo año perdido para la inversión. Llamamos a la cordura del Gobierno socialista, porque esta desinversión no es soportable. Una frase: Precisamente ahora, en esta situación de incertidumbre económica y desempleo, decía el Partido Popular en 2011, es cuando España necesita más que nunca de un mayor esfuerzo inversor en infraestructuras, que contribuya a la vertebración y a la mejora de la competitividad. Se nos decía: Más inversión precisamente en época de caída de la actividad y el desempleo. ¿Dónde está la coherencia del Grupo Popular? Porque en este proyecto no se ve de ninguna manera. Voy a ahorrarle a la Comisión el nombre del portavoz del Grupo Popular en aquel debate para no excitar a quien no necesita de excitaciones de ningún tipo para subrayar su verbo florido. **(Risas.)** En todo caso esta caída de inversión no es fruto de la austeridad; esto es pura temeridad, señor secretario de Estado. Media 2008-2011, media 2012-2014, caída del 18 % en ADIF; del 57 % en AENA; del 47 % en Puertos del Estado; del 74 % en Renfe; del 83 % en Seittsa, que invierte en carreteras; 48 % en la sección 17. Con estos presupuestos no se cumple la función que corresponde al Grupo Fomento en la mejora de la competitividad de nuestra economía y en la recuperación de la economía y el empleo. Sencillamente no se cumple.

¿Cómo compensan la desinversión pública, con la colaboración público-privada? ¿Dónde va a haber inversión privada? ¿De qué tipo? ¿Cómo? ¿Cuánto? Usted nos ha hablado únicamente de los concesionarios en los puertos y de los concesionarios en las autopistas de peaje, pero en su momento hicieron ruedas de prensa con alharaca para asegurar a los españoles que habría dinero privado para el tercer hilo, por ejemplo, en el corredor mediterráneo. ¿Qué fue de aquello? ¿Cuántos miles de millones han llegado para eso? Estaría bien saberlo, porque nos tememos que ni miles ni cientos. ¿Cuánta colaboración público-privada de verdad? ¿Hasta dónde va a llegar la liberalización que prometen? Porque nuevamente aparecen en los titulares este concepto y, sin embargo, ni en transporte ferroviario de mercancías ni en transporte ferroviario de pasajeros hemos contemplado medida alguna en orden a la liberalización. Nosotros no estamos metiendo prisa, todo lo contrario, pero hay una incoherencia entre sus titulares y sus realidades que nosotros tenemos que poner de manifiesto necesariamente, señor secretario de Estado, para que los españoles sepan a qué atenerse con ustedes. Consolidar los grandes corredores. ¿Cuáles? En el corredor del mediterráneo, la inversión en 2011 fue de 1.700 millones de euros, estamos en plena crisis ya, y ahora estamos hablando de alrededor de 1.000; de 1.700 a 1.000. ¿Qué apuesta por el gran corredor del mediterráneo es esta? Todo lo contrario. El corredor del noroeste también baja su inversión; la Y vasca; el corredor sur de alta velocidad; en Extremadura parece que ponen algo más de dinero, pero no sabemos cómo funcionarán los trenes por allí. ¿Van a ser trenes con electrificación? ¿Van a ser trenes con biodiésel? ¿Van a ser trenes con calderas de carbón? ¿Con leña? ¿Qué trenes piensan ustedes llevar a Extremadura? No estaría mal saberlo, señor secretario de Estado. La valoración de los territorios se la ahorro porque seguro que la ha leído usted en los medios de comunicación; de los territorios propios y de los ajenos: burla, desprecio, se ríen de nosotros. Esto en Baleares; en Asturias, con la caída del 32 %; en Murcia el 27 %; en Cataluña el 25 %; en Castilla La Mancha el 20 %. Ya se lo puede usted imaginar.

Cuatro frases ya en relación con los modos, a cada cual peor. Presumen ustedes sobre todo del ferrocarril, pero la caída de la inversión en ADIF, en el periodo 2008-2011, otra vez 2012-2014, es de casi el 20 %. En el programa de impulso a la infraestructura de ferrocarril de la sección 17 es del 77 %. Están aquí ahora mismo alcaldes socialistas y populares de la comarca de los Pedroches en Córdoba quejándose de que se incumplen convenios. Hemos escuchado algo parecido en relación con Aragón, Cataluña,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 19

Canarias, Murcia, Granada, Asturias... Nadie está contento, señor secretario de Estado, a pesar de su discurso autocomplaciente. ¿Qué ocurre con la apuesta del Pitvi sobre el transporte de mercancías por ferrocarril? ¿Están ustedes satisfechos con esa caída de 16 millones de euros en las transferencias a Renfe por obligaciones de servicio público? ¿De verdad ha merecido la pena por 16 millones de euros el daño que han hecho ustedes a la calidad de vida de tanta gente a lo largo y ancho del país? ¡Privatizar los aseos públicos en la estación de Atocha! ¿De verdad merece la pena cobrar 50 céntimos a las personas para dar satisfacción a sus necesidades más básicas? ¿De verdad hacía falta esto, cobrar a la gente por el aseo? ¿Lo van a hacer también en otras estaciones de tren y en otros aeropuertos? No nos parece razonable, señor secretario de Estado, se lo digo con toda sinceridad. También esperamos la respuesta que nos dé usted en relación con las inversiones en seguridad de circulación de ADIF. Entendemos que quieren ustedes compensar las caídas de la inversión en este capítulo que se produjeron en el año 2012 y en el año 2013 y vamos a escucharles atentamente.

En materia de carreteras nos preocupa tanto la caída de la inversión en nuevas carreteras como, sobre todo, la caída de los recursos para conservación. Yo sí me atrevo a hablar de riesgos para la seguridad. No voy a profundizar más, no conviene en términos de interés público, pero pasar de 1.078 millones en 2011 a 818 en 2014 no es sensato, señor secretario de Estado. No voy a decirle si es políticamente correcto o incorrecto, pero yo creo que no es sensato. ¿Qué pasa con las radiales de peaje? Nos gustaría saber qué tienen ustedes en mente al respecto porque no hemos visto reflejo en los presupuestos.

¿Por qué no bajan ustedes las tasas en AENA? Nos ha dicho usted: en relación con los puertos del Estado parece razonable; aunque a corto plazo disminuyan los ingresos, a medio y largo plazo ganaremos tráfico. ¿Por qué no hacen esto también en AENA? Sé que AENA tiene una deuda importante, ¿por qué no hacen ustedes esta política de a corto plazo disminuir ingresos para, a largo plazo, aumentarlos? Se lo está pidiendo todo el mundo. Se lo estamos pidiendo Barajas, donde tenemos un problema muy gordo con la caída de los tráfico, con una repercusión gravísima sobre el turismo y el PIB de Madrid. Ahorran ustedes en bocadillos, ahorran ustedes en desfibriladores, pero no ahorran en coches de directivos, como ya se le ha recordado. ¿Qué va a pasar con Murcia? ¿AENA se va a hacer cargo del aeropuerto de Murcia? ¿Y qué pasa con los 70 millones que invertimos en San Javier? ¿Quién va a pagar los 70 millones que invertimos en San Javier? ¿AENA? No hemos visto nada de esto en los presupuestos y nos gustaría saber qué ocurre.

En relación con los puertos y política marítima general nos preocupa el descenso de la inversión en la seguridad del tráfico marítimo; muy importante. Nos gustaría saber qué hay de esas noticias sobre una eventual privatización de la gestión de los puertos que hemos leído en la prensa. No sé si se encarga usted o no de Correos, porque las noticias son contradictorias. Se han incorporado 518 millones de euros; el señor Montoro se los adjudica a usted, y nos gustaría saber qué van a hacer con ese dinero. No nos parece mal, salvo que quieran ustedes poner bonita la compañía para venderla enseguida.

Disculpe la extensión de mi intervención, pero era la primera y más importante comparecencia de este día y no sé si le he dejado algo de tiempo a mi compañera, como siempre.

El señor **PRESIDENTE**: Algún tiempo tendrá doña Leyre Iglesias para hablar de vivienda. Tiene la palabra.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Trataré de ser concisa en mi intervención. Sé que estamos fuera de tiempo, pero son demasiadas las competencias de esta secretaría de Estado —estoy segura de que quien más lo sufre es el propio secretario de Estado— y por eso específicamente pedimos una vez más en estas comparecencias de presupuestos pedimos la de la directora general de Vivienda para poder dedicarle atención y mirar con lupa ese departamento, que se define como muy importante para el ministerio aunque luego siempre quede en la coetilla de las cosas del ministerio, tanto en las intervenciones como en demasiadas ocasiones en las actuaciones.

Aterrizo en las cuestiones concretas. Afirmo el secretario de Estado en su primera intervención que hay una política de cambio en el departamento pero no una política rupturista con etapas anteriores o con las políticas de vivienda que se venían desarrollando hasta la fecha, y la verdad es que le agradecemos la vuelta a algunas líneas de trabajo que se habían abandonado en los dos ejercicios presupuestarios anteriores, pero la vuelta no significa la recuperación. Al menos en términos económicos aún estamos muy lejos de la recuperación de los niveles de inversión de la legislatura pasada en temas que se han convertido en la estrella del discurso del departamento, como la inversión en rehabilitación y adquisición

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 20

de viviendas. Tras haber sufrido recortes del 78 % se aproximan a las lógicas de inversión que tuvimos en el año 2011, pero todavía no llegan a las mismas, y aún estamos muy lejos de entender que no exista esa ruptura en algunas políticas concretas. Me referiré a una que tiene enorme trascendencia respecto a la forma de entender el acceso a la vivienda de los ciudadanos y de las ciudadanas de este país, como es la vivienda de promoción pública. Qué va a pasar con la vivienda de promoción pública, a la que podemos dar por funesta tras las últimas leyes aprobadas por este Parlamento a instancias del Gobierno, sobre todo teniendo en cuenta las inversiones que se contemplan en este ejercicio presupuestario. Otras nos generan enormes dudas. El secretario de Estado ha hablado de una prioridad tanto en su comparecencia como en la exposición de los presupuestos relacionada con la rehabilitación, regeneración y renovación urbana. También definen al departamento como un departamento de política social, pero cuando tramitamos en esta Cámara la Ley de rehabilitación, regeneración y renovación urbana el Grupo Parlamentario Socialista tuvo una inquietud muy concreta, que era saber si aquellas personas con bajos niveles de renta iban a poder acceder a ayudas directas para que en el caso de que se les obligara a acometer la rehabilitación de sus viviendas no se vieran condenadas a la pérdida de las mismas. Aquí se contemplan ayudas, pero no sabemos si esas ayudas van a tener esa finalidad que intentamos incorporar a la ley, incorporación que el Grupo Popular evitó con su voto. Por tanto, una pregunta muy concreta al secretario de Estado sería si se va a contemplar en la definición de esas ayudas que contemplan los presupuestos esas garantías para que las personas con bajos niveles de renta, cuando se les obligue a acometer la rehabilitación, no se vean condenadas o empujadas por la ley a la pérdida de la vivienda.

El secretario de Estado ha hablado de no ruptura perfilando una cuestión muy concreta que sabe que es polémica y por la que este grupo parlamentario tiene especial interés dado que afecta a muchos ciudadanos y ciudadanas en nuestro país —afecta a cerca de 300.000 familias en nuestro país en este momento—, como son las subsidiaciones de préstamo, y lo hace de manera tramposa, como lo hace el Decreto 20/2012, o como lo hace la Ley de medidas y de fomento del mercado del alquiler, aunque en principio nada tiene que ver la Ley del Alquiler con esta cuestión de las subsidiaciones de préstamo. Dicen que va a haber continuidad porque se van a seguir abonando las ayudas. Sí, pero ¿qué va a pasar con el derecho a la renovación? Saben perfectamente, y ya hay sentencia al respecto de algunos tribunales en el ámbito contencioso-administrativo, que las ayudas no eran solo para cinco años, sino que había una prórroga automática para otros cinco y para otros cinco más en función del Plan de vivienda, que suponía un derecho reconocido por la Administración. ¿Esas ayudas a la subsidiación, con las que dicen que van a continuar, también van a incorporar las renovaciones que tenían concedidas los beneficiarios de las mismas? Si es así, les recomiendo que incrementen la partida, porque lo destinado a esta partida solo va a servir para pagar los gastos de lo reconocido hasta ahora, pero no lo que les van a obligar los juzgados a tener que pagar, sobre todo en lo previo o en la continuación desde el Decreto 20/2012 hasta la aplicación de la ley. Lo mismo ocurre con las ayudas al alquiler. Es verdad que se establece una nueva línea de ayudas al alquiler que sustituye al programa de la renta básica de emancipación. Estamos muy lejos de los niveles de inversión del programa de la renta básica de emancipación, que llegó a tener hasta 820 millones de euros; en este nuevo plan estamos aproximándonos a los 500. Es obvio que no va a llegar ni siquiera para cubrir a aquellos que las venían percibiendo hasta la fecha, pero la gran pregunta es hasta cuándo, cuándo van a salir las nuevas convocatorias que harán que los que venían recibiendo la renta básica de emancipación la pierdan para siempre —no ya los nuevos beneficiarios sino los que venían recibéndola—; cuándo va a producirse la publicación de las nuevas ayudas para que se puedan adaptar y veamos que muchos de los beneficiarios que hasta ahora percibían la ayuda la vayan a perder.

Pasa lo mismo en lo relacionado con los acuerdos con las comunidades autónomas, en los que se producen un nuevo recorte, la desaparición de muchos programas. Se han mencionado algunos muy concretos que han sido debatidos largamente en esta Comisión e incluso se han acordado algunas proposiciones no de ley, como la relativa a Las Chumberas, en Canarias. Es sorprendente que después de que se acuerde, a instancias de distintos grupos parlamentarios, apostar por ese tipo de programas, luego desaparezcan de las inversiones presupuestarias. ¿Para qué tenemos los debates en el Parlamento si el Gobierno no va a respetar los acuerdos a los que se llegan en el Parlamento? Exactamente lo mismo ocurre con la rehabilitación de centros urbanos y rurales, respecto de los que solo contemplan una actuación, y es que la política del mundo rural ha desaparecido del todo. Para el Ministerio de Fomento no existe esa política de vivienda, algo que hemos denunciado en diversas ocasiones.

Sé que estoy acabando con mi tiempo, pero tengo que decir que tenemos otras preocupaciones. Respecto a Sepes, vamos a pedir una comparecencia específica para analizar su estado en este momento;

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 21

no solo para ver el balance de sus cuentas sino para ver cómo se está gestionando en este momento la empresa pública. Asimismo, quiero trasladarle dos cuestiones muy concretas. Una: ¿Va a ser el ministerio un simple observador de la desaparición de las empresas municipales de vivienda y suelo, que están dejando sin el único recurso social de vivienda a muchas familias en nuestro país, como está sucediendo en comunidades como la de Madrid? ¿Va a ser simple observador, mientras que mantiene un discurso de política de acceso a la vivienda en régimen de alquiler, va a permitir que 620 familias aquí, otras tantas en Valencia y otras tantas en otras empresas municipales pierdan el derecho de acceso a la vivienda, o va a poder actuar de alguna manera?

Solo le haré una observación más. Es muy difícil seguir la política del departamento no solo por ese recorte en el tiempo de intervención sino porque este departamento tiene unos indicadores de seguimiento nulos. **(Muestra un documento.)** Está bien que a principios de 2013, como comienzo de ejecución del nuevo plan, no hubiera indicadores hasta que no se firmaran los convenios, pero es que estamos en el segundo año de aplicación del plan y seguimos sin indicadores de seguimiento de las políticas del departamento. Estos son sus presupuestos, unos presupuestos en los que no sabemos cuál es el objetivo que persigue realmente el Ministerio de Fomento o al menos no lo indica, como es su obligación, en los presupuestos que presenta en esta Cámara.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor secretario de Estado, muchísimas gracias; bienvenido sea nuevamente a esta Comisión de Fomento para explicar el proyecto de ley de presupuestos para el ejercicio 2014. El Grupo Parlamentario Popular apoya, sin duda, los presupuestos de la sección 17 que usted nos ha presentado aquí esta mañana, con independencia del desarrollo que harán los distintos comparecientes que le sucedan en la larga sesión de hoy.

Para el Grupo Parlamentario Popular los presupuestos del Estado para el ejercicio 2014 se pueden definir como serios, creíbles y viables. Son unos presupuestos serios porque parten de la realidad, no se dejan llevar por ningún tipo de tentación oportunista o demagógica a la hora de ofrecer inversiones que luego no se van a poder realizar. Son creíbles porque parten de los principios que usted globalmente nos ha esbozado esta mañana. Parten de la reducción del déficit público, aunque haya a quien no le guste, y luego haré un comentario sobre ello. Responden a una planificación eficiente y eficaz que se está haciendo por parte del ministerio, reduciendo cuestiones que jamás tendrían que haberse plasmado en las promesas de ningún Ministerio de Fomento.

Tienen la vertebración y la cohesión territorial como elementos básicos de la modalidad para apostar claramente por la intermodalidad, como usted muy bien ha dicho, y además pretenden un incremento de la eficiencia con liberalización por un lado, y austeridad y reformas por otro. Por eso son creíbles, señor secretario de Estado, que es el segundo de los elementos con los que este grupo parlamentario define estos presupuestos. En tercer lugar, son viables. Son viables porque se ajustan a los principios establecidos por el Gobierno. Suponen nuevamente —hay que destacarlo porque nadie lo ha hecho en sus intervenciones— una reducción del gasto corriente, capítulo 1 de personal que alcanza un 4 %, y capítulo 2 de personal que alcanza hasta un 7 % si no consideramos la distorsión que supone el elemento que usted ha señalado. Por tanto, sí creemos que son austeros, a pesar de lo que se haya dicho por parte de algún diputado sobre que no son austeros. Claro que son austeros, claro que suponen un sacrificio y claro que no hay más que ver cuáles son los gastos de estos capítulos que se van a producir en el ejercicio de 2014 y los que se habían producido en el ejercicio de los años 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011; no solo en los primeros años de las legislaturas socialistas, sino también en los últimos. Creemos que esta es una cuestión básica. Por tanto, los presupuestos se articulan en tres patas: seriedad, credibilidad y viabilidad. Esto hace que merezcan el apoyo del Grupo Parlamentario Popular a estos presupuestos.

Señor secretario de Estado, me gustaría también hacer algún comentario con referencia a las cuestiones que aquí se han planteado y sobre algún tema puntual. No es lo mismo hablar de unos Presupuestos Generales del Estado cuando se ha venido negando sustancialmente la crisis, es decir, no son los mismos los presupuestos de unos ejercicios cuando se dice que se sigue invirtiendo, cuando se dice que se va a hacer un plan extraordinario de infraestructuras. Por cierto, señor secretario de Estado, para rueda de prensa la que hizo el señor Zapatero utilizando la estación de Chamartín, anunciando el Plan extraordinario de infraestructuras de 17.000 millones de euros, es decir, reconocido que hacía falta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 22

inversiones que no se hacían en aquella época y que luego vimos, después de esa magnífica exposición en abril del año 2009, que no se hizo ni uno solo de los proyectos que conformaban esos 17.000 millones de euros de inversión. Por tanto, no sé cómo se atreven a hacer comparaciones sobre la relación con los puestos de trabajo que se crean y las inversiones cuando hemos visto eso. Se han permitido hacer algunas citas relativas a la intervención de algún portavoz de este grupo, y sinceramente creo que no ha elegido las mejores. Podría haber elegido otras citas que hubieran sido bastante más jugosas en el ánimo que al señor Simancas le llevaba. Luego le daré un rosario de citas que le gustarán más que las que él mismo ha hecho. Si resulta se promete invertir para reducir la cifra del paro con planes extraordinarios cuando se niega la crisis y ahora resulta que cuando uno pierde las elecciones solamente pierde el poder pero no la dignidad ni la vergüenza de seguir manteniendo los mismos criterios que se estaban manteniendo antes, no sé a qué venimos al Congreso, porque por lo menos cuando uno ha fracasado en sus políticas de esta manera, cuando un Gobierno hace los esfuerzos y sacrificios que está haciendo este para salir de la situación en la que nos han dejado ustedes, con esas inversiones prometidas y no pagadas de ejercicios anteriores, lo mínimo sería callarse.

Señor secretario de Estado, al Grupo Parlamentario Popular tampoco le gusta que baje la inversión, y me imagino que al Gobierno tampoco. Por supuesto que nos gustaría que la inversión fuera mayor. Tampoco nos gusta hacer análisis localistas de determinados territorios como tenemos la tentación de hacer gran parte de los diputados de esta Comisión, pero sinceramente yo voy a cambiar el presupuesto de todas las comunidades autónomas por el mío sin preguntar; lo cambio a pelo y no me quejo. **(El señor Simancas Simancas: Más te vale).** Cuando los presupuestos responden a una planificación, a una coherencia, a una política de terminación de infraestructuras y a un deseo claro de vertebración y equilibrio territorial, qué menos que eso se lo reconozcamos al Gobierno, y evidentemente así lo hace el Grupo Parlamentario Popular.

Yo no quisiera agotar mi tiempo —ya lo han hecho excesivamente otros portavoces—; usted ha venido a explicar el presupuesto y creo que lo que lo ha hecho magníficamente bien, pero me gustaría incidir en alguna cuestión importante. Creemos que los presupuestos en cuanto a la inversión ferroviaria y viaria se adecuan a lo que puede ser. Como he dicho, nos gustaría que la inversión fuera mayor y que se pudieran abordar otras obras nuevas, pero no puede ser. En cuanto a los medios de transporte, creo que la política del ministerio ha hecho que reducciones presupuestarias como podrían ser las de conservación de carreteras se vean muy minimizadas gracias a la eficiencia y la eficacia en la explotación de los escasos recursos. Que se mejore en un 27 % la conservación y mantenimiento de carreteras implica que los presupuestos, para dar el mismo servicio, puedan reducirse en ese 27 %. Por tanto, vamos a aplicar el efecto que produce la mayor eficacia y eficiencia en la conservación de carreteras antes de hablar de reducción en materia de conservación de carreteras. De la misma manera, vamos a tener en cuenta las reformas legislativas que se han hecho en transporte por carretera, como por ejemplo la reforma de la LOTT. De igual modo, hay cuestiones en vivienda, como no solamente la Ley de fomento del alquiler, sino también la ley de las tres erres —rehabilitación, renovación y regeneración urbana— que tienen una incidencia directa en la oferta que sobre la vivienda tiene que hacerse en nuestro país. Consideramos que la postura del ministerio queda clara. En materia de vivienda, que es una materia sensible, el mantenimiento de políticas que han sido claramente injustas, insolidarias y desequilibradas para no perjudicar a las personas a las que se había facilitado esas ayudas —por eso no se les quieren negar—, pero evidentemente, la prórroga al infinito parece que es algo que no tiene sentido. Parece razonable que un Gobierno que tiene ahora mismo la responsabilidad de la vivienda lleve a cabo la corrección de esas distorsiones de una política de vivienda claramente errática; nada más hay que ver cuáles han sido sus consecuencias. Hay algo que también debería hacer que nos planteemos muy en serio cuándo hay una política coherente y cuándo no. La anulación de la operación Campamento es un éxito de este Gobierno ante la locura del convenio que se firmó por el Gobierno anterior, donde se había metido a Sepes en una dinámica absolutamente descabellada que lo llevaba a la ruina financiera y económica. Esas son las políticas que hay que corregir y las que ahora merecen la crítica por quien nos llevó a esa situación.

Por último, señor secretario de Estado —con esto termino, ratificándole nuestra felicitación por los presupuestos—, hay algún comentario que no me puedo sustraer a hacer.

Se ha señalado por algún portavoz que hay cuestiones que se reducen en lo relativo a la atención a los ciudadanos, mencionando la desaparición del servicio médico en un aeropuerto, y que hubo una persona que no pudo ser atendida en su momento. Parece que a nadie nos sirve la comparación que estamos viviendo en este momento con el sistema sanitario americano para darnos cuenta de la diferencia,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 23

a favor de España, que existe con el sistema sanitario del país más rico del mundo, no el mejor en ningún caso, y resultar todavía que parece que tenemos que poner cada 10 kilómetros de carretera un servicio médico por si alguien tiene un accidente y no puede ser atendido al instante y eso me parece una exageración. Estamos viendo hoy que otros países tienen un sistema no solamente sanitario, sino incluso de permanencia en la función pública, tan escasa y tan diferente como la española, y aquí parece que todavía queremos utilizar elementos puntuales para una crítica al Gobierno, que evidente no se merece.

Señor secretario de Estado, enhorabuena, felicidades. Sigán con presupuestos tan serios, tan viables, y tan creíbles como el que hoy nos han presentado, y el Grupo Parlamentario Popular lo seguirá apoyando. **(El señor Simancas Simancas: ¡Pelota!)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, cierra el señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y con eso concluirá la intervención.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Catalá Polo): Señorías, le preguntaba al presidente el tiempo del que dispongo para contestar, porque lo cierto es que si intentase contestar a todas y cada una las cuestiones planteadas por sus señorías invertiría horas. Por lo tanto disculpen de entrada si dejo algunos asuntos pendientes. He intentado tomar buena nota de todo lo que me han planteado y tratar de priorizar. Espero no equivocarme en esa priorización.

Me planteaba la diputada señora Oramas algunas cuestiones en relación con Canarias, en primer lugar, sobre el convenio de carreteras. Tiene razón; tenemos un convenio firmado e imposible de llevar adelante, como hemos puesto reiteradamente de manifiesto, en la mejor intención de mantener colaboración institucional con el Gobierno de Canarias, porque lamentablemente no es el único convenio que nos hemos encontrado firmado y sin dotación presupuestaria para ello. En algún momento se ha desarrollado alguna política de firmar compromisos sin tener suficiencia presupuestaria, sin tener compromiso, sin tener los techos de inversión previstos, y por lo tanto con absoluta incapacidad. Así lo hemos trasladado a los representantes del Gobierno de Canarias, en el ejercicio insisto de la lealtad institucional, y hemos previsto la posibilidad de que se pueda mantener ese convenio vivo, porque es muy importante seguir financiando las infraestructuras de carreteras y también ferroviarias en Canarias, con una anualidad que es la que de manera posible podemos asignar, que son esos 54, 19 millones de euros. En todo caso también le aseguro que significa un ajuste —sobre los 225— equivalentes al que ha tenido el conjunto de la infraestructura de nueva construcción de la Dirección General de Carreteras. No hemos tratado peor, si me permite la expresión, al convenio de Canarias que a nuestras propias actuaciones en carreteras, donde también ha habido que suspender, rescindir, reanualizar actuaciones fruto del ajuste presupuestario que se está llevando a cabo para el conjunto de las partidas de presupuesto del departamento, y le aseguro que no es singular la del caso de Canarias.

En cuanto a las cantidades asignadas a la subvención del transporte, tanto marítimo como aéreo, creo haber puesto de manifiesto que incrementamos la dotación hasta 430 millones de euros, pero no planteamos una subida de la asignación, que es del 50 %, tal como está establecida, o el 25 % en el caso del transporte marítimo. Sí es una partida suficiente para atender la deuda, equilibrar el ejercicio. También vamos a intentar incorporar medidas de mejora de la gestión para que las compañías, por ejemplo, no facturen a doce meses vista billetes de hace doce meses. Por ejemplo ahora no podemos saber todavía cuántos billetes se han volado en el año 2012, porque están dentro del modelo de gestión, que no sé si se puede calificar como modelo a un sistema tan ineficiente. Por lo tanto en ese sentido vamos a intentar mejorar las cosas, al igual que hicimos con la acreditación de la residencia. Seguro que estamos de acuerdo, señoría, con que una subvención pública la debe percibir aquel que tiene las condiciones para ello. Por lo tanto acreditar la condición de residente era un mínimo básico, y la aplicación que se ha establecido, la aplicación SARA, está funcionando, y hasta dónde yo sé está operativa en la totalidad de los aeropuertos para la totalidad de las compañías, excepto para dos, Air Berlín y Ryan Air, que según mis informaciones, lo harán operativo en las próximas semanas. **(La señora Oramas González-Moro hace signos negativos.)** En el resto de las compañías existe esa acreditación, por lo que se entra en una base de datos, se cruza, y se acredita que las personas forman parte. Esa es la información que yo tengo por parte de AENA.

En cuanto a la promoción del tráfico aéreo le aseguro que es un objetivo por parte de AENA, del Ministerio de Fomento incentivar la llegada de nuevas rutas, de promover nuevos operadores. Por eso las tasas aeroportuarias tienen incentivos. Hay tasas con bonificaciones a la conexión; en Canarias en particular hay bonificaciones en la estacionalidad en los meses y en los días valle y punta que están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 24

buscando el incremento. Seguramente lo que está pasando, como en toda España, y menos en Canarias —por suerte para las islas Canarias—, es que hay una caída del tráfico asociada a múltiples factores, algunos de ellos sin duda vinculados con la situación económica general, que ha hecho que haya caído el tráfico. En todo caso en el año 2012 más de 2,5 millones de pasajeros han volado subvencionados con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, lo cual pone de manifiesto la importancia de esta política.

En cuanto a la concesión de derechos de tráfico de quinta libertad, como sus señorías conocen, significa que una compañía que opera desde fuera de nuestro territorio puede hacer una escala en nuestro país, y tomar pasajeros para llevarlos a un tercer destino, es una más de las libertades que tenemos en el tráfico aéreo y que tomamos en consideración. Son las compañías las que la tienen que solicitar evidentemente, y cada vez que se solicita la estudiamos minuciosamente. De hecho estamos intentando promoverlo y fomentarlo para incrementar el tráfico aéreo en nuestros aeropuertos. De ahí a que, como dice algún medio, los ministros se dediquen a viajar para promover quinta libertad, me parece un poco chusca la información. En todo caso lo que sí intentamos como digo es promover, a través de los comités de coordinación aeroportuaria y toda la actividad de marquetin aeroportuario, que tengamos el mayor tráfico posible en nuestros aeropuertos.

El convenio con Las Chumbras para nosotros está en vigor absolutamente. Tenemos 9 millones de euros aportados ya a ese convenio, y estamos en conversaciones con el ayuntamiento de San Cristóbal para promover algunas modificaciones urbanísticas que nos permitan el desarrollo del convenio. Por lo tanto es cierto que no tiene un literal *ad hoc* en el presupuesto de este año, pero tiene toda la vigencia y toda la actualidad para nosotros.

En cuanto a la intervención de doña Rosana Pérez, la diputada del BNG, creo que el presupuesto de Galicia tiene una dotación importantísima, de 1.295 millones de euros, por parte del Ministerio de Fomento, presupuesto que no se dedica solo a la alta velocidad. Tiene 213 millones de euros en carreteras, 139 millones de euros que invierte el concesionario de las autopistas, lo que hay que sumar, porque en última instancia es inversión. Es una inversión que no ejecuta el Estado directamente, pero sí es una infraestructura pública que está en régimen de concesión. Por lo tanto creo que no deberíamos dejar de percibir ese tipo de aportaciones de inversiones materiales y ciertas que se producen en Galicia, como consecuencia de las actuaciones que va a llevar a cabo el concesionario de las autopistas. Los aeropuertos gallegos tendrán 41 millones de euros de inversión nueva; en los puertos nada menos que 148 millones de euros. Por lo tanto creo que son partidas todas ellas muy importantes que deberían ser tomadas en consideración, junto con las que tienen que ver con la alta velocidad.

Me planteaba también su señoría lo relativo a las cercanías o el servicio ferroviario de proximidad, me gustaría calificarlo así, porque es algo más que las cercanías en Galicia. Hemos dado pasos decididos en esta dirección; hemos continuado con los análisis de demanda para tomar decisiones que tengan impacto y que sean favorables a la movilidad de los ciudadanos en Galicia. Hemos creado una estructura administrativa, y ya sé que eso puede parece poca cosa, pero hemos dotado de medios personales y materiales a esa oficina que está estudiando, con una dotación de 200.000 euros, no de 50.000, para llevar a cabo en ese año tanto los estudios de demanda como las propuestas de trabajo para a partir de ahí promover, en colaboración con la Xunta de Galicia, todas las actuaciones que permitan dotar de un buen servicio de proximidad ferroviaria a todo el territorio gallego.

En cuanto a la alta velocidad es evidente que es uno de los proyectos estratégicos. Pretende continuar con el desarrollo por Castilla y León, por Galicia, en la llegada a Orense, en la continuación hacia Vigo y Pontevedra. Por lo tanto en eso estamos. Unas partes están en ejecución de obra, otras en desarrollo de proyectos, hay algún tema medioambiental también que limita el avance en algunos tramos, pero todo ello, con la concatenación lógica de los plazos, tiene el máximo impulso por nuestra parte.

Me ha preocupado una consideración que hacia su señoría sobre la seguridad ferroviaria. Puedo coincidir y podemos sacar conclusiones a esa frase de que tras el trágico accidente de Angrois va a haber un antes y un después en la seguridad ferroviaria. Seguramente vamos a revisar todos los sistemas, los estándares, los procedimientos, pero le puedo asegurar que nosotros además de colaborar lógicamente con la instrucción judicial, con la investigación de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, y la Comisión científico-técnica del sistema ferroviario que hemos constituido en el ministerio, a todos ellos les estamos dando todo el apoyo de información, de colaboración, de comparecencias cuando así son requeridas; ya han comparecido en esos tres ámbitos distintas personas del Ministerio de Fomento, pero estamos convencidos de que el día 24 de julio, en el tramo de la curva de A Grandeira, estaban instalados todos los sistemas de seguridad que la legislación vigente exige para un tramo de esas características. Le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 25

puedo asegurar que en ese convencimiento y en esa tranquilidad, si me permite la expresión, se está trabajando por el Ministerio de Fomento para cumplir lo que nos ha recomendado la Comisión de Investigación de Accidentes, que es cierto que recomendó que se pudiese algún cartelón adicional o alguna baliza de limitación del paso. Eso se ha instalado, pero como medida provisional y transitoria, y hemos cumplido estrictamente lo que la Comisión de Investigación de Accidentes recomendó a la Dirección General de Ferrocarriles y a ADIF. Estaremos a lo que resulte del análisis y de la auditoría que estamos llevando a cabo del conjunto del sistema, pero insisto en la transmisión de la confianza de que nuestro sistema ferroviario es un sistema seguro. El sistema ASFA es un sistema seguro, es el que está instalado en toda nuestra red ferroviaria, y en la mayor parte de los sistemas europeos; allí donde funciona el sistema RTMS es porque los requerimientos lo establecen, y donde no, funciona el sistema ASFA con toda garantía y con toda seguridad.

En cuanto a la vivienda me hacía una referencia muy concreta. Las dos actuaciones a las que usted se refería tienen dotación para acabar en el año 2014, tanto el mercado de abastos de Santiago como la plaza de abastos de Orense.

Por lo que se refiere al diputado señor Yuste, que me hacía consideraciones en torno a la política del ministerio en Aragón, lo cierto es que el presupuesto del Ministerio de Fomento en Aragón tiene una dotación completa de 372 millones de euros, que es un 14,4 % más que en el presupuesto del año 2013. Tenemos un presupuesto que significa un 3,8 % del total de nuestro presupuesto, mientras que Aragón tiene una población del 2,9 % o un PIB del 3,2 %. Por tanto pensamos que estamos cumpliendo incluso con ese compromiso de garantizar las inversiones en Aragón en el ámbito estatutario.

Son 213 millones los que se van a invertir en carreteras en el año 2014 en Aragón, lo cual yo creo que es una dotación importantísima. Es verdad que no me he parado a leer, pero se retoman las obras del enlace de la 1601 con Sigüés, se finaliza el tramo Nueno-Congosto, se reactivan las obras de Congosto-Arguis, se finalizará el tramo Arguis-Alto de Monrepós, reiniciamos las obras de Caldearenas-La Nave y continuaremos las obras de Sabiñánigo sur-Sabiñánigo este. Por tanto hay muchas actuaciones en materia de carreteras.

Es cierto que algunas de ellas son muy complejas. El desdoblamiento de la Nacional II y el eje pirenaico son obras muy complejas. Algunas de ellas, como usted seguramente conoce, tienen problemas de tramitación medioambiental. Han tenido declaración de impacto ambiental negativa, hay que revisarlo, pero nuestro compromiso ayer mismo, como usted decía, en la comisión bilateral es el de trabajar conjuntamente con el Gobierno de Aragón para intentar promover esas actuaciones. Se incorporó esa idea de la posible colaboración, que incluso llevó consigo una encomienda de gestión. Usted me preguntaba mi posición. Yo creo que por parte del Ministerio de Fomento se cuenta con la capacidad profesional y material suficiente para desarrollar las actuaciones sobre la Red de carreteras del Estado que sean necesarias y que tengan dotación presupuestaria, porque lo importante es tener financiación. Capacidad profesional y humana tenemos sobradamente, pero bienvenida sea la capacidad añadida que aporte la Diputación General de Aragón para abordar todas estas cuestiones.

En materia de ferrocarriles 54 millones de euros, en los cuales el Canfranc sigue estando presente, y no tanto el Canfranc, que sabe que hemos firmado el convenio y transferido la titularidad de la estación a la Diputación General de Aragón, sino la línea Huesca-Canfranc, que es donde hay que trabajar para garantizar que en toda ella pueda haber mejoras. Por eso estamos terminando un convenio entre ADIF y el Gobierno de Aragón para llevar a cabo actuaciones e incluso también cofinanciadas por parte del Gobierno de Aragón.

En materia de vivienda tendremos una dotación importante, 70 millones de euros, con lo cual entre otras cosas atenderemos la deuda que tenemos con el Gobierno de Aragón por una serie de actuaciones que han ido ellos anticipando en la gestión de los planes de vivienda. Yo espero que el presupuesto de este año atienda suficientemente —siempre pueden ser mayor, por supuesto, las dotaciones— las necesidades de las infraestructuras en Aragón, y que por tanto no hagan falta enmiendas, como hubo el año pasado para intentar equilibrar cosas que habían quedado desatendidas. Pienso que este año estamos haciendo un trabajo muy minucioso de seguimiento de la actuación del ministerio en Aragón, y por eso el presupuesto que le he mencionado.

El señor Macías hacía una serie de consideraciones sobre la inversión del Estado en Cataluña en su conjunto. El presupuesto del Ministerio de Fomento, que es lógicamente de lo que me corresponde informar, explicar y atender en esta Comisión, es de 1.403 millones de euros, lo que significa un 15 % más que el presupuesto del año anterior. Bien es verdad —no pretendo hacer trampas con los números— que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 26

esta consideración está incorporando las aportaciones que para la subvención al transporte recibe Renfe, pero creo que es una magnífica noticia que la gestión que hace Renfe de los servicios de cercanías y las líneas de servicio público esté ya financiada, y por tanto se normaliza esa relación. Bien es cierto que eso hace aflorar de alguna manera 356 millones de euros que el presidente de Renfe podrá explicar con todo detalle.

Lo cierto es que para carreteras hay una dotación de 139,5 millones de euros, a los que deberíamos añadir 35 millones que aporta el concesionario de autopistas en Cataluña —por tanto también obras que se realizan en la Red de carreteras del Estado, en este caso las concesionadas—, y una aportación de 35 millones de euros para distintas subvenciones a los peajes, todo lo cual creo que hace una partida relevante.

En ferrocarriles 502 millones de euros van a seguir financiando muchas actuaciones que tenemos por delante, claro que sí: el ancho UIC en el corredor mediterráneo, el tramo de Vandellòs-Tarragona, por supuesto que seguiremos trabajando en Sagrera en el contexto de la Sociedad Sagrera Alta Velocidad, de la que formamos parte junto con el ayuntamiento y la Generalidad, y estamos como saben revisando las actuaciones, la financiación, la búsqueda de manera muy leal por parte del ayuntamiento y de la Generalidad de inversores privados que puedan ayudar a la cofinanciación de los espacios comerciales, y de otros usos no ferroviarios que tenga la estación, y por tanto estamos desarrollando un magnífico trabajo de colaboración que permitirá seguir invirtiendo en Sagrera como elemento de desarrollo ferroviario en la ciudad de Barcelona.

En la ciudad de Barcelona y en sus cercanías tenemos prevista la asignación de 66 millones de euros. Yo creo que es una dotación sin duda muy importante para actuaciones que desarrolla, tanto la Dirección General de Ferrocarriles como ADIF como Renfe. Por eso quizá esté un poco complicado de encontrar en los anexos de los presupuestos, pero como digo 66 millones de euros que, si se comparan con miles de millones que alguien alguna vez prometió, como prometió cientos en el convenio de carreteras de Canarias, seguramente no llegan a ese nivel, pero son sin duda muy importantes y manifiestan nuestro compromiso por garantizar la calidad del servicio de cercanías, que tantos millones de catalanes y barceloneses usan cada día, así como la seguridad en las estaciones y en los túneles. Por eso vamos a trabajar en esa dirección.

Los Puertos del Estado son otra buena manifestación del dinamismo en la inversión, 152 millones, a los que hay que sumar otros 154 que van a llevar a cabo los concesionarios en los espacios de dominio público de Puertos del Estado, lo cual yo creo que hace una suma completa muy importante. En materia de vivienda asimismo la anualidad prevista va a ser de 149,8 millones de euros, que nos va a permitir continuar con las sucesivas políticas de vivienda, y como usted apuntaba con toda razón atender también algunos anticipos que en pago de subvenciones han anticipado la Generalidad de Cataluña o algunas otras entidades, y que están pendientes, como puede ser el caso del convenio con Hospitalet, que también tenemos dotación prevista para atenderlo.

En el caso del 1 % cultural permítame que aproveche —aunque es un asunto que puede justificar, como se planteaba por parte de la portavoz socialista respecto de Sepes, alguna comparecencia *ad hoc*— para decir que no hemos hecho otra cosa en estos veinte meses que tratar de poner en orden lo que nos hemos encontrado en esta materia: compromisos muy por encima de las anualidades presupuestadas, obras por doquier, subvenciones a entidades locales o territoriales que no habían sido aplicadas. Hay una serie de actuaciones en Cataluña, como en Figueras, en Palafrugell, en Alcober o en Falset, que van a continuarse, pero lo que pretendemos es de una vez por todas ponernos al día si es posible, hacer una convocatoria nueva de 1 % cultural en el mes de noviembre, después de firmar un nuevo convenio con el Ministerio de Educación y Cultura, que como saben es corresponsable de esta gestión, y por primera vez en este ciclo hagamos un poco —estoy de acuerdo con usted— de luz y taquígrafos en este materia. Convocaremos, habrá un plazo para que se soliciten por todas las entidades las ayudas, y en el marco de la dotación que tengamos en el presupuesto iniciaremos una nueva etapa de concesiones.

Decía su señoría que falta alguna información sobre la contabilidad analítica de AENA. Por lo que yo sé, el presidente de AENA, que comparece esta tarde, dará cumplida y detallada información, como ha hecho en otras ocasiones, de este tema. Espero que así sea y que no tengamos ninguna dificultad, máxime como es evidente en una entidad que está llevando a cabo un proceso de transparencia en sus cuentas y en su gestión, orientado a su proceso de transformación de la estructura accionarial.

En materia de conservación hacía alguna consideración sobre si las dotaciones son suficientes para garantizar la seguridad en todo caso. Yo estoy convencido de que así es, porque los presupuestos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 27

mantenemos en todo caso permiten continuar con las acciones que hasta ahora hemos ido llevando a cabo, permiten dejar incluso algún tramo presupuestario disponible para operaciones de refuerzo de firmes o para operaciones asociadas con la seguridad vial. Es verdad que esta es una política en la que existe debate. Si el debate es numérico y falta el análisis cualitativo seguramente no es fácil ponerse de acuerdo, porque alguien puede decir que antes se invertía más. Vamos a tener cuidado porque algunas veces comparamos cantidades que no son homogéneas. En los presupuestos del año 2012 y del 2013 había cantidades para atender obligaciones de ejercicios anteriores que no eran presupuesto corriente. Por tanto deberíamos limpiar ese tipo de planteamientos para comparar cantidades homogéneas. Además estamos licitando de manera continuada y sostenida la conservación de las carreteras, y están concurriendo las empresas con mucho interés, cosa que demuestra que es una actividad que tiene interés para ellas. Seguramente en esta época de escasa contratación es lo que hay. En todo caso lo cierto es que están licitando con bajas del 30 y 35 %, lo cual quiere decir que en un contrato licitado en 100 y adjudicado en 70 se va a ejecutar por 70. Alguien puede decir que con 70 estamos bajando la anualidad. No, estamos manteniendo la asignación con menor cuantía, pero no rebajamos un euro del presupuesto; son los mismos 818 millones de euros que nos van a permitir hacer algunas labores de refuerzo de firmes, que buena falta hace en algunos tramos, como ya estamos viendo este año en la Nacional I.

Es verdad —y lo apuntaba el portavoz del PP, señor Ayala— el desgraciado acontecimiento del aeropuerto de Girona. Yo creo que no debemos sacar conclusiones de género, sino en todo caso analizar el caso concreto. Creo que los servicios de emergencia y de atención a la ciudadanía funcionan en nuestro país con mucha calidad. Mi información es que la atención se produjo en un plazo de trece o catorce minutos. Seguramente si algo le sucede a cualquier ciudadano en la calle, en cualquier otro sitio, en cualquier evento esos tiempos de atención de emergencias —no sé si están dentro de lo previsible— son bastante razonables, y no por ello pensamos que tenemos que tener sobredotados servicios de emergencias en todas las instalaciones de los distintos modos de transporte. Creo que es una desgracia, y es muy lamentable el fallecimiento de cualquier persona, pero no creo que eso deba poner en cuestión los servicios de emergencia, que no corresponden a AENA, sino que corresponden a la comunidad autónoma y a los ayuntamientos en todo caso.

Estoy de acuerdo con su señoría en que hay proyectos muy importantes que no están teniendo cabida en los presupuestos en este momento, y que están en fase de estudio, de proyecto. Mencionaba el cuarto cinturón de Barcelona, la variante de Vallirana o alguna otra. Creo que en todo caso debemos tener cartera de proyectos, porque evidentemente desde el ejercicio de la planificación hasta la materialización y finalización de las inversiones se requiere contar con tiempo suficiente para desarrollarlos, y por eso estamos colaborando con la Generalitat, con el Ayuntamiento de Barcelona y otras entidades locales de Cataluña para tener cartera de proyectos. Estamos hablando del acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat y de otra serie de infraestructuras que tenemos en cartera para poderlas ir poniendo en su proceso de análisis, evaluación, desarrollo y proyectos y por tanto ejecución en los próximos años.

Me preguntaba su señoría, señor Simancas, si mi planteamiento es complaciente ante la situación de los números. Creo —e insisto— que 17.310 millones de euros del total del Grupo Fomento, de los cuales 8.980 están dedicados a la inversión, es un presupuesto suficientemente importante como para poder abordar muchas actuaciones, muy importantes, y continuar con la vertebración territorial de nuestro país dotándonos de infraestructuras suficientes. Es verdad que en AENA se baja la inversión casi a la mitad, pero estoy seguro de que también compartiremos que no hace falta seguir construyendo terminales o parkings en los aeropuertos más que muy localmente. Nos hemos dotado en los últimos veinte años de un parque de infraestructuras —puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles— muy importante; tenemos que dedicar una parte de nuestro presupuesto a la conservación de ese patrimonio, y seguramente hacer ajustes en la inversión para hacerla solamente en aquello que sea más selectivo y más necesario. Creo que la inversión privada es una pieza que nos ayuda y añade valor. Yo mencionaba explícitamente la de puertos y autopistas —más de 1.300 millones de euros— que es una cantidad sin duda importante, pero también podría mencionar la A-66, la autovía entre Benavente y Zamora que está ya en marcha, y están trabajando a toda velocidad para ser capaces de inaugurarla en veinte o veinticuatro meses.

Seguimos trabajando y recibimos muchos fondos de inversión que tienen interés en invertir en nuestro país, seguramente también porque la situación económica se está volviendo, está generando confianza y está permitiendo que atraigamos el interés del capital que ciertamente lo que busca son proyectos con rentabilidad, con riesgo controlado, y hay que ser muy cualitativo para encontrar este tipo de proyectos. Con esos 1.980 millones de euros de inversión seguimos abordando los grandes desarrollos que tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 28

en marcha, como el corredor mediterráneo, como los corredores noroeste y norte, y también algunas actuaciones más cualitativas. El transporte de mercancías por ferrocarril es un objetivo estratégico, y por eso la conexión del puerto de Barcelona; por eso la mejora del tramo de Almoraima-Algeciras; por eso las conexiones en el puerto de A Coruña. No se queda en palabras sino que hay actuaciones concretas, y además de lo que ya he anunciado, creo que presentaremos en muy breve la estrategia logística que busca una visión intermodal de los distintos modos de transporte, en colaboración con las comunidades autónomas y con todos los operadores del sector privado.

Me mencionaba la bajada del presupuesto de conservación al que ya he hecho la referencia. Creo que no es así, se mantiene con unos márgenes que permiten hacer más todavía, porque estamos aprovechándonos de estos ajustes de precios que se han producido en el sector y esas mejoras de eficiencia. También es verdad que les hemos trasladado a las empresas de conservación alguna colaboración, para que por ejemplo amorticen las máquinas —las quitanieves u otras— en un periodo más largo, porque no es necesario obligarles a un coste financiero tan alto como el que tenían anteriormente. Les hemos ayudado también a que sus precios de licitación sean más bajos, reduciéndoles algunos costes que han parecido razonables en colaboración con las asociaciones del sector.

Me hacía, señoría, alguna reflexión sobre las tasas de AENA. Es que AENA tiene 14.000 millones de euros de deuda; es que AENA ha invertido 18.000 millones de euros en los últimos años todo a costa del endeudamiento, y no de la subida de tasas. Por eso ahora no podemos subir las tasas. AENA no recupera ni el 70 % de sus costes aeroportuarios. Por tanto yo creo que hay unos elementos de desequilibrio que todavía no permiten adoptar una política general de bajada de tasas. Sin embargo sí la adoptamos singularmente. Antes me refería a la señora Orama cuando decía que en Canarias estamos haciendo una serie de bonificaciones para ser atractivos. Y en Madrid estamos también estudiando la situación. Nos preocupa notablemente la situación de Barajas. Hemos destinado una inversión importantísima de 6.000 millones de euros a crear un magnífico aeropuerto, orgullo de todos, pero un aeropuerto es para tener tráfico aéreo y por tanto estamos trabajando conjuntamente con el ayuntamiento, con la comunidad, con la cámara de comercio, con las confederaciones empresariales para identificar qué está pasando, y por tanto tomar medidas que permitan paliar esa situación. Ciertamente el tráfico de viajeros nacionales ha caído drásticamente, y Madrid es un punto de conexión y saltos entre muchas escalas. También ha caído el destino Madrid como atractivo turístico, y por tanto hay que trabajar en ello. Y no descartamos revisar la política tarifaria y si es preciso crear algún tipo de bonificación que facilite este tipo de incentivos para el incremento del tráfico aéreo en Madrid, y en el conjunto de la red aeroportuaria.

En ese sentido AENA pretende llevar a cabo una política —y su presidente lo explicará con más detalle— absolutamente rigurosa y estricta en su control de costes. Por eso en Murcia no vamos a incurrir en ningún coste. AENA solo cerrará el tráfico civil en la base de San Javier para trasladarla al aeropuerto de Corvera si AENA es compensado por los costes pendientes de amortización estrictamente, y solo en ese momento. Por otra parte se garantiza la continuidad de los empleados de AENA en la base de San Javier. Eso es lo que hemos acordado con el Gobierno de Murcia, esas son nuestras condiciones para cerrar el tráfico aéreo civil en San Javier. Y quién opere el aeropuerto de Corvera ya se verá. Me imagino que lo licitarán. AENA valorará si le merece la pena optar a ese concurso, si los cánones compensan por los costes en los que incurre, y en ese caso entrará a operar; si no, no lo hará y será otro operador en su caso quien lo pueda llevar a cabo.

Antes me hablaban de las quintas libertades de China. Como también usted apuntaba en lo relativo a las autopistas de peaje, leemos en los medios de comunicación más de lo que nosotros mismos sabemos de nuestro propio trabajo. No hay ninguna línea de trabajo en materia de privatización de puertos. Los puertos como decía están funcionando muy bien, están teniendo un incremento de actividad muy importante que les permite ajustar sus tasas, porque tienen un importante beneficio. En todo caso esa es la línea en la que estamos trabajando: mejorar la capacidad instalada para que sigan prestando ese servicio de puerta de entrada a España y a Europa de mercancías de África, de Asia, de Latinoamérica. Creo que tienen un desarrollo importantísimo por delante.

En cuanto a Correos —el subsecretario comparece posteriormente— es una función de regulación postal, y hacemos de punto de conexión entre el presupuesto del Estado y el ente Correos, pero se lo explicará el subsecretario con mayor detalle.

En materia de vivienda, planteaba la señora Iglesias el debate de si somos o no rupturistas con el Plan de vivienda. Hemos aprobado un Plan de vivienda nuevo que apuesta y ha sido valorado por muchos como un cambio estratégico y muy necesario en el momento actual, por no continuar promoviendo vivienda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 29

de nueva construcción, salvo casos muy puntuales donde pueda ser necesario —yo mismo he hablado de Ceuta y Melilla, en casos donde Sepes sigue promoviendo vivienda—, pero en todo caso deberíamos cambiar radicalmente a la vista de los resultados de la política de los últimos años.

Lo cierto es que también aquí nos hemos encontrado con planes que generaban derechos y obligaciones hasta dentro de más de veinte años; es insostenible, absolutamente insostenible. Por eso alguna vez, cuando se pone coto a determinadas políticas y se ponen en marcha otras nuevas, siempre habrá alguien perjudicado; estoy seguro de que hay perjudicados, como va a haber también muchos beneficiados, porque no sé si la renta básica de emancipación ha ayudado a la emancipación de nadie, porque yo creo que lo que ayuda a la emancipación es el empleo y no la ayuda para pagar el alquiler, pero bueno, en todo caso algo habrá ayudado seguro, pero lo que mis datos ponen de manifiesto es que han caído los datos de la emancipación pese a estar en vigor una ayuda de renta básica. Nosotros pensamos que la ayuda de alquiler hay que dársela a quien más lo necesita, no a quien se va de casa, si el que más lo necesita tiene cincuenta y cinco años y está en situación de necesidad ahí deben orientarse las ayudas al alquiler; por lo tanto hay un replanteamiento cualitativo de esa orientación. Como también pensamos que no hay que dedicar las ayudas a la edificación nueva, sino a la rehabilitación, a la eficiencia energética, a la mejora de la accesibilidad, y por ahí van encaminadas las ayudas.

Bien es cierto que hay muchas personas que tienen concedidas ayudas, y nos parecía ciertamente que rompíamos esa confianza recíproca entre los ciudadanos y sus gobernantes si suprimíamos de golpe todas las ayudas que se podían haber percibido con cargo a presupuestos anteriores, y por eso vamos a seguir dedicando una parte muy importante del presupuesto del Plan de vivienda a continuar financiando los subsidios y las subvenciones, pero bien es cierto que por el plazo por el que fueron concedidos. Si yo no me equivoco, y estoy totalmente dispuesto a revisarlo y por supuesto a atender las sentencias que se dicten por los tribunales de justicia, las prórrogas eran potestativas, no eran obligatorias, y por lo tanto en esos términos es en los que se ha planteado que las ayudas concedidas por el plazo concedido se respetan al cien por cien; las ayudas no concedidas evidentemente no, y las ayudas que puedan prorrogarse, no podrán prorrogarse porque esa ayuda ha desaparecido de los nuevos planes de vivienda. En todo caso insisto en que estamos totalmente dispuestos a garantizar la continuidad de aquellos derechos que estén reconocidos, consolidados, y que tengan los plazos que estén establecidos por la legislación vigente. Encantado de comparecer *ad hoc* para hablar de Sepes y de la política de suelo. Lo cierto es que Sepes con el convenio que tenía atribuido con el Inviéd generaba unas obligaciones de más de 120 millones de euros de compras de suelo, de gastos financieros, porque lo hacía a crédito, de más de veintitantos millones de euros, y la revocación de ese convenio es lo que permite convertir a Sepes en lo que es: un desarrollador de operaciones de suelo y vivienda pública en términos de suficiencia financiera, y no de mayor endeudamiento para el sector público.

Si los indicadores del Plan de vivienda son insuficientes lo lamento de verdad (**La señora Iglesias Santiago: son inexistentes**); pues si son inexistentes peor todavía, me comprometo a que no vuelva a suceder y a tener una programación adecuada de todo ese tipo de cuestiones.

Le agradezco, señor Ayala, la valoración de los presupuestos como serios, creíbles y viables, porque es lo que pretenden, y por lo tanto si lo hemos conseguido, al menos a ojos de algunos, ese es nuestro compromiso: continuar con una inversión importante, coherente con los presupuestos, que ayude a la recuperación y al empleo, pero que sea subordinada a la política general por supuesto. Cualquier compareciente puede pensar que su política es más importante, como suelen hacer los docentes en las aulas, que su asignatura es la más importante, y hay que dedicarle mucho esfuerzo; sin duda la política de infraestructuras, transporte y vivienda es importantísima en nuestro país, pero está subordinada a los objetivos globales de la política, y por lo tanto hemos intentado mantener la inversión con coherencia territorial, y no todas las comunidades autónomas están igual de satisfechas; seguramente se menciona a los que se quejan y no a los que mandan mensajes de agradecimiento y felicitación, pero esto es lo que toca cuando hay que tomar decisiones de priorización de las inversiones por territorios. En materia de vivienda, como acabo de contestar, estamos comprometidos en no perjudicar situaciones personales y derechos reconocidos, absolutamente, y queremos ser respetuosos y rigurosos con la legislación vigente, insisto, y con las sentencias que en su caso se puedan dictar, pero en todo caso como decía intentamos ser coherentes con la política económica general del Gobierno, con unos presupuestos que deben servir de herramienta para la consolidación de la situación económica, para la mejora de las perspectivas económicas, y para que sí, como espero, comparezco ante esta Cámara el año que viene por estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 30

fechas, pueda empezar a plantear ya un escenario económico de mayor crecimiento económico, y por lo tanto de mayor fortalecimiento y crecimiento de la inversión pública.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Catalá, por la exhaustividad de su información. Suspendemos la sesión durante cinco minutos para despedirle y recibir al nuevo compareciente. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (GARCÉS SANAGUSTÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001185); DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001124); CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001315).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con las comparecencias previstas para la mañana de hoy con la intervención del señor subsecretario de Fomento, que lo hace a petición de tres grupos parlamentarios. Tiene la palabra don Mario Garcés Sanagustín.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Comparezco a petición de los grupos parlamentarios competentes, en aplicación del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados, con el objetivo de dar cuenta de la posición de los presupuestos del Ministerio de Fomento para el año 2014. Si situamos el presupuesto de Fomento para el año 2014 tenemos obligatoriamente que incardinarlo en una envolvente de cambio de tendencia yo creo que ya general en el modelo económico y en el modelo presupuestario español. Estos presupuestos son fiel reflejo de una senda que está cambiando, una senda que empezó con determinadas políticas de ajuste y contención del gasto público, fundamentalmente inspiradas en la contención del gasto consuntivo, del gasto improductivo, del gasto innecesario, y actualmente ya tenemos cierta capacidad para poder decir que estamos cambiando. ¿Por qué tuvimos que tomar en su momento determinadas decisiones, que probablemente no nos gustaban? Fundamentalmente estas decisiones derivaban de una política en materia de disciplina presupuestaria que se alejaba ciertamente de la ortodoxia en los procedimientos de ejecución del gasto público, de la ortodoxia presupuestaria.

Había varios problemas, que han sido recurrentemente identificados por este subsecretario a lo largo de las comparecencias anteriores, que han venido lastrando la capacidad de financiación de las infraestructuras en nuestro país. Por una parte, el efecto arrastre de las obligaciones que no habían sido reconocidas en ejercicios anteriores. Esto provocaba un doble efecto patológico. En primer lugar, como todos ustedes saben, había que atender estas obligaciones con cargo al crédito del ejercicio correspondiente restando holgura presupuestaria a nuevas inversiones y por tanto restando o aminorando la capacidad o el esfuerzo inversor del Ministerio de Fomento. Y en segundo lugar, y no menos importante, estábamos desde luego de alguna manera menguando o diezmando la capacidad para el establecimiento nítido de lo que son las cuentas nacionales del sector público español. Porque en el caso en el que diferíamos estas obligaciones para ejercicios anteriores no estábamos contabilizando adecuadamente esos recursos en los ejercicios que correspondía. Esto provocaba no un círculo virtuoso, sino vicioso, un círculo vicioso del que había que salir necesariamente, una espiral viciada de la que había que salir. Había que retornar de la heterodoxia económica a la ortodoxia económica y hacerlo en uno o dos años ha sido una tarea complicada, pero podemos decir hoy, tres presupuestos después —repito, tres presupuestos después—, en un año y ocho meses, que estamos no viendo la luz, sino que finalmente podemos sacar ya algunas conclusiones de un trabajo bueno, contumaz, estable y sólido por parte del equipo directivo de este ministerio.

En el presupuesto de la sección 17, Ministerio de Fomento, para el año 2014 contempla un leve ajuste, en total un 1,2%, respecto al presupuesto del año 2013. Digo que es un leve ajuste si consideramos que en el año 2011 el ajuste fue del 33%. Si sumáramos los ajustes que hemos hecho en la sección 17 a lo largo de los tres últimos presupuestos, resultado, como digo, de un proceso constante y permanente de saneamiento de las cuentas públicas, el agregado de esos tres ejercicios presupuestarios no daría en ningún caso el 33% del ajuste del año 2011. Como digo, esto era fruto de numerosas irregularidades y patologías contables, de numerosas irregularidades procesales, de numerosas irregularidades en el ámbito de la contratación pública que hoy consideramos que finalmente están desterradas. Esto es muy importante, porque desterrando las malas costumbres y los malos hábitos presupuestarios y con el techo de gasto que tenemos hoy en día, ya digo que podemos decir que estamos llegando ya a ver el final del saneamiento de las cuentas públicas del Ministerio de Fomento. Esa losa, como digo, es muy pesada,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 31

pero voy a dar un dato que todavía es mucho más contundente. En los últimos tres presupuestos —2012, 2013 y 2014—, el crédito consignado para atender obligaciones de otros ejercicios se ha elevado a 4.865 millones de euros. Repito, 4.865 millones de euros. Esto realmente supone dedicar prácticamente el 76 % del presupuesto del Ministerio de Fomento a pagar facturas atrasadas o supone, por ejemplo, que cada familia española ahora mismo adeude 4.000 euros si quisiéramos atender la suma de la deuda administrativa, la deuda comercial y la deuda financiera que tenía el Grupo Fomento en el año 2012. Esta es una realidad que ya digo que pesaba como una losa, pero hoy consideramos que la piedra la hemos removido y que la consideramos prácticamente superada. Esta situación, ya digo, son palabras mayores, constituye realmente una rémora inquebrantable, pero la buena gestión y los buenos procedimientos que hemos instaurado en el Ministerio de Fomento están dando ahora mismo resultados.

El presupuesto consolidado del Ministerio de Fomento para el año 2014 para todas las empresas del grupo, esto es, el presupuesto del Grupo Fomento, asciende a 17.310 millones de euros. Esto representa el 1,7 % del PIB español. Por tanto, hay un buen dato, el dato positivo es que se mantiene el mismo peso relativo de la inversión que tenía en el año 2013 respecto al PIB del año 2013. Y las operaciones de capital del Grupo Fomento representan el 61 % del conjunto de las operaciones de capital de los Presupuestos Generales del Estado. Ahora bien, pese a que pudiéramos decir que este año ha habido un ligero ajuste en el grupo consolidado de un 5,9 %, también tenemos que decir que seguimos primando el gasto de capital sobre el gasto corriente. En el grupo consolidado de Fomento, el 52 % va destinado a operaciones de capital frente al resto de operaciones corrientes, que representan el 48 %. ¿Qué significado tiene esto? ¿Qué se puede concluir? Se puede concluir que es un presupuesto que apuesta por incrementar el esfuerzo inversor y reducir el gasto consuntivo a partir de las mejoras de eficiencia que podemos obtener de los recursos corrientes del presupuesto.

Respecto al reparto, ya ha tenido ocasión el secretario de Estado de determinar cuáles son las partidas y cuáles son las áreas estratégicas y los ejes fundamentales por lo que se refiere a la inversión del Grupo Fomento y por eso me voy a detener concretamente en el reparto de gastos de la sección 17, Ministerio de Fomento. Por una parte, el presupuesto del Ministerio de Fomento asciende para el año 2014 a 6.047 millones de euros, lo que supone un descenso, una mínima reducción del 1,2 % respecto al presupuesto del año 2013. A nadie le resulta ajeno que desde luego se produce, como digo, un pequeño ajuste, pero nada comparable con los ajustes que se habían producido en ejercicios precedentes. Así, pues, vamos a analizar ahora mismo cuál es la distribución por capítulos de este esfuerzo inversor que vamos a hacer en la sección 17.

Por lo que se refiere al capítulo 1, gastos de personal, destinamos 182 millones, que representan el 2,84 % del presupuesto total del Ministerio de Fomento. Es una partida exigua comparado con lo que realmente es la prioridad básica del ministerio, que, como todos ustedes saben, es el esfuerzo inversor, el esfuerzo productivo. Se ha producido una pequeña reducción del presupuesto respecto al año pasado del capítulo 1, pasando del 2,92 % al 2,84 %. En cuanto al capítulo 2, gastos en bienes corrientes y servicios, el presupuesto del ministerio supone el 1,23 % y supone respecto al año pasado un incremento del 5,72 %. Hay quien dirá, probablemente con cierta razón inicial o apriorística, que hemos incrementado el gasto corriente en el capítulo 2 del Ministerio de Fomento y que eso de alguna manera es contradictorio con nuestro programa. Pues realmente les voy a explicar por qué lo hacemos. Lo hacemos porque finalmente vamos a adoptar un crédito especial para atender obligaciones de ejercicios anteriores de energía eléctrica de carreteras por importe de 14,3 millones de euros. Desde hace dos años venimos arrastrando la deuda precedente. No teníamos cobertura suficiente para atender esas obligaciones y hemos consignado un crédito específico, un crédito *ad hoc*, con el objetivo único y singular de poder atender definitivamente esa deuda y poner el contador a cero. Estamos haciendo serios esfuerzos y en el gasto corriente es la única excepción, por lo que en modo alguno constituye una vulneración de la regla general, sino todo lo contrario. Señorías, en lo que he hablado hasta ahora sobre los capítulos 1 y 2 verán que se manifiestan las dos premisas básicas del Ministerio de Fomento, de la actuación del equipo directivo del Ministerio de Fomento: austeridad en aquellos gastos en que es necesaria y generosidad cuando el gasto es un gasto productivo, un gasto que realmente redunde en beneficio del sector público y de los ciudadanos. Hay una cuantía menor, de 3 millones, que corresponde al gasto financiero, al capítulo 3. Es una cuantía prácticamente exigua, pero tengo que decir que si lo comparamos, por ejemplo, con el presupuesto del capítulo 3 del año 2010, verán que se produce una reducción del 77 %. Por tanto, estamos constantemente erosionando lo que constituye el gasto consuntivo, el gasto improductivo, y lo estamos destinando fundamentalmente al gasto de capital.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 32

Me voy a detener en algunas partidas que han sido objeto de comentario por algunas de sus señorías en la comparecencia anterior. Por lo que se refiere al capítulo 4, transferencias corrientes, el presupuesto del Ministerio de Fomento destina 2.022 millones de euros, lo que supone un notable incremento respecto al año pasado, un 48,4 %. ¿Cuáles son las partidas principales? En primer lugar, los 817 millones que vamos a destinar a las liquidaciones pendientes de las obligaciones del servicio público de Renfe. En este sentido, parte de ese esfuerzo se va a destinar también a compensar la parte de la financiación de las obligaciones del servicio público de Cercanías de Cataluña, por un importe de 353 millones de euros. Además, es una rúbrica presupuestaria que está específicamente destinada a Cataluña. Incrementamos de manera muy considerable las ayudas al transporte de residentes en Canarias, en Baleares, en Ceuta y en Melilla. En el año 2013 las ayudas al transporte en marina mercante ascendían a 48 millones y en el año 2014 representarán 87 millones de euros y las ayudas de aviación civil al transporte aéreo pasan de 270 millones a 343 millones.

Es indudable, absolutamente ineluctable el compromiso que tiene el Ministerio de Fomento con el mantenimiento de las condiciones de ayuda a los ciudadanos insulares, a los ciudadanos de Canarias, a los ciudadanos de Baleares, a los ciudadanos de Ceuta y Melilla. No hace falta explicar que no se va a cambiar el régimen jurídico; mantendremos estable el régimen de las ayudas y subvenciones que perciben los ciudadanos canarios, los ciudadanos baleares y los ciudadanos de Ceuta y Melilla. Pero además quiero decir que este incremento se debe fundamentalmente a otra irregularidad contable que heredábamos y lastrábamos del anterior Gobierno, y es que el crédito del presupuesto corriente era manifiestamente insuficiente para atender las obligaciones derivadas de cada ejercicio. Los últimos tres meses generalmente no se podían atender con cargo a ese crédito y no se atendían liquidaciones pendientes. Hoy podemos decir que en el año 2014 nos ponemos también a cero y tendremos la condición de decir que hemos saneado definitivamente las ayudas al transporte.

Cedex, que es una partida aparentemente pequeña, demuestra que seguimos apostando también por el esfuerzo en la investigación. Hemos triplicado el presupuesto de Cedex, lo cual no deja de ser una buena noticia. Y respecto a la aportación a Correos, efectivamente figura una cantidad de 518 millones de euros para hacer frente a las liquidaciones de 2011, de 2012 y de 2013. Quiero recordar que Correos presta la obligación de servicio público postal, que lo presta en unas condiciones magníficas, que lo presta porque así ha sido designado por la legislación vigente, por la Ley del Sector Postal, y que desde el punto de vista de la contabilidad nacional, para que se cohoneste con la contabilidad presupuestaria, es menester que en la contabilidad presupuestaria, en el presupuesto, se consignen expresamente las cuantías que se van a atender para poder hacer las liquidaciones de los ejercicios precedentes, que son los ejercicios, como digo, 2011, 2012 y 2013. Si resultase que las liquidaciones son menores, no se ejecutaría, lógicamente, todo el crédito, porque estamos hablando de una estimación de crédito y estamos pendientes por tanto de lo que sean las liquidaciones definitivas.

Hay una diferencia en el presupuesto del capítulo 6 respecto al presupuesto del año pasado, y es que este año no hay crédito para atender obligaciones de ejercicios anteriores. Recuerden ustedes, señorías, que el año pasado había 664 millones para atender obligaciones de ejercicios anteriores. Este proceso de saneamiento, que es un proceso casi arqueológico —hay que hacer arqueología para encontrar en los nichos del Ministerio de Fomento, fundamentalmente de carreteras, la deuda oculta—, lo seguimos realizando, y si llegara el caso de que descubriéramos finalmente nueva deuda oculta descuiden ustedes que activaremos los mecanismos financieros y presupuestarios necesarios para atender, mediante el debido instrumento financiero, la deuda que todavía puede existir en el Ministerio de Fomento. Ahora bien, quiero volver a insistir en la cifra que había dado inicialmente: 4.800 millones de euros en tres presupuestos para atender obligaciones de ejercicios anteriores. Es la ortodoxia presupuestaria frente a la heterodoxia o la indisciplina presupuestaria. No hay otro ejemplo, no hay otro paradigma y nos tenemos que reflejar en el espejo de la disciplina presupuestaria. Si la Ley de Transparencia hubiera estado en vigor hace cuatro años, otro gallo hubiera cantado en las cuentas públicas, en los procedimientos de gestión pública de nuestras administraciones públicas.

Respecto al capítulo 6, se produce una reducción neta del 3,4 %. Permítanme decirles que parte de las dotaciones presupuestarias del capítulo 6 se transfieren al capítulo 7, fundamentalmente las destinadas al mantenimiento de la red convencional. Por tanto, si lo comparamos finalmente en términos homogéneos, la reducción es solo del 2,7 %. Respecto al programa 453.C, el programa dedicado a conservación y mantenimiento de carreteras, mantenemos la misma dotación que el año pasado. Algunas de sus señorías podrán decir que esto supone no hacer un esfuerzo adicional en materia de conservación y mantenimiento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 33

Nada más alejado que la realidad. Las ganancias que estamos obteniendo de las adjudicaciones de los contratos de mantenimiento y conservación como consecuencia de la propia situación del mercado, que garantiza precios más competitivos, nos permiten tener holgura presupuestaria para atender y mejorar la conservación y el mantenimiento de nuestras carreteras. Algo que merece ser destacado es que el capítulo 6 representa casi el 40 % del presupuesto total de la sección 17. Este es un dato muy importante desde el punto de vista del peso relativo en el presupuesto total de la sección 17, porque sepan ustedes que en el año 2011 ese peso era del 35 %; es decir, que hemos subido 5 puntos el peso relativo de la inversión en la sección de Fomento.

Finalmente, respecto al capítulo 7, descontando el efecto que ya he comentado de las transferencias para el mantenimiento de la red convencional, me voy a detener fundamentalmente en la política de vivienda. Aquí nuevamente dotamos un crédito para atender obligaciones de ejercicios anteriores. Recuerden que en 2003 era de 205 millones; en 2014 va a ser de 262 millones de euros. Es muy importante porque con esto vamos a dar por fin por cancelada toda la deuda oculta del antiguo Plan de vivienda y podremos finalmente hacer lo que queríamos, activar definitivamente, como lo hemos hecho ya en 2013 mediante los instrumentos jurídicos adecuados y desde el punto de vista financiero, la dotación suficiente, el contingente de recursos suficiente para atender una política de vivienda eficiente, una política adaptada a los ciudadanos de este país.

Finalmente, el capítulo 8 sufre un descenso del 13,7 %, la cuantía asciende a 601 millones de euros, pero hay algún dato positivo. Por ejemplo, incrementamos la aportación a Seitsa en un 16 %, prosiguiendo su proceso de capitalización —ya saben que Seitsa es un instrumento válido, un vehículo coherente para seguir ejecutando inversión en nuestro país—, y creo que ese es un dato eminentemente positivo. También incrementamos la aportación financiera a los puertos de Gijón y de La Coruña para hacer frente a esas dos grandes inversiones. Son obras de notable envergadura que tenemos que poner en valor en unos momentos, como ustedes conocen, de dificultad de financiación.

Voy a hacer una pequeña valoración del conjunto del Grupo Fomento una vez que he hablado de la sección 17, del Ministerio de Fomento. Había dos factores esenciales que hipotecaban o pignoraban el desarrollo financiero y presupuestario de las cuentas del Grupo Fomento. Por una parte, la deuda financiera era una deuda absolutamente insostenible que teníamos la obligación de minorar pese a las dificultades del mercado, pese a las dificultades de la demanda efectiva en algunos de los sectores que componen el Grupo Fomento. Y, por otra parte, teníamos el problema de la imputación de determinados recursos al mantenimiento y conservación de la red convencional. Pues sepan, por ejemplo, que AENA tiene previsto reducir su endeudamiento neto en el año 2014 en 846 millones de euros. Pero les voy a dar el dato más ilustrativo de todo el Grupo Fomento. Hoy, como subsecretario, me siento orgulloso porque todo el equipo del Ministerio de Fomento, y lo componen todas sus entidades públicas, hemos conseguido invertir la tendencia en la cuenta de resultados. Si en el año 2011 la cuenta de resultados consolidada del Grupo Fomento arrojaba unas pérdidas de 694 millones de euros, para el año que viene prevemos ya unos beneficios de 62 millones de euros. Dos años para invertir la tendencia en un momento especialmente crítico; 750 millones de desviación y hemos conseguido finalmente que Fomento sea un grupo rentable, un grupo que empieza a arrojar resultados positivos y que seamos una referencia en la gestión empresarial, y esto, como digo, es fruto del trabajo y del esfuerzo de los equipos directivos de este ministerio.

No quiero agotarles, señorías, con mayores temas. Tengo que acabar ya, porque además el presidente es cabal con su mandato con todos los representantes. Solo les repito que desde la subsecretaría estamos haciendo un esfuerzo tenaz y constante de aprobación de circulares e instrucciones para la contención y racionalización del gasto del Ministerio de Fomento, que hemos constituido una comisión coordinadora tanto de contratación pública como de enajenación e inversión de inmuebles y que, hoy por hoy, les podría dar, si ustedes quieren, información detallada y singular de cómo se están produciendo ahorros en todas y cada una de las partidas de gasto corriente de una manera espectacular. Quiero llamar la atención sobre el gran esfuerzo que han hecho todos los funcionarios y empleados públicos del Ministerio de Fomento por estar imbuidos de esa misma cultura de contención, racionalización y optimización del gasto público.

Concluyo. Los presupuestos para el año 2014 son, y no lo diré porque sea un mantra general, unos presupuestos creíbles, son unos presupuestos realistas, son unos presupuestos que apuestan por la consolidación fiscal, son unos presupuestos solidarios, son unos presupuestos que también apuestan por el esfuerzo inversor y, desde luego, constituyen a la inversión nuevamente en una palanca para el crecimiento económico y para la creación de riqueza en España.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 34

Señorías, si alguno de los aspectos que he destacado en esta intervención no fuera suficientemente claro, saben que me tienen a su disposición para cualquier otra intervención y para cualquier otro formato. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el diputado don Pere Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar quisiera agradecer al señor subsecretario su presencia y su explicación. Él además tiene la virtud de la concisión, algo que se agradece en jornadas como la que nos espera. Yo simplemente haré algunos comentarios y algunas peticiones de información, porque como conoce perfectamente bien el señor subsecretario estas comparecencias tienen como objetivo que quienes debemos ejecutar la función de control del Gobierno dispongamos de todos los datos necesarios para evaluar con mayor precisión el presupuesto. Haré algunas observaciones con relación a los datos que usted da y que de alguna manera podemos comparar.

En primer lugar, me parece francamente positivo —quiero resaltarlo porque las cosas positivas hay que resaltarlas siempre— el esfuerzo para que el Grupo Fomento no sea moroso. Usted sabe perfectamente la cantidad de gestiones que la mayoría de diputados hemos tenido y aún tenemos que hacer para que, por ejemplo, los expropiados puedan cobrar, y me gustaría que en este sentido nos diera información con una cierta precisión sobre cómo se encuentra este capítulo y si ya se han recuperado las cifras. Usted ha dado una cifra global de las deudas anteriores, 4.800 millones que se han ido pagando, pero uno tiene la sensación de que aún queda trabajo por hacer porque todavía hay ciudadanos que acuden a nosotros como representantes suyos a preguntarnos cuándo van a cobrar habiendo sido expropiados hace ya algunos años. Por tanto, le pediría en este sentido que hoy aquí nos diera información, pero también sugeriría que este fuera un tema sobre el que se pudiera informar. Hablamos de transparencia, etcétera, y creo que a los ciudadanos algunas transparencias les ayudan especialmente. En este sentido esta es una cuestión, repito, sobre la que me consta que se ha trabajado, pero me gustaría conocer un *flash* real sobre cómo está. Le pediría concretamente —yo represento a una parte de los ciudadanos de Cataluña— conocer las cifras de lo que en cada una de las demarcaciones se debe aún en concepto de pago por las expropiaciones. Creo que esta es una cuestión que valdría la pena valorar.

En segundo lugar, me parece una excelente noticia la relativa a Renfe-Operadora, a la que si no se le pagan los 817 millones lógicamente los tendrá que pedir prestados, lo cual supone un coste de tesorería y más presión para la empresa. Por tanto, como uno lo que desea es que Renfe funcione lo mejor posible, que se le liquiden los servicios que ha venido prestando y respecto de los que ha venido acumulando déficits de ejercicios anteriores me parece bien, así como que se les liquide algo que no se comprendía que no se liquidara, como era la parte de servicios de cercanías, cuya titularidad ha sido traspasada al Gobierno de la Generalitat desde hace algunos años; me parece que esto regulariza. En este sentido, le quiero decir al señor subsecretario que esto son atrasos, pero con relación a los costes o al déficit que al ser un servicio deficitario previsiblemente se tendrá en el año 2014 me gustaría conocer qué modalidad se va a utilizar para hacer frente a los costes de este servicio. Además, como sabe perfectamente el señor subsecretario, un día de estos se va a firmar —lo cual es una muy buena noticia— el contrato-programa entre Renfe y el Gobierno de la Generalitat; por tanto, el Gobierno de la Generalitat para hacer frente a los pagos a Renfe necesita que de alguna manera se habiliten estos fondos. Esto no aparece en ninguna partida correspondiente a 2014 y, por tanto, me gustaría conocer cuál es el marco en el que se va a sufragar.

Un segundo aspecto en esta misma partida que creo que es de una gran relevancia es la congelación de las transferencias a los entes —hay varios— que prestan servicios de transporte público metropolitano. Si no estoy mal informado, este año no se recorta, se congela, lo cual en parte es una buena noticia viniendo de donde venimos, porque desde el inicio de la crisis se han ido recortando de forma muy sustancial las aportaciones de Renfe a los distintos consorcios, a algunos Gobiernos o a algunas ciudades. Que se congele me parece que tiene la virtud de decir que, como mínimo, no se pierde más, pero usted conoce perfectamente las dificultades que tienen estos organismos y me gustaría que quedara constancia del aspecto positivo pero también de la necesidad de que se recupere la financiación del transporte público. Así como este año se ha hecho un esfuerzo que me parece muy positivo para la financiación de los transportes a los ciudadanos residentes en las islas, también valdría la pena que hubiera un cierto compromiso del Gobierno para en ejercicios posteriores recuperar —ya le anuncio que vamos a presentar enmiendas en el sentido de que pueda ser en este— una cierta capacidad por parte de los consorcios,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 35

empezando por el que en este caso tiene mayor dotación, que es el de la capital de España. Este es un tema que me parece muy relevante.

Hay una cuestión que nos preocupa muchísimo y en la que estamos trabajando desde hace bastante tiempo, que es la dotación de plazas de funcionarios en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña. Analizando los presupuestos vemos cómo la caída más importante de inversión en Cataluña y el déficit histórico de la inversión del Estado en carreteras en Cataluña son espectaculares. Uno le va dando vueltas e intenta buscar argumentos racionales porque no cree que esto sea fruto de una decisión del Estado de discriminar o castigar a los catalanes; yo creo que esto no es así y, por tanto, me gustaría saber por qué tan reiteradamente está sucediendo que inversiones en carreteras catalanas con un tráfico inmenso son postergadas, paradas, etcétera, y según los datos que nos da la secretaría de Estado las dotaciones para carreteras en otras dos comunidades autónomas mucho menores, que no voy a citar porque no se trata de una competición entre comunidades autónomas, con muchísima mayor dotación en carreteras del Estado en este momento duro tienen una dotación inmensamente superior a la de Cataluña, con los déficits importantes que esta tiene. ¿Por qué pasa esto? ¿Por qué en Cataluña se ha parado prácticamente toda la inversión en carreteras y son de una importancia estratégica muy importante? Pudiera ser que uno de los motivos —por eso se lo pregunto a usted— fuera que la Demarcación de Carreteras en Cataluña está muy mal dotada, lo cual nos consta porque tradicionalmente los funcionarios han ido allí, luego han pedido cambio de plaza y hay pocos. Por tanto, a lo mejor —eso quiero pensar dentro de mi voluntad de pensar bien, de ser bienintencionado— esta falta crónica de inversión en las carreteras del Estado en Cataluña, que podemos analizar con datos históricos que usted también tendrá, puede ser debida a que no hay funcionarios para ejecutarlas, cosa que me consta que en parte es así, tengo datos suministrados por el propio Gobierno hasta hace relativamente poco tiempo según los cuales la cosa era así. Por tanto, le pediría información sobre la dotación de plazas en la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña y que en cualquier caso —ya sé que hay restricciones— se pudieran dotar para poder subsanar esta cuestión histórica que es la infrainversión en carreteras del Estado en Cataluña desde hace como mínimo quince años. Me gustaría saber si esta puede ser una línea de trabajo para corregir y subsanar, repito, esta cuestión. Luego hay cuestiones políticas pero esas las trataremos con el secretario general de Infraestructuras. Pero en este tema, que puede colaborar, me gustaría que pudiéramos trabajar.

Acabo con otras dos cuestiones. También es muy buena noticia la aportación a Correos. Los que trabajamos en la Ley Postal, en un modelo de equilibrio entre la garantía en la obligación de servicio público y la liberalización del sector, decíamos que había que dotar bien a Correos para que pudiera ejecutar bien esta obligación de servicio público. También me parece bien que se liquiden deudas. Si no he entendido mal, en esta aportación liquidan tres ejercicios; por tanto, estamos al día. Y todo esto tiene una ventaja, esperamos que el año que viene usted no tenga que dotar 518 sino aproximadamente una tercera parte, por tanto, ese será un margen que tendrá el ministerio, lo cual siempre es positivo. Esto hay que decirlo sin que se entere el ministro de Hacienda porque si no luego el Ministerio de Hacienda lo dedicará a otros menesteres. Los que defendemos que hay inversión en Fomento creemos que con estos márgenes valdría la pena —por eso le he hablado antes del transporte público metropolitano— que empezáramos a levantar la bandera de la defensa de la financiación del transporte público metropolitano para que en su momento el bueno de Montoro o quien esté ejerciendo estas funciones mantenga estas dotaciones y usted las pueda dedicar —una vez pagado todo esto— a una función tan importante como es el transporte público metropolitano.

Voy a acabar con la última cuestión que es la vivienda. Usted ha hecho referencia a una cifra de 262 millones de euros —no sé si la he anotado bien— para dar por cancelada la deuda de vivienda de planes anteriores. Me gustaría tener información precisa, ya lo he pedido antes. Me consta que por parte del Gobierno de la Generalitat han planteado una deuda solo para Cataluña de 108 millones. Por tanto, tenemos que ser capaces de ver cómo casan estas cifras porque, en principio, Cataluña no representa el 40 %. En ciertos aspectos podría representar cerca de un 20 %, pero no un 40 %. Por tanto, no sé si lo que usted dice de «vamos a dar por cancelado» es así o no. Por tanto, para poder evaluarlo, voy a pedirle —evidentemente a esto no puede responder ahora pero vamos a pedirlo— el detalle de la procedencia de esta cifra y su correspondencia o no con los documentos en los cuales el Gobierno Cataluña les plantea el pago de esta cantidad. Creo que podría ser útil poder casar estas cifras.

Por último, agradezco una vez más los datos que nos ha dado y la forma amena de hacerlo, que, sin llegar a ser un relato, se acerca bastante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 36

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el diputado don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: Señor Garcés, es usted bastante previsible; de hecho, habiéndole leído en varias comparecencias, es así. alguna de ellas más bien era un mitin que una comparecencia, he de admitir que hoy se ha atemperado. Eso sí, veo que continúa con lo de la herencia, la herencia, la herencia. No es que encuentre yo muy bueno su discurso, la verdad. Y le diré por qué, por el tono fundamentalmente. No dudo de que se debe ir de aquí muy satisfecho pero, ¿cree usted que el fin de las comparecencias es ese? ¿O es venir aquí a darnos explicaciones de los temas que se tratan? En este caso, de los presupuestos sobre los que tiene responsabilidad, que creo que esta vez ya es el tercer año. Continúa hablando de lo mismo, de la herencia, de la herencia. Por cierto, mientras lo decía he llegado a pensar —lo digo porque, a lo mejor, vale la pena que cambie un poco el discurso— que me sonaba un poco lo que decía y me he levantado a buscar unos papeles y lo he encontrado. Es el Acta del 5 de octubre de 2012, cuando nos dice cómo pasa de los 40.000 a los 44.000 millones, nos dice también lo de los 7 millones de euros procedentes de la factura de la energía eléctrica, nos habla también de los millones de euros de transferencia corriente a Renfe, y entonces decía duplicaba y ahora dice triplicaba los 7 millones de euros a Cedex. Si se triplica, ¿cuánto es este año? ¿Me lo podría decir? El discurso continúa por el estilo, lo digo porque a lo mejor valdría la pena que lo modificase. Es su manera de explicarse, que debe basarse en aquella conseguida frase de que no hay mejor defensa que un buen ataque. Nosotros hemos venido a pedirle explicaciones y aclaraciones, si quiere luego responder o no es cosa suya, si quiere aprovechar la ocasión para un mitin como los que nos ha hecho en alguna ocasión, también, pero, eso sí, por favor, no acabe diciendo que es usted vehemente. Como excusa la tiene muy gastada, se la hemos oído en varias ocasiones.

A lo que íbamos. Hace un año y siete días que la ministra de Fomento nos explicó lo importante que sería el Pitvi, un calendario para poder hacer aportaciones y nos habló de cifras. No hemos vuelto a tener noticias, tal vez sea porque lo vuelven a redactar, porque no se entienden o porque no saben lo que quieren. ¿Nos podría aclarar qué previsiones tiene el ministerio para aprobarlo? ¿Las fechas que nos dio la ministra para luego ejecutarlo continúan siendo válidas? Además, nosotros creímos la palabra de la ministra y tenemos hechas algunas enmiendas porque queremos colaborar para mejorarlo. Aunque, siendo sincero, no tenemos muchas esperanzas, vista la rectificación en toda regla que ha sufrido la ministra en los presupuestos que usted hoy nos ha detallado. Muy poco tienen que ver las cantidades necesarias para ejecutar aquel Pitvi que ella misma nos presentó con las cifras que este año dan en los presupuestos. Naturalmente, del calendario, nada de nada. Hace ocho días el Grupo Popular, en la Comisión de Fomento, aprobó una iniciativa apremiando al ministerio para elaborar un plan intermodal de mercancías. Nos pareció una falta de confianza en su ministra, aunque nos parecía que sin fechas para confeccionarlo ni partida en los presupuestos, solo era una manifestación de intenciones. Así y todo, nosotros lo votamos favorablemente. Ya que está usted aquí, ¿nos podría decir si piensan redactarlo? ¿Nos puede dar alguna fecha orientativa para saber cuándo? ¿Hay alguna partida en estos presupuestos? ¿Han pensado en dotarlo en los próximos presupuestos? Cuando la ministra nos explicó su proyecto de Pitvi llegó a citar en su primera intervención hasta diecinueve veces —lo he contado— la intermodalidad, tanto de pasajeros como de mercancías. ¿Nos puede decir si su plan es exactamente solo de mercancías? Y si es así, ¿por qué no también de pasajeros?

Otro tema sobre el que me gustaría que contestase es que el Estatuto de Cataluña tiene una disposición adicional para reparar la falta de inversiones producidas a lo largo de una serie de años. Se trataba de gastar un porcentaje del Pitvi en buena medida en infraestructuras en Cataluña. En estos dos últimos años su Gobierno no ha cumplido dicha cláusula, ascendiendo el incumplimiento a unos 900 millones de euros, tengo entendido. ¿Podría decirnos a qué es debido un incumplimiento tan grave como este que afecta a un artículo del Estatuto de Cataluña, aprobado por las Cortes Generales, por referéndum y ratificado por el Tribunal Constitucional? ¿Tiene el Ministerio de Fomento un plan B en próximos ejercicios para resarcir, por lo que hace a las infraestructuras, dicho incumplimiento? En este ejercicio queda claro que no, puesto que la caída de la inversión en Cataluña es espectacular. Aquí ya se ha comentado que está por debajo del 10 %. Por cierto, semejante decisión es un puro ejercicio de echar gasolina al fuego, tendrían que leer los titulares de la prensa catalana estos días. No les diré lo que dicen los independentistas, algunos de los cuales no esconden que el mejor aliado objetivo que tienen para conseguir sus fines son ustedes. Ya le dije el año pasado mi compañero Román Ruiz que hay prioridades, que entendemos la situación económica

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 37

y que es necesario racionalizar el gasto, pero también es verdad que las inversiones en obra pública dinamizan la economía, aumentan la cohesión social y territorial y, sobre todo, son motores de creación de puestos de trabajo, tanto directos como indirectos. Llevan ustedes gobernando cerca ya de dos años y en este tiempo han recortado no solo en Cataluña, sino que han devuelto a España al panorama inversor de hace veinticinco años. ¿Tiene el ministerio un cálculo aproximado del número de parados que ha originado semejante recorte en obra pública? Mi compañero Simancas, haciendo servir la manera de calcular este tema de la ministra, dice que 230.000. ¿Tiene usted algún otro método para calcularlo? En este punto no tendríamos que estar tan lejos, de hecho la ministra dijo en una comparecencia en esta Comisión que la inversión en infraestructuras debe ser sinónimo de crecimiento y creación de empleo. Es muy semejante a lo que decimos nosotros.

En alguna ocasión ha hablado usted de transparencia, hoy no lo ha dicho tanto. Quisiera ponerle dos ejemplos de lo que creo que tendrían que corregir. Un día de primavera nos despertamos con un borrador del plan de racionalización de infraestructuras ferroviarias, que pasó de borrador a transformarse en estaciones cerradas y trayectos de ferrocarril que desaparecieron, sencillamente eliminándolos de los horarios, dejando a pueblos y comarcas incomunicados, sin diálogo y sin transparencia. Hay otro, en abril nos despertamos con otro borrador, el del nuevo modelo de desarrollo de los corredores de alta velocidad, que no es sino un enorme recorte de los planes de inversión en ferrocarril. Tras aquel borrador —que, pese a llevar membretes del ministerio, un portavoz del Grupo Popular llamó papelucho sin importancia—, ¿hay algo que nos puede explicar sobre este tema? Ya que estamos en ferrocarril, el papelucho hablaba de dejar de construir tramos de vía ancha y hacer servir en su lugar tramos de vía ibérica colocándoles un tercer riel para así utilizarlos también con trenes de ancho europeo. Pues bien, aunque era un papel sin importancia, cada vez aparecen más posibles tramos con esta posible solución por nuestra geografía. Por ejemplo, el tramo que unirá el puerto de Tarragona con Castellbisbal, en la provincia de Barcelona, para ir luego hasta Francia. Es una solución barata que, en el caso que he citado, tiene a su lado una mayoría de agentes económicos y sociales del territorio que quiere aprovechar las ventajas de tener ya una vía de comunicación del puerto con Europa pero que quieren que sea provisional y que no se haga a costa de las poblaciones que atravesará o a costa del sector turístico. Es un tema complejo que abarca a diferentes organismos de su ministerio y a diferentes ministerios. ¿Pero podría explicarnos por qué están dispuestos a gastarse casi 100 millones de euros en poner un tercer riel entre Tarragona y Castellbisbal y no lo están a poner barreras sonoras para evitar que los trenes que vayan por esa vía pongan en dificultades la zona turística junto a la que trascorrirán? ¿No podrían utilizar, por ejemplo, la baja que sin duda habrá —la hay en estos momentos y la hay siempre— para resolver este tema?

Finalmente, un detalle. Soy de Tarragona y mañana el alcalde me lo va a preguntar, así que me lo va a permitir porque Josep Félix Ballesteros es muy tozudo. En el presupuesto de 2013 figuraba una partida como transferencia de capital para la reforma del mercado central de Tarragona. Una enmienda del Grupo Popular ligó dicha cantidad a un convenio con el ayuntamiento. Como el ministerio dejó de firmarlos, dicha cantidad no ha llegado a Tarragona, cuyo ayuntamiento había iniciado las obras contando con el compromiso del ministerio. No hace falta que diga el malestar que dicho gesto —hay quien lo llama tomadura de pelo— ha traído. Mi grupo presentará una enmienda para intentar recuperar este dinero que, como en un juego de trileros, desapareció no sabemos dónde esperando que vuelva a aparecer, para lo que confiamos en contar con el apoyo de su grupo y el de usted. Ya le he dicho que puede aprovechar la ocasión respondiendo con otro de esos mítines a los que nos tiene usted acostumbrados, pero, por favor, no nos diga luego que es vehemente; esa excusa ya nos la sabemos.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchísimas gracias, señor Garcés, por su comparecencia; nuevamente, bienvenido a esta Comisión de Fomento, que es la suya.

Voy a ser breve, señor presidente, porque creo que la exposición del señor subsecretario ha sido clara, contundente y no ha sido vehemente, al contrario, ha sido muy aclaratoria. Desde luego, lo que este representante del Grupo Parlamentario Popular tiene que hacer es felicitar a la subsecretaría por esta labor ingente que, aunque haya quien no se la quiera reconocer, saben que ha sido imprescindible y que es lo que le da cobertura, solidez y posibilidades para la ejecución del presupuesto, y eso ha sido gracias al impulso, la dirección y el empeño del señor subsecretario y evidentemente al trabajo ingente de todo el personal del ministerio, de los funcionarios y del personal de confianza, a los cuales quiero felicitar en su conjunto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 38

Señor subsecretario, es evidente que hay cuestiones que no tienen reparación, análisis ni posibilidad de crítica. Cuando usted ha demostrado cuál es el peso de los capítulos de gasto no rentable en el ministerio, que se reducen sustancialmente en relación con los de gasto rentable o inversión que denominamos, cuando se pone de manifiesto de forma palmaria que incluso cuando se tenía capacidad de gasto ese porcentaje, ese equilibrio entre unos y otros devenía en el despilfarro y en gastar por gastar, es evidente que no le agrada a quien lo escucha, pero la austeridad sí es un elemento determinante y, junto al trabajo que se hace en la subsecretaría, permite que hayamos calificado estos presupuestos en la comparecencia anterior del secretario de Estado como serios, creíbles y viables. Evidentemente, no voy a repetir los argumentos que hemos hecho hace un instante.

Señor subsecretario, creo que no hay que hacer caso de los consejos de aquellos que no tienen ninguna credibilidad y a quienes el pasado reciente pesa como una losa, que es el problema que hay aquí. Es lo único que pueden decir ante la contundencia de sus datos. Ante el hecho de que se haya salido adelante cuando se atienden 4.685 millones de euros de deudas generadas por la mala gestión anterior y encontradas en los cajones, puede dar la tentación de venir aquí a dar consejos. Pero creo que eso hay que dejarlo para otra ocasión, hay que olvidarlo porque hoy hemos venido a hablar de los Presupuestos Generales del Estado y no a hablar de decisiones de política ferroviaria o de otro tipo de cuestiones; hemos venido a hablar de lo que hemos venido a hablar y eso es lo que no gusta oír: no gusta oír hablar de la solvencia, de la contundencia de los datos, de la profesionalidad y de la satisfacción de presentar unos presupuestos que se sostienen, unos presupuestos que tienen cara y ojos, que era lo que no nos pasaba anteriormente.

El resto de cuestiones creo que han quedado suficientemente claras. Insisto, el equilibrio entre los distintos capítulos demuestra la bondad de estos presupuestos y su capacidad de responder a lo que España necesita en el próximo ejercicio, en el que, como ha dicho muy bien el presidente del Gobierno, no estaremos en recesión pero todavía no habremos salido de la crisis. Por tanto, no podrán ser lo expansivos que a todos nos hubiera gustado y que todos deseamos que sean en un futuro inmediato. Felicidades, señor subsecretario. Desde el Grupo Parlamentario Popular apoyaremos este proyecto de ley de presupuestos para la sección 17 y todos los organismos dependientes del Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Responde a todas las preguntas el subsecretario, don Mario Garcés Sanagustín.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Señorías, pese a que no está el diputado Macías, entiendo que puedo contestar, señor presidente. Como al final constará en el «Diario de Sesiones», entiendo que cualquier aclaración que necesite será facilitada por parte del ministerio. Su señoría ha empezado hablando del tema relativo a las expropiaciones. Como todos ustedes saben, el esfuerzo que hemos hecho para el pago de expropiaciones en los respectivos territorios de nuestro país ha sido un esfuerzo tenaz y profundo. Si quiere información exacta de cuáles son las obligaciones pendientes de pago por obligaciones expropiatorias en las respectivas provincias de Cataluña no dude en que esa información se la suministraremos. No dispongo ahora mismo de ella —creo que ningún compareciente dispone de ese detalle ahora mismo—, pero podemos atender esa petición en cualquier momento. Por otra parte, en primer lugar agradezco al diputado el tono y en segundo lugar el reconocimiento a la labor realizada por el ministerio. Reconozco que ha habido en su intervención un tono amistoso, un tono amable, un tono en el que además reconoce los logros, y que se reconozcan los logros nos llena de satisfacción. No sé si llenará de satisfacción a otros grupos políticos, pero lo cierto es que el reconocimiento de la realidad, como veremos después, es un hecho ontológico, ya no es un hecho moral, y luego hablaremos de eso, no de la vehemencia, sino de otras cosas.

Que reconozcamos por primera vez una consignación presupuestaria específica para Cataluña para atender las liquidaciones de ejercicios anteriores creo que es una muy buena noticia, primero desde el punto de vista de la nitidez presupuestaria porque con eso ya se consagra un crédito presupuestario específico para atender esas obligaciones que ya se han producido; en segundo lugar, permite además que desde el punto de vista del ciudadano catalán y desde el punto de vista de los responsables políticos catalanes se pueda identificar también que esa partida va a estar segregada constantemente en los presupuestos, dando, como digo, más transparencia. Con respecto a las aportaciones de la política de precios en los consorcios, quiero recordar que las aportaciones a los consorcios de transportes no corresponden al Ministerio de Fomento y, por tanto, poco puedo añadir yo en relación con este tema. Una tercera cuestión que planteaba de manera muy constructiva el diputado Macías era la relativa a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 39

dotación de plazas en la demarcación de carreteras de Cataluña. Evidentemente, podemos analizar el tema. Entendemos que tenemos adecuadamente dimensionadas las demarcaciones y el gasto correspondiente a conservación de cada una de las demarcaciones, pero lo cierto es que, primero, tenemos un escenario presupuestario que es el que es —es un escenario de consolidación, de contención del gasto corriente— y, desde luego, si hubiera alguna necesidad debidamente justificada y objetivable en la demarcación de carreteras de Cataluña, no dude el diputado que la atenderíamos. En cualquier caso, el secretario general de Infraestructuras podrá atender esa pregunta en el caso de que vuelva a formular en la comparecencia que sigue. También celebro que al diputado le parezca muy bien la aportación a Correos, porque es una apuesta por la obligación del servicio postal universal y porque con esto cerramos el ciclo de la indeterminación de la deuda desde el punto de vista presupuestario. Está mal que se preste un servicio que es financiado por el sector público y que no se consignent los recursos adecuados. Qué duda cabe de que cuando pongamos el contador a cero y solo haya que pagar una anualidad, el destino de esos fondos afortunadamente aflorará a otras finalidades que nos parezcan mucho más convenientes desde el punto de vista de la inversión productiva y desde el punto de vista de la inversión generadora de riqueza y generadora de empleo. Por lo que respecta a la deuda de los planes anteriores, le diré al diputado Macías que vamos a comprobar la cifra. Los 260 millones de los que hablaba van a servir para atender obligaciones ya nacidas y reconocidas de los planes anteriores, pero quiero recordar que hay determinadas ayudas que se mantienen, que no han sido derogadas totalmente, precisamente porque considerábamos que podrían ser compatibles con la política de vivienda que vamos a preservar a partir del nuevo plan de vivienda y que, por consiguiente, esas verán la luz con cargo al presupuesto de cada ejercicio.

Señor Joan Ruiz, en primer lugar, me imagino que estará muy satisfecho por los presupuestos en Tarragona. Sería una buena noticia reconocer que Tarragona es la cuarta provincia con mayor nivel de inversión en toda España. Es un dato que, si fuéramos nobles y sensatos, reconoceríamos como un dato muy amable, sobre todo desde la responsabilidad institucional y desde el reconocimiento de que aquí hay diputados de otras provincias y de otros territorios que no alcanzan ese ranquin ni mucho menos. Insisto, es la cuarta provincia con mayor nivel de inversión de toda España. Está muy bien que usted recurra a las hemerotecas, que recurra a las actas, me parece muy bien que lo haga. Yo no sé si soy previsible o imprevisible. Quienes son previsibles son ustedes porque cada vez que gobiernan hacen lo mismo. Lo que espero es que, una vez que instauremos los instrumentos jurídicos adecuados, garantizando la transparencia, garantizando la objetividad en la gestión de los recursos públicos, garantizando que la eficiencia sea un principio motor de nuestras cuentas públicas y no un mero espejismo, un elixir al que ustedes recurren habitualmente, les puedo asegurar que eso será garantía de buena gestión. Que me diga que yo soy previsible por decir que tenemos que atender en tres años una deuda pendiente de 4.800 millones de euros, eso es constatar un hecho. No voy a entrar ahora en un discurso casi filosófico de la previsibilidad y de la realidad, pero es previsible lo que es cierto, y lo que es cierto se podrá escuchar una vez, dos veces o veinte veces. A lo mejor no necesitarán volver a citarme otra vez para esta comparecencia, pero lo volverán a oír si este subsecretario vuelve a estar aquí el año que viene, porque, insisto, los hechos son tozudos en Tarragona, en Huesca, en Teruel, en Madrid y desde luego en toda España. Esa es la realidad que ahora mismo tenemos. El presupuesto del Cedex se ha triplicado con respecto al año pasado. También es un hecho tozudo. Vea las cifras. Es otro dato cierto. Podré discutirlo, podremos entrar aquí en el día de la marmota de las cifras, pero el presupuesto del Cedex con respecto al año pasado puedo asegurar que se ha triplicado. Me habla del incumplimiento del Pitvi. La ministra aseguró que el Pitvi iba a representar una inversión media relativa del 0,8 % del PIB nacional. La inversión prevista para 2014 representa el 0,8 % del PIB nacional. Por lo tanto, mantenemos el compromiso firme de inversión en peso relativo respecto a la riqueza nacional. No puede decir que estamos incumpliendo cuál es el escalafón o cuál es el rango de medida que había impuesto la ministra. Ha hablado de incumplimiento estatutario en Cataluña. Puedo darle algunas cifras. Ya sabe que el cumplimiento del Estatuto de Autonomía de Cataluña no depende estrictamente del Ministerio de Fomento —sí es una partida muy importante, indudablemente—, sino que depende del conjunto de la inversión y otros gastos asociados a la inversión del conjunto del sector público estatal. Le voy a dar algunos datos. Cataluña, del año 1996 a 2014, ha sido la comunidad autónoma donde más se ha invertido en España, por un valor de 32.350 millones de euros, seguida de Andalucía, con 27.380 millones de euros. Este es un dato no previsible, es un dato cierto. Con respecto a la ejecución —antes hablaba de datos de presupuestos—, del año 1996 al año 2012 en Cataluña se ha ejecutado presupuesto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 40

del Ministerio de Fomento por valor de 23.370 millones de euros, seguido de Andalucía, segundo en el ranking, por valor de 20.700 millones de euros. Pero le voy a dar un dato que a lo mejor le sorprende. En el periodo de inversión comprendido entre el año 1996 y el año 2012, la inversión total destinada por el Ministerio de Fomento a Cataluña ha representado un 16 % de todo su esfuerzo. En el presupuesto de este año 2014, el 16,4 %. Se ha incrementado respecto a la media de ejercicios anteriores. Este dato no sé si usted lo tildará de previsible o imprevisible, pero nuevamente es un dato cierto. Paradojas, no sé si será fenómeno de la previsibilidad o de la imprevisibilidad, habla usted de parados. Señoría, que usted hable de parados me parece una ironía salvaje en esta sede parlamentaria. Se lo digo claramente. Quiero recordarle que ya solo en el año 2011 el recorte presupuestario del Partido Socialista cuando gobernaba fue del 31 % del presupuesto. Le ruego al señor Simancas que cuando haga simulaciones comience donde tiene que empezar y no empiece cuando él quiere. Y de transparencia no hablemos, porque hace años no era previsible tampoco una ley de transparencia. Fue previsible cuando se incluyó en un programa electoral y cuando un Gobierno lo ha hecho y lo ha llevado a la práctica buscando el máximo consenso y garantizando la máxima responsabilidad por parte de todos los gestores públicos. Bienvenido a la ortodoxia, bienvenido al mundo real de la legalidad, bienvenido al mundo real de la regularidad contable y bienvenido al mundo real de los hechos ciertos y de la previsibilidad contable. Con respecto al convenio del mercado de Tarragona, simplemente le voy a dar un dato. ¿Me podría decir cuántos protocolos fueron firmados por el anterior ministro de Fomento relacionados con el patrimonio para la rehabilitación y conservación de varios edificios por toda España y del 1 % cultural donde no había dotación presupuestaria para poder atenderles? Es otro ejemplo de transparencia, firmar protocolos. Eso sí que era previsible, que llegara un ministro y firmara protocolos. Le puedo asegurar que lo que es previsible ahora mismo es que hay una ministra que no firma protocolos que no se vayan a cumplir, y eso también es un cambio cultural sustancial en la forma de gestionar el Ministerio de Fomento.

Señor Ayala, muchas gracias. Era previsible también, hablando de la previsibilidad y la imprevisibilidad, era previsible. **(Risas.)** Pero no por previsible quiero dejar de agradecerle su intervención, sobre todo porque va destinada a un colectivo muy amplio que es el colectivo de los directivos que conforman el Ministerio de Fomento. Puedo asegurarle que más allá de los sesgos políticos y de razones de índole ideológica, hay excelentes profesionales ahora mismo que tienen una gran capacidad de gestión, que consideran el ministerio no solo desde una perspectiva política sino también desde una perspectiva profesional. A todos ellos hago extensivo este reconocimiento, que estoy convencido que es el reconocimiento de muchos ciudadanos españoles. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Mario Garcés, por su intervención. Le despedimos y reanudamos con la siguiente comparecencia.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA (NIÑO GONZÁLEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001186); SOCIALISTA (número de expediente 212/001255); DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001126), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001313) Y MIXTO (números de expediente 212/001151 y 212/001150).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la comparecencia del secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., Seitsa, a petición de varios grupos parlamentarios. Tiene la palabra don Manuel Niño González.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA (Niño González)**: Señoras y señores diputados, buenos días a todos, aunque ya por las horas que son casi tendríamos que dar las buenas tardes.

Comparezco ante todos ustedes, como ha dicho el presidente de la Comisión, como secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y también en calidad de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A., Seitsa, y además, si me permiten, como delegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje, a petición de los grupos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 41

parlamentarios de esta Comisión que lo han solicitado. Mi intención a lo largo de mi intervención es informarles de los presupuestos para 2014 sobre las distintas unidades que dependen de la Secretaría General de Infraestructuras: la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Ferrocarriles; y, asimismo, les voy a informar del seguimiento y del presupuesto de Seittsa y de las previsiones de actuación relacionadas con las sociedades concesionarias de autopistas nacionales de peaje.

Querría indicarles, como ya han hecho los anteriores comparecientes del Ministerio de Fomento, el contexto en el que nos encontramos actualmente. En los Presupuestos Generales del Estado de 2014 se mantiene el esfuerzo de austeridad y de ahorro en el sector público que, como saben, tuvimos que iniciar con los presupuestos de 2012, con el compromiso irrenunciable de recortar el déficit del conjunto de las administraciones públicas en 2014, como conocen, para cumplir los objetivos del Gobierno para el año 2014 cifrado en el 5,8% del producto interior bruto. Asimismo, se continúa la senda de la recuperación económica y la mejora de la competitividad y se sientan las bases para la creación definitiva de empleo. En el caso particular del Ministerio de Fomento y de su presupuesto, querría recordarles brevemente los objetivos. Por una parte, la vertebración territorial y la mejora de la movilidad de los ciudadanos, la eficiencia en la planificación, la liberalización y las reformas de los operadores del sector de transportes, la intermodalidad del sistema de transportes y el impulso a la estrategia logística, la incentivación de la colaboración público-privada y, por último, el desarrollo económico y la creación de empleo. Concretamente, en el ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras, esto se concreta en las siguientes medidas: por una parte, la financiación y continuidad de las obras en los principales ejes vertebradores; en segundo lugar, la realización de una planificación realista y eficiente, de acuerdo con los recursos con los que contamos; en tercer lugar, el apoyo al proceso de reforma en el transporte ferroviario.

Las cifras globales de los Presupuestos Generales del Estado del Grupo Fomento para el año 2014, como ya conocen sus señorías, es de 17.310 millones de euros. La inversión total del Grupo Fomento es de 8.980 millones de euros. Por su parte, la inversión en carreteras y ferrocarriles representa el 75% del total de la inversión, es decir, 6.726 millones de euros. En el ejercicio del año 2014 los presupuestos asignados a las inversiones en ferrocarriles y carreteras que, les insisto, son los correspondientes a la Dirección General de Carreteras, a la Dirección General de Ferrocarriles, Seittsa, ADIF y Autopistas, asciende a 6.726 millones de euros que, quiero destacar, es una cifra muy importante, teniendo en cuenta la coyuntura actual en la que nos encontramos. Esta cifra se desglosa, por una parte, en 4.573 millones de euros en ferrocarriles, incluido por supuesto el presupuesto de ADIF, que representa, respecto del conjunto del presupuesto de inversiones del Ministerio de Fomento, el 51%. Le sigue la inversión en carreteras, que es de 2.153 millones de euros, que incluye, asimismo, inversiones en diferentes convenios —a los que luego me referiré—, convenios con las distintas administraciones, tanto de comunidades autónomas como entidades locales. Esto representa el 24%, con lo cual la inversión en ferrocarriles y en carreteras totaliza el 75% al que me he referido anteriormente.

Paso, a continuación, a hablar del presupuesto de la Dirección General de Carreteras. En la Dirección General de Carreteras, el presupuesto, a través de los dos programas que conocen sus señorías, el programa de Construcción y el programa de Conservación, asciende a 1.834 millones de euros, que incluye tanto el capítulo 6 como el capítulo 7. Gracias a estas inversiones, podremos seguir actuando en el año 2014 en los 26.380 kilómetros que, como sus señorías conocen, componen la Red de carreteras del Estado. El desglose de la inversión se lo indico a continuación: por una parte, 1.647 millones de euros corresponden al capítulo 6 relativo a inversiones reales, que incluye construcción sin Seittsa —luego me referiré a Seittsa más adelante— e incluye también conservación, es decir, que 1.647 millones de euros constituyen el presupuesto de la Dirección General de Carreteras para construcción y conservación. Esta cifra se desglosa a su vez en los siguientes capítulos. En lo que se refiere a la construcción de obra nueva, se invertirán 829 millones de euros que, junto con la inversión de Seittsa en carreteras —que detallaré más adelante— nos permitirá alcanzar los siguientes objetivos: por una parte, poner en servicio 176 kilómetros de nueva infraestructura y, por otra parte, ampliar la capacidad o acondicionar 76,5 kilómetros hasta finales de 2014; de estas cifras, 142 kilómetros son de autovías, 9,5 kilómetros para carreteras de doble calzada, 25 kilómetros de carreteras convencionales, 39,5 kilómetros de terceros carriles, 37 kilómetros de acondicionamiento y dos nuevos enlaces. Entre estas actuaciones, continuaremos, por tanto, con el objetivo al que me he referido al principio de mi intervención, que es el desarrollo de los grandes ejes vertebradores. Estos ejes son, por una parte, la autovía A-7, del Mediterráneo, entre Nerja y Adra; la autovía A-8, del Cantábrico; la autovía A-15, entre Soria y Medinaceli; el puente sobre la bahía de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 42

Cádiz, o la importante inversión, a la que destinaremos importantes recursos en los próximos años, relativa a la duplicación de la carretera de la N-II en la provincia de Girona.

Aparte del capítulo de construcción, en el capítulo de conservación y seguridad vial destinaremos 818 millones de euros, que se desglosan como les indico a continuación. Por una parte, en actuaciones de la conservación integral que, como conocen, son actuaciones relativas a lo que denominamos la conservación preventiva, a la viabilidad y, por otra parte, a la conservación correctiva, destinaremos 394 millones de euros. Por otra parte, destinaremos a las autovías de primera generación 286 millones de euros que, como saben sus señorías, es el pago que tenemos que hacer en aquellas autovías de primera generación en las que ya se han hecho obras, a excepción de la A-3 a su paso por Cuenca, donde todavía están las obras en curso) y para todas estas actuaciones hemos previsto el pago de 286 millones de euros.

Por lo que se refiere a lo que nosotros denominamos mejoras puntuales, es decir, mejoras en la señalización, mejoras en barreras de seguridad, nuestra previsión es destinar a estas actuaciones 104 millones de euros. Para las asistencias técnicas necesarias con las empresas consultoras para llevar a cabo el control de todas estas actuaciones destinaremos 22 millones de euros. Finalmente, a expropiaciones necesarias para las obras nuevas destinaremos 12 millones de euros, incluyendo en esta partida el 1 % cultural.

Quisiera destacar que hemos hecho un esfuerzo de optimización de los recursos disponibles. Estamos desarrollando un nuevo modelo de conservación integral que permita, por una parte, una mayor flexibilidad y eficiencia en la asignación de recursos. También hemos reducido el número de sectores en los que se estaba actuando para conseguir economías de escala y, por otra parte, hemos optimizado la duración de los contratos. Todo ello nos ha permitido optimizar las inversiones que van a ir destinadas a la conservación integral. Esperamos que esto nos reporte un ahorro en los presupuestos destinados a estas actuaciones, todo ello sin menoscabo del importante servicio que damos a los ciudadanos para garantizar la vialidad de las carreteras.

Por lo que se refiere al capítulo 3, querría indicarles que ya hemos iniciado en el año 2013 la licitación de obras de rehabilitación de firmes que, como saben, llevaban sin licitarse varios años, en concreto, en aproximadamente en tres años no se había licitado ninguna obra relativa a la rehabilitación de firmes. Con ello hemos roto esta tendencia y nuestro objetivo es seguir trabajando para mejorar la conservación y la calidad de los firmes en nuestras carreteras.

Finalmente, al capítulo 7 —las actuaciones que he indicado anteriormente están incluidas en el capítulo 6 del presupuesto de la Dirección General de Carreteras— destinamos 187 millones de euros, lo cual supone un importante incremento respecto de la dotación del año pasado, en concreto, del 54 %. Ello nos va a permitir continuar con los convenios con comunidades autónomas, por ejemplo, convenios con Canarias y con los consells de Baleares. Quiero destacar que dentro de este importe vamos a abonar la deuda pendiente con el Gobierno de las Islas Baleares en relación con convenios en materia de carreteras de 1998 y 2004. Finalmente, completaremos este presupuesto con el capítulo de colaboración y convenios con entidades locales que han sido suscritos en los últimos años. Además, quiero indicarles que, dentro del ámbito de carreteras, al capítulo 1 destinamos 66,7 millones de euros, con una reducción del 4 % respecto del año 2013. A su vez, en el capítulo 2 pretendemos tener un gasto del 36,4 millones de euros. Dentro de este capítulo queremos atender la deuda que tenemos por los gastos de iluminación, que se generó en ejercicios anteriores a 2012.

En el capítulo de las autopistas de peaje, que está dentro de la esfera de la competencia de la Secretaría General de Infraestructuras, quiero indicarles que disponemos de una partida de 86 millones de euros para atender las reducciones de peaje vigentes en las autopistas estatales. Adicionalmente se prevé además una inversión extrapresupuestaria, que en definitiva es una inversión también en la Red de carreteras del Estado. En las autopistas de peaje estatales esta inversión asciende a 549 millones de euros, con importantes obras previstas en la AP-9, en Galicia, o en la AP-7, en Girona, también junto con otras partidas para el capítulo de expropiaciones. Todo ello va a permitir mejorar estas infraestructuras y generar al mismo tiempo actividad y empleo. Por otra parte, como saben, seguimos trabajando en un modelo viable para dar solución al problema que actualmente tienen varias sociedades concesionarias.

A continuación, paso al capítulo relativo a la Dirección General de Ferrocarriles. Para dar cumplimiento a los objetivos del Ministerio de Fomento, el presupuesto total de este centro directivo, tanto el capítulo 6 como el capítulo 7, ascenderá a más de 827 millones de euros. Dentro de estos 827 millones de euros, en el capítulo 6 la partida es de 107 millones de euros, que corresponden al programa 453.A, relativo a infraestructuras del transporte ferroviario. Esta partida se dedicará a la inversión en la red y, específicamente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 43

continuaremos con la relación de estudios y proyectos necesarios para futuras inversiones, inversiones en alta velocidad, en cercanías y también en el resto de la red convencional. Por otra parte, quiero destacar que dentro de la inversión de la Dirección General de Ferrocarriles, en el capítulo 7, se destinarán 712 millones de euros para transferencias de capital. De esta partida quiero destacar el importe destinado al mantenimiento de la red convencional, en concreto, 585 millones de euros, partida que se transfiere íntegra a ADIF, y también a la realización de la inversión en la red convencional por un importe de 120 millones de euros, partida que también se transfiere a ADIF. Dentro del presupuesto que he indicado anteriormente, de 827 millones de euros, el resto se dedica a transferencias para financiar el convenio con la Comunidad Autónomas de las Islas Baleares en materia de ferrocarril, por un importe de 3,94 millones de euros, y también para transferencias para financiar los convenios con los cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria, por un total de 3,92 millones de euros. Quiero indicarles que, dentro del presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles, al igual que he indicado en la Dirección General de Carreteras, el capítulo 1 tiene un importe de 6,42 millones de euros, que supone una reducción del 7,5% respecto del presupuesto de 2013. También en el capítulo 2 hay 740.000 euros para gastos corrientes en bienes y servicios.

Como cierre a este apartado, tan solo quiero indicarles que, debido a la necesaria disminución del presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles, la mayor parte, como indicaré a continuación, se refiere a las inversiones que se realizan por parte de ADIF y de Seittsa. Me referiré únicamente a las inversiones de Seittsa, porque el presidente de ADIF en su comparecencia dará cumplido detalle de las inversiones de la empresa pública. Por lo que se refiere a Seittsa, como conocen, esta sociedad instrumental fue creada en el año 2005 y participa de manera unitaria realizando inversiones tanto en el ámbito de carreteras como en el ámbito de ferrocarriles. La aportación presupuestaria prevista para el año 2014 es de 466 millones de euros. El presupuesto de inversión que moviliza esta aportación presupuestaria será de 563.860.000. Como he dicho, esta partida se destina a la inversión en carreteras y ferrocarriles. Por lo que se refiere a carreteras, para los Presupuestos Generales del Estado de 2014 está previsto que Seittsa invierta 319 millones de euros, que irán destinados a continuar las obras en los grandes ejes viarios o circunvalaciones urbanas, como son la autovía A-32, entre Linares y Albacete, o la ronda de Burgos. También las inversiones en carreteras de Seittsa van a ir destinadas al acondicionamiento y mejora de carreteras convencionales, las mejoras y ampliaciones de capacidad de autovías y carreteras en entorno urbano, como es la ampliación de la autovía A-3, entre Buñol y Valencia. Por último, actuaciones para la mejora de la intermodalidad, como es el acceso por carretera al puerto exterior de A Coruña. Por lo que se refiere a ferrocarriles, la inversión prevista por Seittsa es de 244.764.000 euros. Estos importes se destinan a los convenios de obra que Seittsa tiene vigentes con ADIF y con la Dirección General de Ferrocarriles. Para la línea de alta velocidad entre Sevilla y Cádiz —este es un convenio con la Dirección General de Ferrocarriles— se invertirán 29,2 millones de euros; por tanto, se da continuidad a las inversiones de esta importante línea de alta velocidad. Por lo que se refiere a la línea de alta velocidad Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, donde el convenio es con ADIF, la inversión será de 209,1 millones de euros. Finalmente está prevista una inversión de 6,4 millones de euros en obras en las cercanías de Cataluña.

Señorías, para concluir querría señalar que el presupuesto dedicado a las infraestructuras de transporte que les he presentado identifica una vez más, como no puede ser de otra forma, el acuerdo con la política de inversión del Gobierno y, dentro de los recursos asignados, las actuaciones que consideramos prioritarias por razones de competitividad o integración territorial garantizando la seguridad de los usuarios, que es una importante cualidad en la que estamos todos implicados mediante las correspondientes actuaciones de conservación. A continuación me someto a las preguntas que sus señorías quieran formular.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación comenzamos la ronda de los grupos parlamentarios. Les recuerdo a todos ustedes que el tiempo de intervención es de siete minutos.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor secretario general, muchas gracias por su prolija exposición, aunque comprenderé —yo también entiendo que no puede entrar al detalle de todo— que aún nos quedan numerosas dudas. Como no puede ser de otra manera en nuestro caso, me voy a centrar fundamentalmente en la Comunidad Autónoma de Galicia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 44

Ya hemos dicho en la anterior comparecencia, en la del señor secretario de Estado, que para el año 2014 hay una inversión del Ministerio de Fomento en Galicia fundamentalmente referida a la línea de alta velocidad, específicamente a la línea Olmedo-Lubián-Ourense. En todo caso, por seguir el orden de su intervención, si le parece bien empezaré planteándole algunas cuestiones referidas a carreteras y autopistas, cuestiones que no nos quedan suficientemente claras en los presupuestos y que nos gustaría que nos aclarase. En primer lugar, con respecto a la A-54, Santiago-Lugo, aunque se contemplan diversas partidas en los presupuestos para su continuidad, quisiera que nos aclarase unas informaciones remitidas por las empresas que estaban llevando a cabo la obra a la diputación de Lugo, al parecer después de recibir una orden del Ministerio de Fomento en la cual se les indicaba que no se retomarían las obras hasta el año 2015, justamente la fecha en que estaba previsto que se finalizase esa autovía. En todo caso hay tramos como el de Arzúa-Melide —no quiero entrar tanto al detalle porque no tendrá ahí los datos—, que tiene un presupuesto de 300.000 euros para el año 2014, pero que no va a dar para que se termine. Asimismo, con respecto a la A-8, me gustaría que nos explicase distintas cosas. Aquí hay varios problemas; el primero es el gran retraso que llevan las obras, que supongo que impedirá que se terminen cuando estaba previsto, pero quisiera hacerle una pregunta muy concreta y en la que tenemos muchísimo interés porque en su día perjudicó a muchos ciudadanos de la zona. Debido a las obras y a las lluvias se produjeron inundaciones importantes en la zona de Mondoñedo. No encontramos ninguna partida concreta para solucionar estos problemas, aunque puede estar incluida en alguna partida genérica. Los tramos son fundamentalmente Mondoñedo-Lindín y Lindín-Carreira. Tenemos mucho interés en que se nos aclare si esto se va a solucionar porque hay muchos vecinos afectados.

Señor secretario general, en cuanto a la AC-14, que es la tercera ronda de A Coruña, como usted conoce, tienen contempladas en los presupuestos inversiones hasta el año 2016. En realidad esta tercera ronda tendría un plazo de remate anterior a esa fecha, el año 2016, por lo tanto no sé si ya nos podrían dar definitivamente el plazo de remate de esa tercera ronda. Por último, en la provincia de Pontevedra, en la A-52, Vigo-Porriño, y la A-57, nos gustaría saber sobre todo el plazo de ejecución y los plazos de finalización de la obra. Me quiero referir ya muy brevemente a las autopistas, y en general a la AP-9 en Galicia. Usted ha citado que se invertirían cantidades en importantes obras en la AP-9, en Galicia, y si pudiera ser me gustaría que nos especificase alguna. Además quisiera pedirle un esfuerzo en cuanto al mantenimiento del firme en la AP-9, en Galicia, sobre todo en determinados tramos. Nosotros creemos que Autopistas y el Ministerio de Fomento tienen que hacer algo más que subir los peajes sistemáticamente y tienen que encargarse de darle un mantenimiento correcto al firme en la AP-9. Es más, tienen que solucionar definitivamente los problemas de colapso y de colas que se producen en las horas punta, sobre todo en las entradas y salidas de la capital gallega de Santiago de Compostela.

Paso a referirme —porque el tiempo es poco—, señor secretario general, a los ferrocarriles. Ya hemos dicho esta mañana que no solo de la alta velocidad viven las infraestructuras en Galicia, y nos encontramos con que hay una inversión en alta velocidad pero se descuidan cuestiones que vienen siendo históricamente reclamadas y llevan años prácticamente sin tocarse. En concreto quiero referirme al eje atlántico Ferrol-A Coruña. Cada vez queda más claro que Ferrol-A Coruña no está entre las prioridades —ni primeras, ni segundas, ni terceras— del Ministerio de Fomento, porque de nuevo aparece una partida de 15.000 euros absolutamente ridícula desde nuestro punto de vista, que entendemos que es para estudios y que se repite cada años. Nos gustaría que nos aclarase si está pensado que ese eje atlántico se extienda hasta Ferrol o no y, en todo caso, si se tiene pensada esa extensión hasta la ciudad departamental, se nos diga cuándo se va a producir. En el caso del eje atlántico Vigo-frontera de Portugal existe también una partida de alrededor de 400.000 euros, pero no tiene anualidades posteriores. Nos gustaría saber qué se va a ejecutar con esos 400.000 euros.

Paso a hablar de las conexiones ferroviarias con los puertos; en concreto los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña. Las partidas que aparecen en los presupuestos no son para hacer obra porque son partidas pequeñas, en el caso de A Coruña 50.000 euros. Nosotros queremos aprovechar la ocasión y denunciar el tremendo retraso de estas infraestructuras básicas para que estos puertos tengan conexión para mercancías, cuestión que, por cierto, el secretario de Estado en su comparecencia de esta mañana recalcó como muy importante dentro de las previsiones de Fomento. Señor secretario general, hay también partidas para la supresión de pasos a nivel; nosotros nos hemos interesado muchísimo por esta cuestión. Sabe que en el último mes, mes y medio, no más, hubo dos muertos más en Galicia debido a problemas con pasos a nivel. Sería importante y nos gustaría mucho que nos aclarase cuántos se van a eliminar en Galicia el próximo año. En todo caso, si no tiene el detalle, se lo solicitaré por escrito.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 45

Por último —sé que se me acaba el tiempo—, con relación a la modernización ferroviaria de la línea convencional, desde luego en lo que se refiere a Galicia no encontramos ninguna atención por parte del Ministerio de Fomento. De ahí que nosotros insistamos en que los presupuestos de ferrocarril para Galicia están absolutamente desequilibrados; hay partidas importantes para la línea de alta velocidad, pero también está el mantenimiento de la línea convencional y la modernización de la misma, donde no hay absolutamente nada. Vuelvo a insistir en ello —ya lo hice esta mañana— porque el tramo Ferrol-A Coruña clama al cielo, ya que tiene unos tiempos de viaje, unas infraestructuras y una falta de modernización que desde luego nos remiten al siglo pasado. En el Plan de cercanías vuelven a poner ustedes una partida de 52.000 euros que se repite cada año. En Galicia no existen cercanías —usted lo sabe mejor que yo—, cuestión fundamental en una población con una dispersión como la nuestra, y entendemos que no tienen pensado hacer nada a este respecto.

Ahora, como decimos en nuestro idioma, que distinguimos entre último y derradeiro, por derradeiro, quisiera referirme al tema de la seguridad ferroviaria, que es algo que luego tendremos que concretar en la comparecencia del presidente de ADIF. En todo caso, también nos gustaría que se nos aclarase en qué tramos concretos se va a invertir la partida destinada a Galicia.

Sé que son muchas las preguntas que he realizado, pero en las que usted me indique nosotros presentaremos las preguntas por escrito porque supongo que no tendrá —y es normal— todos los datos.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras, bienvenido a esta Comisión.

Quisiera formularle algunas cuestiones con relación a las inversiones de su responsabilidad. Primero, quiero constatar con algunas cifras cómo este año las inversiones de su competencia en Cataluña experimentan una muy importante disminución desde el punto de vista de las inversiones del Ministerio de Fomento. Este departamento ministerial experimenta una disminución de 238 millones a 114 millones y las que podrían ser el Grupo de empresas de Fomento de 796 millones a 770 millones, que vienen significando una continua disminución de las inversiones desde el ejercicio de 2011. De hecho, en 2011 se habían invertido 400.000 desde el ministerio, ahora estamos en una cuarta parte; se habían invertido 1.800.000 desde sus empresas y ahora estamos en una tercera parte. Esto pudiera tener una lógica, que es que se están acabando grandes inversiones y como ya está todo culminado tiene su razón de ser y, evidentemente, aceptaríamos una explicación en este sentido. Sin embargo, voy a referirme especialmente a algunas cuestiones, solo a dos ferroviarias y a varias desde el punto de vista de carreteras, donde nuestra preocupación, como conoce el señor Niño, es máxima porque estamos convencidos de que no se está haciendo lo que se debería hacer. **(La señora vicepresidenta, Esteller Ruedas, ocupa la Presidencia).**

Desde el punto de vista ferroviario, quería preguntarle básicamente por dos cuestiones. La primera es sobre el tema de cercanías. Nosotros hemos visto solamente dos partidas, una de 6 millones y otra de 30 millones, referidas a inversiones en cercanías. Quisiera ser preciso: 30 millones de euros para cercanías, estaciones y red y para cercanías de Barcelona, 6.120.000 euros. Hace un rato se nos ha dicho que eran 66 millones, pero en cualquier caso a mí me gustaría conocer cuál es la realidad. Estamos hablando de inversión, no de mantenimiento, porque obviamente es otra problemática.

La segunda cuestión que nos preocupa extraordinariamente es la ausencia de cualquier partida destinada a hacer posible la llegada del ferrocarril al aeropuerto de Barcelona. El señor secretario conoce perfectamente la historia de esta infraestructura; infraestructura que fue licitada exactamente el mismo día en que se licitó el acceso ferroviario al aeropuerto de Barajas. De modo sorprendente —en esto no tiene ninguna responsabilidad el actual Gobierno—, se adjudicó una y la otra no. Ahora el actual Gobierno —esta vez sí entra en la responsabilidad del actual Gobierno— no ha tomado decisión alguna con relación a una infraestructura tan importante como es esta, donde por cierto el propio ministerio tenía preparado dentro de la nueva terminal T-1 la estación para poder recibir a este ferrocarril. La semana pasada, como sabe el señor secretario y los señores y señoras diputados, debatimos en nuestra Comisión acerca del acceso en alta velocidad a Barajas y nuestro grupo votó afirmativamente. Nosotros estamos a favor de todo aquello que sea positivo, pero, cuando hemos explicado esto en Cataluña, se nos ha dicho que cómo podíamos votar a favor cuando en Cataluña no existe aún ni siquiera el ferrocarril convencional ni ganas alguna —parece por los presupuestos de este año— de hacerlo llegar. Nosotros vamos a seguir votando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 46

a favor de todo el mundo y, por tanto, de Barajas, ya que estamos a favor de Barajas y de que llegue la alta velocidad porque creemos que es bueno. Pero también tenemos que poner de manifiesto cómo, por motivos que uno no acierta a conocer y que me gustaría preguntar, no hay dotación ni previsión alguna para la llegada del ferrocarril al aeropuerto de El Prat, cuestión que me parece que es una prioridad.

Vamos al tema de las carreteras, que es el que más nos preocupa. Si no hemos sumado mal, la inversión en nuevas carreteras es de 1.248 millones; de estos poco más de 100 millones —algo más de 102 millones, no llega a 103 millones— es la inversión en las carreteras de Cataluña, lo cual significa un exiguo 8 %. Alguien puede pensar que como la red de carreteras del Estado en Cataluña está muy bien, está sobredotada y tiene más kilómetros de autopistas que nadie no hace falta invertir tanto. Sin embargo, el señor secretario general sabe que esto no es así, que comparando cualquier cifra da idea de la escasez de la red de carreteras del Estado en Cataluña: menos kilómetros de autovía que en ninguna parte. Girona tiene un récord absoluto en este sentido, aunque las otras demarcaciones también; Barcelona no es que pueda compararse con Madrid, es que no puede compararse ni con Málaga por ejemplo, con todo el respeto a los malagueños, que ya tiene su MA-40. Parecería que con estos antecedentes el Estado debería invertir al menos una cierta proporción de esta cifra relativa al PIB de Cataluña, pero no, nos quedamos en este 8 %. Usted puede decir que no hay proyectos, pero sí hay proyectos y obras que están paradas, algunas de las cuales son de tanta relevancia que voy a relatar porque me gustaría conocer un poco la opinión del señor secretario con relación a todas estas obras, todas las cuales a mí me parecen de una gran importancia, con IMD muy superiores a muchas de las obras que se están acometiendo y que todas ellas han sido paralizadas. En la demarcación de Barcelona, por ejemplo, está la conexión de la A-2 con la P-7 en el Baix Llobregat a un ritmo bajísimo, solo hay 5 millones de euros, algo incomprensible; la desaparición absoluta de la B-40, lo cual es muy sorprendente y muy preocupante; la variante de Vallirana, lo cual ya uno no acierta a comprender absolutamente nada, es una obra que ha sido un cúmulo de despropósitos y que ahora se dice que hasta el año 2016 todo el mundo esté tranquilo porque ahí no va a volver ninguna máquina, si es que vuelve.

En cuanto a la demarcación de Girona, hay poca dotación a la N-II, ha hecho referencia a ello. Yo comprendo que esto suceda en algunos tramos donde se dice que se van a iniciar proyectos, pero en los tramos con proyecto y con obras que se disminuyan tanto las dotaciones, uno tampoco acaba de comprenderlo. De hecho, la inversión del Estado en Girona prácticamente desaparece, yo no sé si es porque Girona está tan lejos de Madrid que no llega nada, pero el Estado parece que no esté presente ya en las comarcas de Girona. Luego está la desaparición de cualquier inversión y previsión en la N-260 y en la N-152, absolutamente pospuestas. También hay una obra relativamente menor, el puente sobre el Ter en Girona cuyo ritmo de ejecución es astronómicamente lento, solo hay 3 millones de euros. Si vamos a las comarcas de Lleida, hay una sola actuación, que es un pequeño tramo de la A-14. El resto son todo abandonos, como la nacional N-240, donde, por cierto, actuaciones de seguridad vial que deberían haberse hecho hace tiempo no hay manera de que se acometan —es otro de los temas que uno no acierta a comprender— y también la nacional N-260, que está totalmente abandonada. Por fin, si vamos a Tarragona, donde el diputado Jordi Jané se preocupa siempre de la A-27, de todos los tramos que hay solo hay un avance en el tramo El Morell-variante de Valls. Tampoco hay nada para la variante de Valls, ni para el tramo quizás más importante, el de Valls a Montblanc. En las comarcas de Tarragona también se abandona totalmente la A-7 y también la nacional N-420; una carretera, por cierto, bastante problemática.

Voy acabando con estas cuestiones. A lo mejor me he dejado algo pero, si es así, lo preguntaré por escrito. Quiero constatar que en el tema de cercanías, en el tema del ferrocarril del aeropuerto y de forma muy notable en el tema de carreteras, la inversión nos parece insuficiente. Podemos comprender las razones del Gobierno, que baja la inversión general un 8 %, como nos han dicho esta mañana, que hay menos recursos, pero no podemos comprender cómo se toman las decisiones que paralizan las inversiones que creo que son muy importantes, y de hecho son importantes para Cataluña pero también son muy importantes para otras zonas. Por ejemplo, la B-40 es importante para Cataluña, pero es mucho más importante para los murcianos porque, en definitiva, es su camino hacia Europa. Desde este punto de vista, todo aquello que estrangule vías básicas como esta no debería producirse y estas actuaciones no deberían ser objeto de una parálisis como están siendo. Nos gustaría conocer algunos datos acerca de la no actuación —porque hay que hablar de no actuación del ministerio en este sentido— y sobre todo quisiéramos poner de manifiesto que nuestro grupo va a presentar enmiendas sobre todas estas cuestiones y que consideramos que sería de justicia que pudieran ser subsanadas en la medida de lo posible. Voy a proponer al señor secretario general de Infraestructuras que hagamos el ejercicio de que si el promedio

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 47

de disminución de sus partidas ha sido del 9%, corrija la disminución de Cataluña, que tiene un castigo excesivo de hasta el 25 %, y lo deje en este 9 %, que creo que sería posible de conseguir.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Guillén.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Gracias, señor secretario general de Infraestructuras, por su comparecencia en esta Comisión. Para empezar quisiera hacer alguna consideración de tipo genérico. En primer lugar, quisiera preguntarle si es usted consciente de que va a gestionar un presupuesto difícil, porque las necesidades que hay en materia de infraestructuras son muchas y, evidentemente, los presupuestos cada año son más cortos. Creo que no descubrimos nada si le decimos que usted va a gestionar en la Dirección General de Carreteras y en la Dirección General de Ferrocarriles en torno a 600 millones de euros menos del dinero que tenía presupuestado en el ejercicio del año 2013 y que, a pesar de que algunos nos quieren convencer de que se pueden hacer más cosas con menos, yo soy de los que creen que en materia de infraestructuras más cosas se hacen con más dinero, no con menos. Estoy convencido de que usted asentirá conmigo esta afirmación.

En segundo lugar, los objetivos que tiene el Ministerio de Fomento, y en concreto en la responsabilidad que usted tiene, son varios, pero me voy a fijar en dos fundamentalmente. En primer lugar, las infraestructuras tienen que servir para la reactivación económica y, por lo tanto, para la generación de empleo y, como le he dicho, con menos presupuesto se recupera a menor ritmo la economía y se generan menos puestos de trabajo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Esto pasa no solamente con las inversiones directas para obra nueva, sino también con las partidas de conservación o de autovías para primera generación, sobre las que usted nos ha hablado. En conservación usted dispone de 175 millones de euros menos que en el presupuesto anterior, y creo que esto es preocupante porque además se da la paradoja de que cada año tenemos más kilómetros de carreteras y menos dinero para conservar las carreteras que tenemos hechas, con lo que entramos en un bucle que es ciertamente preocupante. En segundo lugar, ese objetivo que ustedes tienen, que es un objetivo lógico, de que las infraestructuras tienen que servir para corregir los desequilibrios territoriales, a nuestro modo de ver tampoco se da en este presupuesto. ¿Por qué se lo digo? Se lo digo porque las provincias más perjudicadas en estos presupuestos son las provincias más extensas, más despobladas, más envejecidas y con un PIB más bajo. Por ejemplo, Álava, Ávila, Segovia, Teruel, Melilla o Ceuta tienen los presupuestos más bajos que ha hecho este Gobierno y sin embargo, nosotros creemos que son precisamente las que más desequilibrios territoriales tienen, y son las provincias del interior a las que más habría que ayudar en materia de infraestructuras. Es verdad que se hizo —y lo decía esta mañana el portavoz del Grupo Socialista, el señor Simancas— un plan de racionalización del sector ferroviario que si afecta de alguna manera a estos territorios es en negativo. Conseguir un ahorro como el que ustedes han conseguido de 16 millones de euros no sé si merecía la pena para el daño que desde nuestro punto de vista se está causando a las poblaciones de estos territorios.

Hechas estas consideraciones genéricas, quisiera formularle algunas preguntas para que me haga alguna aclaración. Me ha sorprendido que después de que se ha hecho este plan de racionalización del que le he hablado y que ha posibilitado que algunas líneas ferroviarias desaparezcan la aportación que se hace al ADIF sea la misma este año que en el año 2013 y me gustaría que me explicase usted cuál es el motivo. En segundo lugar, respecto a Seitsa, hay una aportación que se hace de 466 millones de euros y sin embargo, las obras que ustedes quieren acometer suponen 563,8 millones; 181 en materia de ferrocarril, 319 en materia de carreteras. Por lo tanto, encuentro aquí un desfase de 96 millones que me gustaría que me explicase cómo se cubre, si ustedes entienden que con las bajas que se hagan de estas obras se puede cubrir. Quisiera que usted me explicara esto. Ha dicho cuánto dinero se gasta en autovías de primera generación; lo único que me gustaría que me dijese —si no puede ser ahora se lo preguntaré por escrito— es exactamente en qué autovías de primera generación están actuando en estos momentos.

Me he referido ya a lo preocupante que es la conservación, no voy a insistir en ello. Tener 175 millones de euros menos en conservación cuando tenemos más kilómetros de carreteras, evidentemente, no es una buena noticia, pero, en todo caso, tampoco insistiré mucho más en este tema.

Respecto a las autopistas, somos conscientes de que hay una dificultad muy grande con las concesionarias de las autopistas. Estos días se habla en los medios de comunicación un día sí y otro también sobre ello, y se está calculando en 2.000 millones de euros las obligaciones que existen con las concesionarias quebradas y somos conscientes de que este es un gravísimo problema que hay en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 48

ministerio. Si a eso le añadimos que parece ser que Fomento tiene dos meses para pagar el suelo expropiado en la radial 3 como consecuencia de la ejecución de una sentencia del Tribunal Supremo, lo que nos preocupa es que no hemos visto partida presupuestaria este año ni tampoco el pasado para hacer frente a estos pagos. Si usted me puede avanzar algo sobre esto, se lo agradecería.

Usted sabe que ayer se celebró una comisión bilateral entre el Estado y la Comunidad Autónoma de Aragón y me sorprendió mucho —creo que el diputado señor Yuste, de La Izquierda Plural, esta mañana le ha hecho este comentario al secretario de Estado— las declaraciones que han hecho los miembros de esa comisión bilateral de Aragón en el sentido de que se va a firmar una encomienda de gestión entre el Estado y la comunidad autónoma para que el tramo de carretera Figueruelas-Mallén, que concentra muchísimos accidentes, sea la comunidad autónoma la que lo haga. A nosotros nos sorprende porque no hemos visto partida presupuestaria suficiente para que eso se pueda llevar a cabo en el año 2014. Me gustaría que me comentase algo al respecto. También se ha dicho en esa comisión bilateral que hay un compromiso muy claro del Estado y de la propia comunidad autónoma con Canfranc, y sin embargo, lo único que hemos visto es una partida presupuestaria de 1,5 millones de euros que creemos que es completamente insuficiente para solventar los problemas que tiene esta línea férrea. Lo mismo le digo con el eje pirenaico. La N-260 en sus tramos ValuportFiscal o Congosto de Ventamillo no tiene ninguna partida presupuestaria y este es un eje carretero de mucha trascendencia para la Comunidad Autónoma de Aragón.

Corredor cantábrico-mediterráneo. A mí me gustaría que nos sinceráramos todos. Yo creo que ustedes son partidarios de hacer la conexión en el tramo entre Zaragoza y Bilbao; sin embargo, la impresión que tenemos nosotros es que no tienen intención de sacar adelante el tramo que hay entre Zaragoza y Valencia. Hay un estudio informativo hecho en el ministerio en el tramo Teruel-Sagunto, yo sé que el coste económico es muy alto, pero mi pregunta es si ustedes van a someter a información pública ese estudio informativo o no lo van a hacer.

Finalmente, ustedes en su planificación dan mucha importancia a la conexión de los puertos con las autovías y con las autopistas. Esta pregunta ya se la hicimos el año pasado por escrito y también se la podemos pasar por escrito; pero nos gustaría saber cómo van avanzando esas conexiones con los puertos de Barcelona, A Coruña, Tarragona, El Musel, Avilés, Gandía, con la bahía de Santander, con la bahía de Algeciras, con Almería, con Tarifa, con Castellón o con Sevilla.

Por otro lado, una compañera me ha pasado una pregunta, que me veo en la obligación moral de hacérsela. Es en relación con la conexión ferroviaria del puerto exterior de Ferrol. Los presupuestos reflejan una inversión de solo 539.000 euros en el año 2014 y durante el próximo ejercicio 2015 la consignación presupuestaria apenas alcanza los 850.000 euros. Nos gustaría saber a qué conceptos corresponden esas dos partidas, si a estudios, a proyectos o a qué.

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

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor secretario general de Infraestructuras, en primer lugar quiero darle la bienvenida a esta Comisión de Fomento y también desearle suerte en la impresionante tarea que es sacar adelante este presupuesto, invertir en las obras y llevar a cabo la gestión que en estos momentos usted tiene encomendada.

Ha hecho usted una intervención basada en el realismo, basada en un realismo que corresponde a unos presupuestos austeros, pero también a unos presupuestos equilibrados y a unos presupuestos que son muy necesarios para la recuperación económica de nuestra economía y lo más importante, para la creación de empleo. Por eso creo que estos presupuestos cumplen con ese objetivo marcado por el Gobierno de España de estabilidad presupuestaria en el año 2014, donde ya todos conocemos que para el total de las administraciones públicas será del 5,8 % y en el caso de la Administración central no deberá pasar del 3,7 %. El potencial que tiene el Ministerio de Fomento como generación de riqueza es desde luego indiscutible; pero, eso sí, tiene que hacerse bajo un estricto control del gasto porque —se ha dicho a lo largo de esta mañana— todavía estamos pagando deudas de ejercicios anteriores.

Cuando analizamos el desglose global de los presupuestos del conjunto del Estado, estamos viendo que el gasto disponible para los ministerios, y en concreto para la sección 17, del Ministerio de Fomento, capítulos 4, 5, 6 y 7, para el año 2014 alcanza los 5.805 millones de euros, un incremento del 0,2 % respecto del año 2013. Pero cuando vemos esa cifra sin las obligaciones de los ejercicios anteriores comprobamos que se alcanzan los 4.095 millones de euros. Por tanto, aún tenemos pendientes de pagar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 49

nada más y nada menos que 1.710 millones de euros. A mí me ha sorprendido esta mañana el dato que nos ha dado el subsecretario de Fomento cuando ha dicho que de los últimos tres ejercicios presupuestarios 4.685 millones de euros corresponden a deudas pendientes de los ejercicios anteriores. Por tanto, señor Guillén, yo creo que estos presupuestos serían menos cortos si ustedes hubiesen pagado lo que tenían que haber pagado cuando tuvieron la responsabilidad de gobernar en España y, además, quiero destacar que en esos tres ejercicios ha habido una deuda que a mi modo de ver es importantísima, los 1.000 millones de euros aproximadamente que se han pagado en materia de expropiaciones. Eso hace que esas expropiaciones no pagadas impidan que este presupuesto sea también un presupuesto social. Y eso es algo que ha hecho el Partido Popular. El Gobierno del Partido Popular vio cómo era necesario el pago de esas expropiaciones y en su conjunto cómo es necesario el pago de las obligaciones pendientes de los ejercicios anteriores. Y todo ello tiene que ser además compatible con garantizar la vertebración territorial y con garantizar la movilidad de los ciudadanos. Por tanto, como nos ha dicho usted claramente, son presupuestos destinados a finalizar esos ejes vertebradores de este país, esos ejes principales permitiendo también mayor cohesión social y mayor cohesión territorial.

Son unos presupuestos para la recuperación a la cual se llega desde luego desde el rigor y desde la seriedad que cada uno tiene encomendado en estos momentos. Quiero también destacar el importante esfuerzo que están haciendo todos ustedes por optimizar los recursos disponibles, lo cual es básico en todo momento atendiendo a la filosofía del Gobierno del Partido Popular; pero desde luego es fundamental en los tiempos que corren para una buena gestión de la secretaría general que usted tiene encomendada. Creo que de lo que se trata, y así lo han dicho ustedes en numerosas ocasiones, es de gastar mejor, pero sobre todo mejorando la eficiencia en la planificación y en la gestión de las infraestructuras. Nos ha desglosado usted perfectamente los distintos datos, y yo no me quiero extender mucho más. Sí destaco, dentro de la inversión global del Grupo Fomento, ese 24 % que se lleva carreteras, ese 51 % que se lleva ferrocarriles, con un peso muy importante de la alta velocidad, movilizándolo el 70 % de los recursos invertidos en los distintos corredores que tenemos pendientes en nuestro país, sin olvidar, por supuesto, las inversiones en la red convencional y algo también importantísimo, las actuaciones de mejora en la seguridad de esa alta velocidad. Yo quiero destacar esos 50 millones de euros que se han puesto en marcha, que ha movilizó el Ministerio de Fomento para la implantación y verificación del sistema ERTMS tras el desgraciadísimo accidente que tuvo lugar en el mes de julio.

En lo referente a carreteras, por supuesto es importante el peso de la construcción, movilizándolo el 53 % de los recursos, pero también es importantísimo un 38 % que lleva la conservación, con esos 818 millones de euros. Es evidente que no solamente hay que culminar todos los ejes, sino también conservarlos en condiciones adecuadas de seguridad y de garantía para todos los ciudadanos.

En cuanto a las concesionarias de autopistas, a las que el señor Guillén también ha hecho referencia, creo que es importante lo que está haciendo este Gobierno en el sentido de que se están buscando soluciones y que se están trabajando esas soluciones junto a las concesionarias para poder resolver la situación de las autopistas que están en quiebra. Yo aquí quiero destacar lo que siempre ha dicho la ministra de Fomento, que se está manteniendo firme en todo momento en el sentido de que esta operación no costará ni un solo euro a los españoles. Yo creo que es algo tremendamente importante. Destaco también por supuesto esa inversión extrapresupuestaria para el resto de autopistas de peaje, una inversión muy importante de más de 500 millones de euros para pago de expropiaciones, para obras nuevas, para actuaciones de conservación y de explotación. Quiero también destacar la recapitalización de Seittsa como un instrumento importante y válido para seguir realizando inversiones en materia de carreteras y de ferrocarriles.

Finalmente, estos son unos presupuestos coherentes con la situación actual de nuestra economía, son los presupuestos que en estos momentos necesita este país, son unos presupuestos que posibilitan que el Ministerio de Fomento pueda seguir haciendo sus actuaciones, volviendo a destacar que el 75 % de la inversión total del Grupo Fomento va destinada a carreteras y ferrocarriles y sobre todo, como he dicho al principio de mi intervención, son unos presupuestos que también contribuyen a algo que es fundamental, a un importante ejercicio de estabilización presupuestaria que, en definitiva, es lo que está contribuyendo en estos momentos a que nuestra economía pueda volver a salir adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Responde a todas estas preguntas el secretario general de Infraestructuras, don Manuel Niño, que tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 50

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Señorías, como son muchas preguntas, voy a intentar contestar a todas, de modo que, aunque vaya un poco rápido, supongo que me entenderán.

En primer lugar, señora Pérez, le agradezco de verdad, se lo digo de corazón, el tono de su intervención. Ya nos conocemos, hemos tenido alguna reunión e independientemente de las diferencias políticas entre los distintos partidos el tono se agradece porque estamos trabajando por el interés público y eso a veces es complicado, pero a los representantes en las Cortes les agradecemos que sean comprensivos y que tengan un tono como el suyo.

Paso a citar de forma rápida lo que usted me ha solicitado sobre las actuaciones en carreteras. En primer lugar, en la A-54 continúan las obras de los tramos Lavacolla-Arzúa, Palas de Rei-Guntín, Guntín-Monte de Meda, Monte de Meda-Vilamoure y Vilamoure-Nadela con una importante dotación de 81 millones de euros. Quiero indicarle que con respecto a la dotación en estas importantes infraestructuras tiene que tener en cuenta que por parte de Seitsa hay una dotación para el tramo Palas-Guntín de 15,5 millones de euros y de Monte de Meda de 5,9 millones de euros. En la A-8, como sabe, el compromiso es finalizar las obras que quedan pendientes, los dos tramos, a lo largo del año 2014. La dotación es de 18 millones de euros. Quiero indicarle que las partidas destinadas a reparaciones consecuencia de las lluvias por las que se ha interesado su señoría, concretamente en la zona de Mondoñedo, no tienen reflejo directo en los presupuestos porque se financian a través del presupuesto de conservación. **(La señora Pérez Fernández: ¿Pero están incluidas?)** Sí, a través del presupuesto de conservación están incluidas estas partidas. Por lo que se refiere a la A-14, continúan las obras del tramo Lonzas-A Zapateira, de la AC-14, con una dotación de 17,5 millones de euros para conseguir un importante impulso de este acceso a la ciudad de A Coruña. En la A-52 se continúa con el estudio para la mejor solución que disponga, como ya se ha manifestado de forma reiterada, del mayor consenso posible para resolver los problemas de seguridad que hay ahora mismo en la autovía A-52 entre Porriño y Vigo. Al decir problemas de seguridad es que entendemos que tiene un índice de accidentes superior a la media, no es que sea insegura la autovía en sí misma. En la A-57 vamos a darle prioridad a la circunvalación de Pontevedra, donde se prevé licitar de manera adelantada, es decir, que pretendemos licitar a lo largo de este año el tramo Vilaboa— A Ermida y proseguir con la redacción de los proyectos del tramo A Ermida-Pilarteiros que, como sabe, se ha sometido a información pública el estudio informativo del tramo Pilarteiros-Barro y la conexión de la AP-9 en Curro. El resto de los tramos entre O Confurco y Vilaboa se encuentran en proyectos porque entendemos que son tramos menos prioritarios.

En cuanto a la AP-9, como he indicado en mi intervención, también tenemos que tener en cuenta las inversiones en las autopistas de peaje, se pretende una inversión de 139 millones de euros para iniciar en 2014 la ampliación del puente de Rande, la circunvalación de Santiago y el enlace de Sigüeiro. Por otra parte, he hecho una referencia rápida y no quiero detenerme, porque tampoco me ha preguntado al detalle, se destinarán casi 10 millones de euros para subvenciones de peajes. Quiero indicarle que, aunque no tiene reflejo presupuestario, es una realidad, porque se ha hecho referencia a los peajes, que el Ministerio de Fomento ha adoptado las medidas oportunas para mejorar el servicio en los recorridos entre Pontevedra y Vigo, orientadas a equiparar el importe del peaje medio por kilómetro, que era de los más caros de España, al que existe en otros lugares del territorio español. Para ello, se han aplicado una serie de bonificaciones, que supongo que su señoría conoce, para los usuarios que realizan los trayectos entre Pontevedra y Vigo de ida y vuelta en el mismo día laborable, con vehículo ligero y que utilizan, por supuesto, el sistema de telepeaje.

Paso a continuación a referirme a las obras en ferrocarriles. En primer lugar, quiero indicarles que en ferrocarriles cuando hablamos del eje atlántico nos referimos desde la frontera portuguesa hasta Ferrol, ese es el objetivo prioritario cuando hablamos del eje atlántico del Ministerio de Fomento. Como saben, las obras más avanzadas están en la zona entre Pontevedra y Vigo, con el objetivo —como ha anunciado la ministra— de que sea el año 2014 cuando quede completada esta importante relación no solamente entre Pontevedra y Vigo, sino también entre Coruña, Pontevedra y Vigo. En cuanto a los estudios que quedan pendientes —se ha referido a Ferrol y Coruña—, la verdad es que le puedo indicar que siendo yo director general de Ferrocarriles en el periodo 2000-2004 tuve la suerte de licitar el estudio informativo y todavía no hemos sido capaces de aprobarlo, con lo cual tenemos un empeño, sobre todo a la salida de Coruña, como conoce su señoría, donde hay dificultades para ponerse de acuerdo en el trazado en la zona de Betanzos, y pretendemos resolver este problema y llevar a cabo esta importante infraestructura.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 51

No obstante, quédese tranquila que están en los presupuestos las dotaciones por parte de ADIF para el mantenimiento y la explotación ferroviaria, que están dentro de esa importante partida de 585 millones de euros que se le transfiere vía capítulo 7 desde la Dirección General de Ferrocarriles.

Por lo que se refiere a la seguridad ferroviaria, paso en primer lugar al tema de los pasos a nivel, que es una preocupación del ministerio. Como recordará su señoría, en el año 2001, con motivo de un grave accidente que hubo en Lorca, se impulsó por parte del Gobierno del Partido Popular y del Ministerio de Fomento un plan de impulso a la supresión de pasos a nivel, se modificó incluso la normativa. Estamos trabajando de acuerdo con esa normativa y, por supuesto, de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias. En el caso que me cita, le puedo asegurar que los pasos tenían la máxima protección, la protección C, y que, en definitiva, si un paso está protegido hasta tanto llega la supresión del paso a nivel, creo que se está cumpliendo la normativa, que es nuestra obligación. No obstante, quiero indicarle que en cuanto a la supresión de pasos a nivel, en la variante de Puebla de San Julián cuando finalice la obra se suprimirán 14 pasos a nivel; también estamos trabajando en la supresión de pasos a nivel en Guitiriz, con una inversión de 4,6 millones de euros, y hay una partida que no está regionalizada por parte de ADIF —se lo contará el presidente de ADIF— para llevar a cabo la supresión de pasos a nivel en Galicia y en el resto de España.

Respecto a cercanías, dice que no hacemos nada. Lo primero que estamos haciendo es llevar a cabo los estudios para detectar exactamente cuál es la necesidad y qué ámbitos son en los que se va a actuar. Como conoce su señoría, normalmente las cercanías se desarrollan en ámbitos donde concurren dos circunstancias: primero, que hay una recurrencia importante en cuanto al número de viajes, son fundamentalmente por razones de trabajo y hay un importante volumen. Eso es lo que ahora mismo estamos analizando, se está haciendo un análisis de la demanda, que lo está haciendo Ineco, y a lo largo de este año y comienzos del próximo, una vez que tengamos los datos —estamos colaborando también con la Xunta de Galicia— podremos seguir avanzando, porque el primer paso sería determinar cuál es la problemática en los ámbitos relacionados sobre todo con las capitales gallegas. Desde luego, es una preocupación y sí se va a desarrollar un importante flujo de viajeros, según los estudios que tenemos realizados, en el eje atlántico.

En cuanto a la seguridad ferroviaria, yo soy un forofo defensor, por mi trayectoria en el ferrocarril siempre ha sido la preocupación número uno. Realmente, cuando uno lee algunas de las declaraciones se da cuenta de que deberíamos actuar con mayor rigor a la hora de hacer declaraciones que afectan a algo que es muy importante, la seguridad ferroviaria, y el principio fundamental y la razón de ser fundamental del ferrocarril está basado precisamente en la seguridad. Si uno analiza las estadísticas, ve que ha habido un avance notable en los últimos años. Ha habido un desgraciado accidente, hay distintos frentes abiertos, como conoce su señoría, en la investigación, está la investigación judicial, la comisión investigadora de accidente, y luego hay una comisión científico-técnica al respecto. Pero sepa que es la preocupación del ministerio en su conjunto, tanto de ADIF como de Renfe como de la Dirección General de Ferrocarriles, y en ello trabajaremos sin descansar. Lo que sí hay que saber es que de todos los accidentes se aprende. No quiere decir que haya fallado la seguridad. Yo personalmente le puedo manifestar que la seguridad no ha fallado en este caso concreto en este accidente, pero siempre se mejora. Es lo que hemos aprendido los que llevamos años —algunos más de quince— trabajando para el ferrocarril.

Con respecto a CiU, también le agradezco al señor Macias su tono y reitero lo mismo que le he dicho a la diputada del BNG. Querría indicarles que la inversión en cercanías, en el caso concreto de Cataluña, según los datos globalizados asciende a 66 millones de euros. Le puedo dar el detalle, pero le digo únicamente que hay obra de protección costera en la C1 de cercanías; estudio del nuevo intercambiador de Baricentro; renovación de estructuras metálicas entre Granollers y Maçanet que forma parte, como conoce su señoría, de la red de cercanías; la reforma de la estación de Passeig de Gràcia; el GSM-R en las cercanías de Barcelona. Le puedo dar el listado de todas las actuaciones, que son muchas, y que en total suman 66 millones de euros. En cuanto al acceso al aeropuerto, efectivamente, era una obra que se adjudicó en el año 2009 o 2010 y que luego se reprogramó para iniciarse en el año 2014. Las circunstancias presupuestarias que conoce su señoría son las que nos llevan a la situación actual de esta obra. No obstante, estamos trabajando —como supongo que conoce su señoría— con la Generalitat de Catalunya para explorar algún sistema que nos permita poder llevar a cabo esta actuación mediante la colaboración público-privada. Estamos trabajando conjuntamente con ellos y espero tener noticias en breve plazo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 52

En cuanto a la comparación de los presupuestos, quiero indicarles algo que es muy importante, y es que a la hora de hacer una comparación entre los presupuestos de este año en carreteras y los del año pasado, hay que tener en cuenta que el año pasado teníamos una partida casi de 700 millones para el abono de deuda de ejercicios anteriores. Luego, si queremos comparar tenemos que comparar las actuaciones de nueva inversión con las de este año tanto en conservación como en carreteras. Con respecto a las actuaciones por las que me ha preguntado en carreteras, quisiera decirles, en primer lugar, que se van a destinar 139 millones de euros en carreteras tanto en la inversión de la Dirección General de Carreteras como de Seittsa. Además, las sociedades concesionarias van a invertir 35 millones de euros y también hay una partida importante para subvenciones de peaje. Cuando hablamos de política de carreteras hay que tener en cuenta que estamos subvencionando el peaje para conseguir una optimización en el corredor, es decir, que pueda ir el mayor número de vehículos también por las autopistas de peaje. En cuanto a las dotaciones concretas, la conexión entre la A-2 y la AP-7 en el Baix Llobregat —a la que se ha referido— tiene una dotación presupuestaria para ello. También hay dotación, aunque no sea la que todos deseáramos, en la variante de Vallirana. En lo que se refiere a las actuaciones lo que sí le puedo decir es que estamos priorizándolas y tenemos reuniones periódicas con la Generalitat de Catalunya, concretamente por lo que se refiere a la B-40 por la que me ha preguntado. En cuanto a que hay poca dotación para la N-II, como sabe su señoría la vamos a realizar mediante el método alemán, con lo cual en los presupuestos todavía no aparecerán dotaciones porque la dotación presupuestaria aparece únicamente en el momento en que se hace el abono. No obstante, sí le podemos indicar la estimación de cuál va a ser la inversión en el año 2014, aunque como le digo el pago se hará en años posteriores.

Por lo que se refiere al representante del Grupo Socialista, efectivamente el presupuesto es difícil, pero creo que en el ministerio el reto que tenemos, y yo creo que lo estamos demostrando —permítanme esta licencia a estas horas—, es el rigor, que es una de nuestras premisas, al igual que la transparencia y la lealtad entre las instituciones. Lo que estamos intentando conseguir es optimizar los presupuestos, tanto en conservación como en construcción. Evidentemente, estos años 2012 y 2013, como conoce su señoría, hemos tenido que hacer frente a deuda de ejercicios anteriores que hay que pagar. En el campo de las expropiaciones las cantidades han sido realmente astronómicas y nos hemos encontrado con expropiaciones que están sin pagar de los años 2004, 2005 y siguientes. En cuanto al Plan de racionalización en las líneas ferroviarias, no ha desaparecido ninguna línea. El Plan de racionalización ha sido racionalización de los servicios ferroviarios; líneas no se ha cerrado ninguna. En cuanto al desfase que dice en Seittsa, es simplemente el efecto del IVA; si usted incluye el IVA se genera la inversión que conoce.

Por lo que se refiere a las autovías de primera generación, efectivamente, como he dicho anteriormente, estamos destinando el presupuesto que corresponde a las cantidades previstas en los contratos y las estamos designando de acuerdo también con el tráfico existente. En cuanto a los pagos por expropiaciones, como saben en las autopistas realmente, aunque el titular de la expropiación es el Ministerio de Fomento, el beneficiario de las expropiaciones es el concesionario, con lo cual es un pago al que tiene que hacer frente el concesionario de la autopista. Otra cosa distinta es que algunos tribunales han dictado algunas sentencias donde, en base a los razonamientos de los magistrados, defienden que subsidiariamente tiene que hacer frente a ese pago el Ministerio de Fomento. Estamos haciendo pago a eso con cargo a los presupuestos ordinarios de carreteras. Con respecto a lo que me indica de Aragón, la verdad es que todavía no tengo el documento del acuerdo, pero según lo que he podido hablar con el secretario de Estado estamos con el proyecto de la actuación entre Figueruelas y Mayena. Hay capacidad suficiente en la Dirección General de Carreteras y la demarcación de Aragón para llevar a cabo esta actuación; me refiero desde el punto de vista de los medios técnicos. Evidentemente se puede estudiar la colaboración, como viene siendo habitual, con la Diputación General de Aragón, pero en lo que se refiere a medios técnicos existen en la Dirección General de Carreteras.

Por lo que se refiere a Canfranc, hay una partida de 1,5 millones de euros. Como sabe, aquí hay una comisión cuatripartita en la que estamos trabajando conjuntamente la región de Aquitania, la Comunidad Autónoma de Aragón, el Ministerio de Transportes francés y el Ministerio de Fomento. A este respecto la ministra se dirigió el pasado mes de julio al ministro de Transportes y próximamente habrá un encuentro entre ambos ministros donde se determinará la fecha para que se reúna esta comisión. Los estudios que han sido realizados sobre la reapertura del túnel de Canfranc ya han sido analizados por parte del ministerio francés y de la región de la Aquitania; conoceremos sus sugerencias y seguiremos avanzando, que es un objetivo también del ministerio. Quiero decirle que estamos trabajando y se va a firmar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 53

próximamente un convenio entre ADIF y la Diputación General de Aragón para llevar a cabo inversiones entre Huesca y Canfranc.

El eje pirenaico sigue siendo una prioridad del ministerio. Como sabe, en un tramo de la N-260 se ha producido una declaración negativa de la declaración de impacto ambiental y estamos reconduciendo el tema. Por lo que se refiere al corredor cantábrico-mediterráneo, es un corredor importante para el Ministerio de Fomento. Quiero indicarle que en el tramo entre Sagunto y Teruel el estudio informativo está pendiente de la declaración de impacto ambiental. Ya se cubrió el proceso de información pública. No obstante, en este corredor de mercancías que es muy importante estamos analizando llevar a cabo actuaciones en la red convencional que permitan impulsar el tráfico de mercancías que, como saben, es un objetivo prioritario que está marcado por el Gobierno. Al respecto he de referirme al impulso a la política de las plataformas logísticas, a las que esta mañana el secretario de Estado, como ha hecho mención, ya se ha referido.

Es posible que me haya dejado en este *tour de force* alguna pregunta sin responder. En todo caso, estoy a su disposición para ofrecerles la información que necesiten.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras, por su comparecencia. (Pausa).

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE (LIBRERO PINTADO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001187); SOCIALISTA (número de expediente 212/001256); DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001127) Y CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001314).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la comparecencia de la secretaria general de Transporte a petición de varios grupos parlamentarios. Tiene la palabra doña Carmen Librero Pintado.

La señora **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 2014 relativo a las actuaciones de ámbito competencial de esta Secretaría General de Transporte. En primer lugar, al igual que he hecho en años anteriores, me gustaría iniciar mi intervención recordando las competencias que el Real Decreto 452/2012, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, otorga a la Secretaría General de Transporte. En concreto, corresponde a esta secretaría la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal. Para el ejercicio de estas funciones dependen de esta secretaría la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de la Marina Mercante, la Dirección General de Transporte Terrestre y también están adscritos la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, y la Entidad Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, así como también la División de Prospectiva y Tecnologías del Transporte.

Como expuso la ministra en la rueda de prensa en la presentación de los presupuestos de 2014 el pasado lunes y han señalado también en sus intervenciones previas tanto el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, como el subsecretario de Fomento, el presupuesto del Ministerio de Fomento responde a los principios objetivos prioritarios: mantener el esfuerzo de austeridad y de ahorro en el sector público iniciado con los presupuestos de 2012, con el compromiso irrenunciable de recortar el déficit del conjunto de las administraciones públicas de 2014 hasta un 5,8 % del PIB y continuar en la senda de recuperación económica y mejora de la competitividad, asentando las bases para la creación de empleo. En el ámbito de esta secretaría general hemos elaborado nuestro presupuesto con el objetivo de garantizar la correcta prestación de los servicios de transporte, de forma que se asegure la movilidad de los viajeros y de las mercancías. De hecho, aun en el contexto de austeridad en el que nos encontramos, como a continuación detallaré, muchas de las partidas han sufrido incrementos de su dotación, en particular aquellas que se destinan a las obligaciones de servicio público y a las ayudas al transporte de residentes no peninsulares y de familias numerosas, con el fin de garantizar la movilidad y conectividad de los ciudadanos en cada uno de los modos de transporte.

A continuación, iré detallando las funciones de cada uno de los centros directivos y los objetivos y proyectos fijado para 2014, así como los recursos presupuestarios correspondientes incluidos en el proyecto de presupuestos generales del próximo ejercicio. Comenzaré detallando el reparto de funciones y partidas presupuestarias de la Dirección General de Transporte Terrestre. Como conocen sus señorías, a la Dirección General de Transporte Terrestre corresponde la ordenación general y regulación en materia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 54

de transporte por carretera, ferrovial y por cable, desarrollando y aplicando la normativa que en buena parte proviene de la Unión Europea. En el ámbito del transporte terrestre, me gustaría recordarles los avances que hemos logrado a lo largo del último año. En primer lugar, como saben, hemos tramitado la modificación de la Ley de ordenación de los transportes terrestres con un triple objetivo: mejora de la competitividad y la eficiencia empresarial, mejora del servicio público al transporte de viajeros y mejora de la transparencia y el control. Esta ley, publicada el pasado mes de julio, establece dos mandatos normativos al Gobierno que vamos a cumplir en 2014. Por un lado, ya estamos tramitando el texto refundido de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, que va a armonizar los preceptos vigentes en esta, mejorando la comprensión de la normativa por los distintos operadores y con ello la seguridad jurídica en el sector. Por otro lado, estamos elaborando el borrador del nuevo reglamento de ordenación del transporte terrestre para adaptarlo a la nueva ley. Si bien esta ley y los textos normativos que he señalado no tienen una incidencia presupuestaria directa, no quería dejar de referirme a ello por la importancia que tienen para el sector.

Otro aspecto al que quiero referirme es al proceso de renovación de las concesiones de transporte público, regular, permanente y de uso general de viajeros por carretera. Desde que comenzaron a vencer las concesiones de autobuses en 2007 se han renovado alrededor de veinte y es necesario renovar alrededor de otras setenta en los próximos años hasta 2018. Tras la aprobación de la modificación de la LOTT, se han elaborado unos nuevos pliegos de contratación que incorporan las novedades introducidas en la ley ya aprobada y que van a ser utilizadas en la licitación de estas concesiones próximamente. Con estos cambios pretendemos tener un sistema de transporte más eficiente, basado en la oferta intermodal y que pretende aumentar la calidad en la prestación de los servicios, fomentar la cohesión territorial y garantizar mayores estándares de seguridad y protección al medio ambiente. Centrándonos en el aspecto presupuestario, la Dirección General de Transporte Terrestre gestiona fundamentalmente dos programas presupuestarios: el 441.M, de subvenciones y apoyo al transporte terrestre, y el 453.M, de ordenación e inspección del transporte terrestre. El conjunto de las partidas gestionadas por la Dirección General de Transporte Terrestre asciende en 2014 a 832 millones de euros, un presupuesto sensiblemente superior al año anterior. Esta subida se concentra principalmente en el programa 441.M, de subvenciones y apoyo al transporte terrestre, que incluye las partidas para la compensación a Renfe-Operadora por la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril sometidos a las obligaciones de servicio público tanto en cercanías, media distancia, ancho métrico como Avant. El conjunto de estas partidas asciende a 818 millones de euros, lo que supone un incremento del 70,4 % respecto al año anterior. Esta partida incluye, por una parte, 465 millones en concepto de compensación por los servicios declarados de obligaciones de servicio público de competencia estatal prestados por Renfe en 2013. Además, se incluyen nuevas partidas para compensar a Renfe-Operadora por los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya bajo la consideración de obligaciones de servicio público entre los ejercicios 2011 a 2013, partidas que rozan los 353 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 y tienen como finalidad principal dotar de líneas de subvenciones en régimen de competencia competitiva al sector del transporte. El importe global de estos créditos cubre las siguientes ayudas al sector: se destinan 10,38 millones de euros para ayudas al abandono de la actividad por parte de los transportistas autónomos; se destinan 0,45 millones de euros adicionales para avales al sector a través de sociedades de garantía recíproca y, por último, se incluye una partida de ayudas para incentivar la formación del sector, dotada con 3,84 millones de euros, por lo que no modifica su dotación con respecto al ejercicio anterior y va a permitir la realización de más de mil cursos.

Paso ahora a presentarles el presupuesto gestionado por la Dirección General de Aviación Civil y por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA. Como saben sus señorías, el sector aéreo resulta determinante para garantizar la vertebración territorial y la cohesión social de nuestro país, además de ser una palanca fundamental para el impulso de la actividad económica dentro y fuera de nuestras fronteras, facilitando el desarrollo en sectores tan importantes como el turismo o contribuyendo a la internacionalización de nuestras empresas.

Los principales objetivos del ministerio en relación con el sector aéreo son los siguientes: mejorar los niveles de seguridad de este sector, mejorar la calidad de los servicios y mejorar la protección a los derechos de los pasajeros. Como ya conocen, el Ministerio de Fomento en el sector aéreo ejerce las competencias como una autoridad aeronáutica y se desdobla en dos entidades después de la aprobación del Real Decreto 184/2008, de 8 febrero. Por una parte, la Dirección General de Aviación Civil actúa como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 55

regulador con competencias para la formulación de propuestas sectoriales y de política estratégica en materia de aviación civil, la representación y la coordinación con otras administraciones y con la Unión Europea en materia de política de transporte aéreo y la adopción de circulares aeronáuticas entre otras. Por otra parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, actúa como órgano supervisor y, por tanto, cuenta con potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil, y a la que compete entre otras la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en los ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil.

Por lo que se refiere a la Dirección General de Aviación Civil y para alcanzar los objetivos a los que me he referido antes, el presupuesto global destinado a este centro directivo asciende a 354 millones de euros, de los cuales 346,6 millones corresponden al programa 401.0, de subvenciones y apoyo al transporte aéreo, y 6,4 millones corresponden al programa 455.M, de regulación y supervisión de la aviación civil. En el programa 401.0 se incluye casi el 98 % del presupuesto total de la dirección general y va destinado a subvencionar en un 50 % el precio del billete aéreo en los servicios regulares de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla; a subvencionar la ayuda destinada a potenciar la acción protectora dispensada al colectivo de las familias numerosas y a garantizar la conectividad de los territorios insulares mediante obligaciones de servicio público declaradas actualmente. Se trata de un programa que incrementa su presupuesto en 74 millones respecto al presupuesto del año anterior. Este aumento se produce fundamentalmente en las partidas destinadas a la subvención en el precio del billete para los residentes en territorios no peninsulares, lo que permite mantener la subvención del 50 % en el precio de los billetes, así como la regulación de las obligaciones de ejercicios anteriores con el esfuerzo presupuestario que esto conlleva. Del total del programa se destinarán 342,6 millones de euros a subvencionar el 50 % del precio del billete aéreo de los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla. El ministerio realiza así un año más un importante esfuerzo para mantener el porcentaje de la subvención del 50 % del que pueden beneficiarse los ciudadanos residentes en territorios no peninsulares; no obstante vamos a seguir trabajando para que estas bonificaciones lleguen a quienes realmente tienen derecho a ellas. Para ello, como saben, se introdujo el requisito de acreditación de la residencia mediante la presentación de un certificado que así lo justifique; un requisito que, gracias a la implantación del sistema de acreditación de residencia automatizada, el sistema normalmente llamado SARA, permite el cumplimiento de esta obligación de manera electrónica por los ciudadanos, las aerolíneas y los operadores de reserva al tiempo de adquirir billete. Además, a lo largo de estos últimos meses hemos intensificado las actuaciones inspectoras y mejorado los procedimientos de control de las subvenciones otorgadas con cargo a este programa presupuestario, reforzando los mecanismos de colaboración y cruce de información con otras entidades, especialmente con el Instituto Nacional de Estadística.

En segundo lugar, este programa presupuestario también incluye la subvención destinada a potenciar la acción protectora dispensada al colectivo de las familias numerosas. Dicha subvención consiste en el pago de 5 % del billete en familias numerosas de categoría general y del 10 % para las de categoría especial y tiene una dotación de más de 968.000 euros, un 6,72 % superior a la cuantía de 2013. También se incluyen créditos en el programa 401.0 para la financiación de las obligaciones de servicio público declaradas en varias rutas del mercado intercanario, así como la ruta entre Menorca y Madrid. En el conjunto de 2014 se destinarán 3,7 millones de euros a la financiación de estas rutas que es la cantidad necesaria para hacer frente a las obligaciones contractuales de los dos contratos existentes en este momento.

Paso ahora a describir las partidas presupuestarias que integran el programa 455.M, de regulación y supervisión de la aviación civil. Este programa está dotado con 6,36 millones de euros que, si bien solo representa el 2 % del presupuesto de la aviación general, atiende a un conjunto de actividades determinantes para la función reguladora que le compete. La partida se ve incrementada en un 32 % respecto a la del año 2013 y deberá hacer frente a las nuevas funciones de regulación aeroportuarias derivadas de una posible entrada de capital privado en AENA. Por lo que se refiere a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, su presupuesto se incrementa desde los 48 millones de euros que tenía en 2013 hasta cerca de 61 millones en el proyecto que hoy traigo a esta Comisión. Este importante incremento, casi un 27 %, obedece a la estrategia del Ministerio de Fomento para reforzar la seguridad aérea; un incremento que, como todo presupuesto de esta agencia, se financia con ingresos propios y con cargo a las tasas que percibe por la prestación de los servicios. Los objetivos generales que persigue este presupuesto reforzado de AESA para 2014 son: mejorar los niveles de seguridad del sector aéreo, lograr la excelencia en la gestión y en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 56

el aseguramiento de la calidad, mejorar la eficiencia de los recursos financieros humanos y materiales, seguir desarrollando sus funciones relativas a los derechos de los pasajeros y reforzar su capacidad de supervisión ante la posible entrada de capital privado en AENA.

Señorías, paso ahora a describirles las actividades que se llevan a cabo en la secretaría general en el ámbito marítimo y a detallar las partidas presupuestarias que se destinarán a su fin. Como ya conocen, la dirección general de la Marina Mercante es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española. Como actividades de la Dirección General presupuestadas y previstas para 2014 destacan el refuerzo de la política de subvenciones al transporte de pasajeros residentes en territorios no peninsulares, la actualización y la mejora del sistema de información de gestión de ayudas estatales al transporte marítimo de pasajeros residentes fuera de la Península y al salvamento y la lucha contra la contaminación. Esta dirección general gestionará un presupuesto total de 276,69 millones que suponen un incremento de un 33,8 % frente a los 206,72 millones presupuestados en 2013. Este presupuesto se encuentra dividido en tres programas: el programa 497.M, de salvamento y lucha contra la contaminación, que incluye 135 millones, que son los que van a hacer frente a las transferencias para la financiación a la entidad pública empresarial Sasemar; el programa 441.N, de subvenciones al transporte marítimo que incluyen 97,41 millones de euros y son recursos asignados a las bonificaciones a residentes no peninsulares, a familias numerosas y a los contratos de prestación servicios en las líneas de interés público; el programa 454, de regulación y seguridad del tráfico marítimo, que incluye 44,28 millones de euros, el 16 % restante con el que se financian el resto de actuaciones de la Dirección General de la Marina Mercante de regulación, inspección y control de la seguridad del tráfico marítimo, incluyendo además los sistemas de información y apoyo a la gestión.

La cantidad total asignada a los tipos de bonificaciones que he mencionado supone un incremento de un 44,6 % respecto al año anterior, lo que representa un esfuerzo presupuestario importante que permitirá mantener la subvención del 50 % del precio del billete en conexiones entre los territorios no peninsulares (Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla) con la Península, y el 25 % del billete en las conexiones interinsulares, pese a no ser estas competencias estatales. Para la financiación de la compensación económica a las empresas de transporte marítimo por la prestación de servicios de interés público se contempla una partida de 10,4 millones de euros. Al igual que en el modo aéreo, vamos a seguir trabajando para que las ayudas lleguen a las personas a las que están destinadas, manteniendo como requisito la presentación del certificado de empadronamiento para acceder a las bonificaciones. En ese sentido, continuaremos implantando un programa de inspecciones que reforzarán los controles sobre la facturación de las compañías navieras. Todas estas medidas introducen equidad en la gestión de estas subvenciones y disminuyen las posibilidades de fraude. En materia de regulación y seguridad del tráfico marítimo, el presupuesto consignado para este ejercicio se eleva a 44,37 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 de la Dirección General de la Marina Mercante.

Por último, el presupuesto incluye dos partidas para la financiación de Sasemar, que permite a esta entidad desarrollar las actividades de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación en el mar. Estas partidas cubren los gastos corrientes y los gastos de capital de la sociedad y ascienden a 135 millones de euros. Asimismo, con objeto de poder garantizar el mejor servicio sin reducir los medios, estamos trabajando en posibles medidas de financiaciones extrapresupuestarias de Sasemar.

Señorías, concluyo ya mi intervención. Tan solo quisiera remarcar que los presupuestos para el ejercicio 2014, vinculados al ámbito competencial de la Secretaría General de Transporte, se han adaptado a la necesidad de ahorro de costes que impone la coyuntura económica, pero han incluido también incrementos en las partidas en las que era necesario. Estos incrementos, como he ido detallando, se concentran fundamentalmente en las partidas a garantizar la movilidad y conectividad de todos los ciudadanos y especialmente de los residentes no peninsulares.

Quedo a su disposición para atender y contestar a cuantas preguntas consideren.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, toman la palabra los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió tiene la palabra don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Muchas gracias, señora Librero, por sus explicaciones.

Voy a ser muy breve. Simplemente voy a hablar de dos cuestiones que anteriormente hemos planteado, pero, como son de su competencia, también me gustaría comentárselas a usted. En primer lugar, está la referida a la dotación prevista para que se pueda pagar a Renfe los servicios prestados en cercanías de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 57

Cataluña en los ejercicios 2011, 2012 y 2013. Nos parece positivo que se dé cumplimiento a las obligaciones del Estado, pero la pregunta es la siguiente. Para que se puedan efectuar estos servicios y por tanto pagarlos en el año 2014, ¿qué previsiones hay? ¿Se va a hacer también a ejercicio pasado, lo cual es complicado porque, como se sabe, está a punto de firmarse el contrato-programa, que hace plenamente responsable al Gobierno de Cataluña? Por tanto, el Gobierno de Cataluña debe tener la garantía por parte del Estado de que se van a transferir en su momento estos fondos para el año 2014. Por otra parte, dentro de un epígrafe prácticamente igual, usted ha hablado, como si fuera un objetivo, suyo, de garantizar la conectividad, la movilidad de los ciudadanos. Esto en las áreas metropolitanas se consigue a través de los sistemas integrados de transporte, con un coste sufragado básicamente por las comunidades, en alguna medida por los ayuntamientos y también con la participación de su Secretaría de Transporte. Como usted sabe, estas cantidades han ido disminuyendo. Habían tenido una cierta importancia. Prácticamente hace unos cuantos años una tercera parte era del Estado, una tercera parte de las administraciones territoriales y una tercera parte de los ciudadanos. El Estado ha ido disminuyendo sus aportaciones. Este año por primera vez no disminuyen, sino que se congelan, lo cual de por sí es una buena noticia. Mi petición y sobre todo mi llamado, por decirlo de alguna manera, es que se puede recuperar en próximos ejercicios —nosotros lo vamos a intentar con enmiendas en este ejercicio— la pérdida de aquellas cantidades que el Estado antes había dedicado y que —repito— en los últimos años no ha dedicado vía presupuestaria. En cualquier caso —repito—, la noticia de que no se disminuye más tiene un aspecto positivo, pero deberíamos, en línea con lo que usted propone, pensar que hay que recuperar estas aportaciones de la Administración General del Estado para hacer posible este carácter marcadamente social de las políticas de transporte.

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

El señor **RUIZ LLAMAS**: Quiero agradecer también su comparecencia a la señora Librero Pintado y que nos haya dado las explicaciones sobre el presupuesto para 2014.

Usted ha dicho que se había aprobado la LOTT y es verdad. Tengo que recordar que en este caso el Gobierno socialista presentó en su día un proyecto consensuado prácticamente con el sector y que después este Gobierno no tuvo en cuenta y modificó, desde nuestro punto de vista para empeorarlo. Incluso aplicó aspectos contradictorios con las propuestas que el Grupo Popular había hecho en la tramitación de la ley socialista. Esto ya está hecho; si no se hizo en consonancia y de acuerdo con el sector, lo que le pregunto es cuál es el calendario de despliegue de los reglamentos que se tienen que llevar adelante y que usted ha citado ¿Qué grado de participación tiene previsto el Gobierno con el sector, con los agentes sociales y con los grupos políticos, de consenso, en esta normativa? ¿Cree que los órganos de gobierno, de participación y de asesoramiento del Comité nacional y del Consejo nacional deben ser mejorados por lo que afecta a su representatividad y sobre todo a su operatividad? Otro tema que queda pendiente en relación con la LOTT es el concepto de acción directa, que se introdujo y que, según diversos agentes, admite interpretaciones diferentes. ¿Podría explicarme cómo entiende el Gobierno la acción directa? Si es el tema de la subcontratación, si es sobre el derecho a reclamar a los cargadores directamente como responsables subsidiarios. Este tema queda un poco en el aire y se tendrá que aclarar.

Los agentes sociales en el sector del transporte, sobre todo en el tema frigorífico, están alcanzando acuerdos, que usted debe conocer, de conciliación y para mejorar la competitividad también, pero sobre todo la conciliación de la vida laboral y profesional; es lo que llaman ellos la vuelta a casa. Esto obligaría a cambios en la normativa de conducción y descanso, acumulando los descansos en el domicilio del conductor. ¿Cuál es la postura del Gobierno sobre esta iniciativa de los agentes sociales? En el debate sobre pesos y medidas que tuvimos ocasión de desarrollar el otro día en la Comisión se habló del tema de las 44 toneladas. Finalmente, usted sabe que se aprobó hacer un estudio sobre ese tema y pedir un criterio único a la Unión Europea en la cuestión de pesos y dimensiones. En este sentido, instábamos al Gobierno a que se lograra esto, pues creo que en un mercado que cada vez tiende a ser único en Europa se trataría también de que no hubiera determinadas comunidades, como el caso de Cataluña, que legítimamente lo ha prorrogado, pero hay otras que aún no lo han impulsado. ¿Cuál es su balance sobre la introducción del tacógrafo digital? Le haría otra pregunta referente a las deslocalizaciones que se están produciendo y que están creando en el sector preocupación de las grandes empresas logísticas hacia países del este de Europa. ¿Qué enfoque le da el Gobierno a esta situación?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 58

He visto que se mantienen las ayudas para el abandono de la actividad y la formación y que se reducen; en el año 2013 ustedes preveían 15,9 millones y ahora 10,38. ¿A qué es debido eso, a que hay menos demanda o a que creen ustedes que en este sentido ya se hizo en el ejercicio pasado un abandono importante por parte del sector autónomo? También le quiero preguntar por un tema relevante. ¿Qué opina de la denominada Euroviñeta? Sabemos que el verano pasado se finalizó el plazo de la trasposición de la directiva europea. ¿Piensa el Gobierno pedir un aplazamiento? ¿Cuál es la orientación que tiene previsto en la aplicación de la Euroviñeta?

Por lo que respecta a los pasajeros, ustedes han hablado del modelo concesional. Usted sabe que hay observaciones por parte de la Comisión Europea sobre el tema del modelo concesional, de las líneas de transporte de viajeros tanto en carretera, que es competencia del Estado, como en las comunidades autónomas. Nos han dicho tanto usted como el secretario de Estado que están intentando reconducir todo el tema de las concesiones. ¿En qué tiempo prevén ustedes que podamos estar de acuerdo con las observaciones que formuló la Comisión Europea? Se ha hablado de otro tema que me parece importante, y es que existe una gran disparidad entre las tarifas del AVE, especialmente las del Avant con las del transporte por carretera en corredores comunes. Queda claro que ambos servicios son complementarios, pues los buses dan servicio a municipios y áreas sin servicios ferroviario. ¿Tiene previsto el Gobierno la integración tarifaria o funcional de estos medios de transporte para armonizar las tarifas? Finalmente en el año 2013 usted dijo que AESA iba a realizar 12.500 actuaciones inspectoras. ¿Podría decirnos cuántas se han efectuado y qué conclusiones ha sacado el Gobierno de los principales problemas que observa? En cuanto a otra cosa que usted ha dicho, que se incrementan de forma significativa las compensaciones en Renfe-Operadora, según los números que yo he hecho bajan 16 millones de euros. En todo caso, se incrementan por el asunto que usted también ha comentado de compensaciones a la Generalitat de Catalunya en 2012 y 2013. ¿Sabe usted que el sector del taxi y de los transportistas está en estos momentos con un grado de preocupación? Incluso hubo una huelga y parece ser que al final se llegó a un acuerdo con el ministerio sobre el asunto que ellos entienden que vuelve a crear la ley de unidad de mercado. ¿Podría informarnos sobre las conversaciones que hayan tenido con colectivos de transportistas y del taxi?

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Sebastián González Vázquez.

El señor **GONZÁLEZ VÁZQUEZ**: Muchas gracias, señora secretaria general de Transporte, señora Librero, por su concisa comparecencia, por sus explicaciones, así como por los avances de ejecución en los programas del presupuesto del presente año y las informaciones que nos ha dado sobre el proyecto de presupuestos para el próximo año. Ha sido una comparecencia extensa y muy completa de todo lo que se refiere a su área. Voy a intentar ser lo más breve posible, porque llevamos ya muchas horas en esta Comisión y creo que su comparecencia así lo permite.

No quiero dejar de resaltar algunas cosas. En primer lugar, nos ha satisfecho el contenido de su comparecencia. Consideramos que los objetivos que usted nos ha presentado aquí son adecuados para el próximo año. Asimismo nos parece suficiente la consignación presupuestaria que nos ha explicado, sobre todo en el contexto económico que vivimos. Esto es algo que se ha estado planteando durante toda la mañana en los presupuestos de Fomento. Es un contexto en el que se requiere un gran esfuerzo en cuanto la crisis así lo condiciona. Nos ha dado cuenta de una propuesta en la que prácticamente no hay inversiones; efectivamente su área no es inversora. Alguna inversión hay, pero no por ello sus objetivos dejan de ser importantes; al contrario, creo que tienen una importancia relevante, de ahí esa financiación que nos ha explicado a través de transferencias corrientes y de capital. Son programas que van a reforzar —yo creo que esto es lo más importante de esta área— la cohesión y la vertebración territorial, y además van a contribuir en gran medida al desarrollo económico y social de España. Son programas para garantizar fundamentalmente la movilidad y que la misma se haga de forma segura en todo el territorio nacional; si a ello añadimos las actuaciones previstas —se ha referido también perfectamente a ello— relacionadas con el salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación en la mar, no hay más que concluir que todo cuanto nos ha expuesto tiene una especial relevancia, y nuestro grupo parlamentario lo considera adecuado.

Igualmente mi grupo parlamentario ve relevante el respaldo financiero que va a hacer posible las políticas que nos ha explicado: 1.640 millones de euros para financiar esos ocho programas que nos ha detallado y que se pretenden ejecutar desde su secretaría general, una cifra muy importante en unos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 59

momentos de austeridad y de dificultades económicas. Sobre todo consideramos fundamental ese esfuerzo destacable que se hace desde su área para garantizar esas políticas dirigidas más a los ciudadanos que a las inversiones, todo el tema de la movilidad. Lo que más valora mi grupo, señora secretaria general, es la búsqueda y la mejora de la eficacia en todas las políticas a las que usted se ha referido; la mejora de la eficacia en la gestión de lo público, como pilar fundamental para contribuir a esas políticas que el Gobierno está llevando a cabo actualmente cara a la recuperación de la economía, al crecimiento económico y a la creación de empleo como garantía del Estado del bienestar de las políticas sociales.

Se ha referido usted a las tres grandes áreas que engloban las políticas de gasto de su ministerio y que van a ser ejecutadas por las direcciones generales a las que se ha referido: por un lado, las subvenciones al transporte; por otro lado, lo que es la materia de regulación, ordenación, inspección y seguridad; y, por el otro, el salvamento y la lucha contra la contaminación. La primera de ellas pone de manifiesto la importancia que da el Gobierno a la cohesión territorial —ya me he referido a ello antes brevemente— y al equilibrio entre las distintas comunidades autónomas a través de las subvenciones y apoyo al transporte terrestre, marítimo y aéreo, así como al transporte de mercancías extrapeninsulares. Nos parece muy adecuada, justa y necesaria esa partida tan importante destinada a ello de 1.367 millones de euros, lo que supone un incremento aproximadamente del 37 % sobre los presupuestos del año anterior para atender esas obligaciones de servicio público en transportes ferroviarios y en transportes aéreos o esas declaraciones de interés público de rutas de navegación por mar; en definitiva, ese compromiso con esta modalidad de transporte, y sobre todo con esas subvenciones y bonificaciones directas a residentes no permanentes. Si lo recordamos, el año pasado todo el debate de esta comparecencia giró en torno a la consignación —en aquel momento se decía escasa— para atender precisamente esta movilidad, para subvenciones, para bonificaciones, etcétera; ese fue todo el debate de la oposición. Afortunadamente —eso avala la intervención que estoy teniendo— en este momento nadie se ha referido a ello, pero quiero hacerlo yo para poner precisamente en valor ese esfuerzo a la ayuda a la movilidad a los residentes no peninsulares. Por tanto, tengo que reiterarle mi felicitación. Por supuesto también nos ha explicado usted que no han bajado los controles en la labor de inspección y en la lucha contra el fraude, que también es bueno, porque es una forma de control adecuada del esfuerzo que están haciendo los ciudadanos, a la hora de distribuir este tipo de ayudas.

Voy a acelerar un poquito más. Habla usted del Plan de inspecciones, de la evolución del programa SARA. Si tiene oportunidad de ampliarnos algo, se lo agradecería; si no ya nos lo contará por escrito. Por otra parte, las subvenciones al transporte terrestre han estado también presentes en varias ocasiones en los debates de esta mañana. En cuanto a las obligaciones de servicio público del Plan de racionalización de los servicios ferroviarios y las declaraciones de obligación de servicios, debe sentirse satisfecha y orgullosa del esfuerzo que se ha realizado. No es de recibo. No es de recibo que se quiera justificar que solamente ha habido un ahorro de 18 millones de euros. El plan de racionalización va mucho más allá de ese ahorro en este año; ya veremos en el futuro y, por lo tanto, me parece importante.

Con respecto al apoyo terrestre por carretera, también hay que reconocer el esfuerzo que se realiza para compensar esa pérdida por las rebajas de las tarifas de los peajes, pero también —si me lo permite— quiero aprovechar para evidenciar la existencia de territorios todavía en nuestra comunidad, en mi comunidad, incluso en mi provincia, en Ávila, en la que los peajes no dejan de ser un coste añadido para la competitividad o para corregir los desequilibrios estructurales que tiene. El secretario de Infraestructuras nos ha informado de que hay unos planes del Gobierno también para el próximo año, para hacer frente al coste de reducción de algunos peajes. Quisiera evidenciar que todavía hay territorios en los que esos peajes producen desequilibrios en las autopistas.

Nos ha informado también de los programas destinados a la regulación, ordenación, inspección, supervisión; no voy a entretenerme en ello. Sí quiero resaltar y valorar esa mejora en la eficiencia que queda perfectamente clara en la memoria y en los objetivos que nos presenta junto con estos presupuestos. Una buena noticia para mí, que hago el seguimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, es ese incremento del 27 % en sus presupuestos para el próximo año. No voy a entretenerme en la agencia; ya tendremos oportunidad más adelante de valorar cuál ha sido su actividad, cuáles han sido los avances en materia seguridad. Si lo considera oportuno —si no también— ¿me puede comentar por escrito cómo va la implantación del Plan estatal de seguridad operacional o como van los avances en materia de la regulación del sector de los trabajos aéreos? También se lo agradeceré.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 60

Por último, quiero hacer una referencia a Salvamento Marítimo y a la lucha contra la contaminación en la mar. Concretamente a Sasemar. La actividad que realiza la sociedad estatal es adecuada, los fines son adecuados. Hay un incremento del 35% de transferencias corrientes y de capital y, por lo tanto, se pone de manifiesto ese esfuerzo por parte del Gobierno de querer prestar atención a un tema tan importante como es la seguridad en el mar y todo lo que se refiere a la lucha contra la contaminación.

Termino ya. Señora Librero, tiene nuestro apoyo, va a tener nuestro apoyo para la ejecución de todo el presupuesto que usted pretende. Reconocemos ese esfuerzo, valoramos la eficacia de este ejercicio en lo que se refiere a la gestión de las políticas de su departamento y, desde luego, no me queda más que desearle lo mejor en la ejecución de los programas que nos ha presentado. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra la secretaria general de Transportes, señora Librero.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Agradezco los comentarios y las matizaciones que me han hecho las distintas señorías de los grupos parlamentarios. Empezaré contestando al señor Macias sobre el incremento en la partida presupuestaria para la compensación de las obligaciones de servicio público, cercanías y regionales, prestados por Cataluña como competencia de la Generalitat. El desglose de la compensación de estas prestaciones son: En el año 2011, 130,22 millones de euros; en el año 2012, 106,24 millones de euros; y en el año 2013, 116,45 millones de euros. Mediante estas cuantías el Ministerio de Fomento adelantará a Renfe estos pagos, a cuenta de las liquidaciones definitivas que se produzcan en el marco de los acuerdos entre el Estado y la Generalitat de Catalunya en relación con la valoración de los servicios de transporte de viajeros de cercanías y regionales prestados por dicha comunidad. La habilitación para que el ministerio efectúe estos pagos a favor de Renfe se encuentra en una disposición adicional dentro del texto del proyecto de esta ley de Presupuestos Generales del Estado. En cuanto a la otra pregunta que me hacía sobre la conectividad y movilidad, se refería a unos convenios que están establecidos por el Ministerio de Hacienda y, por lo tanto, el Ministerio de Fomento no tiene datos sobre esos convenios, con lo cual no le puedo responder a ese tema.

Con respecto a las cuestiones planteadas por el señor Ruiz, del Grupo Socialista, le agradezco todas sus matizaciones. Lamento que no haya casi ninguna que sea presupuestaria, pero intentaré responder a todo lo que pueda. En cuanto a la LOTT, he decirle que se ha hecho con un consenso del sector en su mayoría. Hemos trabajado muy cercanamente con ellos, tanto con el comité como con las distintas asociaciones de transportistas tanto de viajeros como de mercancías, y el consenso al que se ha llegado con ellos ha sido satisfactorio para ambas partes. Los calendarios para establecer tanto el texto refundido de la LOTT como del reglamento del ROTT están establecidos en dos años, pero le aseguro que lo vamos a hacer muchísimo antes. Empezaremos a hacerlo en diferentes módulos, en diferentes fases, y las primeras van a ser antes de que finalice este año. En cuanto a los órganos de gobierno, sabe que están en un proceso de transformación y que se realizarán también en los próximos meses.

Por lo que se refiere a la acción directa, he de decirles que tanto los transportistas como los otros actores dentro de los transportes terrestres debatida y fue una cuestión consensuada. Cuando se dice consensuada no todos ganamos lo óptimo pero ganamos lo mejor para llevar esto adelante. En cuanto al transporte de frigorífico y a las consideraciones de los tiempos de conducción y descanso, al ser un tema laboral, como Fomento y como Transporte no tenemos ninguna competencia al respecto. Con referencia a los pesos y medidas, he de decirles que sí está adelantado y hemos hecho comentarios y observaciones a esa propuesta. Hay una iniciativa de hacer un plan para estudiar la viabilidad con todos los impactos que pueda tener la adopción de distintas facetas, como la que usted menciona de las 44 toneladas. Desde luego, se está trabajando también, a través de la Reper, en la Comisión Europea sobre el asunto.

En cuanto al tacógrafo digital, he de decirle que desde la Dirección General de Transporte Terrestre y la secretaria general, consideramos que es un elemento importantísimo y esencial para garantizar la seguridad vial en nuestras carreteras; está desempeñando un papel muy importante, en el cual también están colaborando tanto la agrupación de la Guardia Civil como la Fábrica de Moneda y Timbre que, como saben, son los que fabrican, de alguna manera, es instrumento.

Con referencia a las observaciones que ha hecho la Comisión Europea a las concesiones de transporte de autobuses de viajeros, he de decirles que a las que tenían competencia a nivel estatal tan solo era el derecho del 5% de preferencia. En ese caso, la LOTT ha dejado zanjado ese tema porque no aparece ese 5% de preferencia, por lo tanto, como Administración general no tenemos ninguna observación ni ningún comentario en ese sentido. Hay diversas comunidades autónomas que sí tienen algunas cuestiones que son, sobre todo, modificaciones y prórrogas de algunas concesiones que la Comisión Europea considera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 61

que no son adecuadas. Nos hemos ofrecido como Administración general para establecer la participación y la coordinación necesaria para que el texto que se eleve a la Comisión Europea sea unificado, consensuado y coherente para todas las comunidades autónomas.

En cuanto a las inspecciones hechas por AESA en 2013, he de decirles que en el mes de julio, dado que las inspecciones tienen un decalaje en el tiempo, se han hecho 10.797 inspecciones en siete meses, el 70 % de las 15.758. También quiero decirle que normalmente todos los años siempre se supera lo hecho realmente por encima de lo planificado, porque lo planificado es obviamente lo que está previsto, pero hay muchas cosas que a lo largo del año no están previstas sino que son sucesos que ocurren y cuya inspección, por tanto, se requiere. En consecuencia, el volumen real de inspecciones hechas en AESA normalmente siempre supera el planificado.

Respecto al sector del taxi que su señoría comentaba, es cierto que hemos tenido reuniones y que había un paro convocado —no una huelga— de tres de las asociaciones del taxi. Hemos tenido reuniones y he de decirle que hace dos días desconvocaron este paro, así como que tanto a la ministra en la rueda de prensa del lunes pasado de presentación de los presupuestos le hicieron también una pregunta en este sentido y dijo que la LOT prevalece y tanto las autorizaciones para los vehículos con conductor como las de los taxis se mantienen en los mismos escenarios contemplados en los artículos 48 y 91 de la LOTT. Espero haber contestado a la mayoría de sus preguntas.

Al portavoz del Grupo Popular he de decirle que estoy totalmente de acuerdo con él. Lo que sobre todo hacen las subvenciones es mantener el derecho al 50 % a todos los residentes no peninsulares para incrementar esa conectividad y darle las garantías de la vertebración territorial que este país tiene que tener. En cuanto a los aspectos de SARA y AESA, lo de SARA se lo puedo mandar por escrito si le parece bien y en cuanto a AESA he de decirle que el tema del peso está ya en el Consejo de Estado, es decir, que su proceso está a punto de finalizar, y en los trabajos aéreos también ha iniciado ya su proceso administrativo. Respecto a Sasemar, si no le importa le paso la información por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Librero, muchas gracias por sus respuestas. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (FERRE MOLTÓ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/001152); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001188); SOCIALISTA (número de expediente 212/001258) Y DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001125).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación celebraremos la comparecencia del presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a petición de distintos grupos parlamentarios. Doy la palabra a don Gonzálo Ferre Moltó.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (Ferre Moltó)**: Señor presidente, señorías, es un placer para mi comparecer ante esta Cámara para explicarles las líneas de actuación que en materia presupuestaria va a desarrollar ADIF a lo largo del próximo año 2014. Permítanme previamente dar cuenta ante sus señorías de manera resumida de la evolución del ejercicio 2013 con objeto de enmarcar de forma secuencial la propuesta de presupuesto para el próximo ejercicio.

El momento económico y financiero ha influido necesariamente en la ejecución presupuestaria de ADIF durante el año 2013. El Gobierno se ha propuesto desde el primer momento corregir los graves desequilibrios que arrastra la economía española orientando en todo momento su política económica a la reducción del déficit y al saneamiento de las cuentas públicas, pilares básicos para recuperar la senda del crecimiento y el empleo. El difícil contexto económico en el que nos movemos ha limitado los ingresos del Estado y ha dificultado el acceso al crédito durante el presente ejercicio. Afortunadamente, señorías, la política puesta en marcha para recuperar la credibilidad está empezando a dar frutos y en estos momentos se vislumbra una mejoría en las condiciones de acceso a los mercados, como se refleja en la evolución de la prima de riesgo y, como ustedes conocen perfectamente, el coste medio del bono español a diez años, que se situaba en 2011 en el 5,50 y en 2012 en el 5,34 %, en estos momentos ha descendido ya hasta el 4,2 %. En ADIF no somos ajenos a esta coyuntura y estamos acometiendo los cambios estructurales necesarios para avanzar en la construcción de un ferrocarril moderno que mejore la calidad del servicio y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 62

que responda a las necesidades de los ciudadanos y de los contribuyentes, que son en definitiva quienes con sus impuestos hacen también posible el desarrollo de este modo de transporte.

En 2013 ADIF ha culminado algunos importantes proyectos, como la puesta en marcha de la línea Barcelona-frontera francesa en enero o la línea de alta velocidad Albacete-Alicante el pasado mes de junio. En los próximos años ADIF tiene que seguir afrontando el mantenimiento de la red ferroviaria existente y culminar las inversiones en curso de ejecución. Queremos centrar nuestros esfuerzos en hacer llegar a la mayoría de los ciudadanos un ferrocarril de alta calidad que mejore los tiempos de viaje logrando un nivel superior al que disfrutaban algunas de las más importantes capitales europeas, y esto vamos a hacerlo cumpliendo el criterio de sostenibilidad económica y financiera y mejorando la eficiencia de nuestras inversiones, aumentando la autofinanciación, buscando nuevas fuentes de financiación en un contexto de racionalización del gasto.

Los objetivos que tienen reflejo en el presupuesto que les presento son los siguientes. En primer lugar, poner en valor las inversiones realizadas priorizando la terminación de aquellas obras que dispongan ya de un grado de ejecución importante con el fin de ponerlas en servicio para que los ciudadanos puedan empezar a usar cuanto antes estas nuevas infraestructuras y, en segundo lugar, acometer las inversiones con criterios realistas y mediante proyectos que seamos capaces de financiar. Existen infraestructuras en distintas fases de desarrollo, con dificultades para su ejecución por las elevadas necesidades de inversión en un entorno de restricciones presupuestarias. Estas circunstancias hacen necesaria una nueva planificación para adaptar los proyectos y rentabilizar el esfuerzo realizado sin comprometer su sostenibilidad, mejorando los actuales tiempos de viaje con un alto nivel de calidad.

En cuanto a nuestros objetivos de empresa, el primero, como siempre es mantener las condiciones de seguridad y fiabilidad de la red a través de cuantas mejoras sean consideradas precisas en el marco normativo oficial del reglamento general de circulación. En todo momento esta empresa es consciente de la importancia que tiene la seguridad para el desarrollo del ferrocarril. Esta idea no solo forma parte de la cultura de ADIF sino que constituye el eje central de su actividad. El ferrocarril es y va a seguir siendo el medio de transporte terrestre más seguro. Incrementar el tráfico de mercancías por ferrocarril. Tenemos una extensa red ferroviaria que, como he dicho antes, debemos potenciar, y eso supone hacer un uso intensivo de la misma para lo que es fundamental desarrollar el transporte de mercancías por ferrocarril. Estamos trabajando para mejorar los procesos que permitan multiplicar el uso del tren, y la firma del reciente convenio firmado con Anfac, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, para el transporte de parte de su producción por ferrocarril es una buena muestra de ello. Revisar el canon por el uso de las infraestructuras, ya que las vigentes tarifas de cánones son insuficientes para financiar el conjunto de las infraestructuras ferroviarias y, consecuentemente, para lograr su sostenibilidad económica en el tiempo en un contexto en que es prioritario el objetivo de estabilidad presupuestaria. Asimismo debe tenerse en cuenta que las modificaciones incorporadas en el sistema europeo de cuentas, de las que hablaré más adelante, exigen un reforzamiento de los ingresos del mercado que sostienen la administración de la red ferroviaria. Impulsar las capacidades competitivas de nuestras actividades en los mercados internacionales. El impulso inversor de los últimos años ha situado a ADIF como uno de los referentes del sector ferroviario a nivel mundial y nos permite actuar como prescriptores de la industria española del sector, que es probablemente el clúster más sólido, dinámico y competitivo de la economía española, con empresas líderes a nivel mundial en toda la cadena de valor, ingeniería, construcción, equipamiento, etcétera, y que además mantendrán y potenciarán su excelencia en la provisión de servicios de la red española. Impulsar las medidas que fomenten la austeridad y la eficiencia en el gasto. Vamos a continuar con el esfuerzo para reducir los gastos. La austeridad no debe ser algo coyuntural, dependiente del ciclo económico, sino la forma de gestionar en todo momento los recursos públicos. En este sentido, se pretende reducir el gasto de reforma estructural de manera que ese ahorro se realice sin merma de la calidad del servicio.

A continuación paso a desglosar el presupuesto de explotación comenzando con la previsión de cierre del año 2013. Los ingresos de explotación de ADIF estimamos que alcancen los 1.809 millones de euros. De ellos 516 millones provienen de los cánones por utilización de las infraestructuras y estaciones, 686 pertenecen a ingresos comerciales y 585 tiene como origen las subvenciones del Estado para atender el déficit de explotación. Respecto a los gastos de explotación, está previsto que alcancen en este ejercicio los 1.604 millones de euros, de los que 682 millones corresponden a gastos de personal, 284 proceden de la energía de tracción que proveemos a los operadores y 638 millones de euros están ligados al mantenimiento prestado por terceros. El resultado bruto de explotación alcanza, según nuestras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 63

previsiones, 205 millones de euros positivos, a pesar de la absorción de FEVE que supone 36 millones de euros de pérdidas en el resultado bruto. El resultado neto de explotación después de amortizaciones netas, 314 millones de euros, se sitúa en 109 millones de euros negativos, de los que 73 millones de euros son pérdidas por la incorporación de FEVE. Si a estas pérdidas les incorporamos un resultado financiero negativo de 197 millones de euros, el resultado final alcanza los 306 millones de euros negativos frente a los 297 millones de euros de pérdidas del año 2012. El efecto de la absorción de FEVE en el resultado de ADIF en el año 2013 supone unas pérdidas estimadas de 80 millones de euros, es decir, sin FEVE en términos homogéneos el resultado de ADIF mejoraría en 72 millones de euros en el año 2013.

Paso ahora a explicarles las grandes cifras del ejercicio 2014. Para el próximo año esperamos que los ingresos de explotación alcancen los 1.907 millones de euros, un 5 % superiores a los del año actual. La cifra de negocios de ADIF ascenderá a 603 millones de euros. En este importe se recogen los ingresos por cánones que se cobran a los operadores y que ascienden a 586 millones. En concreto, 470 millones corresponden al canon por utilización de las líneas de la red ferroviaria de interés general y 116 millones están vinculados al canon por utilización de estaciones y otras infraestructuras ferroviarias. Adicionalmente, se recogen 16 millones de euros de la tasa de seguridad. Si comparamos con el año anterior, la cifra de negocios sube en 87 millones de euros con respecto a la previsión de cierre. En estas cifras se recoge el efecto de la puesta en servicio de la línea de alta velocidad Albacete-Alicante, pero también el impacto de una subida de cánones que pretendemos impulsar con el objetivo final de cubrir costes de mantenimiento de las líneas y, en su caso, posibilitar la recuperación del coste de inversión. Los ingresos principales de ADIF son los denominados otros ingresos de explotación, que alcanzan una cifra global de 1.243 millones de euros. En esta partida se recogen los 585 millones de subvención para el mantenimiento de la red convencional que recibimos para compensar la insuficiencia del canon en la cobertura de los costes de mantenimiento. Adicionalmente se recogen en este epígrafe los ingresos accesorios y de gestión corriente, fundamentalmente los derivados de alquileres, 179 millones; otras prestaciones a operadores tanto en estaciones, 47 millones, como por servicios logísticos, 39, y la venta de energía, 349, y otros por importe de 42 millones de euros. Resumiendo, los ingresos de ADIF proceden de tres frentes claramente diferenciadas: el uso de las infraestructuras y estaciones por los operadores, 603 millones de euros; la explotación comercial, 699 millones de euros, y la subvención del Estado 585 millones de euros.

Por lo que se refiere a los gastos de explotación, que alcanzan los 1.617 millones, las principales partidas son las siguientes. Aprovisionamientos, 104 millones, recogen el consumo de materiales y el gasto de consumo de energía almacenable; gastos de personal, 683 millones. Dentro de este importe, que es un 1,3 % inferior al del año pasado, se recogen 12 millones de euros para atender las obligaciones del ERE voluntario que está en tramitación. Otros gastos de explotación, 829 millones de euros. Se recoge en este epígrafe el gasto de energía de tracción que luego se repercute como ingreso a los operadores, 317 millones, y los gastos ligados al mantenimiento de la red y las áreas corporativas. Como síntesis, ADIF tiene tres grandes conceptos de gastos, los de personal que, como he dicho antes, suponen 683 millones; la energía de tracción que alcanza 317 y los gastos de mantenimiento de terceros, 617 millones. El resultado bruto alcanzará los 290 millones, 85 millones más que en 2013. Por lo demás, las amortizaciones netas totales en 2014 serán de 305 millones de euros. La diferencia entre ingresos y gastos de explotación representa el resultado de explotación, que se espera sea de 15 millones de euros negativos en el presupuesto de 2014, frente a los 109 de pérdidas de la previsión de cierre de 2013. Sin embargo, como consecuencia del elevado nivel de endeudamiento acumulado por ADIF en los últimos años, los gastos financieros netos ascenderán a 282 millones de euros en 2014, lo que situará el resultado final del ejercicio en unas pérdidas de 297 millones de euros. El presupuesto de inversiones para 2014 se ha cifrado en 3.372 millones de euros, la misma cantidad presupuestada para el año anterior. Manteniendo el esfuerzo inversor pretendemos alcanzar una serie de objetivos que paso a concretar. Vamos a trabajar para que en el menor plazo posible un buen número de ciudadanos disfruten de un ferrocarril de alta calidad que reduzca los tiempos de viaje y mejore la competitividad.

Voy a detallar algunas de las principales actuaciones previstas en líneas de altas prestaciones. En el próximo año se avanzará en la conexión con Asturias, mediante las actuaciones en los tramos Venta de Baños-Palencia-León, con 182 millones de euros y la inversión en la variante de Pajares a la que se destinan 190 millones de euros. En la línea de alta velocidad al País Vasco se destinan 190 millones de euros a Victoria-Bilbao y San Sebastián-Irún y se avanza en otros tramos de la línea como Valladolid-Burgos, en el que invertiremos 185 millones de euros. Asimismo se mantiene como prioridad la progresión en el corredor mediterráneo entre Valencia y Barcelona, dando continuidad al ancho UIC desde Valencia

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 64

hasta la frontera francesa. Para ello se van a destinar 430 millones de euros, de los cuales 100 son para el tramo Vandellòs-Tarragona. En la línea Madrid-Extremadura, la inversión orientada a reducir los tiempos de viaje de Madrid a Badajoz a tres horas y treinta y cinco minutos se cifra en casi 200 millones de euros, tramos Plasencia-Mérida, Cáceres-Badajoz. También seguimos avanzando en la puesta en servicio de la alta velocidad a Galicia en el horizonte del 2018, destacándose las inversiones en el tramo Lubián-Ourense por un importe de 486 millones de euros. Está también previsto seguir adelante con la culminación del eje atlántico para finales del próximo año que unirá Ferrol y Vigo. En cuanto a actuaciones en red convencional hay que destacar que en Cataluña se destinan 32 millones de euros para los accesos al puerto de Barcelona y 30 millones de euros para rodalíes, así como otros 45 millones de euros en actuaciones en La Sagrera, seguridad en túneles, estación de Sant Andreu Comtal, etcétera. Se destinarán 35 millones de euros para la electrificación de la línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro. Con este avance el trayecto Madrid-Salamanca se podrá realizar en 90 minutos. En Andalucía el tramo Almoraima-Algeciras, línea Bobadilla-Algeciras, se renueva con 50 millones de euros, con el objetivo de mejorar las velocidades de circulación e incrementar la capacidad para los futuros tráfico previstos en la línea. La conexión Madrid-Santander se mejorará mediante una inversión de 60 millones de euros para llegar a reducir a 3 horas y 30 minutos dicho trayecto.

Estamos llevando a cabo una política de diversificación de nuestras fuentes de financiación. El modelo planteado ahora se basa en la transferencia de capital para atender inversiones, que suma 120 millones de euros, subvenciones de fondos europeos, fondos de cohesión, Feder y ayudas RTET. Los fondos europeos previstos en actuaciones en ejecución se sitúan en 285 millones de euros.

En cuanto 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, y la estimación para 2014 es de 448 millones de euros. La colaboración público-privada tiene una cifra estimada de 100 millones de euros. Como saben, el modelo de ADIF se fundamenta en reconocer tanto la inversión ejecutada en CPP como la deuda con los proveedores por la parte diferida con los intereses correspondientes, en un esquema similar a la compra con pago aplazado. Ello significa que tenemos que reconocer la deuda con los proveedores en nuestro balance. Se potenciarán en la medida de lo posible las actuaciones a través del modelo de colaboración público-privada.

En estos momentos en ADIF ya están en ejecución distintos proyectos entre Olmedo y Pedralba con montaje de vía y electrificación. Igualmente existe la previsión de adjudicar otros proyectos en materia de instalaciones en los tramos Valladolid-Palencia, Palencia-León, León-Asturias por la variante de Pajares, así como en el tramo Venta de Baños-Burgos.

Los mercados de capitales europeos se están mostrando receptivos a las emisiones de empresas españolas y ha cesado la presión sobre la deuda soberana, permitiendo el acceso a una financiación de mayor importe y más barata que la ofrecida por el sector bancario. Para garantizar la financiación de las inversiones se está diseñando un programa de emisión de bonos en el mercado exterior con un plazo de duración de doce meses y un importe máximo de 3.000 millones de euros. Finalmente el resto del endeudamiento se concentrará básicamente en el 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 2.875 millones de euros para el año próximo. La consecución de esta financiación permitirá a ADIF alcanzar las inversiones presupuestadas.

Antes de concluir quisiera mencionar un proceso en el que estamos inmersos, el proceso de segregación de ADIF. La implantación del sistema europeo de cuentas nacionales y regionales —SEC 2010—, un marco estable contable comparable a escala internacional, tiene como fin realizar una descripción sistemática y detallada de la economía de una manera armonizada entre todos los países de la Unión Europea, según se establece en el Reglamento de la Unión Europea 549/2013, del Parlamento y del Consejo, de 21 de mayo de 2013. Como ustedes conocen, esta norma es de obligado cumplimiento. La entrada en vigor del nuevo SEC 2010 va a suponer cambios significativos de lo que se consideran ingresos y gastos de explotación. Para solventar el problema que plantea su aplicación se propone segregar ADIF en dos entes, uno responsable de administrar la red de alta velocidad y otro para la red convencional. En estos momentos estamos avanzando en el diseño del esquema definitivo, pero hasta que no esté finalmente aprobado hemos optado por presentar estos presupuestos de forma agregada, sin perjuicio de que, cuando se decida el modelo a aplicar, se hagan los ajustes correspondientes sin que ello suponga un incremento presupuestario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 65

Finalizo, señorías. Como apuntaba al comienzo de mi intervención, el presupuesto de inversiones de ADIF se inscribe en un marco general dominado por la austeridad. Aun así, ADIF va a consumir recursos en mantenimiento de la red ferroviaria por valor de 1.617 millones de euros y en inversiones por una cifra de 3.372 millones de euros. En este contexto este presupuesto pone de manifiesto el esfuerzo que el Gobierno de España, a través del Ministerio de Fomento, está realizando para conseguir que los beneficios de las grandes infraestructuras se trasladen a la mayor parte de los ciudadanos y tengan acceso a un ferrocarril de alta calidad. Desde ADIF trabajamos, en definitiva, para que el ferrocarril siga siendo el medio de transporte terrestre más seguro, contribuya a la cohesión territorial de España, sea económicamente sostenible y potencie su competitividad. Entendemos que esta es nuestra aportación para remontar la crisis, generar empleo y encarar el futuro con la solidez necesaria.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación comenzamos con las intervenciones de los grupos parlamentarios. Primero, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: El Bloque Nacionalista Galego le agradece su presencia y su intervención, aunque tengo que reconocer —sin duda es un problema mío— que me ha pasado con esta su intervención de hoy algo parecido a lo que me pasó con la que tuvo aquí en el mes de agosto a raíz del accidente de Angrois, una intervención larga pero que —lamento decirle— no me aportó mucho. En esta ocasión me pasa lo mismo. Ha hecho usted dos referencias concretas a Galicia. Ha citado la línea de alta velocidad y se ha centrado —como no podía ser de otra manera porque prácticamente es el grueso de los presupuestos de alta velocidad para Galicia— en el tramo Lubián-Ourense. Nosotros ya hemos dicho a lo largo del día de hoy en varias ocasiones que, a nuestro juicio, la alta velocidad y los presupuestos destinados a la alta velocidad en Galicia no cubren ni mucho menos todos los déficit que en materia ferroviaria tiene Galicia. Aunque sí dio cifras generales, no se paró en la concreción. Según los datos que nosotros vemos en los presupuestos, para la mejora de la línea convencional en Galicia, para su modernización, las cifras que aparecen en los presupuestos son, a nuestro entender... Las voy a calificar de ínfimas por no calificarlas de otra manera.

Aparte del tramo de alta velocidad Lubian-Ourense, en el que entiendo que se centre y que nombre porque el presupuesto que tiene así lo merece, ha dicho también —y creo que más o menos copié textualmente lo que dijo— que están ustedes haciendo los esfuerzos necesarios para que el eje atlántico Ferrol-Vigo —ha dicho, y efectivamente así es— culmine a finales del año que viene. Primera pregunta, señor Ferre. ¿De qué manera va a culminar el eje atlántico Ferrol-Vigo a finales del año 2014 si en los presupuestos de 2014 para el tramo Ferrol-Coruña tienen ustedes destinados 15.000 euros? Comprenderá nuestra incredulidad con este tema, no solo basada en este dato objetivo que recogen en sus presupuestos, sino además en las sucesivas promesas que a lo largo de los años, en concreto sobre este tramo, se vienen haciendo y que son reiteradamente incumplidas.

Con respecto a la alta velocidad, usted sí ha citado el año de finalización que vienen anunciando desde que tomaron posesión, el año 2018. A este respecto quiero hacerle otra pregunta muy concreta. Hay partes del trazado de la alta velocidad en las que solo se está trabajando en una vía, no en dos. Por tanto, no ponemos —por lo menos por ahora— en cuestión la fecha de 2018, pero sí queremos preguntarle si se van a mantener las mismas características de esta alta velocidad que se preveían.

Quiero hacerle otra pregunta, creo que también bastante concreta y de un tema que usted conoce bien porque no es la primera vez que hace referencia a él, y es sobre FEVE, en concreto el tramo Ferrol-Ortigueira, línea que en los últimos años, aparte de reducir servicios, el grado de mantenimiento deja mucho que desear. Y esta reducción de servicios ha afectado, como usted sabe, a puntos importantes, a pueblos importantes que están a lo largo de ese recorrido que tienen serios problemas, fuera de lo que es la cobertura con FEVE, de cobertura con otro transporte público. Pregunto, ¿qué previsiones tienen, en concreto para este tramo, respecto de FEVE?

Tercera cuestión. Ustedes han anunciado públicamente, no hace mucho tiempo, un plan de venta de estaciones que ya no tienen uso. En Galicia, por desgracia, en los últimos tiempos han aumentado las estaciones que están cerradas porque se disminuyen los servicios a los usuarios, se cierran cada vez más estaciones; han aumentado, por lo tanto, en los últimos años y queremos saber si tienen alguna intención de negociar con los ayuntamientos correspondientes para que esas estaciones, esos inmuebles puedan ser cedidos a los ayuntamientos que estén interesados en ellos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 66

Otra cuestión, si me lo permite. Usted ha hablado, aunque también muy someramente, de la seguridad ferroviaria. Esta mañana el secretario de Estado ha dicho aquí, en respuesta a mi intervención, que en el accidente del 24 de julio en la curva de A Grandeira estaban instalados todos los sistemas de seguridad que la legislación exige. Pues bien, con lo que sabemos a día de hoy, con las medidas que han tomado justo casi al día siguiente del accidente o en los días posteriores, cuando aumentaron efectivamente la señalización, cuando redujeron la velocidad de entrada del tren en Santiago, con todo eso que sabemos a día de hoy, ¿usted cree efectivamente que estaban tomadas todas las medidas de seguridad? Si es así, ¿por qué se incrementa entonces de manera significativa la partida de seguridad ferroviaria en los presupuestos de 2014? Y, en concreto, el Bloque Nacionalista Galego quiere saber qué presupuesto se va a destinar en medidas de seguridad al tramo que está afectado por el accidente y a qué otros tramos dentro del territorio gallego.

Última cuestión, señor Ferre. Respecto de la línea convencional, usted sabe que en Galicia no tenemos línea de cercanías. También he escuchado a lo largo de las comparecencias del día de hoy, y varias veces, que están haciendo análisis y según la demanda se llevarán a cabo las medidas oportunas. Pues bien, en todos estos años los servicios ferroviarios en Galicia, y en el último año considerablemente gracias al Plan de racionalización ferroviaria que han puesto en marcha, se han reducido de manera muy importante. Realmente, la demanda está disminuyendo porque los tiempos de viaje son imposibles, a veces casi casi se llega antes andando, y le estoy hablando de tramos muy concretos como el de Ferrol-Coruña. Bien, si casi casi se llega antes andando y ustedes están analizando la demanda, cuando acaben de analizarla probablemente ya no exista esa demanda. Yo quiero preguntarle cuándo van a concluir esos análisis de demanda y, en todo caso, si van a tener ustedes en cuenta algún elemento más que la demanda para poner en marcha líneas de cercanías en nuestra comunidad autónoma.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Pere Macias tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: Señor Ferre, bienvenido. Voy a ser muy breve, simplemente haré algunas peticiones de información que, aunque no sea ahora, creo que puede suministrarlos. En primer lugar, usted ha hecho referencia a que en la red convencional tiene previstas unas inversiones de 32 millones en los accesos al puerto de Barcelona, de 30 millones para la red de cercanías y de 45 para otras actuaciones, yo pediría que nos diera estos datos de la forma más desagregada posible. Primera cuestión. **(El señor vicepresidente, Ruiz Llamas, ocupa la Presidencia).**

Una segunda cuestión que creo que es de una cierta importancia es el tema de los cánones. Usted ha hecho referencia a que este año, por concepto de canon, va a ingresar 87 millones de euros más de los que tiene previsto ingresar en 2013. Paralelamente a esto creo que hay una propuesta de una subida importante de cánones, especialmente para las líneas de alta velocidad. Me gustaría disponer de esta información y —un elemento que me parece sustantivo— saber si este incremento de cánones se va a aplicar también a los trenes de mercancías que circulan por la red de alta velocidad, de altas prestaciones, lo cual a mi entender y al entender de muchos expertos haría inviable todo proyecto, por ejemplo, del corredor del Mediterráneo, unos cánones que multiplicarían, en algunos casos, por cuatro, por cinco o por ocho lo que se paga actualmente. Este es un tema sustancial que creo que deberíamos conocer a la hora de valorar sus presupuestos.

Finalmente, una cuestión referida a la ejecución de las inversiones de este ejercicio 2013. A lo mejor no he tomado bien el dato, me gustaría conocer de los 3.372 millones que tenía previsto invertir este año 2013 cuántos prevé que se van a poder invertir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Ruiz Llamas): Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor presidente de ADIF. Permítame que comience, como usted ha hecho en su intervención, viendo el comportamiento económico, financiero y presupuestario de la empresa que usted dirige, viendo las inversiones reales, las aportaciones presupuestarias con cargo a los presupuestos generales, el endeudamiento y el presupuesto de explotación. La impresión que he sacado cuando he leído todos esos elementos es que ADIF no va bien, que el milagro del Gobierno del Partido Popular, que decía que frente a los aficionados del Partido Socialista cuando ustedes llegaran a gobernar esto iba a cambiar de arriba abajo, ha tenido un resultado bastante mediocre. Llevan dos años

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 67

de gestión —los presupuestos de 2012 y 2013—, planifican para 2014, y los resultados no parecen auspiciar que ADIF, que es la gran empresa inversora del Estado, vaya a ir a más. En inversiones reales ustedes ponen la misma cantidad que el año pasado, 3.372 millones, muy lejos de esos 4.398 de 2011 o los 4.126 de 2012, que eran los presupuestos que hicimos nosotros, los últimos del Gobierno socialista. Aparecen con una cifra de negocios que se mantiene este año, que planifican en 1.262, prácticamente igual que el año pasado, casi la mitad de la de 2012, y sigue un resultado del ejercicio en pérdidas de casi 300 millones de euros, 297. No son buenas cifras; igual que en 2013, que perdieron 282, y en 2012, 295. No parece que a niveles de resultados del ejercicio se puedan buscar las razones.

Una primera conclusión que yo saco es que la empresa ADIF no va a mejor, desde el punto de vista de empresa pública, en cuanto a cifras de negocio y a las pérdidas, que aumentan ligeramente. Pero lo que a mí me llama la atención, y me gustaría que me lo explicara, es que disparan el endeudamiento previsto a finales de 2014 a 16.686 millones de euros; en 2012 eran 13.432 y en 2013, 13.766, es decir, casi 3.000 millones de euros más de endeudamiento, y en las operaciones de crédito autorizado pasan de 1.109 a 2.875 millones. Por tanto, una segunda reflexión: la empresa va mal, pero ustedes disparan el endeudamiento y disparan las operaciones de crédito autorizado. Como yo he vivido estos dos años casi con el mantra de la ministra hablándonos de que ustedes son buenos gestores, de que hay que pagar las deudas, de los 40.000 millones de euros de deuda, paradigma que se ha repetido una y otra vez, he de decir que ADIF está incumpliendo lo que la ministra dice. Pero claro la ministra tampoco le va a llamar la atención porque Rajoy ha llevado la deuda de España a un billón. Acaban de decir que se habían olvidado 10.000 millones de euros, que se habían trabucado, lo acaba de decir un medio de comunicación, pero 10.000 millones de euros en un billón de deuda... Zapatero era malísimo y estaba en la mitad; ahora hemos llegado al billón y vamos a los países diciendo que este país está disparado; ¡un billón de deuda! Y a eso va a contribuir ADIF, ADIF va a contribuir claramente con un endeudamiento a finales de 2014 de 16.686 millones de euros, que es un aumento bastante significativo, casi 3.000 millones más que el año anterior.

¿De qué estamos hablando? Estamos hablando de que la ministra ya nos ha vendido durante dos años que ustedes son mejores y ahora vienen las elecciones; vienen las elecciones europeas, las municipales y vienen las generales después y además del mantra de repetir lo mismo para ver si cuela, ahora hay que hacer alguna cosita más para que los territorios vean alguna posibilidad de resolver todas estas cosas. Usted en la anterior comparecencia me dijo que el endeudamiento es bueno, y lo leo literalmente del «Diario de Sesiones»: El endeudamiento es bueno si lo podemos asumir, si es sostenible. La primera pregunta que le hago es: ¿Es sostenible? ¿Sigue siendo endeudamiento bueno 16.686 millones de euros? Porque era malísimo cuando se trataba de Gobiernos socialistas, era malísimo y estaba en el 2,1 el precio del dinero. Ustedes decían que habían conseguido el precio medio del dinero, entre el BEI y que habían acudido no sé dónde, en torno a una media del 2,7 y en el BEI el 2,1. ¿Este endeudamiento que van a tener ahora se va a mantener en esos precios de referencia cuando el precio del dinero ahora mismo en los mercados está muy por encima, casi el doble? ¿Usted considera que ese acudir al endeudamiento le va a permitir que siga siendo sostenible el endeudamiento de una empresa pública como ADIF? Considero que hacer cosas e invertir es bueno, pero me gustaría saber cuál es el referente. Estamos en un mundo de una turbación tremenda. La Unión Europea acaba de aprobar las redes transeuropeas de transporte. ¿Ese es el referente del ministerio y de ADIF? ¿Ustedes van a invertir de acuerdo con las prioridades que fija la Unión Europea, la Comisión Europea y el Parlamento Europeo, por ejemplo dándole prioridad al corredor ferroviario mediterráneo o a otros corredores? ¿Van a invertir de acuerdo con ese referente, que les recuerdo que es lo que les va a permitir pedir cofinanciación? Si no se adaptan a las redes transeuropeas, no hay cofinanciación. ¿O van a seguir el camino del Pitvi? Porque les recuerdo que el Pitvi es la planificación estratégica de los lápices Alpino. Usted los recordará porque es de mi edad o más joven que yo; más joven que yo seguro. **(Risas)**. A mí me ponían a dibujar con los lápices Alpino; cuando me daban la colección, eran de los pequeños, yo conseguía nada más que los lápices cortos, pero si me regalaban los largos, me ponía a pintar por todos lados, los mares azules, las carreteras... Y el Pitvi es eso, una masa de colores por todos lados que es imposible abarcar y es imposible ejecutar. ¿Por qué? Porque lo pintan todo. Además, el Pitvi es tan importante que no lo han aprobado siquiera. El Pitvi se anunció y no tiene evaluación ambiental estratégica, no tiene el informe de sostenibilidad ambiental, la difusión pública y las alegaciones de los ciudadanos no se han producido cuando dijo la ministra que se haría en el segundo trimestre de 2013, a los grupos parlamentarios no se nos ha permitido valoración ni propuesta, no se ha enviado al ámbito autonómico y local, y tampoco a los sectores

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 68

económicos, empresariales, técnicos, científicos y profesionales, que es lo que pone en el Pitvi. Por tanto, no tenemos Pitvi. ¿Cuál es su referente entonces? Le voy a enseñar cuál es su referente porque lo ha elaborado usted. Este: Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de alta velocidad. Después está la red convencional, cercanías, etcétera. El documento es de ADIF, de abril de 2013. Este es el documento de referencia, el que ustedes han elaborado con un esfuerzo enorme; han conseguido, sobre los 49.572 millones que preveía de inversión planificada en alta velocidad el Pitvi, dejarlo en 29.000 millones. Yo quiero saber, cuando llegan ustedes a ADIF, ¿a qué se dedican?, ¿a redes transeuropeas, al Pitvi o van a seguir el nuevo modelo de los corredores de alta velocidad, que es un documento potente, muy potente? Un diputado cunero por Almería, Rafael Hernando, dijo: ese papelucho de ADIF. No, hombre, no, esto está elaborado por ingenieros que saben lo que hacen, que les han dicho: quiten ustedes veintitantos mil millones de euros de la inversión porque al ministerio se le ha ido la olla; han cogido veinticuatro lápices de colores, a cada uno le han dado un puñado y han empezado a pintar 49.000 millones de inversión en plena crisis. ¡Hay que tener valor para hacerlo! Por eso a mí me gustaría saber cuál es su referente porque estamos un poco perdidos. Cuando veo sus cifras no sé si usted se va a dedicar al corredor ferroviario mediterráneo, si se va a dedicar al atlántico o si se va a dedicar al central porque las cifras no cuadran con todas las iniciativas que se han ido presentando. No están claras las prioridades. No están claros los objetivos que quieren cumplir. A mí como socialista, a los socialistas nos agrada que ustedes hagan una inversión en Castilla y León de 638 millones o en Galicia de 773 millones, pero cuando veo otras cifras de corredores prioritarios muy lejanas de esas cantidades pienso que quizás los objetivos no están bien marcados. Y, repito, queremos que el AVE llegue a todas las esquinas de nuestro país. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Voy terminando rápidamente, señor presidente. Creo que tenemos que hacer un esfuerzo, que ADIF dé cuenta de lo que está haciendo de una forma más clara. No conseguimos saber, en elementos clave, cuál es la posición oficial ni cuando preguntamos ni cuando nos contestan. Le voy a entregar preguntas sobre la línea de AVE Antequera-Granada y me voy a acoger, señor presidente, a la fórmula tradicional de presentarlas para no extenderme, pero la Unión Europea ha dado 600 millones para el AVE Antequera-Granada y el Tribunal de Cuentas acaba de mandar en junio una inspección al AVE Antequera-Granada porque no se están cumpliendo los plazos, porque a finales de 2013 la planificación tiene que estar aprobada en su totalidad y terminadas las inversiones a finales de 2015, y no mueven pieza hasta hace dos semanas que fue la ministra por Granada.

Tampoco sabemos qué va a pasar, por ejemplo, con la variante de Pajares. Usted ha dicho que hay 77 millones para la vertiente asturiana y 113 para la vertiente leonesa, pero ¿a qué obras se destinan estas cantidades? ¿Qué equipamiento ferroviario? Rajoy dijo que se iba a abrir en 2014 con un solo túnel. ¿Es cierto? ADIF puede confirmar aquí y ahora que la variante de Pajares, aunque sea con un solo túnel, se va a abrir, como el presidente dijo, en 2014? O, por ejemplo, ¿es lógica la situación de Tarragona, que anunció la ministra que el tramo Castellón-Vila-seca en el límite de Tarragona solo será de ancho de vía UIC, vía europea? La ciudad de Tarragona quedará fuera del flujo ferroviario, que tiene ancho ibérico. ¿Ha pensado ADIF llevar a cabo la conexión entre la vía ferroviaria Tarragona-Castellbisbal, de tres hilos, a la altura de Albox para dar solución a dicho problema? No sabemos. Aquí se preguntan todas estas cosas y no hay una solución clara. Me gustaría —con esto finalizo— que me dijera de verdad si cree que su empresa va por buen camino y si cree que los encargos que le está haciendo el ministerio son los que responden a las prioridades de un país en crisis que necesita terminar obras. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, el diputado don Guillermo Collarte Rodríguez.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: No voy a entrar en debate con el señor Pezzi ni con doña Rosana Pérez porque ellos esperan una contestación del presidente de ADIF. Por tanto, no voy a suplantar su papel, aunque no será por falta de ganas.

Me consta que a estas alturas es difícil decir algo que de una manera u otra no se haya comentado ya en comparecencias anteriores en materia ferroviaria. Por tanto, renuncio a insistir en cifras de previsiones de inversión o en los ránquines de a quién le toca más y a quién le toca menos. Tengo que citar —pido perdón a sus señorías— por obligación de cargo y porque no sería justo no hacerlo como diputado por Orense mi agradecimiento por que se mantenga el esfuerzo inversor que hace que nuestra provincia —cuando digo nuestra me refiero a la mía y a la del presidente, mi buen amigo Celso— sea la de mayor inversión del Ministerio de Fomento. No sé si que Celso Delgado sea presidente tiene algo que ver en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 69

esto, creo que no. Me consta que la preocupación de la ministra por este eje galaico —por algún otro más también— ayuda notablemente a que esta circunstancia se produzca. En todo caso, gracias.

Señor presidente de ADIF, permítame que le felicite por su intervención; que conste que lo hago más allá de la supuesta obligación que como representante de mi grupo tengo de apoyarle. Me gusta como profesional que soy de este sector y apasionado del ferrocarril. ADIF debe ser motivo de orgullo para todos y una garantía que permita que nuestras empresas puedan competir en el exterior en importantes actuaciones, bien asociadas con el propio ADIF o con Renfe, bien de manera independiente. Es, y usted lo sabe, una importante responsabilidad la que le ha tocado afrontar. Sepa que tiene el apoyo y la ayuda de este grupo que hoy me honro en representar. No voy a reiterar las cifras a las que ha hecho referencia, pero no quiero dejar de manifestarle que todavía nos queda un esfuerzo adicional que permita mejorar el resultado de explotación. No tengo ninguna duda de que lo conseguirá.

Permítame una pequeña matización de los comentarios que he leído estos días —sobre todo de compañeros diputados de mi tierra— acerca de que las cifras del presupuesto del corredor Orense-Lubián son virtuales. Es bueno que todos sepamos que los niveles de ejecución, pese a ser muy altos, no lo son más porque, tal y como ha dicho su presidente, ADIF tuvo serias dificultades financieras en el ejercicio 2013; aproximadamente 1.000 millones de euros entre una cosa y otra. Es importante que sepamos todos por qué pasan las cosas. Señor Pezzi, la situación financiera de ADIF era la que era y es la que es. Eso no se lamina en un par de meses. Me consta —y me gustaría que el presidente de ADIF nos lo confirmase— que esa situación para el año que viene está prácticamente resuelta. Si eso es así, es una excelente noticia y le felicito a usted y a todo su equipo. Permítanme que les comente una anécdota que me sucedió ayer y que no tiene más valor que el de anécdota. Un alto ejecutivo responsable de una empresa constructora me comentaba que, pese a haber ofrecido ejecutar las obras pendientes en un tramo, ADIF no se lo permitió con la intención de certificarlo en el mes de enero. Como no estaba garantizado el nivel de financiación para el año 2014, no se lo aceptaron. Es decir, el criterio es ejecutivo si tengo respaldo económico. Yo me alegro de que ese sea su criterio.

Permítanme terminar. Yo voy a ser breve; recuerdo un viejo profesor y presidente de una importante constructora de este país que dijo una vez que iba a ser breve, que no tardaría más de quince minutos y tardó exactamente cuarenta y cinco, nunca se me olvidará. Yo sí voy a ser breve. Permítanme para terminar una referencia hecha desde el corazón. El personal de ADIF, el directivo y el que no lo es, entre todos —los de antes y los de ahora, señor Pezzi— consiguen que esta gran empresa funcione todos los días del año con un alto nivel de satisfacción de los usuarios; me refiero al ferrocarril convencional, a la alta velocidad y a las cercanías. El golpe recibido por el accidente del pasado 24 julio en Angrois fue brutal y trágico, pero no puede llevarse por delante el trabajo y el esfuerzo de tantos años de unos excelentes profesionales y técnicos y de una gran empresa que usted tiene la honra de presidir. Le deseo mucha suerte. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, responde a todos el presidente de ADIF, el señor Ferré Moltó.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADIF** (Ferré Moltó): En primer lugar, quiero contestarle a la señora Pérez. Volviendo a mi exposición, tenemos previsto invertir en el año 2014 en el eje atlántico 195 millones de euros; evidentemente el eje atlántico se denomina Ferrol-Vigo. Ese es el compromiso y esa será la cantidad que invirtamos el año que viene.

Me hablaba también del permanente cierre de estaciones. Lo único que le puedo decir es que nosotros no hemos cerrado ninguna estación. Las estaciones que están cerradas lo están desde antes de que llegáramos. Nosotros no hemos cerrado ninguna, así que revise el dato. Si le han dicho eso, el que se lo ha dicho se ha equivocado. Por lo demás, usted sabe que nosotros administramos patrimonio del Estado, que es de todos los ciudadanos. Por lo tanto, con el patrimonio de todos los ciudadanos no realizamos jamás son actos gratuitos. Esa política es la que venimos haciendo y es la que seguiremos haciendo, siendo responsables con el contribuyente, con la normativa y con el Tribunal de Cuentas.

Me pregunta usted si las características del AVE gallego van a ser las previstas. Las características del AVE gallego van a ser las previstas y van a ser exactamente las que sean necesarias para la demanda. No vamos a sobreinvertir en una época en la que hay que ajustar extremadamente y tener la garantía absoluta de la más elevada rentabilidad de cualquier inversión. Por lo tanto, nuestro compromiso es que el AVE va a llegar a Galicia en el año 2018 y que los ciudadanos que vivan en Galicia y que quieran comunicarse con el resto de la meseta lo harán en las condiciones en las que les hemos venido diciendo, es decir, reduciendo sustancialmente los tiempos de transporte de ahora. Eso es lo importante y ese es el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 70

objetivo que nosotros vamos a conseguir. Después, evidentemente estaremos condicionados por las posibilidades presupuestarias para afinar qué características exactas va a tener; pero lo fundamental, que es llegar, puede tener la garantía de que lo haremos.

Por último, me habla usted otra vez de las medidas de seguridad. Usted dice que no me entiende y yo le tengo que responder que yo a usted tampoco. Cuando estuve aquí en agosto ya se lo expliqué con pelos y señales y le pediría que lo leyera en el «Diario de Sesiones», porque no le voy a decir nada distinto de lo que le dije entonces; desgraciadamente no hay ninguna novedad. Usted me pregunta si yo introduciría algún cambio. Lo único que pido es que seamos todos responsables, porque sabe que hay setenta y nueve fallecidos y un montón de víctimas como consecuencia de este accidente. Hay mucha gente hablando sin saber de lo que habla y diciendo cosas sin haber esperado a que los peritos y los técnicos se manifiesten sobre el tema. Nosotros opinaremos detrás de ellos cuando sepamos lo que los peritos y los técnicos dicen. Si los peritos y los técnicos dicen que hay que introducir modificaciones en la seguridad, las introduciremos; si no, no. Por favor, por respeto a las víctimas vamos a ver si dejamos de hablar de cosas que no sabemos y ni siquiera nos hemos molestado en esperar a que los que saben hablen. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!-Aplausos).**

Paso al señor Macías. Los cánones. Como sabe, señor Macías, los cánones son una tasa que tiene como fundamento intentar recuperar el coste del servicio por el que se perciben. Ahora mismo estamos lejos de que esto sea así. Estamos lejos porque, como ustedes saben, ADIF termina arrojando unas pérdidas del entorno de los casi 300 millones de euros y, además, recibe unas subvenciones de casi 600 millones de euros; ergo, no es capaz de ingresar vía actividad comercial o vía cánones en el entorno de 900 millones de euros. Evidentemente, no vamos a pretender recaudar 900 millones de euros más con los cánones, pero si queremos tener un servicio que sea sostenible tendremos que ir en esa dirección. Por eso, hablamos de actualizaciones de cánones, intentando que estos cada día recuperen un poco más, con el fin de que el servicio lo pague cada vez más el que lo consume y no el contribuyente en general, que bastante mal lo está pasando y encima se ve en la obligación de tener que pagar una parte del billete del señor que coge el AVE para ir a Sevilla, a Valencia o donde sea. Lógicamente, esto lo deberíamos intentar compensar. En cuanto a si esto afecta a mercancías, le diré que no. No hemos tocado los cánones de mercancías porque —se lo decía antes— nuestra atención estaba siendo fomentar e incrementar el porcentaje de tráfico de mercancías que utilice el sector ferroviario.

En cuanto a las inversiones, como ha dicho el señor Collarte, nosotros estamos queriendo ser extremadamente respetuosos con los proveedores de estos servicios para el Estado. Ustedes saben también, porque son diputados y son ustedes los que lo han promovido, que estamos entrando en el periodo en el que vamos a estar obligados a pagar en el plazo de un mes, por lo tanto debemos ser extremadamente cautos. Nosotros vamos ejecutando en la medida en que vamos obteniendo los ingresos. Es verdad que —como ustedes también saben perfectamente— en agosto el Gobierno nos autorizó a incrementar en 570 millones el endeudamiento que inicialmente se había autorizado para ADIF. Es verdad que a primeros de septiembre hemos cerrado ya la financiación y no nos va a volver a pasar lo que sucedió el año pasado, que más de 1.100 millones de deuda que teóricamente debería haber tomado la compañía no la pudo tomar; este año, a falta de un trimestre, ya tenemos el 100% de la deuda, a pesar de que hemos incrementado el volumen de la deuda en el mes de agosto, lo cual creo que es muy buena noticia. Por lo demás, sabe que también teníamos que materializar una serie de activos, pero ya hemos sacado las licitaciones de todos ellos, con lo cual también esperamos poder tenerlo. En virtud de cómo nos vaya toda esta parte del ingreso, de la obtención de fondos, lo haremos también consecuentemente con la aplicación de los fondos, con lo cual nuestro objetivo sigue siendo cumplir lo que teníamos previsto a principios de año.

Volviendo a los cánones, nos ha parecido que era fundamental que cualquiera que quisiera entrar en el negocio ferroviario conociera unos cánones más realistas antes de meterse en hacer inversiones, no vaya a ser que pase lo que otras veces, que nos acordamos de actualizar los cánones después de que las inversiones ya se han realizado, y lo que eran inversiones rentables en un momento pasan a no serlo. y hay gente que se molesta —yo creo que con mucha razón—, porque se le hace perder mucho dinero, ya que si se hubiera sabido antes no se habría metido. Por tanto, esto es fundamental y evidentemente no queremos producir un efecto *clouding out*. No queremos provocar con un nivel de cánones que el ferrocarril no lo utilice nadie. De lo que se trata es de encontrar ese término medio, en el que el canon es razonable pero no estamos fusilando al contribuyente al amanecer para poder mantener unos servicios a precios convenientes para otras personas. Este es el equilibrio que estamos buscando siempre.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 71

Ahora, señor Pezzi, le tengo que contestar a usted, y la verdad es que me ha dejado intrigado, porque ya no sé si quiere que invierta o que no invierta. **(Risas)**. Comprendo que como las monedas todo tiene su cara y su cruz. Nosotros somos gente razonable, que acometemos los proyectos que se puede. Las inversiones no se las voy a repetir, pero si revisa lo que les he dicho antes las he detallado con bastante precisión: Asturias, Venta de Baños, Palencia y León 182 millones; Pajares me parece que eran 190; el País Vasco otros 190 —Victoria, Bilbao, San Sebastián e Irún—; Burgos 185; corredor mediterráneo 430; Extremadura 200; y así sucesivamente. Yo creo que están bastante bien identificadas las cosas que tenemos que hacer. Evidentemente, la situación en la que estamos, y siendo nosotros un ente público que no consolida su endeudamiento con el de las administraciones públicas, y teniendo cuenta los límites de endeudamiento que a esos efectos establece la Unión Europea, no seríamos buenos gestores si no lo aprovecháramos. Esto es lo que tenemos que hacer, aprovechar aquí, porque no tiene sentido que se endeude el Tesoro para darnos dinero a nosotros e incumplir los límites, cuando nosotros por nosotros mismos nos podemos endeudar, y no entramos en esos límites. Lo lógico es que se utilice el vehículo. No vamos a hacer ninguna locura, pero —no me queda más remedio, ya que usted me ha hecho una pregunta muy política; que decirle algo; no se lo tome a mal, pero es que me obliga a ello— es verdad que estamos incrementando el endeudamiento de la compañía. Quiero recordar que en los últimos cuatro años en los que Partido Socialista gobernó al país el endeudamiento de la compañía se multiplicó por tres, y no se preocupe que nosotros eso no lo vamos a hacer. En eso esté usted tranquilo. **(Risas)**.

Por último me pide usted que confirme lo que dicen el presidente del Gobierno y la ministra de Obras Públicas. Todo lo que diga el presidente del Gobierno y la ministra de Obras Públicas está confirmado de forma automática por mí; no se preocupe usted en preguntármelo porque tendrá la confirmación de manera instantánea.

Para terminar, no me queda más remedio que darle las gracias al señor Collarte en nombre del personal de ADIF. Se lo agradezco mucho porque la gente lo está pasando muy mal, y me parece muy importante que en sede parlamentaria se digan esas palabras.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de ADIF, señor Ferre Moltó. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001190); SOCIALISTA (número de expediente 212/001261); DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001128).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado que comparece a petición de varios grupos parlamentarios. Tiene la palabra su presidente don José Llorca Ortega.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (Llorca Ortega)**: Señor presidente, señorías, en primer lugar, quiero señalar que para mí es un honor volver a estar aquí compareciendo ante la Comisión de Fomento del Congreso para presentar, un año más, cuáles son las líneas generales de los presupuestos del sistema portuario de interés general. No quisiera abordar la presentación del proyecto de presupuestos consolidados del sistema portuario de interés general para el año 2014 sin analizar, de forma muy sucinta, la evolución de las cifras económico financieras del conjunto de los puertos españoles en estos dos años de legislatura, que permiten valorar mejor algunas de las decisiones adoptadas en la elaboración del proyecto de presupuestos para el año 2014. Los resultados económico-financieros consolidados en el ejercicio 2012 han sido francamente buenos. Se podría decir incluso que brillantes en medio de la crisis. Un tráfico portuario de 475 millones de toneladas, prácticamente un 4% de aumento con respecto a 2011, dio lugar a un importe neto de la cifra de negocios de 1.032 millones de euros, a un Ebitda de 629 millones y a un resultado de ejercicio que superó los 224 millones de euros, lo que representó en términos homogéneos un aumento del 44% respecto al ejercicio 2011.

Los recursos generados por el sistema ascendieron a 516 millones de euros, el 50% de los ingresos, lo que conjuntamente con las subvenciones recibidas de fondos comunitarios permitió financiar inversiones por valor de 523 millones y amortizar deudas a largo y corto plazo con entidades de crédito por valor de 120 millones de euros, reduciéndose el endeudamiento bancario neto por vez primera en muchos años en el sistema portuario español en 34 millones de euros, alcanzando el endeudamiento global con entidades de crédito la cifra de 2.625 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 72

Los buenos resultados consolidados obtenidos en 2012 y la continuación de la aplicación en 2013 de las premisas de racionalización y austeridad en la gestión en cuanto a inversiones y gastos corrientes — en este momento 8,7 menos que el año anterior— están permitiendo que los resultados en los siete primeros meses del año 2013 sean igualmente positivos, con beneficios que ascienden ya a 141 millones de euros, lo que representa un 2 % superiores al mismo periodo del año 2012 y que ya suponen el 79 % de los presupuestados para todo el ejercicio. Todo ello es así a pesar de la reducción del tráfico que se ha producido en los primeros meses del año, en lo que respecta fundamentalmente a graneles sólidos y mercancías en tránsito, debido a las buenas expectativas del año agrícola e hídrico y a la reacomodación de los tráficos de tránsito una vez superadas las crisis sociales y laborales en el norte de África. Estas caídas están siendo ampliamente compensadas económicamente por el crecimiento de las mercancías de exportación prácticamente en 10 % en el primer semestre del año, que son mercancías de mayor valor añadido, por tanto pagan mayores tasas. No obstante lo anterior, nuestra previsión es que la caída del tráfico vaya moderándose en el segundo semestre del año, acabando el año con un ligero aumento de los tráficos hasta los 477 millones de toneladas. Así lo indican los últimos datos correspondientes al mes de agosto, que ya han sido superiores a los del mismo mes del año anterior, reduciéndose la caída global al 4,5 %. Los resultados económicos-financieros de los años 2012 y los 2013, unidos a las menores necesidades de recursos generados por racionalización de inversiones y contención de gastos, así como a una programación conocida de amortización de deuda financiera y de restricción de nuevo endeudamiento, permiten prescindir de una parte de la recaudación a favor de los usuarios del puerto, de forma que maximice la contribución de los puertos a la competitividad de su área de influencia económica y coadyuve con mayor intensidad al componente exportador de nuestra economía, sin poner por supuesto en cuestión el principio de autosuficiencia financiera de cada una de las autoridades portuarias. Es decir, se considera que los puertos españoles están en condiciones de colaborar al incremento de la competitividad de la economía productiva española por la vía de la reducción de los costes logísticos, contribuyendo a la eficiencia de las cadenas logísticas de nuestro país. En algunos procesos productivos, como es el caso del sector del automóvil, los costes logísticos son superiores a los costes laborales e incluso a los energéticos. Asimismo, están en condiciones de contribuir a la viabilidad y competitividad de las empresas que conforman el sector portuario español, incrementando su capacidad de consolidar y atraer nuevos tráficos, es decir, en condiciones financieras adecuadas para traspasar al sector privado una parte de la eficiencia alcanzada por el sistema, lo que redundará en una mayor competitividad de nuestros puertos para seguir creciendo en un mercado altamente competitivo a nivel internacional.

Lógicamente, este traspaso se plantea sin interferencia con el proceso de reducción de endeudamiento y de saneamiento financiero del sistema iniciado en los ejercicios anteriores. Los datos evidencian la existencia de margen suficiente para la reducción de los costes portuarios, sin por ello poner en riesgo la aproximación tendencial al objetivo de rentabilidad sobre activos del 2,5 % fijado por la ley, ni comprometer las necesidades inversoras, ni el principio de autosuficiencia financiera que rige en nuestros puertos. Por tanto, dentro del marco jurídico vigente y teniendo en cuenta para cada autoridad portuaria sus circunstancias económico-financieras concretas, uno de los aspectos más destacables del presupuesto para 2014 es la reducción de las tasas portuarias que se incluye como propuesta normativa en el proyecto de ley; una reducción del 5 % en las cuantías básicas en las tasas de utilización correspondiente al buque, a la mercancía, al pasaje, a las embarcaciones deportivas y de recreo y a la utilización de las zonas de tránsito, y que se eleva al 7,5 % para las tasas del buque, para tráficos marítimos de corta distancia, con el objeto de seguir potenciando este tipo de tráficos del que forman parte las autopistas del mar, así como la reducción media del 8 % de los tipos de gravamen de la tasa de ocupación, siendo la reducción del 33 % en el caso de terrenos y de 50 % en el caso de obras o instalaciones en astilleros y zonas de reparación naval para ayudar a potenciar esta industria en nuestro país. Igualmente se reduce de 0,75 a 0,50 el coeficiente reductor de la tasa aplicable a las mercancías marítimas que salgan o entren de la zona de servicio de los puertos por ferrocarril, con el objeto de impulsar la intermodalidad en línea con las directrices de la política de transportes nacional y de la Unión Europea, tal como se pone de manifiesto en el Pitvi. El impacto global estimado de estas reducciones en los ingresos de los puertos va a ser de 56 millones de euros.

Al margen de la reducción de tasas portuarias, el proyecto de presupuestos para 2014, responde a los siguientes principios y objetivos. Uno, previsión realista de ingresos sobre la base de una previsión de tráficos portuarios prudente, tomando en consideración el actual escenario económico. Esperamos 496 millones de toneladas al finalizar 2014, que representaría un 3,8 % respecto a la previsión de cierre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 73

de 2013 y por supuesto récord histórico de los tráficos portuarios en España. Dos, austeridad en la gestión, prolongando y reforzando el esfuerzo de racionalización y contención del gasto corriente de personal y de otros gastos de explotación. Tres, saneamiento financiero del sistema portuario con el objetivo de garantizar la sostenibilidad y viabilidad económico financiera de todas las autoridades portuarias a medio y largo plazo, tendencia a la consideración de fondo de maniobra positiva en cada autoridad portuaria con el objetivo de alcanzar una diferencia positiva entre orígenes de recursos y aplicaciones en cada autoridad portuaria de forma compatible con una reducción neta del endeudamiento financiero consolidado con entidades de crédito tanto a largo como a corto plazo. Cuatro, racionalización de inversiones y ajuste de las mismas a las necesidades de la evolución realista de la demanda y a las posibilidades que genera la captación de inversión privada adicional. Cinco, priorización de proyectos con subvención europea asignada, del orden de 153 millones para 2014, garantizando que se pueda asumir la totalidad de las ayudas durante el periodo de elegibilidad, que termina en 2015. Y seis, esfuerzo inversor creciente en accesibilidad terrestre, particularmente en lo referente a los accesos ferroviarios.

En línea con la prevista evolución de los tráficos portuarios y considerando la reducción de tasas así como los objetivos perseguidos, el proyecto de presupuestos para 2014 contempla las siguientes cifras económicas. Uno, respecto a la cuenta de pérdidas y ganancias. A pesar de la evolución positiva del tráfico portuario comentada, el proyecto de presupuestos para 2014 contempla una disminución del importe neto de la cifra de negocio consolidado del menos 2,8%, hasta 1.007 millones de euros, como consecuencia de la reducción de las principales tasas portuarias, que representan el 90 % de la cifra de negocios de las autoridades portuarias. Hay que señalar que el 47,4 %, es decir casi el 50 %, de la cifra de negocio se concentra en cinco autoridades portuarias: Barcelona, Valencia, Algeciras, Bilbao y Tarragona. A estos efectos se señala que los coeficientes correctores de las tasas de utilización propuestos en el proyecto de presupuestos para 2014 suponen cambios muy ligeros respecto a los aprobados en los presupuestos de 2013 y afectan principalmente a aquellos puertos que precisan de acoplar sus necesidades financieras a la bajada de las cuantías básicas de la tasa utilización y de los gravámenes de las de ocupación; no obstante, a nivel consolidado, el impacto de los cambios propuestos en estos coeficientes se estima únicamente en 850.000 euros, es decir solamente un 0,17 % de los ingresos conjuntos de las tres tasas sobre las que se aplica.

Las previsiones de ingresos para 2014 ya incorporan, descontado, el previsible impacto económico añadido de las bonificaciones sobre las distintas tasas cuya aplicación prevé la legislación portuaria y que también se incorporan al proyecto de ley de presupuestos, conforme a lo señalado por la Ley de puertos. Estas modificaciones suponen una reducción de ingresos de 94 millones de euros, 3 millones de euros superiores al proyecto de 2013. De entre estas bonificaciones destacan las dirigidas a 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, así como a potenciar el papel de España como plataforma logística internacional. Estas bonificaciones suponen 62 millones de euros de los 94, es decir dos tercios del total.

Por el lado de los gastos, en 2014 el sistema portuario continuará el proceso de racionalización y contención del gasto corriente, aunque sin comprometer por supuesto la adecuada explotación y operatividad de los puertos. Como corresponde a la naturaleza del negocio portuario, los principales conceptos de gastos son los gastos de personal, los otros gastos de explotación y las dotaciones de amortizaciones, que mantienen entre ellos una proporción estable del 30 %, 30 % y 40 % respectivamente. En lo relativo a gastos de personal, el proyecto de presupuestos prevé 264 millones de euros, es decir 4,7 % menos en relación con el presupuesto aprobado para 2013. En cuanto a otros gastos de explotación, es decir reparaciones, conservación, suministros, tributos, asistencias técnicas, etcétera, el presupuesto prevé 260 millones de euros, es decir un 1 % menor en relación con el presupuesto aprobado para 2013 y un 9 % menor en relación con el gasto real efectuado en el año 2012. Finalmente, la evolución de las dotaciones de amortización del inmovilizado recoge la progresiva incorporación a la explotación de las nuevas infraestructuras portuarias por 411 millones de euros, es decir un 3,8 % respecto al presupuesto aprobado para 2013. El Ebitda de explotación generado ascenderá a 512 millones de euros, es decir un 6,3 % menor en relación con el presupuesto aprobado para 2013, observándose claramente el impacto de la reducción de las tasas portuarias, y el resultado final del ejercicio ascenderá, en positivo, a 138 millones de euros, con una disminución respecto al presupuesto de 2013 prácticamente coincidente con la baja de ingresos por la reducción de tasas. El aumento de las amortizaciones es compensado por la reducción en los gastos de explotación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 74

Orígenes y aplicación de fondos. En cuanto a orígenes, la evolución estimada de los recursos generados por las operaciones, es decir el *cash flow*, se mantiene elevada, ascendiendo a 427 millones de euros, un 5,2 menor en relación con el presupuesto aprobado para 2013, asimismo debido al impacto causado por la reducción de tasas. Las subvenciones, donaciones y legados ascienden a 174 millones de euros, un 5% superior respecto a la previsión de cierre del 2013, y hay que señalar que el 90% de estas subvenciones, donaciones y legados se corresponden con subvenciones de la Unión Europea, tanto de fondos Feder como de fondos de cohesión como de fondos RUP para las regiones ultraperiféricas, es decir para Canarias. Las nuevas operaciones de crédito con entidades bancarias ascienden a 68,8 millones de euros, afectando únicamente a las autoridades portuarias de Avilés, bahía de Cádiz, Bilbao, Tarragona y Valencia, que lo necesitan para seguir su ritmo de programación inversora y para complementar las subvenciones europeas. Los traspasos a corto por amortización de préstamos a largo plazo alcanzarán la cifra de 199,6 millones de euros, que representa una reducción del saldo de deuda a largo plazo a final de 2014 de 130,8 millones de euros hasta alcanzar un saldo de deuda bancaria a largo plazo ya prácticamente de algo más de 2.000 millones de euros al final del ejercicio presupuestario, por tanto con una senda descendente de forma muy acusada. No obstante, como altas de pasivo no corriente, debe incluirse la financiación que el Ministerio de Fomento ha concedido a Puertos del Estado en forma de préstamo de 135 millones de euros para que a su vez Puertos del Estado conceda la financiación complementaria que necesita a la Autoridad Portuaria de La Coruña, así como para la cancelación de los créditos ICO concedidos en relación con las obras de ampliación de los puertos de Gijón y Coruña en sustitución de las aportaciones patrimoniales previstas en anteriores presupuestos, con el objeto de coadyuvar a la reducción del déficit público. Es decir, que pasamos de recibir aportaciones patrimoniales a recibir préstamos, por tanto dentro absolutamente del marco de autofinanciación del sistema y con el objetivo de que los puertos contribuyan decididamente también a la reducción del déficit público.

En lo referente a la aplicación de fondos, la cifra de inversión de inmovilizado material en términos de devengo ascenderá a 802,3 millones de euros, que representa un aumento del 9,7% respecto al presupuesto del año 2013. Siguiendo el criterio presupuestario de pagos, la inversión en inmovilizado material, intangible e inmobiliario asciende a 766 millones de euros, que representan un 5,9% de aumento respecto a lo presupuestado en el año 2013. El desglose de la inversión es el siguiente: 21% de este presupuesto para obras de abrigo, accesos y señales marítimas; 17% para obras de atraque; 17% para edificaciones e instalaciones industriales y de seguridad; 15% a accesos terrestres —que luego comentaré—; 14% a inversiones menores; 10% a generación de superficies terrestres y adquisición de terrenos; 3% a actuaciones puerto-ciudad y medio ambiente y 3% a aplicaciones informáticas y telecomunicaciones. Una vez finalizadas las grandes obras de ampliación de la mayor parte de nuestros puertos en el lado mar, es de destacar la apuesta importante en accesibilidad viaria y ferroviaria de nuestros puertos produciéndose en este presupuesto un fuerte incremento de la inversión en conectividad, imprescindible para mejorar la competitividad de nuestros puertos, ampliar su hinterland y favorecer, cómo no, la intermodalidad.

Los proyectos de inversión más importantes que tienen consignada anualidad presupuestaria para 2014 son los siguientes. Para el puerto de La Coruña: galerías para tuberías y dique oeste en el puerto exterior y túnel de La Marina en el puerto interior. Avilés: desarrollo de la margen derecha de la ría fase 2. Almería: primera fase del dique exterior. Bahía de Algeciras: mejoras de calado en muelles Juan Carlos I para adaptarlos a recibir los nuevos buques portacontenedores 18.000 TEU, que atracarán en muy pocos puertos, y muelle pantalán de armamento en Campamento fase 1. En bahía de Cádiz: terminal de contenedores y vial de acceso. Hay que decir que después de muchas dificultades por término de ayudas de Estado, la Unión Europea ha autorizado ya la subvención europea para la terminal de contenedores de la bahía de Cádiz. Baleares: ampliación de la explanada en el muelle de poniente norte en el puerto de Palma y acondicionamiento y mejora de los muelles sur, poniente y accesos en el puerto de Ibiza. Barcelona, muy importante: accesos viarios y ferroviarios, no solamente los accesos cofinanciados con el ADIF, sino también toda la adecuación interior viaria y ferroviaria del puerto para adaptarse entre otras cosas al ancho europeo. En Bilbao: prolongación del dique de punta Sollana, espigón central en la ampliación de Zierbena y terminal logístico-portuaria en Pancorbo, en la provincia de Burgos, para ampliar el hinterland del puerto. En Cartagena: accesos terrestres a la ampliación de la dársena de Escombreras. Por primera vez, también en este caso, el puerto va a incorporar a la zona de servicios los terrenos necesarios para coadyuvar a que ADIF pueda hacer frente a sus inversiones, es decir, el puerto de Cartagena va a financiar su acceso ferroviario dado que es un puerto que tiene recursos suficientes para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 75

poderlo hacer. Huelva: ampliación sur del muelle Ingeniero Juan Gonzalo, segunda fase. Las Palmas: prolongación del dique y cierre sur de La Esfinge. Arrecife: prolongación del dique de Los Mármoles para reducir la agitación y potenciar el tráfico de cruceros en ese puerto. Motril: prolongación del dique, dragado de la dársena de las Azucenas y canal de entrada. Pasajes: construcción de nueva lonja. Tenerife: obras de abrigo en el puerto de Granadilla. Santander: nuevo muelle 9 de Raos; Sevilla: mejora del acceso marítimo-fluvial. Tarragona: terminal intermodal ferroviaria. Valencia: remodelación viaria y ferroviaria entre muelles de poniente y muelle costa y muelle y terminal de cruceros en la ampliación norte. Vigo: mejora de la operatividad de los muelles comerciales, primera fase, y plataforma logística y urbanización de sistemas generales.

Puertos del Estado, y no lo destaco solo por la importancia de la inversión, que es del orden de 4 millones de euros, sino por la importancia que tiene, va a invertir en la definición e implantación de sistemas de ventanilla única asociados a las formalidades derivadas de la escala de buques en los puertos españoles, subvencionado a través de fondos TEN-T de la Unión Europea a través del programa ANNA. Entendemos que para la competitividad de los puertos todos los temas asociados con ventanilla única son muy importantes y para ello estamos trabajando, juntamente con Aduanas y con la Dirección General de Coordinación de los Servicios Periféricos del Estado, para avanzar en los temas de ventanilla única en nuestros puertos. De la Unión Europea nos ha llegado una subvención importante a través del programa ANNA para poderla implantar en España y es importante también destacar esta inversión.

En resumen, señorías, son unos presupuestos para el sistema portuario español que van a permitir sin duda potenciar la competitividad de nuestros puertos tanto en lo referente a la reducción de costes como en la provisión de infraestructuras asociadas a los requerimientos de la demanda y a las necesidades —y eso creo que es muy importante— de conectividad. Asimismo son unos presupuestos que profundizan en la autosuficiencia financiera de las autoridades portuarias mediante la actuación conjunta sobre la capacidad de generación de recursos, optimizando los ingresos y conteniendo los gastos, junto a la racionalización de los planes de inversión, permitiendo en definitiva mantener la senda estable de reducción del endeudamiento financiero consolidado del sistema portuario ya iniciada y contribuyendo también a nivel individual a la corrección de las situaciones de desequilibrio financiero en la que se encuentran aún en la actualidad un cierto número de autoridades portuarias, dirigiéndolas sin lugar a dudas hacia niveles de endeudamiento viables y decrecientes.

Eso es todo por mi parte. Quedo a su disposición para cuantas preguntas y aclaraciones quieran hacerme en esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca, por su exhaustiva información. Tienen ahora la palabra los grupos parlamentarios. Comenzando por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias, señor presidente de Puertos del Estado por su comparecencia y por sus explicaciones. Deseo hacer dos comentarios en torno al tono de la misma antes de entrar en el contenido. El tono ha sido extraordinariamente complaciente. Quizás haya algo de justificación en relación con los demás comparecientes de hoy. El contexto no obstante invita a cierta moderación, permítame el consejo. Otro comentario sobre el tono es que creo que usted ha sido el único compareciente de esta jornada que no ha aludido a la herencia. **(El señor Ayala Sánchez: No lo hagas tú)**. Es curioso, aquellos que lo han hecho bien, supuestamente, no tienen de quién heredar; sin embargo, los que tienen dificultades, todos tienen una herencia a la que aludir. En fin, a lo mejor usted también tiene alusiones pendientes en torno a la herencia, a lo mejor los buenos resultados o los resultados razonables que puede esgrimir hoy tienen también algo que ver con la gestión de sus antecesores, tienen algo que ver con las inversiones realizadas en infraestructuras portuarias en legislaturas anteriores, a lo mejor tienen algo que ver también con la Ley de Puertos del Estado, que conseguimos sacar adelante con el apoyo de los dos grupos mayoritarios de esta Cámara y, por cierto, con su concurso personal en buena parte del texto. Valgan estos dos comentarios previos para entrar ya en el contenido de la comparecencia.

Primero, tenemos, señor presidente, la asignatura pendiente de la interoperatividad, de la conectividad de nuestros puertos con ferrocarril y con carreteras. Avanzamos, pero avanzamos muy despacio, en general, no hablo solo de esta legislatura, estoy hablando en general durante las últimas dos o tres décadas, avanzamos muy despacio. La competitividad de nuestra economía depende en buena medida de nuestra capacidad logística; nuestra capacidad logística depende en buena medida de la interoperatividad, de la conectividad de nuestros puertos, que son ahora mismo la locomotora de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 76

exportación, de la importación, por lo tanto de la actividad económica. Hay avances en relación con los puertos de Bilbao, Ferrol, Coruña, Castellón, Barcelona, Tarragona, Cartagena, nos ha dicho. A nosotros nos preocupan Valencia, Algeciras, Tarifa, Motril, Huelva, Almería, Málaga, Sevilla, Gijón. Hay pequeños avances, demasiado pequeños a nuestro juicio. No sé qué reflexión le merece la marcha de nuestro país, la marcha de este Gobierno en la consecución de nuestros objetivos en materia de conectividad e interoperabilidad. Hace pocos días teníamos oportunidad de estudiar a fondo en Alicante la marcha del gran proyecto corredor mediterráneo. Precisamente uno de los hándicaps, uno de los ámbitos en los que más retraso hay para la consecución de este gran corredor tiene que ver con la conectividad de los puertos. Primera reflexión que le pido.

En segundo lugar, me gustaría que hiciera alguna aclaración en torno a la seguridad. Parece que los presupuestos de Puertos del Estado van a hacer frente a 9 millones de euros de los más de 30 que tiene de déficit en estos momentos Sasemar. ¿Nos podría usted explicar en concepto de qué asume este déficit Puertos del Estado? ¿Tienen previsto en un futuro, como se escucha, incluir a Sasemar en Puertos del Estado? ¿Tienen previsto hacer que Sasemar se haga responsable del control del tráfico marítimo a través de una encomienda de gestión o de cualquier otra vía? Son cuestiones que se comentan, no sé si está en su previsión, y de ahí la operación contable de la que le he hablado.

En tercer lugar, en cuanto a las autopistas del mar, se contempla un dinero importante en transferencias a empresas privadas para subvencionar el funcionamiento de las mismas entre Francia y España. ¿A qué autopistas en concreto van dirigidas estas transferencias? ¿Qué evolución a corto y medio plazo tiene en mente Puertos del Estado en relación con estas autopistas del mar? Se trata de una gran apuesta que hizo el Gobierno anterior, que hace este Gobierno, apuestas de país. A algunas se les acaba al plazo de subvención, para otras comienza. El interés del país pasa por mantener las autopistas, unas y otras. Podemos correr el riesgo de perjudicar a unas subvencionando otras. Creo que sabe usted a qué juego me refiero. ¿Qué tienen ustedes en mente? ¿Qué planes tienen ustedes en previsión para que Vigo-Nantes no perjudique a Gijón-Nantes, por ejemplo, siendo para nosotros importantes unas y otras?

Una cuestión más, esta de carácter financiero. Ha aludido usted tangencialmente al asunto. En algunos puertos se han realizado proyectos de ampliación en los últimos años muy relevantes. Se están amortizando anualmente cantidades que se consideran superiores a la depreciación real de los activos recién construidos, lo cual repercute, entienden algunas autoridades portuarias, negativamente en sus cuentas de resultados, impidiéndoles reducir tasas para mejorar su competitividad en la captación de tráficos. ¿Comparte usted estas valoraciones que hacen algunas autoridades portuarias? ¿Sería posible modificar esos plazos de amortización para ofrecer más flexibilidad a los puertos en su política de tasas? ¿Ha considerado Puertos del Estado la posibilidad de adaptar los coeficientes de amortización? ¿Se han hecho algunas modificaciones del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado, al que me refería antes, vía Ley de presupuestos? ¿Cuál es su alcance? ¿Qué implican? ¿Por qué no se ha hablado con el grupo parlamentario que acompañó al Grupo Parlamentario Popular en su elaboración y tramitación? Hubiera sido razonable, conveniente. Lo dejo ahí.

Por último, algo que le he preguntado esta mañana al secretario de Estado y que el secretario de Estado ha despachado con un comentario un tanto despreciativo hacia algún medio de comunicación: ¿hay algo de verdad, señor presidente, en esto que recurrentemente aparece en los medios sobre los planes del Gobierno para privatizar la gestión de algunas autoridades portuarias? ¿Se le está pasando por la cabeza esta posibilidad a alguien? La diferenciación que usted ha hecho, por ejemplo, en su presentación entre autoridades portuarias más rentables y menos rentables, ¿tiene algo que ver con esto? En fin, basta con un desmentido rotundo, si quiere usted hacerlo, pero es una previsión que está en los medios y que nosotros tenemos la obligación de ir despejando en la medida de nuestras posibilidades, y esta es una buena posibilidad para hacer esta pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, doy la palabra al diputado don Mario Flores Lanuza.

El señor **FLORES LANUZA**: Señorías, en primer lugar, quiero agradecer a mi grupo parlamentario y especialmente a nuestro portavoz la oportunidad que me ha dado para defender nuevamente los presupuestos del Ente Público Puertos del Estado. Realmente, es un lujo para mí participar en esta Comisión y poder comentar los resultados y presupuestos del ente público más rentable del país, que, a su vez, ayuda a las empresas a ser más competitivas. Por supuesto, quiero agradecer al señor Llorca su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 77

intervención en la comparecencia, una intervención en la que ha dejado bien claros los objetivos del sistema portuario para 2014, y me gustaría hacer hincapié en alguno de los puntos que ha comentado.

En primer lugar, le felicito por los magníficos resultados del cierre de 2012, porque hay que reconocer que, en una época de crisis, incrementar el tráfico portuario un 4 %, llegar a 475 millones de toneladas, generar una cifra de negocio cercana a los 1.050 millones de euros y conseguir unos resultados un 44 % superiores al 2011 y, lo que es más importante, reducir el endeudamiento bancario en 34 millones de euros por primera vez en muchos años, supone un balance de gestión a la altura de muy pocas compañías y es justo reconocerlo. Es un endeudamiento, señorías, aunque al señor Simancas no le va a gustar esta referencia, que principalmente se generó entre 2004 y 2011 y, fundamentalmente, en 2005 y 2006, cuando se aprobaron endeudamientos inasumibles. Desgraciadamente, no fue solamente en el sistema portuario, porque los 40.000 millones que heredamos de deuda, está el señor Pezzi aquí... **(El señor Pezzi Cereto: ¡Un billón!)**. La verdad es que hay que tener valor para hablar así, un billón. Esto es lo que no habían reconocido y nos está generando intereses que lógicamente tenemos que absorber y se tienen que reflejar en todos los presupuestos de todos los ministerios. Me parece un poco osado hablar de endeudamiento por parte de ustedes. Sinceramente, insisto en que las críticas de los dirigentes de varios partidos políticos no son de recibo o, en el mejor de los casos, son fruto de la ignorancia, porque ¿cómo pueden pedir más inversión los que no solamente han vaciado las arcas, sino que además nos han endeudado?

Agradecemos también que nos haya informado, señor Llorca, de la marcha del ejercicio 2013, del que cabe destacar que en el mes de julio ya se ha generado el 80 % de lo que estaba presupuestado para todo el ejercicio en beneficios, y eso combinado con el hecho de cumplir a rajatabla la austeridad que nos prometió el pasado año en esta misma comparecencia, una disminución de un 8,7 % en los gastos de explotación. Por supuesto me gustaría destacar también el incremento del 10 % de la exportación, tan importante para el superávit de la balanza de pagos, y con las previsiones que tenemos, que además son realistas, para volver a tener nuevamente un aumento del tráfico portuario que estiman en 477 millones de toneladas.

Es precisamente gracias a estos resultados por lo que se ha podido plantear, sin olvidar la tarea de reducción de endeudamiento, la reducción de tasas portuarias para 2014. Hablamos de una reducción del 5 % en tasas de buques, mercancías, pasaje, embarcaciones deportivas y de recreo, que no son un tema menor; de un 7,5 % en tráfico de corta distancia, *short sea shipping*, la apuesta europea y también, como ha dicho el señor Simancas, la nuestra por las autopistas del mar; de un 8 % de rebaja en ocupación, que facilitará la inversión de empresas. Pero lo que más me ha gustado, señorías, es la reducción del coeficiente de las mercancías marítimas en referencia al ferrocarril: del 0,75 al 0,50, sin duda una gran apuesta por la intermodalidad y el ferrocarril, una asignatura, como todos sabemos, pendiente de este país. Sin duda, señor Llorca, es un modelo de gestión valiente para los tiempos que corren. Hablamos de un modelo de gestión con el que, gracias a prescindir de parte de la recaudación, se abaratarán los costes de la cadena logística y posibilitará que las empresas sean más competitivas, se introduzcan en nuevos mercados y rentabilicen sus productos.

Quería aprovechar también esta intervención para insistir encarecidamente en que el ente público que usted preside dé prioridad a las conexiones y electrificaciones ferroviarias a todos los puertos de interés general, aunque he podido comprobar que en la relación que ha hecho de las obras importantes para el año que viene hay varias que están relacionadas con estos accesos ferroviarios, como Tarragona, Barcelona y Valencia.

Por último, permítame una licencia por mi condición de diputado de la Comunidad Valenciana. No le voy a pedir sino a reconocer. Nos han anunciado más de 200 millones de inversión para el tercer carril del corredor mediterráneo, a Valencia llegará, se supone, en 2015, a Alicante y a Murcia en 2016. Se trata de una muy buena noticia de gran importancia, ya que hablamos de inversiones realmente productivas capaces de cambiar el modelo productivo de una región mediterránea orientada claramente a convertirse en un polo logístico, que permitirá poner en este caso al puerto de Valencia, al puerto *hub* más importante del Mediterráneo, en competencia directa con los más importantes de Europa.

En definitiva, nos encontramos con unos presupuestos 2014 absolutamente realistas, considerando el actual escenario económico, austeros, hay una gran contención del gasto, sin olvidar el saneamiento financiero del sistema portuario, racionalizando inversiones y captando inversión privada adicional y, cómo no, priorizando, como al final acaba de decir, estos proyectos europeos subvencionados. Lógicamente, con la reducción de las tasas, habrá una disminución de la cifra de negocio, pero ganaremos en competitividad, fidelización y crecimiento de tráfico, y aunque los resultados puedan sufrir una disminución

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 78

en consonancia con la bajada de las tasas, también se va a reducir la deuda en más de 130 millones, con lo cual superaremos por muy poco los 2.000 millones, y habrá un incremento de inversiones del 9,7 %. Es un planteamiento de optimizar ingresos conteniendo el gasto y todo es posible gracias a la gran gestión del presidente del ente y a su gran equipo directivo.

Señorías, les puedo asegurar, por haberlo vivido, que la labor del Ente Público Puertos del Estado es fundamental para el funcionamiento de los puertos de interés general. Sí, señorías, esos fondos de contribución que reparte el ente según necesidades y sobre todo el control de supervisión que realiza en los planes de empresa, en los que personalmente el señor Llorca y sus personas de confianza analizan las inversiones puerto a puerto, rentabilidades, endeudamientos, etcétera, son imprescindibles para evitar el descontrol que hubo en los años anteriores.

Señor Llorca, para finalizar quiero reiterarle mi felicitación por los resultados de 2012, por la trayectoria que nos ha comentado de 2013 y por los presupuestos de 2014, que sin duda generan nuevas expectativas en el importante sector logístico, que redundarán en la mejora de la competitividad de las empresas, que son vitales para sacar al país de la crisis y por fin generar ese empleo que todos ansiamos.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra la comparecencia el presidente del Ente Público Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Contesto en primer lugar al señor Simancas, del Grupo Parlamentario Socialista. Creo que tenemos derecho a ser complacientes con la política portuaria, sobre todo con la que está cayendo. En este organismo no es una cosa de este año exclusivamente, y eso tengo que reconocérselo, sino que podemos decir que tenemos un modelo portuario de éxito, modelo de éxito que se ha demostrado justamente en haber superado la crisis relativamente en buenas condiciones. Yo diría que podemos ser complacientes. Yo no hablo de herencia recibida. Todos construimos hacia delante las cosas, pero cada uno ponemos nuestra lupa en algún punto determinado.

Desde mi punto de vista, y creo que coincidiremos todos, los puertos españoles, con este modelo que tenemos, por las circunstancias también del propio modelo institucional que tenemos, tienen mucho margen para ahorrar gastos y para ser mucho más eficientes. Por tanto, en lo que hemos puesto la lupa en este periodo es en intentar que los puertos tengan una contención en todo su desarrollo presupuestario para que puedan generar más recursos, no para hacer inversiones, porque casi todo lo tenemos hecho, sobre todo en el lado mar, sino para garantizar la viabilidad de todos ellos. Puedo decir que como herencia hemos recibido algunos puertos que por diferentes circunstancias tenían muy cuestionada su viabilidad en el futuro. Estoy hablando del propio Gijón, del puerto de La Coruña o en este momento del puerto de Málaga, que lleva muchos años arrastrando una situación estructural tremendamente complicada.

Los beneficios del año 2012 subieron en términos homogéneos el 44 %. Esa es una decisión específica de ir a una política de contención de gastos muy estricta. Tengo que decir que si bien esa era la voluntad que ha puesto Puertos del Estado en la negociación en los planes de empresas, no hubiera sido posible sin lugar a dudas sin la colaboración de cada una de las autoridades portuarias. Como saben ustedes, las autoridades portuarias las tenemos de todos los colores —hablo de nombramientos, no de personal de staff—. Tenemos los puertos catalanes, nombrados por el Gobierno de la Generalitat, los puertos vascos, nombrados por el Gobierno vasco y, por supuesto, en función del color del Gobierno regional, con el modelo institucional que tenemos, tenemos diferentes colores, y todos trabajamos conjuntamente en la misma línea, porque todos pactamos los planes de empresa. Por tanto, todos estamos de acuerdo en esta política, que no es otra que contención de gastos, minimizar y racionalizar las inversiones y reducir el endeudamiento. Esa es la única forma en que podemos ir por el camino que hemos seguido de intentar reducir a toda costa los costes portuarios. Porque, señorías, estamos en un mundo, que es el portuario, que es tremendamente competitivo y nos pueden salir los enanos por todos sitios. Podemos hablar, por ejemplo, desde el punto de vista Algeciras. Ahí tenemos a Tánger Med, pero ahora tenemos a Sines, que con MSC le está quitando tráfico a Valencia. En consecuencia, los costes portuarios, no solamente los costes de infraestructuras, sino también los costes operativos y por supuesto los costes de la estiba, son elementos que tenemos que tener muy en cuenta para que nuestros puertos sean competitivos hacia el futuro.

Creo que todos lo hemos entendido y puedo poner algunos ejemplos, incluso en el ámbito socialista. Aparte de la política de reducción de tasas que hemos hecho de forma general, puertos como Algeciras o Huelva han hecho rebajas adicionales a través de los coeficientes correctores con nuestro acuerdo y nuestro impulso, porque son puertos que están en un ámbito geográfico tremendamente competitivo y, por tanto, tienen que mejorar los costes. No se trata de hablar de herencias, pero podemos decir que es la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 79

primera vez que se produce una reducción del endeudamiento neto. Esa política sí nos la tenemos que apuntar sin lugar a dudas. A finales de 2014 apenas superaremos unos 2.000 millones de euros de endeudamiento bancario de los 2.600 de los que veníamos. Por tanto, en dos años hemos hecho un esfuerzo de reducción del endeudamiento neto muy importante.

Haré un comentario sobre la conectividad. No puedo estar más de acuerdo con usted. Tengo la percepción de que en este país los sucesivos gobiernos nos hemos ido preocupando mucho del pasajero y poco de la mercancía. Este Gobierno —y va a aflorar en los próximos días con la estrategia logística que está incluida en el Pitvi y con la estrategia logística que la ministra va a presentar— en contacto no solamente con las administraciones territoriales, sino también con los sectores está haciendo un esfuerzo para diseñar cuáles son las necesidades logísticas de nuestra industria productiva. Cuando un país es más pobre —por decirlo así—, la logística es una parte más importante del PIB. En los países emergentes entre el 20% y el 24% de su PIB está asociado a la logística. A medida que los países tienen menores costes logísticos —y, por tanto, menos presencia de ese sector en el PIB—, son mucho más eficientes y están en mejores condiciones competitivas en su economía productiva. Los puertos son importantísimos en este hecho. Prácticamente el 70% de nuestro comercio exterior pasa por los puertos. Por tanto, reducir los costes logísticos de los puertos es un elemento fundamental para la competitividad de la economía española; y la conectividad es una parte importante. Yo siempre digo que los barcos se descargan con trenes. Sobre todo en el corredor mediterráneo si tenemos un tren interoperativo con el norte de Europa con ancho UIC podremos ser capaces de captar tráfico de origen o destino en Europa, porque las escalas en el Mediterráneo pueden ahorrar cuatro o cinco días de tránsito hacia los grandes puertos del norte de Europa.

Esa es una apuesta que estamos haciendo desde dos frentes. Desde el punto de vista portuario, tenemos que adaptar todas nuestras redes interiores para que estén no solamente en ancho europeo, sino en condiciones de ser competitivas. Como ven, en muchas de las inversiones que estamos haciendo hay una parte importante que supone mejoras en la conectividad viaria y ferroviaria en el interior de los puertos. Pero hemos hecho algo más. Sabemos que ADIF tienen dificultades presupuestarias y no digo que los puertos tengan sobrantes económicos, pero están en condiciones de coadyuvar a la financiación de sus accesos, porque ello va también a favor de su propia competitividad. Hemos iniciado el tema con los accesos al puerto de Barcelona, en el que la parte portuaria financia la mitad del acceso. Lo hacemos prolongando la zona de servicio de los puertos —es decir, a los puertos les van a empezar a salir tentáculos de la zona de servicio— para introducir en ella parte de los servicios ferroviarios para que puedan ser financiados por los puertos. Este es el modelo que hemos seguido en Barcelona y también el modelo de Cartagena. Estamos en fase de incorporar a la zona de servicio del puerto un tentáculo paralelo a la zona donde va a ir la vía para que el puerto pueda invertir —en este caso en su totalidad— en el acceso ferroviario al puerto de Cartagena. Es un modelo que vamos a seguir potenciando. Entendemos que los puertos se juegan la competitividad en este tema. Por tanto, en la medida en que tengan recursos ociosos de sus recursos generados y cuando la parte marítima esté prácticamente hecha, se dará un impulso a la parte terrestre.

También este Gobierno a través del Ministerio de Fomento y la Dirección General de Ferrocarriles y ADIF estamos dando un impulso específico para poner en marcha todas las conexiones en aquellos puertos que no tienen la capacidad para afrontar por sí mismos la conexión ferroviaria. Es un elemento de futuro, nos jugamos muchas cosas en este aspecto y es una asignatura pendiente que tenemos que ir solucionando. Avanzamos despacio, pero el impulso que estamos dando desde los fondos portuarios es importante; también lo es el impulso que ha dado el Ministerio de Fomento este año a actuaciones importantes desde mi punto de vista como la línea Algeciras-Bobadilla en el tramo de Almoraima, porque es muy importante mejorar ese corredor para la propia competitividad del puerto de la bahía de Algeciras. Aunque es un puerto de tránsito, entendemos que tiene que seguir promocionándose justamente como Puerto Import Export, ya que es un puerto de alta conectividad con líneas marítimas, por su posicionamiento geográfico y por esa función de *hub* que tiene.

Sasemar. Usted ha visto que en los presupuestos portuarios no hay una sola asignación presupuestaria para Sasemar en ningún aspecto, y tanto en el capítulo 4, transferencias corrientes, como en el capítulo 7 del ministerio, de transferencias de capital, hay una dotación de 135 millones de euros para Sasemar que cubre sus necesidades financieras para el año 2014. Por tanto, no hay nada desde el punto de vista portuario de financiación de Sasemar en este momento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 80

Autopistas del mar. Usted ha hablado de transferencia a los privados. Ese es el modelo que ustedes mismos diseñaron en el Gobierno; es decir, esa subvención de 30 millones por cada uno de los Estados para dos actuaciones, que son autopistas del mar Gijón-Nantes y Vigo-Nantes con prolongaciones a Algeciras y a Le Havre. Ese es el modelo y, en el caso de Gijón-Nantes, tuvo la autorización de ayudas de Estado, que está funcionando razonablemente bien. Entiendo su preocupación. El objetivo de esta subvención de los dos Estados es consolidar una línea que tenga permanencia y que no viva de la subvención y en este momento en la comisión intergubernamental España-Francia estamos tratando de garantizar que, una vez acabada la subvención el año que viene, la línea pueda seguir trabajando. Estamos trabajando en qué modelo de buque, con qué periodicidad, incluso con qué velocidades para que la línea pueda sobrevivir sin más problemas una vez acabe el periodo de subvención, que era el objetivo, es decir, poner en marcha la línea para consolidar una línea marítima.

Tengo que decir que en el concurso entre España y Francia se otorgaron dos autopistas del mar en las mismas condiciones, la de Gijón-Nantes y la de Vigo-Nantes, que desgraciadamente no se pudo poner en marcha a la vez por parte del Gobierno anterior, porque desde mi punto de vista nacía con un estigma de modelo de diseño, que no es el mismo que el de Gijón, y es que eran tráficos adicionales a los tráficos de Gefco asociados a la factoría de Citroën. Por tanto, en la medida en que Gefco fuera cambiando de proveedor, inestabilizaba la autopista del mar. En eso hemos trabajado con Citroën y con Gefco, para que estabilizara su proveedor, otorgando por un periodo de tiempo amplio a una naviera la línea para que pudiera dar más frecuencia con un nuevo barco y consolidar tráficos adicionales para esa autopista del mar. Gefco otorgó a Suardíaz la línea y, tal como prevé el convenio entre Estados, en este momento ya ha habido un acuerdo entre los Estados para que Suardíaz lleve adelante la autopista del mar y estamos en fase de autorización de ayudas de Estado, tal como se hizo con la otra autopista, para que pueda ponerse en marcha, a más tardar a finales de este año, principios del año que viene.

No entendemos que una autopista del mar tenga que ser competencia de la otra. Estamos en un mercado competitivo y estamos en empresas privadas que perciben ayuda, pero para moverse en el ámbito del mercado. El concurso se otorgó simultáneamente a las dos. Por tanto, no tiene por qué haber una disfunción, porque una autopista acabe su funcionamiento, cuando ya ha consolidado su subvención, cuando ya ha consolidado unos clientes y unos tráficos y ya tiene un funcionamiento respecto a la otra autopista del mar. Tienen modelos completamente diferentes: una es de tráficos acompañados, la de Gijón, y otra es de tráficos no acompañados, la de Vigo. Son modelos de negocio diferentes que responden a necesidades diferentes. Una es sin conductores y para semirremolques; y otra es para coches y para camiones con conductor. El reto está en que, una vez acabe el periodo de subvenciones de autopistas del mar, puedan seguir operando en unas condiciones de libre mercado, sin más problema. Tenemos que decir que en Bilbao funciona una con el norte de Europa, a través de Transfennica, que tiene ayuda del programa Marco Polo, y que no tiene subvención por parte de los Estados y está compitiendo en el mercado perfectamente, sin ningún problema de operatividad ni de costes.

Me ha planteado también el tema de la amortización. Yo le llamo el tema Gijón, porque cuando el año pasado discutíamos si Gijón debería bajar los coeficientes correctores o subirlos, nos preocupábamos de si la amortización era más o era menos. No nos olvidemos que el problema de estos puertos no es lo que amorticen y el resultado que dan, sino los recursos que generan, y las amortizaciones son neutras para los recursos que generan. Por tanto, si hay que pagar deudas, si hay que pagar intereses, lo que importa es el dinero que recauda el puerto, es decir, los recursos que genera, y no donde amortiza. Pero tengo que decirle que los puertos tienen un sistema común que garantiza las condiciones de competencia entre ellos respecto a las amortizaciones, y somos partidarios de mantenerlo. Porque, repito, no se trata de dar más o menores beneficios, de lo que se trata es de generar recursos.

Le voy a decir una cosa desde un punto de vista de ingeniero. Nosotros, los ingenieros, dimensionamos los diques para cincuenta años y valoramos el riesgo y, por tanto, la probabilidad de que fallen para cincuenta años. No se trata de un factor económico puro, sino de que si consideramos vidas útiles para los diques mayores de cincuenta años, estamos inestabilizando el dique desde el punto de vista de su seguridad, porque los ingenieros prevén que las grandes obras de abrigo, y así lo prevé la normativa portuaria, tengan una vida útil de cincuenta años y, por tanto, la probabilidad de fallo con la que nosotros trabajamos está asociada a la vida útil que asignamos. Lo razonable es que el periodo de amortización coincida con la vida útil, por lo que no somos partidarios en este momento de modificar los plazos de concesión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 81

Me ha planteado usted también modificaciones respecto a la Ley de Puertos. No hay modificaciones respecto a la Ley de Puertos; hay aquellas modificaciones que la propia ley prevé que se pueden cambiar. La Ley de Puertos prevé que las cuantías de las tasas se pueden cambiar en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, no hemos hecho otra cosa que ejercer aquellas funciones que la Ley de Puertos del Estado da al legislador, que son la bajada de las tasas. Yo creo que es importante la reducción del coeficiente de los tráficos ferropuertos, que es un factor añadido para la intermodalidad y para potenciar en este país los tráficos ferroviarios y portuarios. Hay que decir que de todos los tráficos ferroviarios que en este momento se mueven en España más del 50 % tienen origen o destino en un puerto. Por tanto, el potenciar desde los puertos este tráfico es esencial para potenciar los tráficos ferroviarios en España y también la intermodalidad.

Para finalizar, señoría, no hay ningún plan por parte del Gobierno en este momento para privatizar Puertos del Estado ni ninguno de los puertos. No hay ningún plan, ni estamos trabajando ni que hayamos trabajado para ello. Desmiento absolutamente que en este momento se esté trabajando en el Gobierno respecto a ese tema. Usted me ha hecho una mala interpretación respecto a que cinco puertos, ya que usted asociaba que al decir que el 47,4 % de los ingresos vienen de esos cinco puertos, sean los susceptibles de privatizar. Susceptibles de privatizar podría haber otros muchos, porque todos generan flujos de caja positivos y podían ser interesantes para la iniciativa privada, pero no va por ese camino. Los ingresos de los puertos señalan que hay puertos que son los grandes puertos del país. Sin embargo, también tengo que decir que aunque esos puertos sean los que muevan más tráfico y con los que se generan más ingresos, hay puertos muy pequeños en este país que tienen más rentabilidad que los puertos grandes y pongo, por ejemplo, el puerto de Marín que tiene una rentabilidad grande y es un puerto que no llega a 2 millones de toneladas. Por tanto, yo creo que tenemos un sistema portuario en el que conviven perfectamente puertos grandes y puertos pequeños, que todos tienen su nicho de mercado y sobre todo algo que es más importante, que todos hacen un servicio esencial para su *hinterland*, que todos son un elemento de desarrollo económico para sus territorios y por tanto entendemos que es un lujo. Quizá si hubiéramos diseñado los puertos *ex novo* ahora no tendríamos 46 puertos de interés general, pero tenerlos ahora es un lujo. Creo que el modelo portuario que tenemos es un modelo de éxito, lo demuestran las cifras, lo demuestra la evolución del sistema y por tanto no hay ningún planteamiento específico para privatizar el sistema.

Al señor Flores —viejo conocido de todos y antiguo presidente del puerto de Alicante, por lo que conoce bien el sector— quiero darle las gracias por su apoyo a la política que estamos desarrollando en Puertos del Estado. Sé que conoce bien los puertos, sé que es un sector al que quiere y al que se ha sentido ligado toda su vida profesional. Gracias por el apoyo del Grupo Parlamentario Popular a la política de Puertos del Estado. Muchísimas gracias a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca. Felicidades, por esa gestión de los puertos. Pasamos al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA (VARGAS GÓMEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001189); SOCIALISTA (número de expediente 212/001260) Y DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001130).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la última comparecencia prevista en el orden del día de hoy, del presidente de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA, a petición de varios grupos parlamentarios. Doy la palabra a 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 2014, grupo que comprende tanto el gestor aeroportuario AENA Aeropuertos S.A., como la entidad pública empresarial AENA, que gestiona la navegación aérea. En el tiempo disponible trataré de exponerles con la mayor precisión y capacidad de síntesis posible 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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 82

para el próximo año, así como de las inversiones previstas y los estadios económicos que conforman el presupuesto elaborado para el año 2014.

En primer lugar, respecto al escenario actual del transporte aéreo y evolución del tráfico aéreo, como todos ustedes ya conocen, desde hace tiempo el sector del transporte aéreo pasa por una coyuntura especialmente delicada como consecuencia de la crisis económica general, así como por un conjunto de factores específicos, en su mayor parte derivados de la misma, como la caída del turismo —especialmente el nacional—, el cierre de compañías aéreas, los conflictos laborales, así como la competencia con otros modos de transporte, en especial el impacto del tren de alta velocidad en las rutas nacionales, todo ello dentro de un escenario cambiante cada vez más complejo y competitivo. La magnitud de la crisis económica que nos afecta, que no tiene comparación con recesiones del pasado más inmediato, está poniendo de manifiesto que la recuperación de la demanda de tráfico aéreo va a ser más lenta de lo esperado inicialmente.

Con vistas al conjunto del ejercicio de 2013, se espera una caída final del número de pasajeros en torno al 7,5% y del 10,7% en aeronaves. Este descenso es superior al inicialmente previsto —la previsión del año pasado era del 2,3% y del 4,3% en aeronaves—, dado que la previsión sobre el comportamiento del PIB suponía un descenso del 0,5% en lugar de la caída del 1,3% prevista actualmente. Esto pone en evidencia, una vez más, que el crecimiento está muy ligado al ciclo económico y, por tanto, a las perspectivas de crecimiento. No obstante, he de resaltar que la caída de los volúmenes de tráfico parece estar moderándose en los últimos meses, ayudada en gran parte por el buen comportamiento del tráfico de pasajeros internacional. El tráfico internacional lleva comportándose mejor que el nacional desde hace años y cada vez pesa más en nuestros volúmenes de tráfico. En el periodo 2007-2012 el crecimiento medio interanual del tráfico internacional fue del 1,1% frente a un descenso del tráfico nacional del 5,7%. De hecho, con datos acumulados al mes de agosto de 2013, el tráfico internacional representa ya el 69,2% del tráfico total, 11,9 puntos más que en 2007, año en el que se alcanzó el récord de pasajeros en la red de AENA. El crecimiento internacional del tráfico en el mes de agosto ha sido del 3,5% frente al nacional que ha caído un 16%.

En definitiva, y de acuerdo con nuestras previsiones, el año 2014 se espera que sea un año de inflexión, con estabilización del tráfico de pasajeros y que el tráfico vuelva a la senda de crecimiento ya en 2015, en sintonía con la recuperación económica esperada.

Objetivos y prioridades estratégicas. En este escenario macroeconómico, los objetivos y prioridades estratégicas del grupo AENA se establecen sobre la base de una gestión orientada a resultados, manteniendo siempre unos niveles de seguridad y de calidad de servicios prestados de primer orden. Dicha gestión durante 2013 se ve reflejada en la entrada en rentabilidad de la compañía por la vía de la eficiencia y la reducción de costes, la mejora de la productividad, la racionalización de las inversiones y el incremento y la diversificación de ingresos, todo ello con reflejo en una generación de caja positiva que permite afrontar la importantísima carga financiera y garantizar la viabilidad económica del grupo AENA.

En cuanto a AENA Aeropuertos, la viabilidad y solvencia de la red AENA Aeropuertos exige seguir aplicando una serie de medidas que a continuación les paso a detallar. En primer lugar, reducción de gastos. Durante los dos últimos años, y gracias a un cambio en la gestión de la compañía, AENA Aeropuertos ha desarrollado un ambicioso plan de control de gastos corrientes, así como medidas para la mejora de la eficiencia y productividad. Este esfuerzo en materia de reducción de gastos se refleja en los resultados: reducción de un 16% en dos años de los gastos de explotación de AENA Aeropuertos, reducción de gastos de personal esperada en el mismo intervalo de tiempo del 10%. En la elaboración de los presupuestos que hoy les presento queda recogido nuestro compromiso de continuar avanzando en este sentido aprovechando las sinergias y las economías de escala que proporciona la red de aeropuertos, con una base de costes controlada a futuro.

Entre las principales medidas para la reducción de gastos que se están llevando a cabo destacan el Plan de eficiencia aeroportuaria, que ha supuesto, por un lado, la adaptación de horarios operativos a la demanda y, como consecuencia de ello, la mejora de los procedimientos y adecuación de los servicios —mantenimiento, limpieza, seguridad, etcétera—, por otro, la aplicación de medidas de carácter laboral que han permitido optimizar la dimensión de la plantilla, la flexibilidad de la jornada, la polivalencia y movilidad del personal, la reducción de gastos de explotación, mejora en los procesos de contratación, renegociación de contratos con proveedores, reducción de asistencias técnicas y servicios profesionales, disminución de horas extra y gastos de viaje, etcétera. En materia de gastos de personal, ajuste de estructura organizativa con reducción de puestos directivos y de estructura, aplicación de un plan social

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 83

de desvinculaciones con carácter voluntario y pactado con los sindicatos, al que se han adherido 1.170 personas, 921 de aeropuertos y 249 de navegación aérea, lo que ha supuesto una reducción de la plantilla del 10%.

La aplicación de una rigurosa política de austeridad combinada con un estricto control de gasto permitirá todo ello obtener al grupo AENA un ahorro al finalizar el año 2013 de 166 millones de euros respecto de los gastos de explotación del año 2012. En el presupuesto de 2014, pese a que el mayor esfuerzo se ha podido realizar durante los dos últimos años y que existe el menor margen de reducción, se ha previsto un ahorro para el grupo AENA por importe de otros 32 millones de euros. En segundo lugar, tan importante como la reducción de gastos es la orientación de nuestros esfuerzos hacia la obtención de ingresos. En este sentido, continuaremos incrementado la actividad comercial y la generación de negocio, tanto en el ámbito nacional como en el internacional. En lo relativo a los ingresos comerciales, continuaremos desarrollando las acciones previstas para cada línea de negocio dentro del plan comercial con el objetivo de incrementar los ingresos comerciales, tanto dentro como fuera del terminal, además de mejorar la imagen de los centros y hacerlos más atractivos para los pasajeros.

Con los presupuestos elaborados para el año 2014 los ingresos comerciales crecieron un 16% respecto de los obtenidos en 2012, es decir, unos 109 millones de euros en dos años. Por otro lado, en un sector tan ligado al comportamiento del mercado, y especialmente teniendo en cuenta la delicada situación económica en la que nos encontramos, resulta esencial para incrementar el tráfico aéreo llevar a cabo una atractiva y activa promoción turística y del tejido empresarial que ofrece la zona de influencia de los aeropuertos, ayudando a las instituciones públicas, privadas, locales y regionales que desempeñan un papel esencial en la promoción de las zonas a las que sirven los aeropuertos. Para llevar a cabo la promoción tanto de nuestros aeropuertos como del transporte aéreo, se ha dado continuidad al programa de potenciación del máquetin mediante la aprobación del Plan de máquetin aeroportuario para los años 2013 y 2014. En este sentido destaco el acuerdo al que hemos llegado el pasado 25 de septiembre para crear en los terminales 1, 2 y 3 del aeropuerto de Madrid-Barajas un segundo *hub*, en el que operarán Air Europa y la alianza Skyteam. Adicionalmente, se van a constituir los comités de coordinación aeroportuaria, que deberán hacerlo en el plazo de seis meses desde su aprobación por el Consejo de Ministros el pasado 20 de septiembre. No obstante, ya se está trabajando en labores previas a su creación de forma que se constituyan todos ellos en el menor plazo posible. Estos comités estarán formados por representantes de las comunidades autónomas, las corporaciones locales, las cámaras de comercio y las organizaciones económicas y sociales más representativas, además de por el personal de AENA Aeropuertos.

Los ingresos comerciales esperados para el año 2014 serán de 93,3 millones más que los previstos para este año 2013. Por último, potenciaremos el desarrollo internacional como una vía más de generación de negocio mediante el aumento de la presencia y proyección internacional de AENA Aeropuertos en el negocio aeroportuario, dando prioridad a la aportación de valor en la gestión frente a la participación financiera minoritaria. Fruto de esta nueva orientación internacional y como primer paso, quiero resaltar que en agosto de este año se ha producido la toma de control por parte de AENA Internacional del aeropuerto londinense de Luton, quinto del Reino Unido, con 9,6 millones de pasajeros. En definitiva, con la aplicación del conjunto de medidas para aumentar los ingresos, el grupo AENA espera obtener un incremento de sus ingresos de explotación totales del 3,4%, alcanzando la cifra de 3.683 millones de euros, 120 millones de euros más que la estimación de cierre para 2013.

En tercer lugar, resulta esencial seguir incidiendo en la racionalización de las inversiones. Es necesario dar continuidad a la política de inversión iniciada en los últimos años, basada en unos criterios de planificación que permiten una asignación racional de los recursos económicos de la forma más eficaz y eficiente para contribuir a la competitividad del transporte aéreo y a la cohesión territorial. Ello supone acometer únicamente las inversiones estrictamente viables y justificadas por su rentabilidad, sin menoscabo, por supuesto, de aspectos esenciales como la seguridad integral, tanto desde el punto de vista de las operaciones aeronáuticas, *safety*, como desde el punto de vista de las personas y bienes, *security*. Quiero subrayar que, cuando hablamos de rentabilidad, hablamos de rentabilidad ya sea económica o social. Adicionalmente, el grupo AENA se ha marcado el reto de rentabilizar al máximo el importante esfuerzo inversor realizado en infraestructuras y equipamientos aeronáuticos durante la fase más alta del ciclo inversor que nos ha dado capacidad para competir con el resto de gestores aeroportuarios, pero que en ocasiones está infrautilizada debiendo extraer todas sus posibilidades y potencialidades. Y todo ello sin olvidar las necesarias inversiones en mantenimiento y conservación de las infraestructuras. Para concluir con el capítulo de las medidas económicas, en el actual escenario necesariamente tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 84

que reducir la deuda, controlar sus costes y ser muy disciplinados en lo que a la gestión financiera respecta en aras de una mayor solidez y solvencia. El grupo AENA ya ha comenzado a realizar un esfuerzo significativo en la reducción del importante volumen de deuda heredado del pasado, a consecuencia por un lado de un marco tarifario que no ha permitido la recuperación de los costes de los servicios aeroportuarios; y, por otro, de los elevados volúmenes de inversión acometidos en los años de bonanza económica. Las medidas que comenzamos a tomar hace dos años, especialmente la disminución del volumen inversor que ha ido reduciéndose paulatinamente, las necesidades de financiación y el reciente cambio del marco tarifario mejoran significativamente nuestra capacidad de generar caja y, por tanto, de hacer frente a una muy elevada deuda derivada de ese proceso inversor.

En cuanto a navegación aérea, además de la aplicación de las medidas generales enunciadas anteriormente, en este ámbito continuamos trabajando en la reforma estructural de la navegación aérea para avanzar junto a la Unión Europea hacia el proyecto de cielo único europeo, lo que nos obliga a converger en prestaciones, costes y tarifas con nuestros principales competidores y adecuarlos para operar en un mercado de 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. Hay que 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 español, el PNER, elaborado con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se han establecido los indicadores de capacidad y coste-eficacia para el periodo 2012-2014. En el ámbito internacional, navegación aérea participa en ofertas internacionales de licitación y comercialización de productos y servicios asociados a la provisión de control de tránsito aéreo, explotación e ingeniería de sistemas CNS/ATM. 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 cuya separación definitiva está prevista para finales de 2013, estando garantizada la autosuficiencia financiera de la entidad pública empresarial en el periodo 2014-2017.

Inversiones. Señorías, en coherencia con los objetivos y estrategias anteriormente mencionadas, la inversión total del grupo AENA prevista para el año 2014 es de 550,3 millones de euros, un 34,5 % menos que la presupuestada en 2013 y un 22,4 % menos que la estimación de cierre para este año; 468,9 millones corresponden a AENA Aeropuertos y 81,4 millones corresponden a navegación aérea. Las principales actuaciones inversoras previstas para el año 2014 en lo que respecta al área terminal consisten en la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Gran Canaria, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Vigo y la remodelación de las áreas comerciales de los aeropuertos de Madrid Barajas, Málaga Costa del Sol y El Prat. En cuanto al área de movimiento de aeronaves, la ampliación de campos de vuelo del aeropuerto de A Coruña y el inicio de las actuaciones para la puesta en servicio del ILS categoría II/III en el aeropuerto de Zaragoza. Por último, en la categoría de certificación de aeródromos, las actuaciones en los aeropuertos de Tenerife Sur, Reus y Menorca y los de Asturias, Santiago y Palma de Mallorca. Por lo que respecta a medidas medioambientales, actuaciones de aislamiento acústico para varios aeropuertos derivadas de las declaraciones de impacto ambiental; medidas compensatorias de impacto ambiental en el aeropuerto de Madrid Barajas, que tienen prevista su finalización en 2014. En el ámbito específico de la navegación aérea, el plan de eficiencia de las inversiones prioriza y racionaliza las actuaciones asociadas a la evolución de los sistemas, aplicando para ello criterios normativos de obsolescencia de equipos y de mejora de las eficiencias de explotación y mantenimiento. Entre las principales actuaciones destacan la evolución tecnológica del sistema Sacta, la racionalización de la red de radioayudas y la evolución de la red de datos de navegación aérea y nuevo sistema de comunicaciones de voz.

Resultados económicos. Antes de realizar una descripción de las grandes cifras explicativas del presupuesto, permítanme hacer referencia a las tarifas aeroportuarias. Marco tarifario y propuesta de tarifas aeroportuarias para el año 2014. Con respecto a la primera cuestión, le recuerdo que AENA no recibe asignación de los Presupuestos Generales del Estado. Por ello hemos ido avanzando en la necesaria senda de la recuperación de costes, habiendo pasado de una recuperación de costes del 57,7 % en 2011 a una estimación de recuperación del 81,5 % en 2014, mediante modificaciones normativas. Sobre todo nos hemos centrado en dar estabilidad y seguridad al marco tarifario, que ha culminado con la firma en mayo de 2013 de un acuerdo con las compañías aéreas para los próximos cinco años, que contemple una reducción de las tarifas con respecto a lo que permitía la ley, es decir, una subida del IPC más 5 puntos cada año hasta que se llegara al punto en que se equilibrara el déficit tarifario. Como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 85

consecuencia del acuerdo tarifario alcanzado, el pasado 24 de septiembre, La Asociación de Líneas Áreas, ALA, y sus compañías asociadas se han comprometido a retirar los recursos por los incrementos de las tarifas aeroportuarias. Todo ello configura un marco tarifario estable que nos permitirá una progresiva adecuación de las tarifas al valor de mercado, la recuperación de los costes e incluso una potencial bajada de las tarifas en el futuro si la evolución del tráfico aéreo lo permite, circunstancias que a su vez permitirán la sostenibilidad de la red y el mantenimiento del margen comercial de las compañías. En virtud del citado acuerdo, la propuesta tarifaria para 2014 de incremento de las tarifas aeroportuarias tiene un máximo del 2,5 %, aplicado a partir del 1 de marzo por primera vez, renunciando por tanto AENA a la subida en los dos primeros meses del ejercicio. Por lo que a la navegación aérea se refiere, tanto la tasa de ruta como la de aproximación para el año 2014 se mantendrán congeladas en términos nominales.

Por otra parte, durante 2014, además de seguir aplicándose las siguientes medidas para favorecer el transporte aéreo y la conectividad: subvención por apertura de rutas a nuevos destinos, bonificaciones por insularidad, subvenciones en días valle para Canarias y bonificación por estacionalidad, la propuesta de la ley de presupuestos para 2014 incluye un aumento en la bonificación en la tarifa específica para los pasajeros en conexión, que pasa de un 20 a un 30 %, nuevas medidas para el impulso de la carga aérea, exención total de pago para las mercancías en conexión entre vuelos de la misma compañía y reducción en un 50 % de las cuantías aplicables a las mercancías cuyo objeto sea de tráfico internacional. Lógicamente, estas medidas suponen una importante minoración de ingresos para AENA Aeropuertos de los incrementos de los ingresos esperados derivados de la actividad operativa, sumados a la generación de ingresos comerciales. El esfuerzo realizado para conseguir una importante disminución de gastos de explotación y la reducción de las inversiones permitirán al grupo AENA la generación de flujos de caja para hacer frente con suficiencia a sus necesidades financieras y al servicio de la deuda.

Presupuesto de gastos, ingresos y resultados. En definitiva, las medidas y actuaciones previstas para el año 2014 posibilitarán que, pese a que se mantengan los volúmenes de tráfico 2013, consigamos a nivel de grupo AENA un Ebitda de 1.793 millones de euros, lo que supone un 8,9 % de incremento con respecto a 2013 y que obtengamos un resultado del periodo esperado positivo de 435 millones de euros. Es decir, 61,9 millones de euros más que en la estimación de cierre de 2013. Para concluir, les resumo los principales parámetros de la cuenta de resultados 2014 y su comparación con los resultados esperados en el año 2013. A nivel de grupo AENA, ingresos de explotación; 3.683 millones, un 3,4 % más; gastos de explotación, 2.816 millones, un 1,1 % menos; Ebitda, 1.793 millones, un 8,9 % más; resultado del periodo, 435 millones de euros, un 16,6 % más.

Conclusiones. Para concluir, señorías, quiero transmitirles mi firme convencimiento de que la propuesta presupuestaria de AENA es realista, rigurosa y coherente con los objetivos y prioridades estratégicas que he expuesto en mi intervención, destinados a consolidar a AENA como el operador-aeropuerto de referencia en Europa y en el mundo, lo que nos permitirá servir de apoyo al sector del turismo y contribuir, en la medida de nuestras posibilidades, al desarrollo económico de España. Con las medidas que llevamos adoptando desde hace dos años podemos afirmar que la puesta en valor de la compañía es ya una realidad, como se desprende de los datos que acabo de aportar. Las bases de futuro están sentadas, salvaguardando la viabilidad económico-financiera del grupo de forma que se pueda afrontar con éxito la separación definitiva de las dos entidades y el inicio del proceso de entrada del capital privado en la gestora aeroportuaria en la medida en que el Gobierno así lo determine y las condiciones de mercado lo permitan.

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

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, los grupos parlamentarios. En primer lugar, el Grupo Parlamentario Socialista. Su portavoz, don Rafael Simancas, tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Doy las gracias al presidente de AENA por su comparecencia y por sus explicaciones. Primero, las cuestiones de índole estratégica, si me lo permite. Su misión, señor presidente de AENA, no es presentar al Gobierno o a este Parlamento un Ebitda magnífico, positivo. Ese puede ser un elemento más de su gestión pero usted está dando cuenta de su gestión —en buena medida ese es el carácter de su explicación— ante el Congreso de los Diputados. Usted tiene una función pública a la que atender; usted tiene un propósito público en su quehacer cotidiano, también en la elaboración de sus presupuestos. Usted no da cuenta ante una junta de accionistas privados; están dando cuenta ante los representantes del pueblo español y por tanto a mi no me vale solo el Ebitda. No me vale que me presente un Ebitda positivo si lo que este grupo, en representación de los ciudadanos, considera una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 86

función pública, una función social razonable no la cumple usted. Quería que esto le quedara claro porque voy al fondo de la cuestión.

Nosotros creemos que AENA no está cumpliendo y la prueba está también en los números. El acumulado de evolución de tráficos en este año 2013 refleja resultados negativos. Y a mi esto me importa incluso más que el Ebitda, señor presidente de AENA. A mi me preocupa que haya caído hasta el mes de agosto un 5,1 % el número de pasajeros que pasan por nuestros aeropuertos; me preocupa que hasta el mes de agosto hayan caído en un 9 % las operaciones y me preocupan que haya caído el tráfico de mercancías en un 4,1 %. Esto me preocupa y no me compensa el Ebitda positivo, se lo digo con toda sinceridad. Ha utilizado usted incluso argumentos anacrónicos. Nos dice: La explicación a la caída de los tráficos está en la rebaja de los flujos de turismo. Es que los flujos de turismo no han bajado, están subiendo; es que tenemos más turistas que nunca. ¿Por qué tenemos más turistas que nunca y tenemos menos tráfico en los aeropuertos de AENA? Hay algo que se está haciendo mal. El señor presidente del Gobierno está viajando por el mundo diciendo que la economía española se recupera. ¿Está usted intentando desautorizar al presidente del Gobierno? Si los flujos de turistas aumentan y hay recuperación económica, ¿por qué AENA pierde pasajeros? ¿Por qué AENA pierde operaciones? ¿Por qué AENA pierde tráfico de mercancías? A mí y a mi grupo nos preocupa todo esto, a los ciudadanos a los que representamos les preocupa todo esto.

En cuanto al Ebitda positivo, es una noticia razonable, preferimos un Ebitda positivo a un Ebitda negativo, pero no compensa, insisto una vez más. Vamos a su política de tasas. Nosotros se lo hemos dicho muchas veces, creemos que es una política errónea; en buena medida es una política errónea porque es responsable de la caída de los tráficos y responsable de la fuga de algunas compañías por ejemplo aquí, en Madrid. Tan errónea es que han tenido ustedes que rectificar. Yo le hice este reproche en el mes de octubre del año pasado. Usted me defendió su política de tasas y a lo largo de este año usted ha tenido que rectificar vía acuerdo, como nos ha contado ahora mismo, con la Asociación de Líneas Aéreas. Usted ha rectificado, pero el daño ya estaba hecho. El daño sobre la marca España en relación con las tasas aeroportuarias ya estaba hecho y el mal prestigio o el desprestigio de nuestros aeropuertos en términos de tasas entre los operadores turísticos, por ejemplo, ya estaba hecho. Ese daño ya lo ha hecho usted. No me diga que Frankfurt tiene tasas más caras. Frankfurt no necesita utilizar la política de tasas para atraer tráficos y nosotros sí. Esa es la diferencia entre Frankfurt y nosotros. Por tanto, no me hable de las tasas en otros aeropuertos europeos. Nosotros necesitamos utilizar la política de tasas para atraer tráficos no para mejorar el Ebitda, señor presidente. Está muy bien que usted tenga un Ebitda fantástico, a lo mejor le ayuda a vender AENA y a lo mejor ahí está el problema que usted quiere vender AENA y yo quiero que AENA funcione bien para dar satisfacción a los intereses de los españoles. A lo mejor está ahí el problema.

Esta mañana el señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda nos ha dicho que la política tarifaria más inteligente es aquella que rebaja a corto plazo los ingresos a percibir, pero que los aumenta a medio y largo plazo. Nos dice: Es lo que hemos hecho en los puertos. Rebajamos las tarifas para atraer tráficos y a medio y largo plazo aumentamos negocio y aumentamos ingresos, aumentamos Ebitda también. Y yo le he preguntado al secretario de Estado: ¿Y por qué no lo hacemos también en AENA? No me ha contestado. No sé si usted me va a contestar. ¿Por qué esa estrategia vale para puertos y no vale para AENA? ¿Por qué vale incluso para los precios del AVE y no vale para AENA? Usted me podrá decir: Es que tengo una deuda muy alta. Bueno, pues más a mi favor. Necesitamos a medio y largo plazo incrementar negocio, incrementar ingresos y dar solvencia a la compañía. Creo sinceramente que se equivocan con esta política de tasas y que en buena medida lo que está ocurriendo en Barajas tiene mucho que ver con la política tarifaria que ustedes han aplicado durante los dos últimos ejercicios.

En relación con la estrategia, ¿usted cree que la política de reducir actividad, de reducir horarios de actividad, de reducir personal para la actividad en algunos aeropuertos está funcionando? Creo que no y la respuesta está también en una disminución general de los tráficos. Hemos hecho un gran esfuerzo en contar con infraestructuras muy importantes, en algunos casos probablemente demasiado importantes, pero vamos a utilizarlas, démosle la máxima utilización posible. Si usted me rebaja los horarios de utilización y el personal, ¿de qué nos sirve tener esas infraestructuras? Creo sinceramente que estamos ante una estrategia equivocada. No se trata de disminuir actividad, sino de mejorar actividad. El otro día —hoy no está, y lo lamento— el portavoz de Convergència i Unió hablaba de que a AENA le falta estrategia comercial y creo que tiene algo de razón. Nos falta algo de marquetin desde hace mucho tiempo, no solo desde los últimos años. Algo de esto hay que hacer. Si perdemos tráficos porque ya no tenemos tantos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 87

inmigrantes como antes viajando a Latinoamérica o viniendo desde Latinoamérica, habrá que buscar pasajeros en otros sitios.

Inversiones. La rebaja de inversiones va más allá de lo que podríamos llamar proceso de racionalización. Bajar de 700 a 500 puede ser un proceso de racionalización, pero hemos bajado de 1.800 millones en 2011 a 550 millones de euros en este ejercicio. Usted lo puede llamar proceso de racionalización, otros podrían llamarlo descapitalización, riesgo de pérdida patrimonial, mala conservación de infraestructuras. Puede haber problemas. ¿Son suficientes 550 millones para mantener en buen estado el nivel de funcionamiento de nuestras instalaciones? Tenemos serias dudas, se lo digo con toda franqueza. Además, ¿por qué esa caída en la inversión prevista para el año 2013? ¿Por qué esa caída en la ejecución? Es una caída importante, de 840 millones que ustedes nos plantearon en la Ley de Presupuestos a los 708 que nos plantean ahora. ¿Por qué? ¿Ha habido alguna inversión que han dejado de considerar necesaria, o se trata de un paso más en el proceso de racionalización?

Algunos recortes en orden a lo que usted llama gastos corrientes son cuestionables y se han cuestionado. ¿De verdad nos ahorramos tanto, se ahorra tanto AENA al rebajar la bonificación en el uso del parquin a los trabajadores? ¿De verdad? ¿De verdad ahorramos tanto dinero quitándoles el bono menú a los policías que trabajan en los aeropuertos? ¿Por qué se hacen estas cosas? ¿Cuánto dinero nos ahorramos en eso, en hacerles pagar más por el menú en la comida y a mediodía a los policías nacionales? Me lo ha explicado usted en términos de racionalización presupuestaria en una respuesta a una pregunta escrita. Me parece que no es interesante. Perdemos más de lo que ganamos, a lo mejor no en el Ebitda, pero en otros sitios y en otros conceptos quizá sí.

En cuanto al personal, me ha vendido usted la salida de personal con un acuerdo sindical que yo respeto. Ahora, no sé si es un buen negocio sacar de la compañía precisamente a los mayores de cincuenta o cincuenta y cinco años. ¿Usted cree que es interesante? Yo creo que es la gente que más sabe de esto. **(La señora Montesinos de Miguel pronuncia palabras que no se perciben)**. Yo no tengo cincuenta y cinco años, tengo menos. A lo mejor yo sé menos de lo que saben algunos trabajadores de AENA. No sé si ha sido un buen negocio para la capacidad competitiva de la compañía precisamente.

Voy terminando ya. En cuanto a Barajas, estamos muy preocupados, señor presidente. No sé qué tienen ustedes en la cabeza. Barajas es el 10 % del PIB madrileño, es la puerta de entrada a España, es nuestro *hub* internacional. No nos podemos permitir que se hundan los tráficos constantemente sin reaccionar; tenemos que hacer algo. Usted ha hablado de nueva asignación de usos en la T-1, T-2 y T-3 y me parece bien. Pero ¿qué hacemos con la T-4? Habrá que pensar. Esta mañana se ha hablado del titular de un medio de comunicación hoy. Me parece que alguien dice que un par de ministros van a viajar al sureste asiático prometiendo quintas libertades. ¿Está usted en eso, o no? ¿Qué riesgo tiene la quinta libertad? ¿Dejamos que las compañías chinas y de Singapur carguen aquí y cobren barato para llevar pasajeros a otros sitios? Entonces las compañías que están radicadas en Madrid, o en España, ¿qué van a hacer? Tendremos un problema. ¿Están ustedes manejando esta posibilidad, o no? ¿O es solo una especulación periodística, como nos ha planteado el secretario de Estado esta mañana? Y, si no están en eso, ¿en qué están? Nosotros hemos hablado de la llegada de la alta velocidad ferroviaria a Barajas, hemos hablado de la reasignación de usos, hemos hablado de algún estímulo al transporte de mercancías, hemos hablado de mejorar la marca turística de la comunidad madrileña. Hemos hablado de una serie de cosas y aquí se ha aprobado una iniciativa al respecto. Me gustaría saber qué tiene en la cabeza AENA en relación con esto.

¿Qué van a hacer con Murcia? El secretario de Estado ha dicho que solo se quedarán como gestores del nuevo aeropuerto murciano si hay una contraprestación razonable en relación con San Javier, es decir, que solo saldrá AENA de San Javier si se satisface la inversión que se ha llevado a cabo hasta ahora. Allí se da por hecho, por lo que yo he leído —el señor Ayala seguro que ha leído más que yo de aquella tierra—, que AENA va a gestionar el aeropuerto de Murcia y yo me pregunto cómo va a traer un Ebitda tan lustroso el año que viene el señor Vargas si pierde 70 millones en San Javier. Digo yo que esto lo tendrá en la cabeza. Ahora, por lo que he leído, ya no son 70, sino cincuenta y tantos. No sé dónde se han perdido los 16 o 17 millones por el camino.

Ahora sí termino. ¿Vendemos o no vendemos, señor Vargas? Porque ha dejado usted una frase ahí... Ha dicho usted textualmente que el porcentaje de participación de los financiadores privados dependerá de las condiciones del mercado. ¿Eso qué quiere decir, que si las condiciones del mercado dan para un 49 nos quedamos con un 49 y si las condiciones del mercado dan para un 51 pasamos al 51? Porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 88

usted no ha puesto límite, no ha dicho que nos quedamos en el 49; ha dicho que dependerá de las condiciones del mercado financiero. ¿Qué significa esto? Bueno, son preguntas.

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

La señora **MONTESINOS DE MIGUEL**: Señor Vargas, para mi grupo parlamentario es muy positiva la información que nos ha dado y, a diferencia del Grupo Socialista, sí nos vale un Ebitda positivo. A ellos lo que les valía era otra cosa: el endeudamiento, llegar a lastrar a AENA con casi 15.000 millones de euros. Eso sí que era válido para otros gobernantes, que hicieron lo que hicieron con AENA, una de las grandes joyas de la corona de Fomento. Eso sí que era válido, endeudar a AENA en veinte veces el Ebitda. Con eso sí que estábamos conformes, ¿verdad que sí, señor Simancas? Eso era otra cosa. En cualquier caso, para nosotros, para quienes sustentamos a este Gobierno, es absolutamente gratificante saber que las prácticas han cambiado y que ya no se dirige AENA como se dirigía entonces, que hay un cambio basado en la austeridad y en el más absoluto rigor. A diferencia de sus antecesores, que se alejaban de la ortodoxia presupuestaria, esa que ahora exigen, y que practicaban una política económica presupuestaria errática, ustedes han dado un giro a la gestión para conseguir un saneamiento en un futuro próximo de la situación económica financiera de AENA, heredada del anterior Gobierno socialista.

Aplaudimos, como no puede ser de otra manera, la reducción del gasto y queremos felicitarle por los resultados y por el objetivo tan ambicioso de que en menos de dos años se va a producir una reducción del 16 % en gastos de explotación de AENA Aeropuertos y de un 10 % en gasto de personal. A su vez, coincidimos plenamente con el plan de eficacia aeroportuaria, que ya criticaba en los presupuestos anteriores el señor Simancas, poniendo como ejemplo el de los horarios operativos a la demanda. Es un reconocimiento a ese plan y los frutos empiezan a recogerse: la reducción general del gasto de explotación, la mejora en algo que otros eran incapaces, esa mejora en los procesos de contratación que se van produciendo por parte de AENA, y desde luego un ajuste en la estructura organizativa, que ha sido por consenso y de acuerdo con los trabajadores. Eso es lo que hay que destacar, porque desgraciadamente otras prácticas llevaban tristemente a conseguir que dilapidáramos a personas que tenían grandes responsabilidades y que ocupaban cargos, así como a trabajadores de distintos ministerios y de diferentes entes, como RTVE, que es el primero que me ha venido a la mente. Éramos capaces de dilapidar a los grandes veteranos de la casa, y en contra absolutamente del consenso. Asimismo, nos congratulamos por su política de control de gastos, que ha permitido, como usted decía, un ahorro de más de 166 millones de euros respecto al año 2012.

Señor Vargas, también coincido con muchos de mis compañeros —lo hemos dicho en otras comparecencias— en que tan importante es para nosotros la reducción de gastos como la obtención de ingresos, sobre todo en el caso de AENA. Por tanto, es necesario que incrementemos la actividad comercial, como usted decía, y la generación de negocios. Aplaudimos el plan comercial y destacamos el aumento de los ingresos comerciales a los que usted hacía referencia. Coincidimos también en la necesidad de promoción de los activos turísticos y del tejido empresarial que ofrece la zona de influencia de los aeropuertos, codo con codo, eso sí, con las instituciones públicas y privadas. Destacamos asimismo el plan de márketing, ese del que, según otros, adolecía AENA. Nosotros le felicitamos por ese plan de márketing que se presenta y por la necesidad urgente —en eso coincidimos plenamente— de los comités de coordinación aeroportuaria. Asimismo coincidimos en la potenciación del desarrollo internacional, y para nosotros ha sido muy destacable la toma de control del aeropuerto de Luton, a la que hacía referencia, que por supuesto —hay que destacarlo— no supone —como en otras operaciones que hacían otros— un endeudamiento adicional, y creo que ese es un absoluto éxito.

En cuanto a la racionalización de las inversiones, se está haciendo eficazmente y permitiendo contribuir a la competitividad del transporte aéreo y a la cohesión territorial. Como decía al principio, no nos olvidamos de la deuda, esa deuda escandalosa de 15.000 millones de euros que otros contrajeron y que a los gestores actuales de AENA les está tocando pagar. Con las medidas que están adoptando se está reduciendo el volumen de endeudamiento y se está generando caja, algo que hasta el año 2011 fue absolutamente imposible por el despilfarro y la mala gestión del grupo AENA. Como usted decía, para nosotros lo más importante es dar viabilidad a la compañía; esa es la clave y ese es el objetivo que debemos conseguir.

No me voy a extender mucho más. Sí quería destacar lo importante que es el acuerdo que ha alcanzado con las compañías aéreas en cuanto al marco tarifario para los próximos cinco años; nos parece un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 89

acuerdo magnífico, un acuerdo muy estable. Asimismo, quiero felicitarle por incentivar las nuevas rutas, por las bonificaciones que nos ha presentado y sobre todo por la exención total de pago para las mercancías en conexiones entre vuelos de las mismas compañías. No olvidemos—esto es muy importante destacarlo—que todas estas bonificaciones son contra la cuenta de resultados de AENA. En definitiva, y por no alargarme mucho más, señor presidente, quiero felicitarle por su gestión, y no solamente por la suya, sino también por la de los profesionales de AENA. Desde este grupo parlamentario nos gustaría que esta felicitación fuera extensiva a todos los resultados que están obteniendo desde hace dos años a esta parte. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación responde el presidente de AENA, don José Manuel Vargas Gómez.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, AENA** (Vargas Gómez): Señor Simancas, voy a empezar subrayando aquello en lo que estamos de acuerdo: los dos preferimos un Ebitda positivo a un Ebitda negativo. Eso está muy bien porque como parece que nada de lo que hacemos les satisface, quiero subrayar aquello en lo que estamos de acuerdo. Asimismo, estamos de acuerdo en que se han hecho más inversiones en aeropuertos de las que hacía falta. Esto de la partida doble quiere decir que las inversiones de más están en la deuda, eso es lo que pasa.

Quiero empezar por lo primero. Habla usted de función pública, y cada uno tiene que hacer en la función pública lo que sabe. Yo me he dedicado profesionalmente a la gestión de empresas y hoy en día gestiono una empresa pública; en ese sentido hago una función pública porque trato de sanearla para mi accionista, que es el Estado y son todos los españoles. Yo estoy muy orgulloso del trabajo que ha realizado mi equipo de profesionales, el equipo de la compañía, que en dos años ha conseguido convertir una compañía que estaba prácticamente quebrada en una compañía que está generando caja positiva y que es capaz de afrontar su deuda sin recurrir al Estado, un Estado que, como todos sabemos, está en una situación muy complicada. Esa es mi contribución social a este país y estoy muy orgulloso. De otra cosa no sé, yo no sé de política, sé de gestionar empresas y a eso me dedico. Lo que ahora he hecho es dedicar mi tiempo y mi conocimiento a favor de todos los españoles, que es el Estado, con una retribución que usted conoce perfectamente y que puede ser muy mejorable en otros ámbitos de la gestión privada. Se lo digo por aclarar lo que cada uno contribuye desde el punto de vista profesional a la función social.

En cuanto al propósito público de AENA, yo estoy completamente de acuerdo, es decir, la compañía tiene que mejorar, sanearse y a la vez dar cumplida satisfacción a los propósitos de servicio que tiene comprometidos con los ciudadanos, y nosotros pensamos que hemos mantenido esos niveles de servicio a lo largo de estos dos últimos años. Por supuesto que tenemos muchas cosas que mejorar; es decir, la compañía ha mejorado claramente una prioridad, que era su situación financiera—creo que estamos todos de acuerdo, esto era una prioridad—, lo ha hecho y tiene todavía asignaturas pendientes, tiene que desarrollar mucho más todavía sus ingresos comerciales, su imagen comercial. También tiene que desarrollar los tráfico—estoy completamente de acuerdo—, tenemos que trabajar para mejorar los tráfico mucho más, pero tenemos que hacerlo en el contexto de una empresa que sea viable, porque no nos vale de nada tener muchos tráfico si la compañía es inviable financieramente y no está equilibrada. Yo creo que en los próximos dos años vamos a ver mejoras de tráfico notables en el contexto de la red AENA. Se lo digo porque lo pienso, y creo que estamos empezando a ver los primeros signos en ese sentido. Ya hemos visto que las caídas de tráfico del mes de agosto han sido menores que en los últimos meses. En el mes de septiembre parece que también van a ser menores; y los *slots*, las reservas de asientos para la temporada de invierno apuntan también datos más positivos. Eso tiene que ver con algunas cosas que hacemos nosotros y, sobre todo, tiene que ver con el contexto de la economía española y de la economía europea. Lo he dicho en mi intervención: el 70 % de nuestro tráfico es internacional, luego existe una correlación enorme entre la evolución del tráfico y la evolución de las economías de los principales mercados emisores de turistas hacia nuestra red.

Al comienzo he aludido a los flujos de turismo, pero he dicho turismo nacional. Es verdad que tenemos muchos más turistas internacionales, pero aquellos mercados dependientes del turismo nacional están sufriendo muchísimo. ¿Por qué? Porque la crisis de demanda doméstica es fortísima, por lo que sufren mucho aquellos mercados que eran receptores netos de turistas domésticos. Y también sufre muchísimo—lo abordaré más tarde— el *hub* doméstico Madrid, porque Madrid era el *hub* doméstico intercambiador de los flujos de turismo doméstico y, sobre todo, de pasajero ejecutivo doméstico. Como digo, yo creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 90

la preocupación de los tráficos me parece absolutamente razonable, es una preocupación compartida, es una de las principales prioridades que tenemos la compañía y, en ese sentido, quiero enmarcar el acuerdo tarifario al que hemos llegado con las compañías. Yo no voy a discutir si es una ratificación o una rectificación, no se trata de eso. De lo que se trata es de llegar a acuerdos e intentar desarrollar la compañía hacia adelante. Es muy satisfactorio que la compañía haya sido capaz de cambiar su cuenta de resultados y que en las dos partidas quizá más relevantes desde el punto de vista de coste, tanto de personal como de ingresos tarifarios, exista un consenso con las contrapartes. Es razonable y es deseable. Por supuesto que todo el mundo quiere que bajen las tarifas, sobre todo si tiene que pagarlas. A mí también me gustaría bajarlas, lo que pasa es que no puedo.

Me hace mucha gracia esto de las tarifas por lo siguiente. Cuando yo llegué aquí existía una legislación tarifaria que yo no había inventado; una propuesta que me encontré de subida de tarifas que yo no había inventado y que además era razonable por una razón muy sencilla: porque hablar de tarifas sin hablar de cuáles son las inversiones y los costes es hablar solamente de una parte de la historia, y el déficit tarifario que existía en AENA en el año 2011 era de 850 millones de euros anuales. Usted imagínese una compañía, AENA, que tenía una deuda financiera, aparte de un capital circulante negativo de casi más de 2.000 millones, de 13.000 millones de euros y que su generación neta de caja, Ebitda, menos Capex Inversiones, menos servicio de la deuda, era de menos 700 millones de euros. Es decir, debía usted 13.000 millones y generaba menos 700 en un entorno en donde el mercado financiero no renovaba los créditos. Esa es la situación real de la compañía. Hemos tenido que subir las tarifas aeroportuarias, sí, como se subieron el año anterior a que llegáramos nosotros, y que estaban bien subidas. Ha habido algún operador de líneas aéreas que recientemente ha dicho: es que, claro, no podemos pretender que se nos regalen los servicios. Lo han dicho ellos, no lo hemos dicho nosotros, y por eso hemos sido capaces de llegar a un acuerdo con ellos. Al final, las compañías, que sí saben cómo está la regulación aeroportuaria a nivel europeo, que sí saben lo que invertimos, aunque evidentemente ellos desean que sus costes sean los menores posibles, entienden que también nosotros tenemos que hacer frente a nuestros costes para poder mantener las operaciones y dar el servicio. Le voy decir una cosa: en 2013 esta compañía todavía tiene un déficit tarifario de 250 millones de euros. Es decir, la compañía no ha equilibrado su déficit de tarifa, y lo que estaba previsto en la ley que estaba vigente cuando este equipo gestor llegó a la dirección de la compañía era subir cada año el IPC más 5 puntos hasta lograr el equilibrio tarifario. Es decir, nosotros hemos traído una propuesta de 2,5% como máximo. Lo que estaba vigente era que podíamos subir hasta un 6% o 6,5%; y el año que viene, otro 6% o 6,5%. Eso es lo que estaba vigente. Y lo que hemos hecho nosotros es hacer un esfuerzo de intentar ver cómo se puede digerir ese déficit tarifario en más tiempo y cómo se puede digerir ese déficit tarifario a través de procesos de reducción de costes para llegar a un acuerdo con las compañías. Las compañías han hecho un esfuerzo importante y AENA ha hecho un esfuerzo importante. En función de todo eso, vamos a permitir dar una estabilidad, que es una cosa que pedían las compañías, de varios años respecto de cuál va a ser el horizonte de tarifas y la compañía va a tener también un horizonte lo suficientemente amplio como para saber cómo se tiene que mover desde el punto de vista de estructuración de gastos e ingresos para equilibrar sus cuentas.

Inversiones. Me ha hecho la pregunta específica de por qué las inversiones son menos de las previstas. Aquí hay un tema importante, y es que las inversiones se presentan siguiendo criterios de caja y no de devengo, con lo cual, en función de cuando se producen los pagos puede haber alteraciones, algo que sobre todo pasa con las expropiaciones, que tienen mucho impacto en la cuenta. Es decir, puede haber pagos por expropiaciones que no se produzcan aunque estuvieran previstos en función de que haya que liberar esas obligaciones de acuerdo con decisiones judiciales, etcétera. No estamos hablando de criterios de ejecución de devengo puro sino de criterios de caja, y esa es una de las diferencias más importantes que existen.

Ha hablado de la estrategia comercial e, insisto, la estrategia comercial es mejorable. Por supuesto que tenemos que mejorar, que tenemos que hacerlo mejor, pero quiero felicitar al equipo comercial. Incrementar los ingresos comerciales en 100 millones de euros en medio de una crisis económica como la que vivimos no está mal. Si le digo que el negocio de *duty free* que se ha subastado —no se había subastado antes— incrementa los ingresos para AENA de media en más de un cien por cien, tampoco está mal, y esto en un entorno de caída de tráfico, o que el negocio de rentabilidad de los párquines se está incrementando en un 50%, tampoco está mal, o que el negocio de restauración se está incrementando en un 50%, tampoco está mal. Cada uno tiene que cumplir aquí su papel y lo entiendo, pero hay que mandar también mensajes de ánimo para la gente que hace el trabajo, y la gente que está haciendo el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 91

trabajo a nivel comercial lo está haciendo muy bien, de lo cual estoy muy orgulloso, y lo van a hacer mejor. Los aeropuertos de Madrid y Barcelona están cambiando y van a cambiar más y vamos a tener los aeropuertos más avanzados del mundo en restauración y en despliegue de espacios comerciales. Es nuestra obligación por ser un país turístico de primera magnitud, tenemos que tener aeropuertos de primera y vamos a intentar hacerlos.

Ha hablado usted también de los aeropuertos pequeños. Ojalá vinieran más vuelos metiendo más gente, entonces meteríamos un montón, pero esa lógica lamentablemente no funciona. La lógica es que los vuelos vienen donde hay demanda; la oferta y la demanda es lo que al final manda en el mercado. También ocurre, como usted ha dicho —en eso sí estábamos de acuerdo—, que a veces se ha metido demasiada inversión donde no había demanda real. Por tanto, lo que tenemos que hacer es trabajar para adecuar los niveles racionales y sostenibles para la compañía de lugares donde hoy no hay una demanda fuerte de mercado y donde no es previsible que la haya todavía en algún tiempo. Cuando uno ve las evoluciones de tráfico en España se da cuenta de que los aeropuertos que más están sufriendo son los más pequeñitos, por varias razones. Son los más dependientes del tráfico doméstico —a ellos no se volaba más que desde otras partes de España; no había tráfico internacional— y lógicamente, en cuanto caen tanto los punto a punto nacionales como las alimentaciones de la red desde el punto de vista nacional, los aeropuertos pequeños se quedan prácticamente sin contenido. Nosotros estamos tratando de defender que esos aeropuertos son reserva de capacidad de futuro, que merece la pena no cerrarlos, que merece la pena hacerlos viables a través de una reducción y de una optimización de costes, y esto con una presión bastante grande desde muchos entornos de que lo que hay que hacer es cerrar aeropuertos. Como ha dicho usted muy bien, igual no habría que haberlos hecho pero ya los hemos hecho y hemos metido en ellos un montón de dinero, por tanto, vamos a ver si podemos hacerlos viables o por lo menos mantenerlos con unos niveles de costes bajos para que sean reserva de capacidad de futuro, pensando en que va a haber un futuro en el que van a ser útiles. Ese es el planteamiento.

Con respecto al Plan de desvinculaciones, insisto en que estoy muy orgulloso de que al final se haya logrado un acuerdo con los trabajadores de AENA para ese plan; creo que los representantes de los trabajadores han hecho un esfuerzo muy importante y creo que sin duda habrá salido de la organización gente muy valiosa. También creo que en la organización todavía hay gente muy valiosa, por tanto, hay que buscar equilibrios —evidentemente la compañía necesitaba un ajuste de plantilla— entre las necesidades de la compañía y entre los legítimos derechos de los trabajadores intentando buscar esquemas de voluntariedad. En cualquier reestructuración el objetivo primero siempre ha sido arreglar las reestructuraciones bajo esquemas de voluntariedad mejor que bajo esquemas de obligatoriedad. ¿Probablemente se ha marchado talento? Seguro que se ha marchado talento, hay gente muy buena que ha dejado la organización, pero hemos conseguido hacer la reestructuración bajo un esquema de voluntariedad y eso creo que compensa muchas de esas pérdidas.

Voy terminando pero es que han sido muchas cosas las que el señor Simancas me ha puesto encima de la mesa. Barajas. Últimamente se están diciendo todo tipo de cosas. Me llama la atención que se dice que Barajas está cayendo por las tasas. Barajas está cayendo, como pasa normalmente, por una serie de cuestiones, no por una, sino por varias. Probablemente si alguna de esas cosas se arregla Barajas pronto empezará a crecer. Parece que las tasas no es lo que más tiene que ver porque si uno mira los aeropuertos de Madrid y Barcelona, mira cuándo subieron las tasas de Madrid y Barcelona, cuánto subieron ambas y cómo va Madrid y Barcelona, parece que no son las tasas. Desde luego Madrid tiene una red de AVE que se empezó a planificar desde muchísimos unos años que, según los cálculos que nosotros manejamos, ha hurtado al aeropuerto casi 4,5 millones de pasajeros en los últimos cinco años. El AVE está muy bien, está fenomenal tener AVE a Sevilla, a Valencia, a Alicante, a Barcelona, es estupendo, pero muchos de esos señores ya no van en avión ni van a ir, porque a través de la política de inversiones públicas se ha perseguido que vayan por otros medios de transporte. Es la realidad y no está mal. Una de las cosas que está pasando con nuestra red de aeropuertos, y es muy interesante, es que se está convirtiendo en una red de aeropuertos de perfil internacional. Además, es una red de aeropuertos, precisamente por ser de perfil internacional, muy reputada y muy valorada internacionalmente. ¿Qué más cosas han pasado? En Barajas hay una crisis de demanda doméstica muy fuerte, como hemos dicho antes, es el *hub* interno y es el que más sufre. La crisis de demanda doméstica es muy importante. He dicho en mi intervención que la caída de pasajeros domésticos en España es del 16 %, es una crisis muy fuerte. Evidentemente, cuando uno es *hub* interno significa que un pasajero hace dos paradas, cuando va y vuelve a un destino distinto en la Península o en las islas. Hay más razones, por supuesto. Es evidente que los aeropuertos son muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 422

3 de octubre de 2013

Pág. 92

dependientes de las compañías que son fundamentales en cada aeropuerto. Todos conocemos que el grupo IAG está en un proceso de reestructuración de Iberia, que es la aerolínea más importante y ha sido históricamente la más relevante en el aeropuerto de Madrid-Barajas. Es un proceso de reestructuración que está llevando su tiempo y que está teniendo su impacto. No es la única razón, pero es otra de las razones por las cuales Barajas está sufriendo. Desde luego confío en que ese proceso de reestructuración termine pronto porque es importantísimo para el aeropuerto de Barajas que Iberia finalice su proceso de reestructuración y disponga de una posición competitiva suficiente para hacer el desarrollo de su negocio en Barajas. También es verdad que Madrid tiene una posición desde el punto de vista de atractivo turístico menor que otros sitios, sobre todo de turismo internacional. Madrid ha sido siempre un lugar mucho más importante de destino doméstico que de destino internacional. Por eso, cuando se ha producido la crisis doméstica, la afluencia de tráficos turísticos domésticos ha sido más floja. Madrid tiene que hacer un esfuerzo en eso, estoy de acuerdo, y los comités de ruta hay que crearlos y hay que hacer esfuerzos de promoción de destino para que Madrid también lo vuelva a ser. Por ejemplo, hay otros aeropuertos que lo han hecho fenomenal. El aeropuerto de Barcelona es un ejemplo de la colaboración entre AENA y las instituciones locales de Cataluña y Barcelona para el desarrollo del aeropuerto. No quiero extenderme mucho, pero, para ser objetivos, hay muchas razones por las cuales Barajas está en un proceso de caída. Lo más importante es que nosotros prevemos que Barajas va a volver a subir pronto. Las previsiones de *slots* de la temporada de invierno son positivas en Barajas, luego se cumplirán o no se cumplirán, pero hacía mucho tiempo que no pasaba esto. Y son muy positivas en otros sitios de España. Tenemos previsiones de *slots* en Canarias de crecimientos por encima del 10%. ¿Por qué? Porque se está recuperando los tráficos turísticos al estar mejorando mucho los países emisores. Yo creo que si el grupo IAG-Iberia es capaz de alcanzar un acuerdo y terminar su reestructuración, si tiene la posibilidad de relanzar el aeropuerto y hay una situación de recuperación o de estabilización de la situación económica a nivel doméstico e internacional, incluso el año que viene podremos ver crecimientos en Barajas. Todavía quedarán meses duros, pero yo creo que podremos ver crecimientos en Barajas. En eso, señor Simancas, tiene mi compromiso de que la próxima vez que nos veamos, ya sea aquí o en otro lugar, además del Ebitda intentaré enseñarle a usted tráficos positivos.

Me queda contestarle al tema al tema de quinta libertad. Es que yo no me ocupo de quintas libertades, señor Simancas. Coincido con usted en que las quintas libertades, cuando hay compañías nacionales en procesos de reestructuración, no son buenas ideas. Parece que lo mejor es intentar desarrollar las compañías que puedan desarrollar los aeropuertos, que puedan realmente apostar por la conectividad nacional e internacional. Creo que el proteccionismo no es bueno en ningún caso, lo que hay que ver es cuál es el tratamiento que hacen de las quintas libertades en otros países y, en función de eso, adoptar nuestros propios criterios.

Murcia. En Murcia hay un aeropuerto construido que no pertenece a AENA pero que parece que es un aeropuerto muy bueno y terminado. Y nos han dicho: pues que cierren San Javier. Nosotros lo único que hemos dicho es que cerraremos San Javier si a AENA se le compensa del coste del cierre de San Javier y se garantizan los derechos de los trabajadores. Lo hemos dicho desde hace mucho tiempo y mantenemos lo mismo; y siempre que se respete eso, nosotros, en la medida de lo posible, colaboraremos para que un aeropuerto nuevo que está terminado se ponga en funcionamiento. Eso es lo que hemos dicho. ¿AENA va a ser el gestor del otro aeropuerto? Yo creo que el otro es un aeropuerto privado cuya adjudicación se tendrá que regir por concursos y además creo que hay un adjudicatario. Pero sobre todo no es ahora mismo nuestro asunto. Nuestro asunto es colaborar para que existan condiciones claras sobre los requisitos para que se produzca el cierre del aeropuerto de San Javier, algo que resulta lógico porque dos aeropuertos tan cerca parece que no caben.

La señora Montesinos se tuvo que ausentar. En cualquier caso, me gustaría darle las gracias por su felicitación y por su intervención.

Muchas gracias a todos.

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

Señorías, muchas gracias a todos después de esta larga sesión de la Comisión, que levantamos en este momento.

Eran las siete de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-422