



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

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 642

Pág. 1

## FOMENTO

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

Sesión núm. 38

celebrada el jueves 2 de octubre de 2014

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 2015. (Número de expediente 121/000118):

- Del señor subsecretario de Fomento (Garcés Sanagustín). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (números de expediente 212/001790 y 212/001791), Popular en el Congreso (número de expediente 212/001942), de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (números de expediente 212/001823 y 212/001825), Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001801) y Socialista (números de expediente 212/001858 y 212/001861) ..... 2
- 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 212/001943), Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001799), Socialista (número de expediente 212/001859) y Mixto (número de expediente 212/001789) ..... 25
- Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Ferre Moltó). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001788), Popular en el Congreso (número de expediente 212/001945), Socialista (número de expediente 212/001862) y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001822) ..... 35

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 2

- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (Gómez-Pomar Rodríguez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001947), Socialista (número de expediente 212/001863) y de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural (número de expediente 212/001821) ..... 43

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

**COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2015. (Número de expediente 121/000118).**

- **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (GARCÉS SANAGUSTÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (números de expediente 212/001790 y 212/001791), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001942), DE IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (números de expediente 212/001823 y 212/001825), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001801) Y SOCIALISTA (números de expediente 212/001858 y 212/001861).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Fomento, que se va a desarrollar conforme está establecido en el orden del día que todos ustedes conocen. Se trata de celebrar las comparencias de personalidades y funcionarios de la Administración General del Estado en relación con la tramitación del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2015. En primer lugar va a intervenir el subsecretario del Ministerio de Fomento, don Mario Garcés Sanagustín, para atender las peticiones de comparencia de los grupos parlamentarios Mixto, Popular, La Izquierda Plural, Catalán y Socialista. Al mismo tiempo, va a atender la comparencia que pudiera haberse querido formular al secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, que, como saben ustedes, es un puesto que está en estos momentos vacante, y que habían pedido los grupos Mixto (BNG), La Izquierda Plural y Socialista. Por la extensión de la temática, el señor Garcés dispondrá de un tiempo amplio para intervenir y después daremos un turno con generosidad de tiempo también a los grupos parlamentarios. Agradeciéndole una vez más su presencia a don Mario Garcés en esta Comisión, le doy la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Señor presidente, miembros de la Mesa, señoras diputadas, señores diputados, en cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados, comparezco un año más ante esta Comisión para rendir cuentas sobre el estado de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015. Por primera vez en los últimos años, señorías, presentamos un presupuesto que, sin renunciar al objetivo inexcusable de la consolidación fiscal, permite concluir que crece frente, como digo, a otros presupuestos en los que la situación era muy diferente. Como ustedes saben, la situación general en el Ministerio de Fomento como consecuencia de la vacante producida en la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda me obliga a fusionar en una intervención la correspondiente al secretario de Estado y la mía propia. La parte de la secretaría de Estado correspondería a la planificación y determinación de las infraestructuras, mientras que la parte correspondiente al bloque de la subsecretaría iría derechamente dirigida a identificar cuál es el tratamiento presupuestario y las obligaciones correspondientes del presupuesto en sentido estricto del Ministerio de Fomento. Por eso ordenaré mi intervención en tres bloques: un primer bloque de carácter estructural en el que identificaré cuáles son las principales magnitudes del presupuesto del Ministerio de Fomento y del Grupo Fomento; un segundo bloque en el que intentaré identificar cuáles son las principales actuaciones de inversión en el Grupo Fomento y un tercer bloque que se corresponde en sentido estricto con el presupuesto de la sección 17 del Ministerio de Fomento.

La incipiente recuperación económica que está viviendo este país a lo largo del último año y medio ha permitido, como digo, que estos presupuestos por primera vez experimenten un crecimiento frente a unos años de ajuste, frente a unos años de consolidación, frente a unos años caracterizados por el saneamiento de la deuda heredada de ejercicios anteriores. Quiero recordar que han sido las reformas estructurales precisamente las que propician esta posición ahora mismo de salida de un modelo presupuestario que ya no es un modelo de ajuste, ya no es un modelo de reducción del gasto discrecional, sino que es un modelo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 3

de presupuesto en el Ministerio de Fomento donde se apuesta por el crecimiento y la inversión como una palanca para el desarrollo y para la generación de empleo.

No quiero pensar en el pasado, quiero mirar al futuro. Esta es mi cuarta intervención en el Congreso de los Diputados y algunas de sus señorías pensarán que suelo tener cierto sentido introspectivo-retrospectivo. Simplemente voy a hacer una aclaración y será probablemente la única que haga a lo largo de esta intervención. En los tres primeros presupuestos, los de los años 2012, 2013 y 2014, hemos destinado gran parte de los recursos a financiar precisamente obligaciones generadas en ejercicios anteriores. Más que un presupuesto era un dispuesto; en la visión de la ortodoxia presupuestaria de los que hemos trabajado en el presupuesto durante muchos años, el presupuesto era una proyección de cuáles iban a ser los créditos para atender las obligaciones de un ejercicio y, desgraciadamente, cuando hacíamos el presupuesto en esos años partíamos de una doble función: de qué presupuestábamos y qué disponíamos para atender las obligaciones de otros ejercicios. Creo que hemos llegado ya a esa etapa del bucle de la ortodoxia fiscal, del bucle virtuoso en la economía. Hemos conseguido que la economía crezca y, si la economía crece, crecen las bases fiscales y, si crecen las bases fiscales, crecen los ingresos fiscales y, si crecen los ingresos fiscales, crece la capacidad financiera del Estado para atender nuevas infraestructuras y nuevas inversiones, y, por qué no decirlo, la inversión pública como gasto discrecional que es, no solamente en la Administración General del Estado sino en todo el sector público, constituye una política activa, un instrumento muy poderoso al servicio del crecimiento económico y de la generación de empleo.

Pues bien, el presupuesto consolidado del Grupo Fomento crece y lo hace en términos totales en un 1,1%. Esto, como digo, es consecuencia de ese crecimiento económico sostenible, pero, por hacer el último ajuste con el pasado —y sin reiterar precisamente eso porque hay que mirar ya al futuro en un año plagado de optimismo, en un año de salida definitivamente de la crisis—, a lo largo de los tres últimos años —y la cifra realmente es escandalosa—, 2012, 2013 y 2014, este Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, ha tenido que destinar 5.550 millones de euros para atender obligaciones procedentes de ejercicios anteriores. Quiero repetir la cifra por su magnitud: 5.550 millones de euros para atender obligaciones de ejercicios anteriores. ¿Y cuál es la diferencia entre los presupuestos anteriores y este presupuesto? Que este presupuesto ya no tiene consignación para atender obligaciones de otros ejercicios, porque es un presupuesto que ya mira para el futuro, o, lo que es lo mismo, la totalidad de la dotación presupuestaria prevista en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 va destinada derechamente a atender las obligaciones temporáneas que surjan a lo largo del ejercicio 2015. Por tanto, estamos ya ante un presupuesto en el sentido estricto, en el sentido clásico del concepto de presupuesto. Ya no estamos hablando de la concepción de ese presupuesto introspectivo de los últimos años donde una cantidad que ha podido alcanzar a veces el 90% de un presupuesto ordinario la destinábamos a atender las obligaciones de otros ejercicios.

El presupuesto consolidado del Grupo Fomento en el año 2005 asciende a 17.496 millones de euros, una cifra que aproximadamente representa el 1,7% del PIB español. Las operaciones de capital del Grupo Fomento representan aproximadamente el 75% de las operaciones de capital de todo el presupuesto general del Estado; es decir que 3 de cada 4 euros de operaciones de capital son gestionados directamente por el Grupo Fomento. Además, el *mix* de reparto entre gastos de capital y gasto corriente ha experimentado una evolución muy satisfactoria en el último año, al punto de que los gastos de capital representan ahora mismo ya el 55% frente a los gastos consuntivos o improductivos, que representan el 45%. Esto es una señal de apuesta directa por la economía productiva, por la inversión como palanca de crecimiento. Queremos reducir el gasto ineficiente, queremos reducir el gasto consuntivo y lo hemos conseguido logrando que se reduzca el gasto corriente del año pasado a este en un 4,8% y logrando que el gasto de capital se incremente en un 6,6%. Por tanto, el *mix* gasto de capital, gasto corriente se sitúa ahora mismo en un 55% frente a un 45%.

Estas son las grandes magnitudes del presupuesto del Grupo Fomento. Esas magnitudes tienen que estar lógicamente al servicio de determinados objetivos de políticas públicas, al servicio de determinados objetivos de política económica en el caso concreto de las políticas discrecionales del Ministerio de Fomento. ¿Cuáles son esos objetivos? En primer lugar —creo que es un buen momento para decirlo en sede parlamentaria—, garantizar la vertebración territorial. Uno de los principales objetivos, ejes vertebradores, ejes piramidales de la política de Fomento es precisamente vertebrar el territorio, cohesionar y conciliar los intereses territoriales de los ciudadanos, los ciudadanos entendidos como unidad y conjunto dentro de la unidad del Estado español. Es muy importante garantizar esa vertebración y garantizar la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 4

movilidad mediante un servicio de transporte de calidad, un servicio que pueda proveer recursos y pueda proveer a las necesidades de todos los ciudadanos. Queremos impulsar el desarrollo económico a través de la inversión, a través del transporte y, sobre todo, también a través de la política de vivienda, una política de vivienda basada en la rehabilitación, en la renovación y en la regeneración urbana, una política con incentivos económicos e incentivos fiscales, una política, desde luego, dirigida también directamente a que los ciudadanos puedan mejorar sus condiciones de vida y sus condiciones de habitabilidad.

Otros objetivos son mejorar la eficiencia en la planificación y en la gestión de las infraestructuras, que la planificación de infraestructuras no sea simplemente una combinación, un sindicato de intereses territoriales, sino que realmente responda a una visión única, holística e integrada de lo que constituye una política de Estado como son las infraestructuras. Promover la liberalización de los transportes. Desde un concepto puramente liberal, consideramos que el mercado de los transportes admite operadores privados y que la entrada de esos operadores privados indudablemente va a mejorar la eficacia y, por tanto, va a mejorar los servicios que se prestan a los ciudadanos españoles. Incentivar la colaboración público-privada. Cada vez necesitamos allegar más recursos del sector privado, porque consideramos que la aportación del sector privado es una aportación sobresaliente y necesaria para poder desarrollar las infraestructuras del presente y del futuro, y tenemos múltiples modalidades de colaboración público-privada como veremos después. Por último —es lo más importante y es un objetivo genérico de los presupuestos del Estado—, contribuir al crecimiento económico y a la generación de empleo. Afortunadamente, nuestro país crece económicamente, nuestro país comienza ya a crear empleo, un empleo estable, un empleo sostenible y, lo más importante, que esta política de infraestructuras sea sostenible financieramente. Se pueden hacer obras, se pueden hacer inversiones, pero si se hacen bajo un modelo insostenible financieramente, al final el modelo se diluye inevitablemente. Por tanto, es un modelo responsable, es un modelo sostenible, es un modelo creíble y realista frente a otros modelos que probablemente han padecido algunas patologías del pasado.

En el Grupo Fomento en este proceso, ¿qué medidas estamos desarrollando? En primer lugar, como todos ustedes saben, estamos desarrollando un modelo de saneamiento y transformación de AENA. Creemos que AENA, una vez garantizada su viabilidad, una vez que hemos invertido su cuenta de resultados, una vez que hemos multiplicado exponencialmente su Ebitda, lo tenemos en condiciones ahora mismo para que entre capital privado y con eso mejore la eficiencia de uno de los operadores más importantes del mundo. En segundo lugar, la liberalización del transporte ferroviario de viajeros, porque estoy convencido de que eso va a suponer una importante mejora en los servicios que se prestan a los usuarios. En tercer lugar —aprovecho para decirlo porque creo que ha sido uno de los esfuerzos más importantes que ha adoptado el departamento a lo largo del último año—, un cambio de estrategia absoluto en la política de vivienda, una política de vivienda orientada esencialmente al mercado del alquiler, a la rehabilitación, a la regeneración y a la renovación urbana, una política de vivienda que de alguna manera desactiva esas políticas inactivas e infructuosas que habían dado como resultado un *stock* de 750.000 viviendas vacías sin salida en el mercado español. Frente a un mercado o unas políticas especulativas en la construcción de vivienda, queremos unas políticas constructivas, racionales, que generen valor dentro de la economía española.

Ya les he dicho que el Grupo Fomento crece en un 1,1 %, pero les voy a decir algo más y creo que es muy importante, porque he empezado así mi intervención. Permanentemente voy a comparar el presupuesto de 2014 y el de 2015 en términos homogéneos, descontando el alcance y el efecto que tienen los créditos para obligaciones de ejercicios anteriores que estaban consignados en el presupuesto del año 2014. Pues bien, si descuento ese efecto, toda vez que no hay crédito para atender esas obligaciones en el presupuesto del año 2015, el presupuesto del Grupo Fomento crece un 6,1 %. ¿Por qué ha sido posible este cambio de tendencia? Por muchas razones: por el esfuerzo de racionalización, por el esfuerzo de optimización, por las reformas estructurales, por la reforma profunda del sector público, por la reforma del modelo productivo. Los resultados se están consiguiendo ver en un tiempo récord. En dos años y medio creo que el Ministerio de Fomento es paradigma de éxito y de buena gestión, indudablemente imputable a todos los profesionales que participan en las tareas de gestión diarias de este Ministerio del Grupo Fomento.

Comenzaremos por distintos capítulos. Comenzaré por los gastos de personal. El capítulo 1, gastos de personal de todo el Grupo Fomento, supone 2.959 millones de euros, aproximadamente el 17 % del presupuesto. Esta cifra prácticamente representa el mismo porcentaje que en el presupuesto del año 2014. Hay una pequeña desviación al alza de un 0,3 %, fundamentalmente en el ámbito aéreo, con el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 5

objetivo de cubrir plazas en la Agencia Española de Seguridad Aérea, habida cuenta de la necesidad que tenemos de dotar de recursos humanos para poder considerar y consolidar a la agencia española como una de las principales agencias europeas, porque ya de hecho tiene esa magnitud, esa importancia, y queremos que tenga personal de calidad y de competencia suficiente para poder hacerlo. El capítulo 2 absorbe el 19,8% del total del presupuesto del Grupo Fomento, en total, 3.470 millones de euros. Capítulo 3, gastos financieros. Este es un ejemplo de cómo está evolucionando la gestión del Ministerio de Fomento. En solo dos años, es decir del año 2011 a 2013, hemos sido capaces de reducir esta partida en un 32%, casi 400 millones de euros menos en el año 2015 frente a los que había en 2013. Estos 400 millones, como ustedes comprenderán, van destinados a otras partidas de gasto, a gasto productivo, a gasto que se consolida en inversiones productivas, en inversiones generadoras de empleo. Junto a ello, el capítulo 4, el de transferencias corrientes y otras transferencias procedentes de entidades del Grupo Fomento, experimenta una reducción del 38%, exactamente 418 millones de euros menos, que se explica fundamentalmente por el efecto del crédito que había consignado el año pasado para atender obligaciones de ejercicios anteriores.

Si lo vemos en su conjunto, el gasto corriente en el Grupo Fomento desciende un 4,8%, en total 404 millones de euros. Quiero poner en valor este esfuerzo. Es un esfuerzo de gestión, un esfuerzo responsable. Les voy a explicar algunos efectos de las políticas de gestión permanente y constante que estamos llevando a cabo en el Ministerio de Fomento y que arrojan estos resultados positivos. Desde que comenzamos, con la introducción de medidas de racionalización del gasto corriente, de contención del gasto consuntivo y de racionalización del sector público empresarial y fundacional en el ámbito del Grupo Fomento, hemos conseguido ahorros por valor de 780 millones de euros, que se consiguen con la gestión del día a día. No es política, es día a día, es gestión, es una política responsable de muchos directivos y de muchos responsables del Ministerio de Fomento. Nuestro objetivo ha sido renegociar todos los contratos, revisar las cláusulas de desviación de todos los contratos, hemos intentado centralizar la contratación allí donde obteníamos sinergias, ventajas y beneficios económicos. El resultado, como digo, 780 millones de euros de ahorro neto por parte del Grupo Fomento en dos años y nueve meses. Me gustaría que alguna vez esto se pusiera en valor porque, insisto, es el esfuerzo colectivo de muchos empleados públicos comprometidos en la labor de sacar adelante a este grupo.

Ustedes saben que el Grupo Fomento incluye además del ministerio un abanico considerable de entidades públicas de muy diverso valor. Ahí están ADIF, Seittsa, Renfe, AENA, Enaire, AESA, Puertos del Estado, todo el sistema portuario con las autoridades portuarias, Ineco, Sasemar y Sepes, que son las fundamentales. Pues bien, el conjunto de las operaciones de capital de este grupo representa un total de 9.570 millones de euros. Observando la cantidad del año pasado, se produce un incremento del 6,6% en las operaciones de capital del año 2015 frente a 2014. Pero si descontamos también el efecto que se puede producir en obligaciones de ejercicios anteriores y nos centramos en el capítulo 6, el presupuesto en inversiones reales del Ministerio de Fomento crece un 11,1%. Si se dan cuenta, hasta ahora baja el gasto corriente, baja el gasto consuntivo, va creciendo el gasto de capital, va creciendo la riqueza y van creciendo los estímulos para la formación bruta de capital fijo en un momento en el que lo podemos hacer y estamos orgullosos de ello.

Por políticas, no sorprende que la política ferroviaria sea la predominante, ya que representa el 53% del total del presupuesto del Grupo Fomento, seguida en un 15% por aeropuertos y seguridad aérea, carreteras un 13%, puertos y seguridad marítima un 10%, vivienda y suelo un 4% y ayudas al transporte un 3%, entre otras. En sentido estricto y si me refiero solo a las operaciones de capital, la ferroviaria de nuevo lidera el porcentaje con un 54%, carreteras se sitúa con un 23%, puertos con un 10%, vivienda con un 7% y aeropuertos con un 6%. No les voy a dar las cantidades globales porque lo importante es el desglose, la descomposición porcentual del conjunto de la masa de la inversión, y con esto yo creo que tienen un dato muy importante. Pero es que además ya saben que Grupo Fomento se caracteriza porque haya un *mix* de inversión presupuestaria y un *mix* de inversión privada extrapresupuestaria. Pues también crece la inversión privada extrapresupuestaria, porque hemos creado incentivos legales y administrativos para que se produzca un crecimiento de la aportación privada a la financiación de esa formación bruta de capital fijo. En particular, la inversión privada extrapresupuestaria tiene un total de 911 millones de euros en puertos y autopistas. En el sector de las autopistas la inversión privada extrapresupuestaria alcanza los 230 millones de euros en el año 2015, y en el sector portuario, 681 millones de euros, es decir, aproximadamente un 9% adicional a la financiación presupuestaria y ordinaria del Grupo Fomento.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 6

Esta sería la situación global con las principales magnitudes del Grupo Fomento, pero no puedo desaprovechar esta ocasión para dar cuenta también de los principales resultados en términos económico-financieros, en términos de cuenta de resultados, cómo hemos invertido la cuenta y cómo podemos sentirnos orgullosos de las operaciones de saneamiento que hemos acometido en el grupo a lo largo de los dos últimos años y medio. A partir de 2012, el Ebitda del Grupo Fomento entra en una senda de crecimiento revertiendo la posición que derivaba de los años anteriores. Fruto de ello, la previsión para 2015 muestra un Ebitda un 4,2% superior al del año 2014, rozando ya los 3.000 millones de euros de Ebitda en el año 2014, un 38% superior al del año 2012. Con unos factores socioeconómicos muy complejos hemos conseguido que creciera el Ebitda en un 38% en dos años. Como consecuencia de eso podemos decir que se ha producido también una inversión en los resultados. En el año 2011 hubo récord de pérdidas en el Grupo Fomento, casi 700 millones de euros de pérdidas. En 2015 se prevé ya un resultado positivo de 201 millones de euros, una inversión de 900 millones de euros conseguida en tres años, y esto además en una etapa con caídas del PIB. Hemos conseguido frenar esa tendencia y hemos revertido finalmente la situación. No quiero ser exhaustivo porque personalidades y autoridades del ministerio me van a seguir en el uso de la palabra y desde luego van a poder identificar con mayor claridad que yo algunas de las principales actuaciones, pero tampoco puedo desaprovechar la ocasión para enunciar a continuación cuáles son las principales actuaciones del Grupo Fomento.

Empezaré con los ferrocarriles. En el sector ferroviario el eje fundamental de la política pública del Ministerio de Fomento estriba en la política de liberalización del transporte ferroviario. Ustedes saben que hemos acometido dos operaciones societarias, dos operaciones de transformación instrumental muy importantes y sin precedentes en la historia de la organización instrumental del Ministerio de Fomento, por una parte, la segregación de ADIF en ADIF y ADIF Alta Velocidad, una segregación necesaria para sostener una inversión que corría el riesgo de que no se pudiera sostener. Ahora mismo ADIF puede seguir invirtiendo en unas tasas de inversión razonables y con unos recursos que explicaré a continuación. Finalmente, la segregación de Renfe en cuatro sociedades: Viajeros, Mercancías, Fabricación y Mantenimiento y Alquiler de Material Ferroviario, que yo creo que son las cuatro parcelas sustanciales en las que se desarrollan las áreas de actividad del Grupo Renfe y que, desde luego, permiten adaptarse y anticipar lo que va a ser la nueva gestión ferroviaria de los próximos años.

De la totalidad del presupuesto del Grupo Fomento dedicado a ferrocarriles, el 54% está destinado a operaciones de capital, representando 5.199 millones de euros. Esto supone un incremento respecto al presupuesto del año pasado de un 13,7% y estas actuaciones se van a llevar a cabo esencialmente por los agentes implicados en la inversión que son Seittsa, ADIF, evidentemente, y Renfe-Operadora. Como les decía, el ferrocarril cuenta con 5.199 millones para operaciones de capital que nos permiten realizar diversas actuaciones. En alta velocidad, 3.561 millones de euros; en cercanías, 153 millones; en gestión y mantenimiento, 585 millones; en red convencional, 461 millones; en material móvil, 266 millones y en varios 172 millones de euros. La inversión en alta velocidad en España en 2015 se elevará a 3.561 millones de euros, lo que permitirá seguir consolidando y dando valor a una de las redes más importantes del mundo en el ámbito ferroviario.

Los principales corredores a los que destinamos la inversión son los siguientes. En primer lugar, el corredor noroeste de alta velocidad con 1.031 millones de euros, desglosados en el eje atlántico, 133,4 millones; Olmedo-Lubián-Ourense-Vigo, con 891,4 millones de euros, y Ourense-Lugo-A Coruña, con un total de 6,3 millones de euros. El corredor mediterráneo, 1.359 millones para el año 2015, un 35% más que el presupuesto para este corredor en el año 2014. Quiero recordar que en este corredor se concentra el 47,8% de la población española y un 44,8% del PIB español. Aquí financiaremos tramos singulares: el tramo Tarragona-Valencia-Alicante-Murcia, el Bobadilla-Granada, el Vandellós-Tarragona, el Murcia-Almería y el Barcelona-frontera francesa. Seguiremos con la implantación de ancho internacional, generalmente mediante un tercer carril, Castellón-Castellbisbal, Valencia-Castellón, Murcia-Cartagena y estudios y proyectos en otras áreas como Alicante y Murcia. Haremos otras actuaciones como la mejora del corredor Antequera-Algeciras; el acceso al puerto de Barcelona, que recibe y obtiene financiación por diferentes vías hasta un total de 50 millones de euros; conexión Font de Sant Lluís-Vara de Quart y el tren de la costa para hacer estudios en el mismo.

Al corredor norte de alta velocidad destinamos para el año 2015 un total de 1.197 millones de euros en dos partidas: la alta velocidad Asturias, 536 millones de euros, alta velocidad Venta de Baños-León, 219 millones, alta velocidad variante de Pajares, 317 millones de euros, y alta velocidad al País Vasco, 582 millones, distribuidos en Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria, 360 millones de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 7

euros, Vitoria-Bilbao-San Sebastián, esto es la Y vasca, 222 millones. Quiero recordar que hay una parte de la Y vasca que se financia con cargo al cupo y que por lo tanto habría que sumar la aportación correspondiente al descuento del cupo que se practicará por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Finalmente, está el corredor sur, donde desarrollamos actuaciones en la alta velocidad Sevilla-Cádiz, en la estación de Huelva de alta velocidad Sevilla-Huelva y en la alta velocidad Madrid-Jaén. Tenemos otras actuaciones que también me gustaría destacar. La alta velocidad Madrid-Extremadura-frontera portuguesa, con un total de 204,7 millones de euros, la alta velocidad Castejón-Pamplona-Y vasca, con un total de 36 millones de euros, la conexión en ancho UIC Atocha-Chamartín, 38,9 millones de euros, y la alta velocidad Zaragoza-Castejón-Logroño-Miranda de Ebro, donde continuamos con los estudios y proyectos por 500.000 euros.

También invertimos en la red convencional. España apuesta en el sector ferroviario por la alta velocidad, pero también apostamos por la red convencional, porque consideramos que es una forma de movilidad al servicio evidentemente de los ciudadanos. Invertimos 182 millones en el total de la red. En reposición de activos citaré las siguientes actuaciones: actuaciones entre Palencia y Santander, 48 millones de euros; la electrificación Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro, por valor de 29,3 millones de euros; en la red de ancho métrico, 7,4 millones de euros; la rehabilitación de la línea convencional Sevilla-Huelva, 7 millones; la renovación en la línea convencional en Ávila, 6,7; mejoras en las subestaciones, 2,9, y mejoras en la línea Huesca-Canfranc —el compromiso del Ministerio de Fomento y del Gobierno de la nación con Aragón sigue siendo indubitado—, 2,1 millones de euros. Impulso al transporte de mercancías, como son los accesos a los puertos e instalaciones de mercancías y las plataformas logísticas. Mejoras en la línea Almoraima-Algeciras por 50 millones de euros; plataformas logísticas y otras actuaciones de mercancías, 9 millones de euros; nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona, como había citado, 10 millones de euros; accesos a los puertos de Ferrol y A Coruña; acceso al Bajo de la Cabezuela; instalación del tren tierra Zaragoza-Teruel, una línea también estratégica para Sagunto y para Teruel, 2,8 millones de euros, y la adecuación de la línea Aranda-Burgos.

En cercanías seguimos trabajando para optimizar los servicios, captar un mayor número de viajeros y mejorar la red con criterios de sostenibilidad y eficiencia económica. Por eso en 2015 vamos a destinar los siguientes recursos a la red de cercanías. En primer lugar, a cercanías de Cataluña, 90 millones de euros; a cercanías de Madrid, 28,2 millones de euros; a cercanías del País Vasco, 9,3; a cercanías Valencia-Alicante, 12,3; a cercanías Cádiz-Málaga-Sevilla, 9,4, a cercanías de Asturias, 2,4, y otros núcleos, 1,9 millones de euros.

Finalmente, en el ámbito ferroviario me van a permitir que destaque el papel que el Ministerio de Fomento quiere que represente la seguridad ferroviaria en la prestación del servicio ferroviario. Para el Ministerio de Fomento la seguridad es un aspecto fundamental, es un aspecto básico de la política del transporte. Por eso dedicamos una parte significativa de nuestros recursos a inversiones en seguridad, en particular vamos a invertir 435 millones de euros en seguridad, 400 en instalación de seguridad en nuevas líneas y el resto en supresión de pasos a nivel, en seguridad en la circulación y en la mejora de la seguridad y la funcionalidad de toda la red ferroviaria. Quiero recordar en este punto —ya tuve ocasión de comparecer para dar cuenta del compromiso de la ministra en la ejecución de las veintidós medidas que había anunciado para la mejora del sistema financiero— que todas las medidas cuentan con dotación presupuestaria, gran parte de ellas están ya culminadas y por lo tanto podemos decir que en ese sentido hemos dado un paso adelante en la mejora de la seguridad ferroviaria.

ADIF. Pese a que el presidente de la entidad pública empresarial comparecerá más adelante, mantiene el mismo nivel de inversión que en el año 2014, con un importe de 4.211 millones de euros, incluidos los gastos de mantenimiento de la red. Renfe, pese a que vendrá su presidente dentro de unos minutos y comparecerá para explicar la situación de la entidad pública empresarial, creo que está siendo un paradigma también de éxito comercial. El cambio en la estrategia comercial de Renfe está deparando grandes resultados en términos de ingresos comerciales y así lo demuestra el hecho de que en el servicio AVE se hayan producido crecimientos significativos en torno al 20% de viajeros. Creo que los ciudadanos españoles están satisfechos con el servicio de alta velocidad y lo demuestra el crecimiento sostenible y permanente de viajeros que cada vez usan más las líneas de alta velocidad. La inversión real en Renfe se sitúa en 429 millones de euros, lo que representa un incremento del 44% respecto al presupuesto del año 2014.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 8

Señorías, por lo que se refiere a carreteras, vamos a dedicar una inversión total de 2.091 millones de euros, lo que supone un incremento del 2% respecto al año anterior. No voy a entrar ahora mismo en la disquisición sobre el ajuste o no de obligaciones de ejercicios anteriores, simplemente les diré que para la construcción de nueva infraestructura destinamos 1.156 millones, para conservación 935 millones y para convenios con otras administraciones públicas en carreteras, fundamentalmente con las islas, 105 millones de euros. Aunque no tenga reflejo presupuestario, estamos desarrollando obras bajo método alemán por importe de 69 millones de euros y además incluimos una partida de 43 millones para subvencionar las reducciones de peaje en ciertas autopistas. Quiero destacar esta partida de 43 millones para subvencionar a los usuarios de autopistas de peaje por el uso que se realiza de las mismas, con un crecimiento también significativo respecto de las partidas del año pasado.

Quiero destacar algunas actuaciones, no puedo hablar de todas por razón del tiempo del que dispongo. La puesta en marcha de la autovía A-8 en Asturias y Cantabria, en la que tenemos previsto finalizar todos los tramos entre 2014 y 2015; la autovía A-6, Ruta de la Plata, entre Benavente y Zamora; la A-7, del Mediterráneo, en Granada; la A-15 en Soria; la A-12 del Camino de Santiago y la circunvalación LO-20 de La Rioja; la A-23 y la A-21 en Huesca; la A-27 en Tarragona; la A-32 en Jaén; la A-33 en Valencia y Murcia; la duplicación de la Nacional II en Girona o el tramo de la A-62 entre Fuentes de Oñoro y Portugal. Además, se van a realizar obras de ampliación de capacidad de las autovías existentes, fundamentalmente terceros carriles, en la A-3 en Valencia y en la V-21. En los entornos urbanos de ciudades vamos a mejorar la accesibilidad a través de nuevas circunvalaciones, de nuevos accesos a puertos y aeropuertos, con el objetivo de mejorar la movilidad viaria de los ciudadanos en estas conurbaciones de nuestro país.

Hay más actuaciones, algunas muy representativas en algunas ciudades. Cito varias: las actuaciones en el puente sobre la Bahía de Cádiz; el nuevo acceso viario al puerto de Barcelona, financiado, tanto por vía ferroviaria como por vía viaria, con un total de 50 millones de euros; la circunvalación de Elche; la Ronda Norte de Burgos; la tercera ronda de A Coruña; el nuevo acceso al aeropuerto de Málaga; el acceso al puerto exterior de A Coruña; el puente sobre el río Ter, en Girona; la autovía o la circunvalación de la SE-40; la circunvalación de Pontevedra o la duplicación de la Ronda de Segovia. Sin olvidar, evidentemente, la red de carreteras convencionales, donde también vamos a actuar. En el año 2015 hemos podido retomar múltiples obras que se encontraban paralizadas, que se encontraban suspendidas, probablemente como consecuencia de prácticas indebidas en épocas anteriores, y estamos ahora en condiciones de poner en servicio nuevos tramos de autovía por 250 kilómetros en el año 2015. Seguimos avanzando, fruto, como digo, del saneamiento financiero y de una política en inversión sostenible, creíble y eficiente.

En cuanto a conservación, el presupuesto para el año 2015 es de 935 millones de euros. Continuamos desarrollando los contratos de conservación integral para que los ciudadanos tengan unas carreteras aceptables, adecuadas al uso, veinticuatro horas al día, trescientos sesenta y cinco días al año. Continuamos, por tanto, en 2015 con la implantación de este modelo de conservación integral. En segundo lugar, seguimos con las concesiones en las autovías de primera generación. En la mayoría de ellas ya han finalizado las obras de remodelación, que han permitido que estas viejas vías ahora mismo ya sean unas vías de siglo XXI. En el capítulo 7, en carreteras, hemos destinado partidas presupuestarias para atender, como decía antes, compromisos con comunidades autónomas; 54 millones con Canarias y 36 millones con los consells insulares de Baleares y otras para entes locales.

A continuación, presidente, señorías, hablaré del transporte, ya que constituye también una de las piezas claves de las políticas del Ministerio de Fomento y desde luego una garantía para la vertebración y para la sostenibilidad y la movilidad de todos los ciudadanos españoles. En el año 2015 —y es un dato muy relevante— se incrementa un 14,3% el importe de la bonificación de billetes del transporte aéreo, es decir, la dotación total, el crédito total que hay en el presupuesto para atender las bonificaciones a los residentes en territorios no peninsulares. Teníamos el año pasado, descontando obligaciones de ejercicios anteriores, 340 millones de euros; este año nos situamos en 387 millones de euros. Por lo tanto, crece; si comparáramos las cuantías globales, crecería un 10,3%; homogéneamente crece un 14,3%. Eso bajo un principio, bajo una garantía, que es conservar el régimen de beneficios atribuidos *ex lege* a los ciudadanos de Canarias, de Baleares y de Ceuta y Melilla. Mantienen su bonificación, una bonificación que emana de la ley, y tenemos dotación suficiente para cubrir las necesidades de todos los residentes en las islas y en Ceuta y Melilla. También mantenemos la financiación para las obligaciones de servicio público con el objetivo de mantener la continuidad, con criterios de interés social, de aquellas líneas que nos conectan con determinadas partes del territorio español y que no tienen operadores privados que en condiciones de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 9

mercado pudieran atender este tipo de desplazamientos. Pues bien, la compensación de los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia en el presupuesto del Grupo Fomento asciende a 608,7 millones de euros, de los cuales 501,5 millones son compensación por obligaciones de servicio público de transporte de viajeros por ferrocarril en los servicios de cercanías, media distancia, ancho métrico y Avant prestados en el ejercicio de 2014, y 107,26 millones de euros para atender los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya por Renfe-Operadora en el ejercicio 2014. Mantenemos las OSP de transporte aéreo ya establecidas, que se incrementan un 16,3% frente a la dotación que estaba habilitada en el año anterior. Además, se dotan las partidas para subvencionar las líneas marítimas de interés público: la Algeciras-Ceuta, la Málaga-Melilla, la Almería— Melilla y la Península-Canarias, todas ellas con un montante de 15,13 millones. El año pasado estaban dotadas con 11 millones de euros y este año se eleva a 15,13 millones de euros. Pero quiero destacar un esfuerzo muy importante para Baleares y para Canarias fundamentalmente, y es que incrementamos la dotación para las subvenciones al transporte de mercancías marítimo y aéreo. En el año 2015 va a haber una dotación, tanto para las financiadas con o sin fondos comunitarios, de 28,7 millones de euros; insisto, 28,7 millones de euros destinados a las subvenciones al transporte de mercancías marítimo y aéreo, lo que representa un 30% más que la dotación que había el año anterior. Creo sinceramente que esta es una medida de la que pueden estar muy satisfechos los productores agrícolas, los tomateros canarios y los productores en Baleares. Esa es la realidad y, además, teniendo en cuenta esas circunstancias y también cuál es el procedimiento de reparto de las ayudas entre todos los solicitantes, previsiblemente se situarán estas en torno al 50% de las solicitudes presentadas, volviendo a niveles de hace unos cuantos años.

En relación con el transporte terrestre, en 2015 vamos a continuar la reforma de la normativa en materia de transporte terrestre, mejorando la competitividad y la eficiencia empresarial, la eficiencia del transporte de viajeros por carreteras, actualizando el régimen sancionador y renovando las concesiones de autobuses. Ahora, fundamentalmente, me voy a centrar en las líneas de ayudas al transporte previstas en la Ley de Presupuestos. Por una parte, hay ayudas al abandono de la actividad por parte de transportistas autónomos, donde también se produce un incremento ya que este año se dotan 12,9 millones de euros frente a los 10,3 millones de euros del año 2014; hay dotados 3,8 millones en ayudas a la formación, pudiendo anticiparse que se podrán organizar más de 1.100 cursos, y ayudas a sociedades de garantías recíproca que operen en el sector de transporte por carretera por un importe de 450.000 euros.

A continuación, hablaré, presidente y señorías, de los aeropuertos y la seguridad aérea. Quiero destacar inicialmente, señorías, que el sector aéreo es clave en la actividad económica, y muy especialmente en el sector turístico, ya que, como saben, cuatro de cada cinco turistas internacionales entran y salen por España a través de los aeropuertos españoles. El sector aéreo en este sentido constituye una prioridad y uno de los ejes fundamentales de las políticas públicas del Ministerio de Fomento. El presupuesto global de la Dirección General de Aviación Civil se sitúa en 331 millones de euros destinados fundamentalmente, como he mencionado, a las subvenciones al transporte de residentes extrapeninsulares. Por su parte, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se autofinancia por completo —que fue uno de los objetivos que nos marcamos inicialmente— desde el año 2012. Es decir, obtiene ingresos suficientes para financiar su estructura de gastos gracias a varios esfuerzos concentrados. En primer lugar, con el objetivo de mejorar la seguridad, pero seguridad en sentido amplio, en sentido bifronte, la *security* y la *safety*. En segundo lugar, para mejorar la eficiencia de AESA como entidad supervisora y, en tercer lugar, para proteger los derechos de los pasajeros. La cantidad cifrada en los presupuestos para AESA son 66 millones de euros, lo que supone un incremento del 8,4% respecto del presupuesto del año 2014. ¿Qué pasa con AENA? AENA, desde luego, ha sido y es un ejemplo de saneamiento financiero en el sector público español en los últimos años. Por eso precisamente, porque lo hemos puesto en valor, hemos emprendido, como todos ustedes saben, el proceso de entrada de capital privado. Quiero recordar la situación a 31 de diciembre de 2011, aquella época de anuncios de venta parcial y en almoneda del sistema aeroportuario español, y quiero recordar que todo cambió el 1 de enero de 2010 y a qué situación hemos llegado ahora. Fíjense en los datos porque son extraordinarios. Se ha duplicado el resultado bruto de explotación pasando de 883 millones en el año 2011 a 1.610 millones en el año 2013; hemos recortado el gasto improductivo en 255 millones de euros; AENA ha entrado por primera vez en rentabilidad. Había una rentabilidad negativa de 215 millones de euros en el año 2011, frente a 597 millones de beneficio neto en el año 2013, y la relación deuda/Ebitda, que probablemente sea una ratio significativa de cómo evolucionan las cuentas de la sociedad, ha pasado de 13,8 en el año 2011 a 7,1 —casi se ha reducido a la mitad— en el año 2013. A través de esta operación de saneamiento, como digo, hemos puesto en valor

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 10

la compañía y hemos iniciado un proceso de salida a Bolsa del 49 % del capital de AENA —el 49 % era capital privado—, como todos ustedes saben, a través de la venta del 28 % del capital mediante una OPV y de un 21 % para la constitución de un núcleo estable de accionistas mediante un procedimiento de concurrencia competitiva. Dicha operación, como saben, se ha hecho al amparo del Decreto-ley 8/2014, por tanto, a pesar de que no es momento ahora de hablar de la operación —estamos hablando del presupuesto—, nada habría sido posible si esta operación de saneamiento económico-financiero no se hubiera desarrollado pertinentemente a lo largo de los últimos años.

En 2015 AENA invertirá 450 millones de euros para conservar la base de activos, para mejorar la eficiencia, para mejorar la seguridad, para mejorar la sostenibilidad ambiental, para incrementar los ingresos comerciales. ¿Dónde se va a invertir fundamentalmente? No quiero agotar todas las actuaciones. Mencionaré la ampliación de la pista de vuelo de A Coruña; la regeneración de la pista 18R-36L y el desarrollo urbanístico de la zona de carga del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas; la puesta en categoría 2 y 3 del aeropuerto de Zaragoza; la ampliación del anillo de climatización de Palma de Mallorca; la adquisición de equipos detectores de trazas y de explosivos líquidos por los aeropuertos de la red, y actuaciones de mejora de seguridad operacional en Madrid, en Palma de Mallorca, en Barcelona, en Gran Canaria, en Ibiza, en Fuerteventura y en Tenerife.

Continuaré con puertos y seguridad marítima. En puertos y seguridad marítima, como saben, para nosotros es fundamental la cohesión territorial, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación. Esas son nuestras prioridades y a ello destinamos todos nuestros esfuerzos. En primer lugar, tengo que hablar de Sasemar, entidad pública dependiente del Grupo Fomento cuyo objeto, como todos ustedes saben, es la seguridad del tráfico marítimo y de salvamento. Pues bien, la cantidad más importante en concepto de transferencia de la Dirección General de Marina Mercante son precisamente los 140 millones de aportación, que crece en un 3,7 % respecto al año anterior. Asimismo, quiero recordar que mantenemos 3,5 millones de euros en el presupuesto para subvencionar el funcionamiento de las autopistas del mar entre Algeciras-Vigo y Nantes-Le Havre, que esperemos entren en funcionamiento en breve plazo.

Puertos. Hablaba del éxito del sistema aeroportuario; también tengo que hablar del éxito del sistema portuario español. En este punto quiero recordar que hemos introducido medidas significativas en los últimos meses. Por una parte, hemos previsto la posibilidad de ampliar los plazos concesionales con el objetivo de someter la ampliación a un incremento de la inversión por parte del concesionario y, por otra, hemos creado el Fondo de accesibilidad terrestre portuaria con el objetivo de hacer compatible la conectividad de las autoridades portuarias y de los puertos con las líneas ferroviarias y con el resto de las infraestructuras de transporte en España. Saben ustedes que en España hay veintiocho autoridades portuarias que conforman el sistema portuario; se prevé que en 2015 crezca el tráfico portuario en una tasa de alrededor del 5 % hasta alcanzar los 509 millones de toneladas, una evolución extraordinaria de la actividad económica muy especialmente referida al comercio exterior. Ello nos permite congelar las cuantías básicas de las tasas portuarias. Nuestros puertos, como saben ustedes, son un eslabón clave en el desarrollo logístico y económico de nuestro país. También introducimos y mantenemos algunas de las bonificaciones que estaban previstas ya en la anterior Ley de Presupuestos y que considero que van orientadas a consolidar los flujos de barcos en nuestros recintos portuarios. Y avanzaremos, porque es un objetivo legal, en el cumplimiento del objetivo del 2,5 % de rentabilidad anual de cada autoridad portuaria fijado por ley como medio para garantizar la autosuficiencia financiera de cada una de las autoridades portuarias.

Pues bien, de manera particularizada, ¿cuáles son las inversiones que se dedican en puertos? En puertos hay una inversión presupuestada de 862 millones de euros, lo que representa un incremento del 10 % con respecto al presupuesto aprobado en el año 2013. ¿Cuáles son los proyectos más significativos? Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira del puerto de A Coruña por valor de 38 millones de euros; la terminal de contenedores en el puerto de Cádiz tendrá una inversión de 39 millones de euros; en el puerto de Barcelona mejoraremos redes y viales por 42 millones de euros; 35 millones dedicados a la mejora de acceso marítimo fluvial al puerto de Sevilla; importante la inversión en el puerto de Granadilla, en Tenerife, por importe de 62 millones de euros; la nueva dársena de La Esfinge en el puerto de Las Palmas experimentará una inversión de 20 millones de euros; ampliación de la isla verde exterior de la bahía de Algeciras por importe de 21 millones de euros, y mejora de los accesos ferroviarios al puerto de Tarragona por importe de 17 millones de euros. Además, mantenemos los

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 11

préstamos por las ampliaciones en obras que se produjeron en los puertos de Gijón y A Coruña por importe por un lado de 35 millones de euros al puerto de Gijón y 43 millones al puerto de A Coruña.

Señorías, paso a describir la política de vivienda y suelo en el Ministerio de Fomento. Desde el primer momento consideramos que había que cambiar el paradigma de la política pública de vivienda, que el modelo de política pública de vivienda era un modelo que no se adecuaba a las realidades sociales, a las necesidades económicas de los españoles. Por eso, hemos emprendido una estrategia de vivienda completamente diferente basada en el impulso del alquiler y de la rehabilitación. Con esto pretendemos reactivar nuestro sistema económico, mejorar la competitividad y, por supuesto, crear empleo. Queremos facilitar el acceso a las viviendas a colectivos de personas que tengan mayores necesidades, con una clara vocación social de la política de vivienda, porque la política de vivienda, además de palanca para el desarrollo económico, fundamentalmente es una política de índole social. Queremos fomentar el acceso a la vivienda en las mismas condiciones en todo el territorio español. Queremos que la política de vivienda sea una política estable, común, única, perfectamente reconocible por cualquier ciudadano con independencia de dónde viva, y queremos seguir impulsando la conservación del patrimonio arquitectónico español a través de las dotaciones al capítulo 6 y también a través de las anualidades consignadas para atender el 1 % cultural de las obras que están en curso.

Se han superado las rigideces de planes anteriores, en los que había dos problemas fundamentales: en primer lugar la mala identificación de los objetivos y, en segundo lugar, la creación y el deslizamiento de obligaciones que no se podían atender con cargo a los créditos que se dotaban periódicamente. Esto creó una situación de absoluta inmaterialización presupuestaria, porque nos ha obligado a atender obligaciones de ejercicios anteriores con cargo a los presupuestos que íbamos aprobando todos los años. Pues bien, el presupuesto de 2014 en materia de vivienda supone una inversión de 628 millones de euros que, como digo, apoyan el cambio de modelo de política de vivienda, de urbanismo, de suelo y edificación. Supone un incremento del 19% en dotación presupuestaria respecto al presupuesto del año anterior. Evidentemente, tengan en cuenta que habrá que hacerlo siempre en términos homogéneos, descontando las obligaciones generadas en ejercicios anteriores.

Las ayudas del Plan estatal de fomento del alquiler de viviendas, rehabilitación edificatoria y la regeneración y renovación urbanas 2013-2016 se elevan a 533 millones de euros. Esta cantidad supone un 7% más que en el ejercicio anterior y se distribuye de la siguiente manera: 245 millones para el mantenimiento de las ayudas de subsidiación y 278 millones para ayudas estatales al alquiler y la rehabilitación. Al nuevo Plan de vivienda, 273 millones de euros; 14 millones para la renta básica y un millón para la AEDE. Convenios específicos para rehabilitación y remodelación de barrios en Ceuta, en Melilla y en Lorca, y en este punto quiero hablar singularmente como subsecretario coordinador de las tareas de reconstrucción de Lorca de que finalmente se cumple con el compromiso de construcción de viviendas en Lorca. La primera anualidad se consigna en el año 2015 y está prevista una segunda anualidad para la construcción de cuarenta viviendas en Lorca. El compromiso del Ministerio de Fomento y del Gobierno de España con la reconstrucción de Lorca se mantiene y se va a mantener vivo durante todo el ciclo político. Finalmente, en Canarias vamos a hacer una aportación significativa de 6 millones de euros para Chumberas, una pretensión ampliamente demandada por el Gobierno canario y por las fuerzas sociales y políticas de Canarias. En total, el importe para convenios específicos de rehabilitación se incrementa en un 33% respecto al del año anterior. Finalmente, en materia de rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico hay una inversión de 26 millones para seguir, como digo, con el enriquecimiento y la puesta en valor de nuestro patrimonio cultural que, sumado a los 30 millones del 1 % cultural, nos sitúan en una cantidad total de 56 millones de euros.

En materia de vivienda tengo que destacar Sepes. En Sepes también hemos dado un giro copernicano a la política que se está desarrollando en el ámbito de Sepes. Ustedes saben que la vía fundamental de ingresos que tiene Sepes viene establecida por las ventas de parcelas urbanizadas, ya sea con uso residencial, industrial o terciario. Pues bien, hemos querido ser realistas y el presupuesto para el año 2015, en una línea muy pareja a la de los presupuestos de 2013 y 2014, prevé unas ventas en torno a 35,6 millones de euros. Especial relevancia quiero dar a los aprovisionamientos o las compras, a las inversiones que se prevén realizar por Sepes para dar continuidad a algunas inversiones que ya estaban en curso y, desde luego, desechar aquellas inversiones que en el momento actual no deben ser acometidas. A esta partida se van a destinar en Sepes 33,7 millones de euros. Quiero darles el desglose de las principales actuaciones. En edificación de viviendas de protección oficial en Ceuta y Melilla, 16,43 millones de euros; en actuaciones para el desarrollo de suelo residencial, en el parque de ingenieros de Villaverde,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 12

Madrid, 2,4 millones; a actuaciones de desarrollo de suelo productivo en Alfaro, en Calahorra, en Tordesillas y Ribadeo, dedicamos cantidades de 2,96, 2,37, 1,5 y 1,43 millones respectivamente.

No voy a agotar ni un minuto para hablar de la Sociedad Pública de Alquiler porque todo está dicho respecto a la Sociedad Pública de Alquiler. Afortunadamente la sociedad ya está en fase terminal, afortunadamente ese pequeño fantasma del pasado ha desaparecido y ya solo queda como un ejemplo que de vez en cuando recordamos en sede parlamentaria de lo que fue y lo que no debe volver a ser.

Señor presidente, voy concluyendo y muchas gracias por su paciencia, por su amabilidad y por haberme dejado tanto tiempo. Es complicado fusionar la intervención de un secretario de Estado y de un subsecretario. Me van a permitir que hable de la sección 17 del presupuesto del Ministerio de Fomento muy brevemente.

El presupuesto del Ministerio de Fomento en sentido estricto se sitúa en 6.025 millones de euros, frente a los 6.407 millones del presupuesto en el año 2015. Es importante que sepan que en el año 2014 había 1.054 millones de euros en este presupuesto para atender obligaciones de ejercicios anteriores. Casi 1 de cada 5 euros del presupuesto corriente van destinados a atender obligaciones no cubiertas de ejercicios anteriores, la mayor parte de ellos derivados de negocios jurídicos y actuaciones del anterior ciclo político. Esta es la realidad. Ahora podemos decir que ya elaboramos, en ortodoxa disciplina fiscal, un presupuesto que mira al futuro, un presupuesto que consigna crédito y dotaciones para atender obligaciones de presente, no un presupuesto retrospectivo. Por fin hacemos un presupuesto y no una precuela, que es a lo que estábamos acostumbrados a hacer a lo largo de los dos últimos años. Por fin destinamos los recursos a lo que queremos, a invertir en obra nueva, a continuar las anualidades de las obras que están en curso. En términos homogéneos el presupuesto del Ministerio de Fomento crece un 12,4% respecto al presupuesto del año 2013. Pues bien, el capítulo 1 se cifra en 178 millones de euros, un 2,98% menos que el capítulo 1 del año anterior. Mantenemos esa posición muy compatible además con la política de reposición de activos y de personal establecida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y en la línea de contención del gasto corriente de los años anteriores.

En capítulo 2 reducimos el presupuesto en un 5,46%. Fíjense que el capítulo 2, los gastos corrientes de bienes y servicios en el presupuesto del Ministerio de Fomento, representa solo el 1,24% del presupuesto total del Ministerio de Fomento. Fíjense en que si sumamos 1,24% más el 2,96% de gastos de personal llegamos al 4,5% del presupuesto total del Ministerio de Fomento. Eso es un indicador relevante de que nosotros destinamos los recursos a políticas dirigidas a los ciudadanos y no a consumir recursos propios o a autoconsumir recursos que muchas veces pueden ser improductivos.

El capítulo 3 tiene una aportación residual. En el capítulo 4 el presupuesto asciende a 1.413 millones de euros, con un crecimiento del 37,2% en términos homogéneos, descontando el efecto de las obligaciones del servicio público de ejercicios anteriores de Correos y de Renfe-Operadora.

Por otra parte, el capítulo 6, como les he dicho antes, crece de manera importante, crece el capítulo 6 de arquitectura en un 18,3%, crece el presupuesto de IGN en un 11,1%, pero lo más importante es que crece el presupuesto para carreteras.

En términos homogéneos el capítulo 7 también crece en un 4,4%. Fundamentalmente también es significativo el crecimiento del capítulo 7 en vivienda en un 4,38%.

El capítulo 8 es el que experimenta un mayor crecimiento, con un 73,5% hasta llegar a los 1.044 millones de euros. ¿Qué nos va a permitir? Destinar 751 millones de euros a ADIF y seguir capitalizando Seittsa con una aportación en el año 2015 de 395 millones de euros.

Señorías, soy consciente de que esta intervención ha sido larga, espero que no tediosa. Estoy viendo el reloj del fondo y evidentemente he sobrepasado todos los márgenes posibles de extensión de la habilidad y la amabilidad presupuestaria. Espero, por lo menos, que esta intervención, pese a que ha sido larga, no haya sido infructuosa.

Quiero acabar diciendo que el Ministerio de Fomento ha adoptado decisiones internas de gestión activa en el ámbito de la subsecretaría y en el ámbito de la secretaría de Estado permanentemente tendente a reducir los costes permanentes de los contratos consultivos. En energía eléctrica hemos negociado todos los contratos. Les voy a poner un ejemplo. El mero hecho de haber trasladado la Dirección General de Vivienda de un edificio a otro nos supone un ahorro ya de 1,4 millones de euros en los primeros nueve meses de este año. Es decir, que son actuaciones permanentes de gestión que, como digo, que nos están resultando sumamente fructuosas.

Acabará con dos datos, uno de ellos ya lo he expuesto antes. Por esa política activa de contención de gastos, por esa política de austeridad en gasto consultivo improductivo, el Grupo Fomento ha conseguido

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 13

ahorrar 780 millones de euros desde el año 2012 hasta la fecha, 780 millones de euros. Y como consecuencia de la aplicación del Plan de racionalización y reestructuración del sector público empresarial y fundacional al Grupo Fomento, que afecta a cuarenta y nueve entidades del Grupo Fomento, hemos conseguido ahorrar ya 39 millones de euros y hemos conseguido incrementar los ingresos en 29 millones de euros. Son unos presupuestos, señorías —y lo digo además con absoluta convicción—, creíbles, realistas, amparados en el rigor, en la estabilidad presupuestaria y en la sostenibilidad financiera de las inversiones. Son unos presupuestos basados en la creencia de que la ortodoxia fiscal y la disciplina presupuestaria tienen que ser el eje motriz y la palanca que mueva la actuación de los poderes públicos. Son unos presupuestos basados en un escenario en el que pretendemos que crezca la inversión productiva y mejore la competitividad. Creemos que son la base y el reflejo de la incipiente recuperación económica y queremos que acabemos ya instalados de una vez por todas y de manera definitiva en este nuevo círculo económico virtuoso que hemos conseguido crear entre todos.

Quiero terminar diciendo lo siguiente. Algunos tenemos el cargo y otros tienen la carga. Aquí hay muchas personas que me acompañan en esta sala que durante estos dos años y medio han llevado la carga de un trabajo diario y permanente que ha contribuido al saneamiento del Grupo Fomento. Cuando empezamos la tarea era ardua, era difícil y era muy compleja. Me perdonarán sus señorías que yo dedique esto a algunas personas que me acompañan, que son empleados públicos, son servidores públicos: Quiero agradecerlos a todos y a cada uno de los que estáis aquí ese esfuerzo y espero verlos a lo largo de los próximos días continuar con ese esfuerzo, porque estoy seguro de que os voy a ver permanentemente ahí.

Muchas gracias, señorías. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garcés, por su amplia intervención.

Ahora es el turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Señor Garcés, le agradezco, para empezar, lo exhaustivo de su intervención porque ha sido usted el primer compareciente pero prácticamente nos podíamos ahorrar a todos los demás, porque usted ha dado los datos de todos los apartados, de todos los departamentos del Grupo Fomento con mucho detalle y evidentemente no sé qué podrán añadir los cargos que comparecerán a continuación.

De su intervención, señor Garcés, ha destacado su tono, un tono que al principio casi tengo que reconocer que lograba contagiar, pero poco antes de la mitad de su intervención ya se ha hecho monótono. Se lo digo por lo siguiente; no ya por el tiempo que ha invertido en la explicación —particularmente, he estado muy atenta e insisto en que me ha parecido exhaustiva e interesante—, sino porque ha hablado de consolidación, de recuperación, de éxito, de eficiencia, de eficacia, de ahorro, de recortes en gasto corriente, es decir, ha utilizado usted un montón de términos y a su vez de sinónimos de esos términos —tengo que felicitarle— muy en positivo, excepto para referirse —son los únicos términos negativos que ha utilizado— a periodos anteriores al Gobierno del Partido Popular. Por eso le digo casi con cierto temor que desde que ustedes han tomado posesión, ya no digo mal, pero ¿no han hecho nada absolutamente ni siquiera regular? Por el tono de su intervención y por las palabras utilizadas, usted prácticamente transmite aquello que decía el presidente del Gobierno: Hemos pasado el cabo de Hornos. Lo ha utilizado usted con una expresión sinónima prácticamente. Ha dicho que 2015 por fin es la etapa del bucle de la ortodoxia. Lo que me pregunto, señor Garcés, después de haber escuchado su intervención y tras haber mirado todos estos días con detenimiento los presupuestos del Grupo Fomento y, como comprenderá, muy detenida y detalladamente los presupuestos del Grupo Fomento en Galiza, es qué es virtual y qué es real de todo lo que ha dicho, qué va a ser en 2015 virtual y qué va a ser real. Se lo digo porque esa misma pregunta iba a hacérsela justamente sobre cuestiones que aparecen en los presupuestos referidas a Galiza.

Entro directamente en las inversiones en general del Grupo Fomento en Galiza, y digo en general pero prácticamente se pueden limitar a dos: inversiones ferroviarias e inversiones viarias, mucho menores que las ferroviarias, evidentemente, pero hay alguna partida importante. Y poco más, señor Garcés. Con esto quiero decir que todo lo que se nos transmite, todo lo que hemos leído en la prensa, las declaraciones de distintos miembros del Gobierno y del Partido Popular, no acabamos de verlo reflejado en los números, en los papeles. Por una parte, por lo que se refiere a la inversión destinada a Galiza, tengo que decirle que son unos presupuestos absolutamente descompensados. Hay una falta de equilibrio entre la inversión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 14

que se dedica o que se dice que se dedica a la alta velocidad y lo que no se dedica a otras infraestructuras que llevan décadas esperando, es decir, hay un abismo —insisto— entre lo que se dice que se emplea en inversiones ferroviarias y en otras infraestructuras. Le cito, porque usted también lo ha repasado en su exposición, el tren convencional. Tengo que volver a citar por enésimo año consecutivo que las inversiones en el tren convencional en Galiza prácticamente son inexistentes y le voy a poner el ejemplo que le vengo poniendo reiteradamente a usted y a otros cargos, que vendrán después, que han venido a esta Cámara en muchas ocasiones. El tren convencional Ferrol-Coruña es del paleolítico inferior, señor Garcés, del paleolítico inferior. Se llega antes andando de Coruña a Ferrol que en el tren convencional que en este momento existe. Los diputados y diputadas gallegas que están aquí saben perfectamente de lo que estoy hablando y que es así.

Cercanías. Vuelto otra vez con el tema, aun a riesgo de que al final de la legislatura me llamen ustedes pesada. Ha dicho la inversión total de cercanías para el Estado español, pero se ha cuidado muy mucho, porque no puede, de citar nuestra comunidad autónoma. No existen las cercanías, aunque en los presupuestos —eso sí— aparece desde tiempos inmemorables una partida para estudios. Señor Garcés, si seguimos estudiando, vamos a convertir el estudio de las cercanías en Galiza en un tratado enciclopédico. Sinceramente se lo digo, porque llega un momento en que a veces se cansa uno de ver determinadas cosas. Incluso casi era mejor que no lo pusieran. Se lo digo a mi juicio, desde mi punto de vista, muy particular, evidentemente.

Señor Garcés, por un lado, he destacado el tema de la descompensación, de la falta de equilibrio entre las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y otras en Galiza y, por otro, mucho más allá de cualquier otra cosa, quiero manifestar que la característica principal de los Presupuestos Generales del Estado para Galiza es también la diferencia, enorme, entre lo que se escribe en los papeles, cuando se elaboran los presupuestos, y la realidad palpable en el terreno. En otras palabras, señor Garcés —nunca mejor dicho—, del dicho al hecho va un gran trecho. Hay un bajo —muy bajo en algunos casos concretos— grado de ejecución en los presupuestos para Galiza en general y muy en particular en los del Ministerio de Fomento. Por ejemplo, lo que ADIF va a gastar este año 2014, en el que aún estamos, en el tren de alta velocidad y en el eje atlántico es un 25% menos de lo que se preveía inicialmente. Dicho así, un 25% menos ya asusta, pero, si lo traducimos a millones de euros, realmente estamos hablando de muchos millones de euros. Si analizamos con detalle los presupuestos de este año, del año 2014, la falta de ejecución sobre los presupuestos en partidas ferroviarias supera en muchísimos casos el 30% y dentro de este ejemplo le pongo un subejemplo. En la memoria de ADIF del año 2012, la última que tenemos, de todas las líneas de alta velocidad que se efectuaron en ese año en el Estado español había tres que estaban por debajo del 70% en su ejecución y de esas tres, señor Garcés, dos eran gallegas. Es otro ejemplo más para ilustrar que una cosa es lo que se dice hoy, lo que se vende hoy, ese optimismo, ese éxito, esa eficacia, y otra es la realidad.

En el capítulo de carreteras más de lo mismo. Por ejemplo, la A-57 y la A-59, ambas en la provincia de Pontevedra, tienen partidas presupuestarias en 2013 y en 2014, pero resulta que en ninguna de las dos se ha ejecutado ni un solo euro ni en 2013 ni en 2014. Por otro lado —esto lo digo para que veamos la diferencia, insisto, entre lo que escriben y la realidad—, aparecen partidas en los presupuestos para 2015 en autovías ya terminadas y que están en funcionamiento. Aparecen para el año 2015 800.000 euros para dos tramos de la A-8, que entró en funcionamiento —en este momento está funcionando— en febrero de este año, inaugurada por la señora ministra de Fomento.

Según la previsión de inversiones para 2014 del sector público empresarial, en Galiza estaba previsto invertir 1.127 millones de euros. Esto era lo que aparecía en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado y en la norma se observa claramente que se materializaron unos 830 millones de euros de esos mil ciento y pico iniciales, es decir, aproximadamente el 74%. Por lo tanto, señor Garcés, le insisto, ya que usted no ha criticado absolutamente nada desde 2012 hasta hoy, nosotros criticamos esta realidad virtual que el PP y el Gobierno nos traen año tras año a la Cámara, y para 2015, año doblemente electoral, todavía más. En general tenemos en este presupuesto grandes cifras —entiendo yo que mucha propaganda y muchos titulares—, pero realmente mucha menor ejecución. Como consecuencia de la menor ejecución de las actuaciones previstas, resulta que tenemos —y en Galiza somos verdaderos expertos en esto— retrasos eternos en las grandes obras y en otras no tan grandes.

En cuanto a los accesos ferroviarios a los puertos, señor Garcés, tengo que hacer un pequeño inciso porque usted también los ha nombrado, y lo ha hecho incluso como parte de una dinamización económica y de una creación de empleo importante y, por lo tanto, entiende usted que hay que impulsarlos, que hay

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 15

que fomentarlos. De los dos accesos ferroviarios en este momento presupuestados para 2015 en Galiza, el de A Coruña y el de Ferrol, tengo que destacar que tenemos uno con menos de 500.000 euros, 485.700 euros, que es el del enlace ferroviario al puerto exterior de Ferrol, y el acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña, que no sé si citarlo, y no porque me dé vergüenza a mí, sino para que usted no pase vergüenza, ya que aparece citado con 65.000 euros, es decir, una partida absolutamente simbólica. Después de escucharle a usted entendí qué puertos efectivamente van a incrementar la dinamización económica dentro del Estado español, pero lo he entendido después de que usted haya dado las cifras. No se trata de hacer comparaciones odiosas, pero realmente con estas cantidades no pueden ustedes presumir —por lo menos en Galiza— de dinamización económica y de creación de empleo en torno a los puertos y a los accesos ferroviarios a los mismos.

Ya me he referido a las cercanías —voy terminando, señor Presidente—, pero usted también ha citado partidas importantes para bonificaciones a los usuarios de las autopistas, una demanda tradicional del Bloque Nacionalista Galego en esta Cámara, y no solo esas bonificaciones, sino también la mejora integral de las alternativas a la AP-9, y enlazo esto con el apartado o con el capítulo de carreteras, algo que usted también ha mencionado. Resulta que la N-550 es la principal alternativa sin pago de peaje a la vía que va de norte a sur de Galiza, que es la AP-9. Llevamos reclamando esto mucho tiempo y, sinceramente, me gustaría que, si pudiese, pasara usted por algunos de esos tramos o le enviaran unas fotos —incluso yo misma se las puedo acercar—, porque realmente hay tramos en los que el deterioro de esa alternativa es tal que prácticamente no es circulable. En esto quiero insistir, señor Garcés, por una cuestión. Usted sabe que con la subida espectacular que en los últimos años han tenido los peajes de la AP-9 muchísimos conductores han tenido que retomar las carreteras libres de peaje, las llamadas carreteras nacionales. Por lo tanto, en este momento tenemos carreteras nacionales que atraviesan núcleos de población muy importantes y cuyo volumen de vehículos se ha intensificado grandemente. Así pues, hay que invertir en conservación, en reparación, en mejoras integrales de esas carreteras.

A continuación, efectivamente viene el capítulo de conservación. Usted también ha destacado el capítulo de conservación vial, pero yo lo voy a desestacar. En 2013 ha tenido un importe total de 61,6 millones de euros, en 2014 del 59,2 y en 2015 del 47,9 por ciento. En fin, en lo referido a Galiza, señor Garcés, usted sabe que en general, y por los estudios de las asociaciones de conductores, las carreteras gallegas necesitarían muchos millones de euros, casi más de los que dedica usted al conjunto del Estado, para recuperarse y para mantenerse en condiciones mínimamente transitables.

Paso a referirme ya a la última cosa que quiero expresamente preguntarle. Usted sabe que en esa A-8, para la que ustedes ponen 800.000 euros para 2015 en tramos que ya están terminados o en funcionamiento, ha habido un fatídico accidente en el mes de julio que afortunadamente solo se saldó con un muerto y casi 50 heridos. El Ministerio de Fomento actuó instalando determinadas medidas de seguridad que se reclamaron no solamente por parte de nuestro grupo político, sino por alcaldes de toda la zona y de todos los colores políticos, se reclamaron medidas de seguridad en ese tramo de la A-8 donde ya habían acaecido otros accidentes antes de que tuviera lugar el terrible accidente de julio —le recuerdo que está inaugurada nada más que desde febrero—. Efectivamente no existe el riesgo cero, pero se reclamaron medidas de seguridad que tratasen de impedir por todos los medios accidentes de ese tipo. Nosotros hemos buscado y rebuscado en los presupuestos, señor Garcés, y no hemos encontrado ninguna partida para la seguridad vial en ese tramo del accidente, en ese tramo de Mondoñedo, en la provincia de Lugo. Además, igual que en las cercanías, en las provincias de Lugo y Ourense, la A-76, Ponferrada-Monforte, y la A-56, Lugo-Ourense, siguen teniendo partidas para estudiarse. Evidentemente no dice cuándo se van a acabar de estudiar y, por lo tanto, y como consecuencia, se van a empezar a ejecutar. Le agradecería que me explicitase si ya renuncian ustedes, cuando menos a corto plazo, a estas actuaciones que, por cierto, llevan también muchos años de retraso.

Como no tengo tiempo y no quiero aburrirle a usted principalmente ni a los presentes con preguntas sobre el grado de ejecución para determinadas actuaciones en Galiza, le entregaré por escrito, señor subsecretario, una serie de preguntas que espero me pueda responder en el plazo reglamentario.

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

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Muchas gracias, señor subsecretario por su prolija exposición. Créanos, desde el Grupo Socialista estamos sorprendidos y decepcionados por este presupuesto del Ministerio de Fomento. Han repetido ustedes tanto el mantra de que estamos en plena recuperación, han

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 16

repetido ustedes tanto que el propósito fundamental de este presupuesto es generar empleo, que esperábamos de verdad un incremento en la inversión real del Grupo Fomento, pero no se ha producido así, no es cierto. Si comparamos este presupuesto con los del anterior ciclo político, como a usted le gusta decir, estamos a la mitad, señor subsecretario, a la mitad. Ahora, en plena recuperación, en el marco de su discurso, no voy decir complaciente sino casi jactancioso, estamos prácticamente a la mitad de la inversión que se hacía en el Grupo Fomento en lo que usted llama el anterior ciclo político.

Totales de inversión territorializada, ciclo político 2008-2009, promedio anual de 28.200; ciclo político 2012-2015, promedio anual de 13.300, es decir, 28.200 frente a 13.300. También estábamos en crisis en los años 2008, 2009, 2010 y 2011. Han llegado ustedes al 1,4% del producto interior bruto destinado a inversiones. ¿Saben dónde nos sitúa esto en el marco europeo, en la Europa a Veintiocho? Los terceros por la cola. Y no somos los terceros por la cola en cuanto a desempleo y en cuanto a necesidad de inversión para generar crecimiento económico y generar puestos de trabajo. Ahí somos los primeros; pero en inversión para generar empleo somos los terceros por la cola. Solo tienen menos inversión que nosotros con relación al PIB Austria y Eslovaquia. ¿De verdad se pueden hacer discursos complacientes y presuntuosos, señor subsecretario? Yo le hubiera aconsejado algo un poquito más comedido. Estos presupuestos no son unos presupuestos de la eficiencia, de la austeridad o del ahorro. Son presupuestos de la desinversión; y la desinversión es descapitalización; es pérdida de competitividad para nuestra economía y son puestos de trabajo que se pierden.

Inversión en fomento. Suma en el año 2011, último presupuesto del anterior ciclo político, 12.900. Ahora estamos en 8.100, 37% menos. Promedio 2008-2011, 17.000 millones de euros. Promedio 2012-2015, 8.500 millones de euros; la mitad. ¿Lo traducimos a puestos de trabajo? Vamos a utilizar la regla de convertibilidad de la ministra de Fomento, no otra; un millón de euros, 27 puestos de trabajo. Esta es la regla de la ministra de Fomento cuando quiere presumir. Digo yo que cuando yo he de hacer discursos en relación con los costes de la desinversión también valdrá: un millón de euros, 27 puestos de trabajo. En el anterior ciclo político, 460.000 empleos por ejercicio. En este ciclo político, 230.000; la mitad. Están ustedes perdiendo por desinversión, no por eficiencia, no por ahorro, por desinversión, 230.000 empleos al año, y no nos sobran empleos precisamente. Por sectores; carreteras, de 2.600 a 2.100. Ferrocarriles, de 7.000 en 2011 a 4.100 en 2015. No estamos para felicitarnos.

Algunas preguntas. ¿Qué va a pasar con los corredores que hemos comprometido, con los españoles, con las empresas españolas, con las autoridades europeas? Ha hecho usted un gran discurso en torno al corredor mediterráneo. Nos ha dicho 1.300 millones de euros, casi remarcando cada sílaba. Y yo le digo, último año del anterior ciclo político, 1.700 millones de euros **(El señor Ayala Sánchez: Sin pagar; sin pagar)**. Y ustedes decían, señores del Grupo Popular, que eso era una traición a la Comunidad Valenciana; 1.700 millones de euros. Ahora, 1.300 millones ¿qué es? ¿De verdad tenemos que aplaudirle?

¿Qué va a pasar con los compromisos de la alta velocidad en Andalucía, en Levante, en la cornisa cantábrica, en Asturias, en Galicia o en Extremadura? Todavía mis compañeros de Extremadura no saben cómo va a llegar el tren a esa comunidad. Ya saben que no va a ser un tren electrificado, como en el resto de la alta velocidad española. No sabemos —lo hemos dicho muchas veces— si será a pilas o si será a cuerda como el reloj de mi padre. Señor subsecretario, no estamos para presumir tampoco en la alta velocidad.

Cercanías. Ha remarcado usted nuevamente, 150 millones de euros casi en total; 24 o 25 para Madrid, ¡pero si es que tenían ustedes comprometidos casi 5.000 millones de euros en el Plan de extensión de cercanías ferroviarias para Madrid, que se suscribió en el año 2009 hasta el año 2015, con doña Esperanza Aguirre firmando y haciéndose la foto! ¿Solo 24 millones? ¡Pero si faltan por invertir más de 4.500 de aquellos 5.000! No podemos aplaudirle, señor subsecretario, aunque yo creo que usted se ha quedado un poco sorprendido por que cuando ha terminado su intervención no hayamos aplaudido; pero de verdad que no podemos; y, en serio, nos hubiera gustado.

Mejora de las mercancías por ferrocarril; quieren ustedes pasar del 4% al 10%, pero están reduciendo de una manera muy significativa las capacidades inversoras de ADIF en este capítulo. Conectividad de puertos un 25% menos, en el tramo temporal que va de 2011 al 2015, en la inversión. Quieren ustedes compensar esta desinversión con una prórroga en las concesiones a las terminales privadas, a ver si son estas empresas privadas las que hacen la inversión que ustedes no quieren hacer. ¿Cuánto nos va a costar esto, señor subsecretario? ¿Cuánto dinero van a ganar las empresas privadas gracias a estas ampliaciones de concesión, gracias a esta renuncia a la competencia, a las mejoras que supuestamente introduce la competencia?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 17

Alguien nos lo tendrá que decir, hasta ahora no se nos ha dicho. Nos habla usted de presupuestos realistas, rigurosos... Señor subsecretario, para nosotros sus presupuestos son difícilmente creíbles porque, ciertamente, la relación entre lo que ustedes presupuestan y lo que ustedes después reconocen en el presupuesto siguiente que tienen previsto ejecutar es muy grande. En sus propios presupuestos para ADIF nos plantearon para el presupuesto de 2014 en una sesión como esta —hace ahora doce meses— 3.372 y ahora nos dicen que de 3.372 millones nada, 2.743, un 20 % menos. Nos dijeron ustedes en Puertos en una sesión como esta que iban a gastar en 2014 —subrayando— 776 millones y ahora nos dicen que en realidad van a ejecutar 526 en el mejor de los casos, un 32 % menos. ¿Qué rigor hay aquí? ¿Qué nos tenemos que creer de este presupuesto? Para la alta velocidad en Galicia, ADIF, nos dijeron ustedes en una sesión como esta que en el tramo de alta velocidad Olmedo-Lubián-Ourense iban a gastar en 2014 572 millones de euros, ahora nos dicen ustedes en sus presupuestos que en realidad tienen previsto invertir 353, es decir 220 millones menos. ¿Para qué nos sirven estos papeles, señor subsecretario? ¿Ahí está el rigor? Esto no es ningún rigor, esto es virtualidad o electoralismo. ¿Tienen ustedes preparado un decreto de no disponibilidad presupuestaria para el año que viene para antes o después de las elecciones y así curarse en salud respecto a estas alegrías presupuestarias que después no ejecutan? No lo sé, señor subsecretario.

Sé algo de endeudamiento. Presume usted de saneamiento en las empresas del Grupo Fomento. Todavía recuerdo el gran escándalo que planteaban ustedes en relación al endeudamiento de ADIF. Nos decían escandalizados que ADIF tenía 13.462 millones de euros de deuda, insoportable. ¿Quién va a la cárcel? Preguntaban ustedes prácticamente. Ahora andamos ya por 18.673, ¿dónde está el escándalo, señor subsecretario ahora? ¿Ha dimitido alguien? De 13.462 a 18.673, aquí no se paga tampoco, señor Ayala, esto es deuda. Un 39 % más de deuda, ¿dónde está? **(Rumores)**.

En el año 2012 los totales de la deuda del Grupo Fomento si sumamos AENA, ADIF, Renfe y Puertos eran 36.052 millones y ahora después de todo lo que hemos tenido que tragar con el escándalo del endeudamiento del Gobierno Zapatero están ustedes en 37.834, casi 2.000 millones más. ¿Pero qué es esto? Nosotros entendemos que hay que endeudarse a veces para hacer obras, pero no nos peguen ustedes el chorro todos los años, en todas las comparecencias, de que el Gobierno anterior se endeudaba. ¿Y ustedes no? Ustedes se endeudan más en ADIF y en el conjunto, por favor al menos reconózcanlo.

Eso sí, presumen ustedes de la gran originalidad de que unos Gobiernos hoy tienen que hacer frente a las obligaciones generadas por los Gobiernos anteriores. Gran originalidad cuando en los presupuestos inversores esto ha ocurrido toda la vida. ¿O se cree usted que los Gobiernos socialistas no tuvieron que pagar las cuentas pendientes de Cascos? ¿Quién las pago entonces? **(El señor Ayala Sánchez hace gestos negativos)**. Y los Gobiernos anteriores tuvieron que pagar las de los Gobiernos anteriores, por favor. **(Rumores)**. ¡Claro que sí! Y en el año 2016 tendremos que pagar las cuentas pendientes que dejen ustedes porque es normal. Unos Gobiernos planifican, los siguientes Gobiernos presupuestan, después otros Gobiernos encargan, contratan y por fin otros pagan. Esto forma parte del ciclo político normal en un presupuesto inversor. Después se viene aquí y se dice que han tenido que pagar mucho y nos hemos endeudado poco. No, señor subsecretario, vamos a decir las cosas como son porque si no, no nos entenderemos.

Otros conceptos preocupantes. Ordenación e inspección del transporte terrestre. En el anterior ciclo político, tan denostado por usted, 4.000 millones de promedio y ahora 1.500 millones. En el anterior ciclo político en Regulación y seguridad del transporte marítimo, 10.200 y ahora estamos en 3.400 millones. No voy a hablar de las consecuencias de esta desinversión porque soy una persona responsable, pero esto es preocupante y se lo digo con toda sinceridad. Nos hablan ustedes de vertebración territorial. Estoy convencido de que algunos de mis compañeros tienen ganas de levantar la mano y preguntar por la vertebración territorial en Cataluña, por ejemplo. La inversión regionalizada per cápita es de 239 euros y en Cataluña se destinan 141; en Comunidad Valenciana, 152; en Canarias, 123; en Navarra, 149; en Madrid —mi circunscripción—, 151. Hay ciertas descompensaciones, señor subsecretario, y hay algunos discursos que están fundamentados cuando denuncian estas descompensaciones.

Voy a ir muy rápido para dejarle tiempo a mi compañera en lo referente a vivienda. En AENA, presume usted de Ebitda. Se lo he dicho algunas veces al presidente de AENA, señor subsecretario. Nosotros no le pedimos un Ebitda bonito al presidente de AENA ni a AENA, le pedimos que AENA y los cuarenta y ocho aeropuertos de interés general del Estado cumplan su función para el Estado, que ayuden a garantizar el derecho a la movilidad de los españoles, que contribuyan al desarrollo económico, a la vertebración territorial, a la llegada de turistas y a la generación de empleo. Esto es lo que le pedimos a AENA. Si

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 18

además pueden tener un Ebitda positivo, mucho mejor, señor subsecretario. ¿Pero cómo se puede presumir de un Ebitda positivo después de multiplicar las tasas, después de echar a 1.200 trabajadores y después de reducir a la mitad las inversiones? Así supera un Ebitda cualquiera. No invierto, reduzco la actividad de la mayor parte de los aeropuertos, como han hecho ustedes, sacamos a la calle a 1.200 trabajadores —pactados, pero a la calle— y subimos las tasas; lo extraño hubiera sido que no hubieran conseguido un Ebitda positivo. Pero ¿por qué lo han hecho ustedes, señor subsecretario? Para vender AENA y no estamos de acuerdo con que los ciudadanos españoles vayan a ganar nada vendiendo AENA. No digo entrada de capital privado, digo lo que aparece en el consejo consultivo de privatizaciones, en el informe del año pasado: Consejo consultivo de privatizaciones, venta del 60 % del capital de AENA. No estamos de acuerdo y no ganan nada los ciudadanos.

Voy terminando. ¿Qué va a pasar con las autopistas de peaje? No aparecen por los presupuestos. Me refiero a la socialización de las pérdidas de los peajes privados. Queremos saber si van a constituir ustedes esa empresa nacional de autopistas, qué porcentaje de capital público va a tener, qué negociación se está haciendo para asumir las deudas pendientes, qué va a ocurrir con la gestión privada de una parte de la alta velocidad española, qué ventajas va a tener la liberalización del tráfico de viajeros para los ciudadanos, si van ustedes a bajarles el canon de ADIF como están solicitando o no, o cómo van a hacer viable ese concurso. Nosotros tenemos dudas que vaya bien al interés general. Señor subsecretario, estos presupuestos no son buenos para el país. Para el país hubiera sido bueno incrementar la inversión —ustedes la han reducido respecto al ciclo político anterior—; hubiera sido bueno mejorar la capacidad logística del país —ustedes están ralentizando las obras significativas estratégicas—; hubiera sido interesante un transporte con mejor mantenimiento, mejor conservación y más seguridad —ustedes no lo hacen—; hubiera sido interesante reforzar el sector público —ustedes liberalizan, privatizan y ponen en riesgo el interés general—. En fin, no son unos presupuestos para felicitarles sino todo lo contrario, me temo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para hablar de política de vivienda, doy la palabra a la diputada doña Leire Iglesias.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Señor subsecretario, por un momento había pensado comenzar mi intervención felicitando al Gobierno, algo poco habitual en una comparecencia de presupuestos y por parte de la oposición; felicitar al Gobierno porque solo ha tardado dos años desde que aprobó el Plan de vivienda en consignarlo en los presupuestos. La verdad es que dos años es un periodo de tiempo extenso, pero al fin lo han conseguido, incluso han conseguido en este ejercicio presupuestario rellenar los indicadores de seguimiento de ese Plan de vivienda y así tenemos una aproximación de a cuántos ciudadanos y ciudadanas pretenden beneficiar en política de vivienda. Por un momento había pensado en felicitarles, pero eso sería tanto como reconocer un desastroso Plan de vivienda en su inversión y en el número de beneficiarios que va a tener. Hablan ustedes del anterior periodo económico. Usted ha comenzado su intervención diciendo que lo iba a decir al principio y no lo iba a volver a repetir. Luego no ha dejado de repetirlo, pero la intención era buena, igual que la mía era buena cuando le felicitaba. Vistas las cifras, no podemos pensar que esta es la recuperación. Estas cifras, comparadas con las del año 2011, cuando había una crisis profunda, tremenda, lamentable y en la que se hacía un esfuerzo sobrenatural, hacen que uno se avergüence al escuchar que alguien pronuncie que estamos en un momento de recuperación económica, de aumento de inversión. Si en una crisis profunda había un 51 % más de políticas de promoción y ayudas para la rehabilitación y acceso a la vivienda, nos hace pensar que no estamos en la recuperación ni en la apuesta del Gobierno por esas políticas de promoción y ayuda para la rehabilitación y acceso a la vivienda. Lo mismo podríamos decir respecto de la ordenación y el fomento de la edificación, con un 59 % menos de inversión este año, comparado con un año de crisis profunda; en la crisis se invertía mucho más que en la recuperación. Es sorprendente que en las épocas de crisis se invierta mucho más que en las épocas de recuperación, quizás por el compromiso entonces de lo que usted ha definido como la anterior etapa o ciclo político. También podríamos decir lo mismo en cuanto a las políticas de urbanismo y de suelo, que tienen una inversión un 39 % inferior. Si comparamos de un año para otro —lo que demuestra cuál ha sido la evolución de la gestión de este Gobierno—, nos damos cuenta de algo absolutamente sorprendente. En realidad, solo aumentan la inversión real en el capítulo de ordenación y fomento de la edificación, cuando el año pasado tanto el secretario de Estado como otros altos cargos del Gobierno decían en sus comparecencias que era un escándalo que el Estado se dedicara

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 19

justamente a hacer políticas de ordenación y fomento de la edificación porque iba a haber un cambio de rumbo en las prioridades del área de política de vivienda.

Sencillamente, en materia de vivienda, estos son unos presupuestos indefendibles; sencillamente —y quizás por eso también ha bajado tanto ese tono de pasión que había puesto al principio de su intervención y ha empezado casi a susurrarnos, no porque tuviera que presumir mucho en otras áreas, sino porque en esta no tenía absolutamente nada que decir—, señor subsecretario, no hay política de vivienda. Ese puede ser el resumen. ¿Sabe por qué crece el presupuesto de ordenación y fomento de la edificación? No porque vayan a hacer ordenación y fomento de la edificación, sino porque han contemplado en los presupuestos de este año toda una serie de inversiones en lo que tradicionalmente se ha llamado en la política de presupuestos la política de campanario: pequeñas iniciativas muy locales pensando en un año electoral, que se inauguran seguramente este año y que realmente contemplan inversión para 2017, 2018 o 2019, cuando ustedes posiblemente ya no estén en el Gobierno. ¿Saben qué han hecho? Han cambiado la tijera de los recortes por la tijera de las inauguraciones, de las cintas, de inversiones en pequeños municipios, en pequeñas obras que no son un cambio de tendencia para nada y que no van a facilitar sobre todo el acceso a la vivienda por parte de los ciudadanos y las ciudadanas en este país.

Hablaba usted de obligaciones, de que se habían visto obligados en ejercicios económicos anteriores por las políticas derivadas de los planes anteriores, teniendo en cuenta además que no eran capaces de poner un plan propio de vivienda en marcha. ¿Sabe qué le digo, señor subsecretario? Que benditas obligaciones, porque esas obligaciones que se siguen contemplando en este ejercicio presupuestario, aunque en menor medida, y que se contemplaban en el anterior y en el anterior, son las únicas inversiones que les quedan que tienen que ver con el acceso de los ciudadanos a la vivienda, que tienen que ver con el cumplimiento del mandato constitucional, que tienen que ver con los derechos de los ciudadanos y de las ciudadanas. Esas obligaciones son absolutamente las únicas que están contempladas en los presupuestos.

Habla de promoción de acceso y de ayudas a la rehabilitación en partidas que desaparecen para el año 2016; habla del aumento y la prioridad del alquiler y de la rehabilitación. Oiga, ya está bien. Es un 73 % lo que han disminuido en el acumulado las ayudas al alquiler, es un 54 % lo que han disminuido en el acumulado las ayudas a la rehabilitación, y dicen que esa es su prioridad. Señor subsecretario, ha hecho alguna cosa bastante incoherente, como presumir aquí de políticas en materia de vivienda que generen incentivos económicos y fiscales. ¿Ha hablado usted con el ministro Montoro de esto? ¿Sabe usted que desaparecen los incentivos fiscales para el alquiler, que van a desaparecer justamente en este ejercicio fiscal? Porque es bastante incoherente lo que nos está diciendo en esta Comisión con lo que está practicando el Gobierno en materia de vivienda fuera de los presupuestos de vivienda, porque dentro de ellos apenas encontramos ese tipo de inversiones.

Le felicito por algunas cosas. Le felicito por que hayan contemplado una partida de abono por indemnización de sentencias judiciales; sentencias judiciales que les van a seguir llegando por el incumplimiento de lo contemplado en la Ley del alquiler, que nosotros tenemos recurrida y que significa que muchos ciudadanos que tienen derecho a las subsidiaciones de préstamos hipotecarios las han perdido y cuando las reclaman ante tribunales les son reconocidas, igual que les pasa a muchos jóvenes respecto de la renta básica de emancipación. Por cierto, respecto de sentencias judiciales, no está de más traer al recuerdo, por aquello de la herencia que usted ha mencionado, esa sentencia del Tribunal Constitucional de rechazo a su denuncia de una reforma de la Ley del Suelo —la anterior, la del Partido Popular— que provocó la burbuja inmobiliaria de la que usted ahora mismo se queja. Me alegro de que haya traído una enmienda parcial al presupuesto de La Chumbera. Esta Comisión había aprobado en algún momento que por fin se firmara ese convenio. Los presupuestos contemplan 5 millones de euros; usted ha hablado de 6 millones. Entiendo que es una enmienda que va a tramitar el Gobierno o el Grupo Popular. Bienvenida sea, como bienvenidas pueden ser las inversiones en Lorca.

Voy terminando. La literatura de este presupuesto nada tiene que ver con las cifras; la literatura de su exposición nada tiene que ver con las cifras. El verdadero cambio radical del que usted ha hablado pasa por que la especulación ahora es la decisión directa de los fondos buitres, en cuyas manos se está dejando absolutamente todo, incluso la vivienda social, incluso la vida de las personas desahuciadas de sus viviendas, incluso la vivienda social que tiene todavía inquilinos dentro. Eso es algo absolutamente indefendible, algo que este ministerio está permitiendo y para lo que no vemos solución en este ejercicio

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 20

económico, con estos presupuestos que ustedes nos presentan. Para la próxima vez lo mismo está bien leerse las cifras más allá de la literatura, porque la literatura no cuadra para nada con el contenido. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE:** Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchas gracias, señor subsecretario, por la doble comparecencia que ha efectuado en la tarde de hoy, comparecencia difícil, complicada y, con independencia de algunas opiniones que ya comentaremos, creo que se ha desarrollado con la suficiente claridad, amplitud y profundidad para que tengamos una idea clara de cuáles son los presupuestos del Grupo Fomento para el ejercicio 2015. Yo creo que la primera conclusión es que son los presupuestos para la salida de la crisis. Son unos presupuestos en sintonía con la evolución de la economía española, en el momento en que se encuentra la economía española, y unos presupuestos pensados y diseñados para ser elemento fundamental del crecimiento económico previsto por el Gobierno en su totalidad. Por eso —usted lo destacado— solo el Grupo Fomento va a invertir el 75 % de las operaciones de capital de todo el Estado. Por tanto, estamos ante los presupuestos de un grupo capital en el cumplimiento de la política de Estado que está llevando a cabo el Gobierno del Partido Popular. Por eso yo creo que hay que ser serio y responsable y analizarlos con la perspectiva necesaria a la que obliga la situación en la que nos encontramos, el momento en el que estamos y a dónde vamos, siempre mirando hacia el futuro, como usted ha dicho, pero sin olvidar de dónde venimos y sin olvidar, por tanto, la mayor o menor credibilidad que puedan tener algunas opiniones que se vierten, ahora sí, con bastante alegría y con afán de tapar vergüenzas ajenas, y no de mirar conjuntamente cuál será el futuro de España.

Cuando en los ejercicios de años anteriores hemos conocido los presupuestos de la sección 17 hemos hecho un verdadero esfuerzo por defender algunas políticas que —y lo hemos dicho en algunos momentos— también hubiéramos querido que hubieran sido más inversoras. No obstante, en el año 2013 tuvimos que reconocer que eran unos presupuestos austeros, pero también realistas y equilibrados. A finales de 2013, cuando preparábamos los presupuestos de 2014, dijimos que eran serios, creíbles y viables, a pesar de que reconocíamos también que eran unos presupuestos que nos hubiera gustado que tuvieran más inversión. De los presupuestos para 2015 tenemos que decir que son unos presupuestos en sintonía —y quiero reiterar la expresión en sintonía— con la evolución de nuestra economía. Repito, son la pieza clave de la reactivación, el crecimiento y la creación de empleo. Con estos presupuestos sí se va a crear empleo. Quiero destacar una cosa, señor subsecretario, estamos en el primer año de la recuperación. Tenemos unos presupuestos que nos pueden llevar, primero, a invertir algo más de lo que se estaba invirtiendo en los ejercicios anteriores y, segundo, a dejar de arrastrar el lastre de las deudas anteriores. Hacer las medias de los anteriores ciclos completos con el actual, dicho en román paladino y para que todo el mundo nos entienda, es tramposo. No se puede hacer la media de este primer ejercicio del año 2015 con el ciclo anterior. No obstante, para trampas las que nos hemos ido encontrando a lo largo de este tiempo. Se habla de que no se puede defender que había trece mil y pico millones de deuda en AENA cuando ahora hay una deuda mayor, porque en aquel momento se estaban ocultando 40.000 millones de deuda. Si nosotros decíamos que era escandaloso que hubiera trece mil y pico millones de deuda en AENA sin conocer lo que había dentro de los cajones, más razón tenemos ahora para decir que era escandaloso que no hubiera habido responsabilidades de otro tipo. Ahora aparecen mayores deudas porque han emergido de los cajones, se han sacado las deudas no reconocidas y, sin embargo, comprometidas, y se han tenido que añadir para ser pagadas, porque lo lógico es que un gobierno pague lo que se ha comprometido de forma transparente, constanding en los presupuestos de ejercicios anteriores. Hay obras plurianuales, hay pagos diferidos que constan en el presupuesto, y cuando constan en el presupuesto se tienen que pagar. Pero lo que hemos estado pagando es lo que no constaba en el presupuesto. Hay mucha sensibilidad hacia el ciudadano, pero hemos pagado casi 2.000 millones de expropiaciones. Hay mucha sensibilidad por la vivienda, pero se han pagado rentas de emancipación que estaban sin pagar, ayudas en alquileres que estaban sin pagar y cuarenta cuestiones que estaban sin pagar. Por favor, tengamos la suficiente seriedad para que cuando hablamos de endeudamiento no se nos olvide lo que hemos dejado en los cajones. Porque, evidentemente, para hacer trampas en el solitario, en el presupuesto no solamente se dejaron cuentas en los cajones sino que además son ustedes unos campeones en los decretos de no disponibilidad. Usted ahora lo dice como posible solución; será porque tengamos que ser reflejo de lo que ustedes hacían. En eso eran unos campeones, unos auténticos campeones.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 21

Lo que tenemos como elemento básico en el frontispicio de los presupuestos del ejercicio 2015 es que aumenta la inversión y se sigue reduciendo el gasto, como está reflejado y ha explicado el señor subsecretario. Lo quiero destacar porque en los capítulos 6 y 7 los presupuestos aumentan un 9,1 % con respecto a los del año pasado; los capítulos 6 y 7 son de pura inversión. Si a eso le añadimos, como ha destacado también el señor subsecretario, los 911 millones de financiación público-privada, cuya inversión se ha propiciado en procedimientos de colaboración público-privada, tenemos una inversión que claramente, como estoy diciendo, en el primer año de salida de la crisis supone un auténtico cambio en la situación en la que se encontraba el Grupo Fomento en cuanto a poder ofrecer a España, a todos nuestros territorios, una capacidad de contratación y de ejecución de obra pública y, lógicamente como consecuencia de eso, de crecimiento y de creación de empleo.

Todo esto lo vamos a hacer cumpliendo los objetivos del Ministerio de Fomento que han sido señalados por el subsecretario pero que yo quisiera destacar. Es evidente que, nos guste más o nos guste menos, estamos garantizando la vertebración territorial y la movilidad de los ciudadanos. Se habla de desequilibrios territoriales. Yo creo que hay que ser un poquito serio cuando se habla de desequilibrios territoriales y, en concreto, cuando vemos que la comunidad autónoma que ha planteado más quejas es la segunda comunidad autónoma con mayor inversión *per capita* en el Ministerio de Fomento, un 128,7 % superior a la media nacional. Al mismo tiempo, es la segunda comunidad con mayor inversión por cada 1.000 euros de PIB, con un 149,5 % sobre la media nacional. O es la segunda comunidad autónoma con mayor inversión en ferrocarriles, un 133 %. Venir aquí a quejarse de un desequilibrio territorial y de no sentirse bien tratada por los presupuestos de Fomento es, cuando menos, injusto si no caprichoso. Por tanto, sí que hay equilibrio modal y también hay equilibrio territorial.

Son unos presupuestos de impulso al desarrollo económico porque estamos invirtiendo más que gastando en infraestructuras, transporte y vivienda y porque esa inversión la estamos haciendo con auténtica eficiencia, porque hemos dejando de diseñar obras costosas. Estamos diseñando obras que sean eficientes en el sentido de que sean eficaces para facilitar y mejorar los modos de transporte, pero que no supongan un gasto que en ningún caso se pueda justificar por lo faraónico, como le gusta decir a la ministra de Fomento. Evidentemente, estamos por la liberalización de los transportes, buen ejemplo de los cuales son los que ha señalado el señor subsecretario en los distintos modos de transporte y, como he dicho al principio, incentivamos de manera importante, casi un 9 % sobre la inversión total, la inversión privada en modelos de colaboración público-privada. Por tanto, señor subsecretario, insisto en que estos presupuestos, tanto en su definición, programación y objetivación como en su desarrollo práctico en las distintas partidas en las que se ve reflejado cumple perfectamente y por tanto son homogéneos y consecuentes.

Quisiera hacer, señor presidente, dos últimas referencias. Una, al tema de vivienda. Aquí se ha hablado de vergüenza de gestión, y para vergüenza de gestión la Sociedad Pública de Alquiler y las soluciones ocupacionales, que parece que se nos olvidan. Se nos olvida que todas esas cosas han pasado en España. No han pasado en ninguna república bananera, han pasado aquí. Hemos visto a una señora regalando zapatillas para encontrar soluciones habitacionales, y se nos olvida. No, no, eso ha existido. Y hemos tenido la vergüenza de ver la Sociedad Pública de Alquiler y seguimos viendo cómo en el tema de la vivienda la demagogia es el único argumento que tiene algún partido para poder defender políticas absolutamente insostenibles e ineficaces, que tendrían que ser bochornosas para una partido de izquierdas. Vamos a ser serios, en estos presupuestos se apuesta de verdad por la rehabilitación, regeneración y renovación de una ley que, gracias a Dios, no puede tener crítica ninguna, debe ser la única, porque ahí está y está funcionando. Apostamos seriamente, sin la lastra de ejercicios anteriores, por el capítulo 7, por las inversiones y la demostración está en la firma de convenios con muchas comunidades autónomas que ya se han celebrado. Y, por último, señor presidente, utilizar lo que no está en los presupuestos a lo mejor se vuelve contra uno, porque si no hay ninguna partida en los presupuestos de 2015 sobre las radiales de Madrid o las autopistas en riesgo, será porque, como ha dicho la ministra repetidamente y el señor Simancas no se quiere creer, no hay ni un euro público para este destino y este fin. Por lo tanto, señor Simancas, más valía que se hubiera usted callado. No hay ni un solo euro para la solución de las autopistas radiales. ¿Por qué? Porque, insisto, no se va a aplicar ni un solo euro público a estas autopistas, en coherencia con lo que viene defendiendo la ministra de Fomento desde que es ministra de Fomento. Me parece muy bien que se utilice lo que no está en el presupuesto porque le da más coherencia y más solidez.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 22

Termino, señor presidente. Señor subsecretario, le felicito, no lo hago como argumento de campanario, como aquí se ha dicho, sino porque el Grupo Parlamentario Popular se queda absolutamente tranquilo con su exposición y completamente satisfecho de poder defender unos presupuestos como los del Grupo de Fomento, que son los que de verdad nos ayudan a salir de la crisis, a reactivar y hacer crecer España y a crear empleo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Cerrará el turno de intervenciones el señor subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Yo, en contra de lo que se ha dicho aquí, quiero agradecer el tono de sus señorías, se agradece un tono constructivo. Me hubiera gustado que el tono hubiera sido constructivo en el anterior ciclo político para atender las obligaciones que derivaban de una política basada en la ortodoxia presupuestaria y en la consolidación fiscal. Estaríamos hablando de otras cosas si ese tono hubiera sido aplicado a los presupuestos y no al debate parlamentario. Pero esta es la realidad.

Empezaré con usted, señora Pérez. Mi tono no puede ser otro porque me lo creo y pienso realmente que son unos presupuestos realistas, son unos presupuestos que piensan en Galicia y decir lo contrario sería faltar a la realidad. Es una entelequia o una falacia decir que estos presupuestos no se corresponden con las necesidades de los gallegos, porque se corresponden con las necesidades de los gallegos, y voy a dar algunos datos. Estos datos son plenamente demostrables, no son cuestionables, son datos que se extraen directamente de una lectura literal y cabal de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2015. El presupuesto del Grupo Fomento para la Comunidad Autónoma de Galicia se eleva a 1.564 millones de euros, un 82% por encima de la media nacional. En sentido estricto, si vamos a la inversión, es decir, capítulo 6, más las inversiones de las entidades públicas empresariales del Grupo Fomento, la inversión es de 1.159 millones, un 155% por encima de la media nacional. Galicia es la segunda comunidad autónoma con mayor nivel de inversión en ferrocarriles en el año 2015, con 790 millones de euros, un 133% por encima de la media nacional. Además, nos creemos que es una necesidad para Galicia y creo que los gallegos tienen que estar muy satisfechos y soy consciente de que la inmensa mayoría lo está. Galicia es la segunda comunidad autónoma con mayor inversión por cada 1.000 euros de PIB de Fomento, un 150% por encima de la media nacional. Galicia es la segunda comunidad autónoma con mayor inversión *per capita* de Fomento, siendo un 129% superior a la media nacional. La inversión de Fomento en puertos —usted hablaba de puertos— en Galicia en 2015 crecerá un 45%, estando un 61% por encima de la inversión media nacional. Por lo tanto, señora Pérez, creo que para corresponder a la realidad y para no jugar a los avatares presupuestarios y sobre todo para no jugar al despiste, es esencial decir la verdad y, efectivamente, comprobar que luego se ejecuta el presupuesto, pero ahora mismo estamos hablando del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015 y la primera afirmación —y creo que es una información incontestable e indubitada— es que ese presupuesto es un presupuesto que destina partidas prioritarias para Galicia, que cree en Galicia como una parte y pieza fundamental del desarrollo económico de las infraestructuras de transporte en nuestro país. Por tanto, Galicia puede estar muy satisfecha y creo que los gallegos entienden perfectamente el gran esfuerzo que estamos realizando.

Usted hablaba de algunas actuaciones puntuales y, sin perjuicio de que le contestemos evidentemente a todas las preguntas que ha formulado tal y como ha planteado, y sin perjuicio de que el resto de autoridades administrativas de este ministerio pueda responderle, le voy a dar algunos datos. En red convencional en Galicia se van a destinar 61 millones de euros, y eso incluye el mantenimiento de la red de titularidad del Estado por importe de 43 millones de euros. Respecto de cercanías Galicia, hemos destinado un millón de euros para acabar el Plan de movilidad de cercanías de Galicia; el año que viene se dispondrá de ese estudio definitivamente. Es un compromiso de la ministra, es un compromiso del Ministerio de Fomento, hay una partida presupuestaria singularizada de un millón de euros y el año que viene daremos por concluido ese estudio y desde luego conoceremos las necesidades de flujos de movilidad de los gallegos en régimen de cercanías. Usted hablaba del grado de ejecución de la alta velocidad y le voy a dar algunos datos. En alta velocidad, Galicia en cuanto a inversiones, en diciembre del año 2011 apenas se había ejecutado el 6% del presupuesto del tramo Olmedo-Ourense-Vigo. Esta legislatura hemos multiplicado el grado de ejecución y llevamos ya el 20%. Se han licitado obras y adquirido materiales ya en esta vía por más de 920 millones de euros, se han adjudicado inversiones por importe de 1.933 millones de euros y se ha ejecutado obra por 1.101 millones de euros, lo que supone

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 23

más de dos veces lo que se había invertido con anterioridad al año 2012. Por tanto, los datos son lo suficientemente elocuentes y creo que no admiten ninguna duda.

En el eje atlántico, entre 2012 y 2013, hemos licitado 201 millones de euros y se han adjudicado obras por importe de más de 160 millones de euros. La inversión en esta legislatura en el eje atlántico ha sido de 584 millones de euros, suponiendo en 2012 y 2013, señora diputada, un grado de ejecución del cien por cien. Respecto a los accesos a puertos, a Ferrol y A Coruña, están en fase de estudio y proyecto; sepa, además que sobre la base de la financiación presupuestaria expresamente prevista y consignada en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado, se incorporará la dotación correspondiente del Fondo ferroviario que se nutrirá de las aportaciones de las autoridades portuarias, que complementarán evidentemente la financiación de este tipo de acceso a los puertos. Por lo tanto, desde el punto de vista ferroviario, entiendo su preocupación y entiendo que usted quiera reequilibrar la inversión en la red ferroviaria, pero les puedo asegurar que el esfuerzo inversor que está haciendo el Gobierno de España en la alta velocidad para que llegue a Galicia va a ser una realidad. Es una prioridad de España y para los gallegos y creo que desde luego es percibida nítidamente por los gallegos, al menos por lo que percibo en las visitas que hago a Galicia.

Respecto a carreteras, desde luego además del presupuesto de conservación que explícitamente aparece en el presupuesto de la Dirección General de Carreteras, Seittsa va a destinar a la conservación 8,41 millones de euros. Algunas de estas actuaciones están teniendo lugar en la A-8. La A-76 está ahora mismo en fase de redacción y proyecto. Usted me habla de puertos, pues el esfuerzo presupuestario que se va a hacer en Langosteira yo creo que es francamente visible. Lo he relatado antes en mi exposición, basta visitar los túneles de Lubián y Ourense para demostrar el esfuerzo inversor que se está realizando. Insisto de verdad, señora Pérez, en que el esfuerzo y el compromiso del Ministerio de Fomento con Galicia es notorio, lo vamos a sostener, lo vamos a mantener porque creemos que Galicia lo merece y, ya digo, vamos a mantener la tensión presupuestaria y la pulsión que nos ha caracterizado en estos últimos dos años.

Señor Simancas, que usted venga a darnos una lección de derecho presupuestario y que diga que se siente decepcionado..., ¡hombre!, atrevimiento tiene alguno, permítame que se lo diga. Si estuviéramos en un tratado... Yo he escrito tratados de derecho presupuestario y en el próximo le voy a invitar a usted a formar parte de un capítulo de ese tratado de derecho presupuestario, con un primer capítulo que se titule ineficiencia y el presupuesto de impagos, nueva modalidad de presupuestación en el sector público español. Señoría, lo que ustedes hacían era, sencillamente, lo contrario a la ortodoxia presupuestaria y a la disciplina fiscal. **(Rumores)**. Ustedes dicen que invertían más que nosotros. Yo es que no sé qué concepto de inversión tienen ustedes. Lo digo de verdad, no sé qué entienden ustedes por inversión. ¿Invertir en obras donde no había dotación presupuestaria? Ustedes dicen que invertían mucho más que nosotros. Le voy a describir algunas de las patologías que han caracterizado el quehacer del Ministerio de Fomento a lo largo de lo que usted y yo hemos llamado el anterior ciclo político, que era el bucle no del virtuosismo económico, era el bucle de la decadencia económica. Se lo voy a explicar. Ustedes hablan de justicia social en vivienda. ¿Cuándo pagaban las expropiaciones ustedes? Es que ni siquiera se formalizaban mutuos acuerdos. Estamos pagando los mutuos acuerdos. Hombre, está muy bien venir aquí, en sede parlamentaria, y hablar de política social de vivienda cuando no se pagaban a los ciudadanos por las expropiaciones que se realizaban. Estamos pagando expropiaciones de los años 2006, 2007 y 2008 ahora. **(El señor Simancas Simancas: Y antes)**. No, no, antes no, 2006, 2007 y 2008. Por lo tanto esta es una situación real. Usted preguntaba por las empresas españolas, qué pasa con las empresas españolas. Pues esa es una buena pregunta, me imagino que se la formularán también a ustedes, porque ¿por qué no les pagaban las revisiones de precios en las certificaciones de obra? ¿Por qué optaron por liquidar todas las revisiones de precios y pagarlas en el momento de la liquidación final? ¿Por qué optaron por administrar el tiempo? ¿Por qué optaron por no pagar determinadas certificaciones de obra? ¿Por qué optaron por certificar a cero mientras seguían ejecutando obra algunas empresas? **(El señor Simancas Simancas: Ahora no se están pagando)**. En fin, esta es la realidad. Hombre, yo lo puedo entender, la verdad es que la situación es complicada, es compleja. Que ustedes vengan a hablar de ránkines, de quién es el campeón, hombre, el campeón de la imprudencia presupuestaria, el campeón del desempleo y el campeón de la heterodoxia económica desde luego no es el Gobierno del Partido Popular, sino otro Gobierno. **(Rumores)**.

Usted habla de un decreto de no disponibilidad, ¿me está hablando del decreto de mayo de 2010, de 4.000 millones de euros, o tenemos capacidad de anticipar el futuro? **(El señor Simancas Simancas:**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 24

**Situación de crisis).** Usted está hablando de creación de empleo asociada a la inversión pública. En ese último ciclo político, ¿recuerda usted lo que ocurrió? ¿Recuerda usted que se destruyeron 2 millones y medio de empleos? ¿Recuerda que seis de cada diez parados nuevos en Europa vivían en España? La verdad es que venir a hablar de ránkines, de campeones, de la ineficiencia..., de verdad ustedes se merecen redactar un tratado de la ineficiencia, de la ineficiencia pública, donde fueron desde luego verdaderos campeones. Usted dice que se ha incrementado el endeudamiento del Grupo Fomento. Además, hablando usted de mantra, se ha convertido en un mantra; entre el mantra y la casta últimamente discurre el devenir y la dialéctica política. Señoría, en el año 2004 había un saldo vivo de deuda en el Grupo Fomento de 13.000 millones de euros. ¿Sabe cuánto había en el año 2011? 42.500 millones de euros. Pasaron ustedes en ocho años de 13.000 millones a 42.500 millones de euros. Es verdad que se ha producido un incremento técnico de 3.700 millones de la deuda, pero tiene una explicación, lo que pasa es que aquí uno lee las cifras y como no hemos pasado del primer capítulo del manual de derecho presupuestario y de derecho financiero, uno no entiende lo que viene en el segundo capítulo, así que se lo voy a explicar. En el segundo capítulo, cuando se procede a la transmisión y la cesión de la titularidad, la asunción de la red del Estado por parte de ADIF, se ceden los pasivos fiscales que, a propósito, solo se pagarán si ADIF tiene beneficios. Por tanto, le sugiero que intente ajustar el dato a la realidad y a las cifras.

Usted dice que con la venta de AENA los españoles no ganan nada. ¿Y qué iban a ganar los españoles con la venta de Barajas y con la venta del aeropuerto de Barcelona? ¿Iban a ganar algo los españoles con la venta de esos dos aeropuertos? La pregunta es: ¿Lo hacíamos entonces por necesidad o lo hacíamos por convicción ideológica? Nosotros lo hacemos por convicción, porque primero hemos puesto en valor los aeropuertos, hemos puesto en valor toda la red y consideramos que la entrada de capital privado en AENA va a mejorar la eficiencia, por convicción ideológica, por puro liberalismo económico, porque nos lo creemos y porque está demostrado; no lo hacemos por necesidad. Ya sé que en aquel momento había que poner en almoneda algunas entidades, y poner en almoneda dos aeropuertos sí que era una solución geopolítica un tanto drástica y difícilmente justificable para los españoles. A propósito, el hecho de que bajen las inversiones en AENA no afecta en absoluto al Ebitda, señor Simancas; no tiene nada que ver con el Ebitda, eso es el capítulo 3 del tratado.

Respecto a si vamos a constituir una sociedad pública concesionaria de autopistas, lo ha dicho ya el señor Ayala, no hay ninguna consignación presupuestaria. Aquí hay dos modelos posibles, el modelo de seguir enchufando gasolina al sistema artificialmente, que era el modelo de los préstamos participativos y las cuentas de compensación, o el modelo de intentar resolver el problema, como estamos intentando hacer y donde la solución está muy próxima. Un puzzle muy complejo donde juegan entidades financieras concesionarias, empresas constructoras, Eurostat y donde creo que la solución es factible. Evidentemente, no creo que debamos hablar aquí de socialización, ni de ganancias, ni de pérdidas. Qué curioso que en este país cada vez que se socializa se socializa por abajo y no se socializa por arriba. Ya digo que últimamente el discurso político, desgraciadamente, está entre la casta y el endeudamiento, pero esta es la realidad.

Señora Iglesias, el hecho de que a lo mejor haya hablado en un susurro es porque se aburría ya a la media hora, y lo puedo entender perfectamente. Ha venido usted aquí y esperaba hablar de vivienda y la verdad es que ha costado que llegara a hablar de vivienda, y nos ha felicitado, cosa que entiendo porque por fin hemos activado los convenios para poner en marcha el Plan de vivienda. Ustedes crearon un Ministerio de Vivienda. Yo no voy a discutir si era una buena o una mala decisión. Desde el punto de vista organizativo, es un tema que me parece residual, y lo digo de verdad, pero no sé para qué crearon un Ministerio de Vivienda. ¿Para generar obligaciones que no tenían consignación presupuestaria? ¿Sabe cuánto hemos tenido que pagar de obligaciones derivadas de su política de vivienda que no tenían consignación presupuestaria? 700 millones de euros. Yo creo que probablemente los ciudadanos españoles ya se pierden en la magnitud de estas cantidades; 700 millones de euros. Señoría, hemos estado drenando la deuda constantemente, y voy a repetir un símil que utilicé una vez en la sede del Parlamento aragonés porque la impresión que he tenido siempre es que ustedes nos dejaron un autobús sin frenos en una carretera que caía y que teníamos que conducirlo; se pusieron detrás y comenzaron a silbar. Señoría, lo hemos pasado mal, hemos tenido que resolver el problema, hemos tenido que sacar el agua, hemos tenido que sanear el agujero presupuestario que nos habían dejado. Por tanto, hablando de jactancia, hablando de ironía, que usted venga a decir que se alegra de que hayamos aprobado el plan, se debería alegrar de que por fin alguien haya pagado sus deudas y que este haya sido un presupuesto de pagos, que era en lo que se convertía el presupuesto, frente al presupuesto de impagos de los años

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 25

anteriores. Esa es la realidad. A propósito, tampoco faltemos a la verdad. Los recursos en política de vivienda crecen un 19,3% respecto al presupuesto del año anterior. En política de alquiler sube un 2,9% y la rehabilitación sube un 8,59%. Por cierto, estamos estableciendo sistemas de seguimiento junto a las comunidades autónomas para evitar que haya un deslizamiento de obligaciones; para garantizar que los planes de vivienda sean sostenibles. Yo no sé —y con esto quiero acabar— si lo haremos mejor o peor, pero le puedo asegurar que en la mente de los que trabajamos en el Ministerio de Fomento el principal objetivo es hacer una gestión eficaz, adecuada a la legalidad presupuestaria, a la legalidad presupuestaria nada más, a la legalidad; intentamos avanzar hacia la eficiencia, hacia la búsqueda de otras soluciones. Llevamos pagados 5.550 millones de obligaciones procedentes de otros ejercicios, ¿a eso lo llaman ustedes política de inversión? A eso se le llama otra cosa, y yo a eso no le voy a dar nombre en sede parlamentaria.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Garcés, por esta amplia y extensa información. Hacemos una breve pausa de cinco minutos para recibir al nuevo compareciente y despedir al actual. **(Pausa)**.

— **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 212/001943), CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001799), SOCIALISTA (Número de expediente 212/001859) Y MIXTO (número de expediente 212/001789).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la comparecencia del secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, Seitsa, a iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, Convergència i Unió y Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra, en primer lugar, el secretario general de Infraestructuras, 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): Señorías, señoras y señores diputados, por segundo año consecutivo y por estas mismas fechas comparezco ante ustedes como secretario general de infraestructuras y en este caso en mi calidad de presidente también de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, Seitsa, a petición de los diferentes grupos parlamentarios que han pedido mi comparecencia y también daré respuesta gustosamente a aquellas preguntas que habían solicitado o que quieran realizar al Director General de Carreteras. Una vez más, y como corresponde, mi intención es informarles de los presupuestos para 2015 con el que contarán las unidades que dependen de la Secretaría General de Infraestructuras, es decir, la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Ferrocarriles e igualmente informarles del presupuesto de la Sociedad Estatal Seitsa. He podido escuchar la intervención que me ha precedido del subsecretario en su doble condición de comparecer en nombre del secretario de Estado y también en el suyo propio, con lo cual algunas de las actuaciones o del contexto que ha utilizado intentaré no repetirlo para no aburrirles.

Como ya ha sido comunicado en anteriores comparecencias, en los Presupuestos Generales del Estado del año 2015 se mantiene un año más el esfuerzo de contención del gasto público con el objetivo de seguir reduciendo el déficit del conjunto de las Administraciones Públicas para el año 2015 que, como conocen sus señorías, es de 4,2% del producto interior bruto. El Gobierno pretende reducir el peso del gasto público sobre el PIB no gastando más de lo que crece la economía y con ello fomentar la recuperación económica, la mejora de la competitividad y continuar ya en la senda de creación de empleo que hemos emprendido. En el ámbito de la actuación de la Secretaría General de Infraestructuras y en línea con las directrices del Pitvi, el Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, para las infraestructuras viarias y ferroviarias este objetivo —se lo quiero recordar a sus señorías— se concreta en procurar la financiación y continuidad de los ejes viarios ya iniciados que permiten completar la red mallada del sistema de transporte, resolver y eliminar los cuellos de botella y el acceso a los grandes núcleos de población, apoyar el proceso de reforma en el transporte ferroviario cuyo modelo está inmerso en un completo proceso de transformación, reforzar la planificación de las actuaciones ferroviarias y trabajar en las medidas para fomentar el transporte de mercancías y las conexiones ferroporcuarias dentro de la estrategia

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 26

logística que ustedes conocen que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento. Por último, quiero destacar que la búsqueda continua de la mejora de la seguridad y la calidad en el transporte es el marco general en que desarrollamos todos nuestros objetivos.

En cuanto a las cifras globales, evito dar las cifras que ha dado ya el señor subsecretario y simplemente, dado que me voy a referir al contexto de las inversiones de ferrocarriles y carreteras, concretamente en lo que se refiere a las inversiones ferroviarias, será, por una parte, el presidente de ADIF y, por otra parte, el presidente de Renfe quienes darán cumplida información a sus señorías. Pues bien, como ya conocen, los presupuestos designan a inversiones 7.393 millones de euros que representa el 77 % de la inversión total del Grupo Fomento y en ferrocarriles son 5.191 millones de euros. Quiero indicar a sus señorías que este presupuesto está formado, por una parte, por el presupuesto de ADIF, por otra parte por el presupuesto de Renfe y también por el presupuesto de Seittsa. Ello constituye más del 50 %, concretamente el 54 % del Grupo Fomento. A carreteras se destinarán 2.194 millones de euros.

Comienzo con carreteras. Saben que la inversión total destinada a carreteras son 2.194 millones y, como les ha indicado ya el señor subsecretario, representa un incremento del 6,4 % respecto del presupuesto del año 2014 si lo hacemos en términos homogéneos, es decir, sin contabilizar las obligaciones de ejercicios anteriores. Dentro de esta inversión, en la Dirección General de Carreteras el presupuesto total de los dos programas que, como conocen, son el programa de construcción y el programa de conservación de este centro directivo, asciende a 1.826,7 millones de euros, a los que hay añadir el presupuesto de Seittsa, que son 370,5 millones de euros, y también quiero destacar la inversión que realizan las empresas concesionarias de autopistas estatales de peaje, que son concesiones de carreteras estatales, que son 230,3 millones de euros. También quiero señalar la importante inversión que se destina a bonificaciones de peajes y que forma parte de la política de carreteras del departamento y que en las autopistas en el año 2015 la previsión es destinar 43 millones de euros. Por tanto, podemos concluir que a la política de carreteras estatal se van a destinar 2.470 millones de euros. Con ello se va a actuar en los 26.073 kilómetros de la red del Estado. Su desglose por capítulos es el siguiente: dentro del capítulo 6, 1.721 millones de euros, que son inversiones reales de la Dirección General de Carreteras, y que se divide a su vez en construcción, 864 millones, y en conservación y seguridad vial, 857 millones de euros; y 105 millones de euros que corresponden al capítulo 7 que, como conocen sus señorías, son los correspondientes a transferencias de capital. Los 864 millones de euros que se destinan a la construcción de obra nueva, junto con la inversión que se destina a través de Seittsa, y que en el ámbito de construcción de nuevas infraestructuras es de 292,5 millones de euros, nos van a permitir poner en servicio 278 kilómetros de nuevas vías de gran capacidad, ampliar la capacidad de algunas autovías, concretamente en 24 kilómetros, mediante la construcción de terceros carriles, y también acondicionar o poner en servicio 63,6 kilómetros.

La previsión, y lo digo como objetivo, es que se puedan finalizar durante el año 2015 importantes ejes vertebradores que todavía están pendientes dentro de la estructura de carreteras de nuestro país, en concreto: la autovía A-7, que es la autovía del Mediterráneo en Granada; la autovía A-8, que es la autovía del Cantábrico; la autovía A-15, entre Medinaceli y Soria, que permitirá la conexión en autovía desde la ciudad de Soria; también la autovía A-54, entre Lugo y Palas de Rei; la autovía A-66, en la ruta de La Plata, entre Benavente y Zamora que, como conocen, se realiza mediante el método de canon por disponibilidad; o el puente sobre la bahía de Cádiz, importante obra singular en Cádiz. Ninguna de estas obras que les he indicado tiene actualmente problemas técnicos, es de esperar que tampoco surjan y, por tanto, que puedan finalizarse a lo largo del próximo año. Además, y quiero destacarlo, hemos impulsado la ejecución de otros itinerarios que también consideramos prioritarios para la red mallada de carreteras, en concreto la duplicación y acondicionamiento de la carretera N-II en Girona, que estaba parada al inicio de la legislatura; también la autovía del Duero, la A-11, que también tenía parados la mitad de los tramos al inicio de la legislatura y que va a recibir un importante impulso a lo largo del año 2015; la autovía A-14, entre Lleida y Sopeira, que estaba también paralizada al inicio de la legislatura; la autovía A-27, entre Tarragona y Lleida, que también estaba parada al inicio de la legislatura; la A-44, en la circunvalación exterior de Granada, también paralizada; la A-32, en Jaén, también paralizada; la SE-40, también paralizada; la autovía A-33, entre Jumilla y Yecla, y la autovía A-57, en Pontevedra, que son autovías que se van a iniciar en los próximos meses.

En el año 2015, como ya he mencionado, tenemos previsto destinar a conservación y seguridad vial 857 millones de euros que, como saben y figura en el Pitvi, forman parte de la política prioritaria de carreteras con el objetivo de mantener este importante patrimonio viario al que me he referido anteriormente. Estos 857 millones de euros forman parte del presupuesto de la Dirección General de Carreteras y,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 27

además, quiero decir a sus señorías que destinaremos 78 millones de euros a obras de conservación dentro del presupuesto de Seittsa. La previsión es alcanzar 935 millones de euros en conservación. Por lo que se refiere al presupuesto de la Dirección General de Carreteras, a los 857 millones, quiero a continuación indicarles a qué partidas vamos a destinar esta importante inversión. Vamos a destinar 384 millones a actuaciones en conservación integral y 290 millones de euros a las denominadas autovías de primera generación. Habiendo finalizado en la mayor parte de ellas, salvo en la A-3, las actuaciones para el primer establecimiento, con este pago vamos a hacer frente al canon que anualmente está previsto durante un periodo de diecinueve años. Atenderá al pago de la construcción que en su momento se realizó y también al pago del mantenimiento. El objetivo, como conocen sus señorías, es que estas autovías de primera generación que se construyeron en los años noventa puedan tener unas características similares a las autovías más modernas que ahora mismo estamos construyendo en España. Asimismo, vamos a destinar —quiero destacar esta partida, pues es importante— 120 millones de euros a obras de conservación, señalización y barreras de seguridad, 25 millones a asistencias técnicas y encomiendas de gestión y 38 millones para expropiaciones.

De los 105,4 millones de euros correspondientes al capítulo 7, referido a transferencias de capital, quiero indicarles que 89,9 millones se van a destinar a convenios con comunidades autónomas, concretamente a los convenios con Canarias y los consells de Baleares, y 15,5 millones de euros a convenios con entidades locales. Concretamente, por darles un dato, dentro de estos convenios se incluyen 2 millones de euros destinados al convenio de Pontevedra. No les voy a detallar —lo conocen sus señorías— el contenido de los convenios de Canarias y Baleares. Si alguna de sus señorías tiene interés, gustosamente en la réplica les podré contestar.

En el ámbito de carreteras, quiero destacar que se van a destinar a lo que se conoce como capítulo 1, gastos de personal, 65,2 millones de euros, con una reducción del 2% respecto del presupuesto del año 2014, y 29,7 millones de euros al capítulo 2, con una reducción del 18% con respecto al año 2014. Supone un esfuerzo de ajuste importante dentro del ministerio. Y quiero aprovechar este momento, si me lo permiten, para agradecer el esfuerzo que todas las personas de la Dirección General de Carreteras, tanto en los servicios centrales como en las demarcaciones, están haciendo para llevar a cabo este importante ajuste y esta política de carreteras que está definida en el Pitvi.

En cuanto a las autopistas de peaje —saben que también forman parte de mi competencia como delegado del Gobierno las empresas concesionarias de autopistas—, quiero indicarles que por lo que se refiere a concesiones disponemos en los presupuestos de 43 millones de euros, que van dirigidos a reducciones de peaje en autopistas estatales, tanto vigentes como nuevas, que queremos implantar a lo largo del año 2015. Quiero destacar —seguramente lo conocen sus señorías— que se está analizando ahora mismo la aplicación de reducciones de peaje con el objetivo de potenciar el uso de las autopistas por vehículos pesados, con una dotación en los presupuestos de 5 millones de euros en varios tramos de la red de peaje estatal, y la aplicación con carácter general de reducciones de tarifas de peaje y en horas valle, para la que se prevé una partida de 5 millones de euros adicionales para toda la red de autopistas de peaje del Estado. También hemos previsto una partida de 6 millones de euros para nuevas necesidades. Estas tres partidas forman parte y están en línea con el plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia que aprobó el Consejo de Ministros el pasado 6 de junio del año 2014.

Con estas medidas se trata de incidir en la estructura tarifaria, de tal forma que con un bajo coste se pueda permitir la potenciación del uso de la capacidad excedentaria que tiene la red de autopistas de peaje, consiguiendo con ello una utilización más eficaz del conjunto de las infraestructuras al tiempo que va a suponer una mejora de la seguridad vial. Varias de estas medidas han sido implantadas a lo largo de esta legislatura, concretamente la llevada a cabo en la AP-7 entre Maçanet y la frontera francesa mediante un convenio que ha sido suscrito entre el ministerio y la Generalitat de Catalunya. Estamos estudiando actualmente medidas en otros corredores, junto con las medidas a las que me he referido anteriormente de impulsar y reducir el peaje en las horas valle para potenciar el tráfico de vehículos ligeros. Quiero señalar, porque es una inversión importante y que es realizada por las empresas concesionarias, el monto total que tienen previsto las diferentes autopistas de peaje, que es de 230,3 millones de euros, y que permitirá la mejora de estas infraestructuras generando al mismo tiempo actividad y puestos de trabajo. Por otra parte, como ya ha dicho el subsecretario en relación con las sociedades concesionarias en concurso de acreedores, estamos trabajando para buscar una solución definitiva que permita resolver el problema en el que ahora mismo se encuentran las autopistas radiales en Madrid.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 28

Paso a hablar brevemente sobre la Dirección General de Ferrocarriles, indicándoles que con las últimas reformas estructurales que hemos llevado a cabo en el Ministerio de Fomento —y que seguimos acometiendo dentro del sector ferroviario—, que tienen reflejo en el presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles, pretendemos racionalizar y simplificar la estructura compleja que tiene el sector ferroviario. Como conocen, son distintos los actores en el sector ferroviario: por una parte, la Dirección General de Ferrocarriles, por otra parte, la Secretaría General de Transportes y la Dirección General de Transportes, además de ADIF, Renfe y las empresas de transporte privado. La distribución de las funciones de estos diferentes agentes, que llevamos haciendo desde el comienzo de la legislatura, era una de las reformas que más necesitábamos acometer, pues es un sector en el que se están multiplicando los actores —y lo harán aún más— como consecuencia de la liberalización. Además de los que he indicado anteriormente, hay que tener en cuenta la importancia de las empresas ferroviarias privadas, los centros de mantenimiento, los centros de formación de personal y también los centros médicos que se dedican al control del personal ferroviario. Era preciso, por tanto, clarificar las funciones y que un mismo órgano no planifique, construya y supervise, como ha llegado a ocurrir. El buen funcionamiento del sistema —y esto está así recogido en las directivas comunitarias— requiere ciertos niveles de independencia entre los organismos encargados de ejercer las distintas competencias. En el caso del Ministerio de Fomento, a sus funciones clásicas de planificación, proyecto y construcción se han ido incorporando en los últimos años a través de las directivas de seguridad aprobadas por la Unión Europea distintas funciones de ordenación general, control, arbitraje y regulación normativa del sector. Por eso, como podrán comprobar sus señorías en el presupuesto para el año 2015, la Dirección General de Ferrocarriles va a afianzar sus funciones como responsable de la planificación y de la supervisión de la seguridad y se va a concentrar en ADIF la inversión en infraestructuras. Para ello, como conocen sus señorías, se está trabajando también en la implantación de la agencia estatal de seguridad ferroviaria en el plazo más breve posible.

Para dar cumplimiento a estos objetivos, la Dirección General de Ferrocarriles cuenta con un presupuesto total de 841 millones de euros, lo que supone respecto al año 2014 un incremento del 1,7%. De ellos, 21 millones de euros se van a destinar al capítulo 6, que se reduce respecto al año 2014; esta reducción se refiere, como ya he indicado anteriormente, a que las inversiones han sido encomendadas a ADIF. Esta partida de 21 millones de euros se va a dedicar fundamentalmente a la elaboración de estudios, que requieren la tarea de la planificación de las infraestructuras ferroviarias, así como para dotar a dicha dirección general hasta que se cree la agencia estatal ferroviaria y así pueda llevar a cabo las tareas de supervisión y seguridad.

En el capítulo 7 se incluyen 811,7 millones de euros, que se refieren a transferencias de capital. ¿Qué se va a hacer con esta partida a lo largo del año 2015? Por una parte, se van a destinar 585 millones de euros a la administración y mantenimiento de la red convencional, que se transferirán a ADIF para el ejercicio de las funciones necesarias. Asimismo, la partida que se va a destinar para la realización de inversiones en la red convencional va a ser de 220 millones de euros, partida que se incrementa en 100 millones respecto de la existente en el año 2014, que también se transferirá a ADIF para contribuir a la financiación de las actuaciones iniciadas por el Ministerio de Fomento y que le han sido ahora encomendadas. Además, ADIF recibirá una aportación patrimonial de 105 millones, capítulo 8, también para la realización de inversiones en la red convencional. El resto de partidas que figuran en el capítulo 7 se van a destinar mediante transferencia dentro de lo que va a ser el convenio con la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en materia del ferrocarril, que tendrá un importe de 3,94 millones de euros; se trata de actuaciones dirigidas a la realización del tren de Mallorca. Quiero indicarles a sus señorías que hasta el año 2013 ya han sido abonados cerca de 120 millones de euros. Cuando se firmó el convenio, también se incluían actuaciones para construir el tren ligero en la bahía de Palma y otras actuaciones ferroviarias que nunca comenzaron. Dentro del capítulo 7 también se incluye una partida para transferencias, para financiar los convenios con los cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria por un total de 2,72 millones de euros. Estos convenios de colaboración con los cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria van destinados, en el caso de Gran Canaria, a la redacción de estudios y proyectos para la llamada línea del tren del sur y, en lo que se refiere a Tenerife, una partida para el también llamado tren del sur. Hasta el año 2013 ya se han abonado 20,1 millones de euros, y quedan pendientes de abonar a lo largo de este año 2014 1,36 millones de euros.

Para completar las partidas de la Dirección General de Ferrocarriles, en el año 2015 se prevé dentro del capítulo 1 una partida de 5,87 millones de euros; en el capítulo 2 una partida de 2,3 millones de euros y hay una partida de 100.000 euros que corresponde a la cuota que hay que abonar al organismo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 29

internacional OTIF. Quiero agradecer y apoyar desde aquí la etapa que va a iniciar en el año 2015 la Dirección General de Ferrocarriles, que se transformará, por una parte, en la agencia de seguridad ferroviaria, y la parte correspondiente a la planificación pasará a depender directamente de la Secretaría General de Infraestructuras, por el esfuerzo que va a suponer este nuevo reto, cuyas funciones ya las venían realizando en la propia Dirección General de Ferrocarriles y que se pretenden potenciar aún más durante el año próximo gracias a esta agencia estatal de seguridad ferroviaria.

Finalmente, paso a Seittsa. La Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte es una sociedad que se creó en el año 2005 y que para el año 2015 prevé realizar unas inversiones por valor de 478 millones de euros, lo que supone un incremento del 2,5% respecto del año 2014. De esta cantidad se van a invertir en carreteras 265,5 millones, a los que hay que añadir 105 millones de euros destinados a carreteras recogidos en el convenio de gestión directa entre el ministerio y Seittsa para la promoción y construcción de determinadas infraestructuras de titularidad estatal. En lo que se refiere a ferrocarriles, Seittsa va a destinar de 107,4 millones de euros. Estos importes se destinan a los convenios de obras que Seittsa tiene vigentes en las siguientes actuaciones: a la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz, 1,56 millones de euros; a la línea de alta velocidad Olmedo-Lubián-Ourense, 78,4 millones de euros; y, finalmente, en cercanías de Cataluña, 27,4 millones de euros.

Quiero concluir esta rápida intervención insistiendo en que el presupuesto que destinamos a infraestructuras del transporte, tanto ferroviario como por carreteras, identifica una vez más el acuerdo con la política inversora del Gobierno dentro del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda, y en que dentro de los recursos asignados estamos realizando aquellas infraestructuras que consideramos prioritarias y que, además, consideramos que son una inversión productiva, con un retorno económico y social importante. También quiero destacar en el presupuesto de este año el incremento de las partidas destinadas a conservación y mantenimiento, que dan cuenta de que la seguridad y la calidad de la vida de los usuarios siguen siendo una prioridad irrenunciable para el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de los grupos parlamentarios, a los que pido que utilicen el tiempo con racionalidad. Tiene la palabra doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Me referiré a una cuestión previa, si me permite, porque la olvidé en mi primera intervención de esta tarde y, además, como sé que usted es muy sensible a lo que le voy a plantear, le ruego se la transmita a quien corresponda. En muchísimas ocasiones hemos presentado iniciativas para que los topónimos gallegos aparezcan con la única forma legal que tienen, que es la gallega. A lo largo de todo el documento de presupuestos —no estoy hablando solo del tema de Fomento, evidentemente— se refleja desde La Coruña hasta —esto sí en Fomento, en concreto— Puebla de San Julián. Le ruego que lo transmita, a ver si a usted le hacen más caso que a nosotros, porque son muchas las iniciativas que llevamos presentadas en este sentido.

Paso ya a preguntar al señor Niño. Señor Niño, gracias por su exposición, aunque nuestra solicitud de comparecencia era para el director general de Carreteras. Como la exposición del subsecretario ha sido extensa y ha abarcado todos los ámbitos, haremos preguntas concretas solo referidas al tema de carreteras y solo referidas a la Comunidad Autónoma de Galiza, porque en la comparecencia del presidente de ADIF concretaremos algunas cuestiones pendientes de aclaración sobre el tema ferroviario. Espero que me pueda contestar con la misma concreción con la que yo le voy a preguntar, y, si no es posible, podemos esperar respuestas escritas. En primer lugar, me gustaría preguntarle, respecto de las partidas que se dedican a la A-54, a la autovía Lugo-Santiago o Santiago-Lugo, qué actuaciones concretas se van a realizar con las partidas contempladas en los presupuestos, que, aunque se ha dicho que son muy altas, curiosamente son menores que las que se dedicaban en los presupuestos del año anterior; y, en todo caso, qué horizonte temporal de finalización se contempla para esta autovía, que en principio debía ponerse en funcionamiento en el año 2015, y estamos todavía muy lejos de terminarla. Segunda cuestión, referida a la A-52, tramo Vigo-Porriño. ¿Qué actuaciones se pretenden realizar con la partida de 6 millones de euros que se contemplan en los presupuestos de 2015 en este tramo? Existe también, siempre dentro de la sección de carreteras, una partida muy concreta de algo más de 11 millones de euros destinada a la AC-14, al tramo As Lonzas-A Zapateira, en la ciudad de A Coruña. ¿Puede usted garantizar su finalización para el año 2016, como en principio se desprende de la falta de proyección de partida para el ejercicio 2016? No sé si estoy apurando mucho, señor Niño. En relación con la A-56, Lugo-Ourense u Ourense-Lugo, como se quiera, hay una ausencia total —por decirlo de una manera suave— de partidas. ¿Significa esto que ya no se va a ejecutar, que han abandonado ustedes la idea de empezar la ejecución de esta autovía?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 30

Aparecen pequeñas cantidades que, evidentemente, son simbólicas únicamente, entendemos nosotros. En cuanto a la A-57, el hecho de que se contemplen pequeñas cantidades, ¿exactamente qué significa, que no se va a realizar a corto plazo? En cuanto a la A-76, Ponferrada-Ourense, que últimamente ha levantado mucha polémica y mucha movilización de los alcaldes y los vecinos de la zona, realmente no cuenta con dotación presupuestaria. ¿Se descarta ya también definitivamente su construcción?

Hay una cuestión que le planteé también al subsecretario en la que quiero insistir. La N-550 —como antes dije; usted estaba presente desde el principio de la intervención y, a lo mejor, lo escuchó— es una de las vías principales alternativa a la costosísima AP-9. Su firme requiere de una mejora urgente, sobre todo en determinados tramos que no le voy a citar para no aburrirle. En todo caso, nos llama la atención la ausencia de dotación presupuestaria específica, más allá de los montantes globales de conservación a los que usted —y también el señor subsecretario— se ha referido, que se incrementan con relación al año anterior —no solo en Galiza, sino en todo el Estado—, llevaban tres años de sucesivas bajadas. Por tanto, por mucho que se incrementen no estamos volviendo a niveles de hace tres años. En todo caso, ¿se van a atender tramos concretos de la N-550? Si es así, le pediría que me los concretase.

Por último —porque también ha insistido usted en ello igual que el subsecretario—, anuncian ustedes una partida de más de 40 millones de euros en todo el Estado para llevar a cabo una política de reducción de peajes en las autopistas. Vuelvo a insistir en que ha sido demandado en numerosas ocasiones en el caso de la AP-9, porque es una vía que vertebra absolutamente todo el territorio y que tiene muy pocas alternativas. Estas bonificaciones o estas reducciones de peajes, ¿usted me las puede concretar en lo referido a la AP-9?

Le agradezco su paciencia e insisto en que, si no puede contestar o no tiene los datos ahora de todo lo que le he preguntado, podemos esperar las respuestas por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Le doy la palabra al diputado don Vicente Guillén Izquierdo.

El señor **GUILLÉN IZQUIERDO**: Muchas gracias, señor Niño, por sus prolijas explicaciones. Después de un debate tan importante como el que ha habido anteriormente, yo creo que tenemos que ser lo más breves posible, y así voy a intentar serlo yo haciendo alguna constatación y algunas preguntas. Primera constatación. En lo que respecta al programa 453.A, transporte ferroviario, usted ha presentado un presupuesto que nos ha dicho que sube en inversiones en un 1,7 %, pero en realidad, si lo comparamos con los presupuestos de la anterior legislatura, lo que hemos hecho es disminuir la inversión en un 51 %. ¿Eso qué significa? Significa, fundamentalmente, que las líneas convencionales han quedado prácticamente abandonadas. A ello se ha referido también la compañera que me ha precedido en el uso de la palabra en su anterior intervención. Las líneas convencionales abandonadas significan menos usuarios, porque abandonan el tren, y significa peor accesibilidad de muchos ciudadanos cuyo único medio de transporte es, precisamente, el ferrocarril y el ferrocarril convencional.

Segunda constatación. El programa 453.B, infraestructuras de carreteras. Usted nos ha dicho que se van a hacer 278 kilómetros de nuevas vías, aunque es verdad que ese presupuesto disminuye un 4 % y disminuye, si lo comparamos con los presupuestos del año 2011, en un 29 %. Fíjese qué contradicción cuando hablamos del programa de conservación de carreteras. Usted nos dice que van a hacer 278 kilómetros de nuevas vías y que eso supondrá que en España tendremos 26.073 kilómetros de vías de responsabilidad estatal y, sin embargo, nos damos cuenta de que ejercicio tras ejercicio caen las partidas presupuestarias para conservación. Este año, que han crecido un poquito, de 818 millones a 856, los 856 millones siguen siendo menos que los 942 que se presupuestaron en 2013 y menos que los 873 que se presupuestaron en 2012. Por lo tanto, hacemos más carreteras y disminuimos la conservación y creo que, desde luego, no es para estar satisfechos en esta materia, nuestro grupo al menos no lo está. Porque peor conservación significa mayor deterioro de las infraestructuras y mayor riesgo para los usuarios, sencillamente. Por lo tanto, creo que hay un débito muy importante en materia de conservación que este Gobierno tiene.

Seitsta. Se han pasado de 563,8 millones de euros en el año 2014 a 477 millones de euros en 2015, un 15,34 % menos y un 75 % menos si lo comparamos con el ejercicio de 2011. Señor Niño, he estado muy atento a la intervención de mi paisano, del señor Garcés —al que siempre da gusto escuchar, aunque evidentemente no esté de acuerdo en muchas de las cosas que dice, faltaría más—, me ha sorprendido algo, y lo diré con una cierta ironía. Tenía razón en una cosa, ha dicho: Por primera vez vamos a hacer un presupuesto de futuro. Pero se ha quedado sin decir la segunda parte, un presupuesto para pagar en el

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 31

futuro. ¿Por qué le digo esto? Porque nos hemos enterado de que no solamente ADIF tiene una autorización de endeudamiento de 2.600 millones de euros —y de eso ya hablará mi compañero Manolo Pezzi—, sino que, según ustedes nos dicen en sus documentos, la Seittsa va a realizar inversiones por importe de 498,9 millones de euros en infraestructuras que se van a financiar por el sistema de abono total de precio; es decir, que se van a pagar a su finalización en el año 2018. Por eso, digo que los presupuestos no son de futuro, sino para pagar en el futuro. Cuando uno se cansa durante cuatro años de hablar de las herencias y de las deudas y ahora nos presentan un presupuesto diciéndonos que la Seittsa apela al método alemán para pagar 478 millones en el año 2018, una cierta contradicción sí hay en esa exposición.

La primera pregunta que le quiero hacer tiene que ver con que la señora Pastor ha dicho públicamente que se financiaban con cargo al sistema de abono total de precio 272 millones de euros, de los que 126 corresponden a Seittsa y 146 al Ministerio de Fomento, frente a lo que ustedes dicen en su documento que se van a pagar 498 millones por este sistema. Me gustaría que me aportara claridad en las cifras. ¿Cuáles son las cifras reales? Mi compañero Rafael Simancas ya ha planteado esta cuestión y el señor Ayala —que sabemos que tiene mucha autoridad en el ministerio— le ha contestado, pero me gustaría que usted en sede parlamentaria ratificara lo que ha dicho el señor Ayala respecto a si el Gobierno va a poner dinero por las pérdidas que las empresas concesionarias de autopistas derivadas de la ejecución de las radiales tienen. El señor Ayala ha dicho que no se va a poner ni un solo euro público. Mi pregunta es: ¿Comparte usted la aseveración del señor Ayala? ¿Está en disposición de decir aquí en sede parlamentaria lo mismo que ha dicho el señor Ayala? El año pasado le hice una pregunta que no me contestó y me gustaría que me contestase. ¿Existe partida presupuestaria para pagar las expropiaciones de la R-3 en ejecución de una sentencia del Tribunal Supremo? En 2013 no existía partida presupuestaria, en el año 2014 tampoco y quiero que me conteste si han pagado esas expropiaciones y si existe partida presupuestaria para eso o no.

La siguiente cuestión que le quiero plantear tiene que ver con la evidente la apuesta del Gobierno por el eje ferroviario del Mediterráneo, aunque ha dicho mi compañero Rafael Simancas que, frente a los 1.700 millones que invertía el anterior Gobierno en el corredor del Mediterráneo, ustedes invierten aproximadamente 1.359 millones, y nosotros nos alegramos. Es chocante la dejación que hacen ustedes de otro corredor importantísimo, que es el cantábrico-mediterráneo, que tiene asignados solamente 22 millones de euros. Mi pregunta es: ¿Han abandonado ustedes definitivamente este proyecto? Si tenemos en cuenta que en el tramo aragonés solo existe una partida entre Zaragoza y Teruel de 2 millones de euros para las instalaciones del tren tierra y de cero euros entre Teruel y Sagunto, ¿han abandonado ustedes el corredor cantábrico-mediterráneo? Usted declaró el año pasado que en este corredor el estudio informativo estaba sometido al estudio del impacto ambiental, no sé si existe ya una resolución sobre ese impacto ambiental. Eso es lo que usted declaró el año pasado, lo podemos leer en el «Diario de Sesiones» y verá que usted lo dijo. Reitero la pregunta, desde nuestro punto de vista, ustedes han abandonado este corredor y me gustaría que me contestara lo que piensa a este respecto.

Finalmente, infraestructuras transfronterizas. Lo que le quiero preguntar es si el Gobierno tiene previsto solicitar ayudas europeas para el eje mediterráneo, para el eje atlántico —porque en estos momentos estamos precisamente en el periodo de la convocatoria para la solicitud de esas ayudas—, pero también para el corredor cantábrico-mediterráneo, porque también figura como susceptible de recibir ayudas de la Unión Europea. Por tanto, si hay consignación presupuestaria en el presupuesto de ingresos de su departamento, queremos saber cuántas ayudas prevén ustedes que vamos a recibir para estos dos ejes, el atlántico y el mediterráneo, de fondos europeos. El Canfranc —con esto termino, señor presidente—, otra infraestructura histórica, otra infraestructura transfronteriza, tiene 2 millones de euros de consignación presupuestaria. Nosotros creemos que con eso bien poco se puede hacer. Quisiera que me explicara cuáles son las obras que pretenden realizar en este eje ferroviario.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Doy la palabra a don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor secretario general de Infraestructuras, bienvenido nuevamente a esta Comisión por segunda o tercera vez sucesiva, como usted ha recordado, para explicar los presupuestos de su responsabilidad. Creo que ha sido usted minucioso y claro y por tanto nosotros nos quedamos satisfechos con su exposición y también significamos que para el año próximo, para el año 2015, tienen ustedes un reto importante, porque la inversión no es pequeña, la inversión crece, van a tener que hacer inversiones por casi 2.500 millones de euros en carreteras, por casi 5.500 millones de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 32

euros en ferrocarriles —uniendo capítulo 6 y capítulo 7—, que son cantidades trascendentales. Además —quiero destacarlo; usted ha sido muy específico y ha dado muchos detalles—, en el tema de carreteras terminan, continúan, diseñan y —como usted ha dicho y quiero destacarlo— ponen también un especial énfasis en la conservación. Quisiera que aclarara que la posible diferencia de inversiones en conservación se debe básicamente a que se está conservando más por menos. Hay algo que aquí se olvida, que es conocido —lo que pasa es que hay mentes olvidadizas—, y es que se han cambiado los pliegos de condiciones, se han cambiado las zonas de conservación, se han cambiado las condiciones de conservación, se ha cambiado el material de conservación, es decir, se ha dado la vuelta como un calcetín a una conservación que evidentemente era cara y sobre todo no era eficiente, y como no era eficiente costaba más dinero. Hay que destacarlo y me gustaría que usted lo explicara.

Otra cuestión es que me extraña que se diga que existen contradicciones en las expresiones que se hacen sobre los modelos de financiación y que no es un presupuesto de futuro sino de pago a futuro. Todo lo que se ha dicho son procedimientos legales y transparentes de financiación. No estamos hablando de financiación guardada en los cajones, nuevamente lo quiero decir. Si se van a aplicar unos millones de euros por el método alemán, es una fórmula a la que no hizo ascos el Partido Socialista cuando gobernó... **(Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben)**. Si quieren ustedes hablar, hablen y yo me callo. **(Risas)**. Yo he sido muy respetuoso y no he interrumpido a nadie. Esa fórmula queda reflejada en el presupuesto y nadie ha dicho que sea deuda oculta ni heredada, nadie lo ha dicho. Cuando decimos deuda oculta y heredada nos referimos a la de los cajones, a la que son ustedes tan aficionados, simplemente me refería a eso. Por tanto, no hay contradicción alguna con utilizar los procedimientos que están previstos legalmente, que se permiten desde el punto de vista de lo que es nuestro cupo de endeudamiento y que se anuncian, se avisan y se licitan en los presupuestos.

En cuanto al tema ferroviario, su secretaría general tiene un reto importante para el año próximo. Es un año de cambios. La transformación de la Dirección General de Ferrocarriles prácticamente en agencia creo que es un reto, consecuencia también de la firmeza de las políticas que está llevando a cabo el Gobierno, de la apuesta decidida por la seguridad ferroviaria, hay que destacarla expresamente, y de esa nueva vertiente que ADIF asume como mayor y casi único inversor en infraestructuras de España, que nos explicará a continuación su presidente en su comparecencia.

Desde el Grupo Parlamentario Popular queremos animarle a usted y, como ha hecho usted también, a todo el personal de las direcciones generales y evidentemente de los departamentos que están bajo su mando. Los felicitamos y los instamos a que sigan trabajando como lo están haciendo hasta ahora. El Grupo Parlamentario Popular, apoyando estos presupuestos, va a hacer posible que todos esos objetivos que se han fijado puedan cumplirlos a final de año. Le felicito, como hemos hecho con el subsecretario, y nos quedamos plenamente satisfechos con las explicaciones que nos ha dado sobre las materias de su responsabilidad. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de don Manuel Niño González para dar respuesta a las preguntas planteadas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Les agradezco, como hice el año pasado en idéntica comparecencia, el tono, más allá de las discrepancias que son lógicas, e intentaré darles cumplida respuesta porque esa es mi obligación.

Señora Pérez, le voy a dar detallado cumplimiento de las inversiones por las que me ha preguntado en carreteras en Galicia. Quiero hacer un preámbulo y es el importante esfuerzo que se va a hacer en el año 2015, unido al que ya se viene haciendo durante esta legislatura, y la prueba es que se han puesto en servicio varios tramos de carreteras. Por lo que se refiere a la A-54, se contempla la realización de este importante esfuerzo que ya venimos realizando a lo largo de la legislatura y que continuará el año 2015. Concretamente van a ser 85,2 millones de euros; de ellos, 30,8 son en A Coruña y 54,4 en Lugo. Ello va a permitir efectivamente, si no hay ningún problema técnico —desde el punto de vista presupuestario no lo hay—, terminar en el año 2015 la ejecución de las obras de los tramos entre Lugo y Palas de Rei. También vamos a continuar con el desarrollo de las obras entre Lavacolla-Arzúa y vamos a licitar las obras del tramo Arzúa-Palas de Rei en la provincia de A Coruña, así como el intercomunicador de la A-54 y la N-540 en Guntín. Con carácter general, sabe que el ministerio no da fechas en las obras, salvo cuando vemos que la terminación es rápida o va a ser en los próximos meses, porque, como sabe su señoría, las obras están sujetas a incertidumbres muchas veces de carácter técnico.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 33

Por lo que se refiere a la A-56 —espero no olvidarme de ninguna; las tengo todas anotadas—, se va a destinar una partida de 5 millones de euros para continuar las obras del tramo San Martiño-Barrela Norte. Como supongo que sabe a través de los periódicos, tuve la oportunidad de reunirme con alcaldes de la zona y ya en su momento les manifesté el interés que había por parte del Gobierno y del Ministerio de Fomento para llevar a cabo esta importante infraestructura, condicionada lógicamente a la presentación de los presupuestos, y hoy es una satisfacción decir que esta importante infraestructura va a estar dotada con 5 millones de euros.

La A-57 es la circunvalación de Pontevedra y, como habrá escuchado decir a la ministra de manera reiterada, es la única circunvalación que no es libre de peaje y que falta en el territorio español y para la que se prevé una importante dotación de 25 millones de euros para licitar la obra del tramo Vilaboa-A Ermida, dentro de un convenio que se va a firmar y que está actualmente en tramitación con Seittsa. Asimismo se prevé la licitación de las obras del tramo A Ermida-Pilarteiros mediante el método alemán. Además, en la autovía A-56 se va a destinar una partida de 5 millones de euros para continuar las obras del tramo que ya le he dicho anteriormente y que no repito.

En la A-52 prosigue el estudio para encontrar la mejor solución y que disponga del mayor consenso posible para resolver esta importante conexión en Galicia. Mientras tanto, estamos realizando obras para resolver los problemas de seguridad entre Porriño y Vigo, pues, como sabe, es una autovía que se construyó con notables carencias. Ahora mismo ya estamos llevando a cabo importantes inversiones dentro del programa de conservación.

Por lo que se refiere a la N-550, estamos llevando a cabo —luego le detallaré las actuaciones en rehabilitación de firme— la mejora de la intersección de la N-550 con el acceso a Queis, al concello de Ordes. Además estamos trabajando en la carretera convencional y en los estudios informativos en dicha infraestructura. Se contempla una dotación de 3,9 millones de euros para finalizar en el año 2015 la variante de Padrón, que, como sabe, es una importante infraestructura en Galicia. Quiero detallarle —porque comparto su preocupación y es importante el mantenimiento de la infraestructura de la N-550— las actuaciones tanto en A Coruña como en Pontevedra. Vamos a llevar a cabo una inversión de seguridad vial, la remodelación del acceso al polígono industrial de Tambre en el PK-57, en el término municipal de Santiago de Compostela, por 1,6 millones de euros. Vamos a realizar la remodelación del enlace de A Rocha, también en la carretera N-550, en el punto kilométrico 11,5, en su fase primera, con 1,2 millones de euros. Vamos a realizar actuaciones de mantenimiento para la rehabilitación del firme en la misma carretera entre los puntos kilométricos 34,4 y 57,8, en la provincia de A Coruña, con una inversión de 1,2 millones de euros, así como el mantenimiento y rehabilitación del firme entre el PK-3,6 y 34,4, en A Coruña, con 605.000 euros, y una mejora de la intersección, acceso a Queis, en el concello de Ordes, por 207.000 euros. La rehabilitación del firme afecta no solamente a la N-550 sino también a otras carreteras, N-640 y N-120, por 423.000 euros. Hay un tema menor, que es un paso peatonal, pero que es una actuación importante, en la N-555, por valor de 389.000 euros. En Soutomaíor vamos a renovar la iluminación en la travesía de Arcade, 242.000 euros, y la adecuación y mejora en la intersección de la N-550 en el PK-89,4, por valor de 711.000 euros.

En cuanto a la A-76, como sabe, hay un estudio informativo que ha sido aprobado. Ya se ha dicho por parte de la ministra, del secretario de Estado anterior, Rafael Catalá, y por mí mismo que se va a estudiar con detalle en aquellas zonas más complejas desde el punto de vista del trazado, con la posibilidad de realizar un nuevo proceso de información pública, pero queremos profundizar en el trazado. Mientras tanto, en esta importante autovía estamos ya comenzando a licitar la redacción de los proyectos y continuaremos a lo largo del año 2015, tanto en la provincia de Ourense como en la de León. Espero haber dado cumplimiento a su petición de información sobre todos los tramos.

Paso a dar contestación a don Vicente Guillén sobre las preguntas que me ha hecho. Por lo que se refiere a la conservación, por parte de ADIF, como sabe, se contemplan en los presupuestos para la Comunidad Valenciana las correspondientes partidas para la conservación y mantenimiento. A continuación comparecerá el presidente de ADIF y creo que él le dará cumplida respuesta a este tema, pero nuestra atención al mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias es importante y es una de nuestras tareas fundamentales, porque en definitiva tenemos que garantizar la calidad de los servicios que se prestan a los ciudadanos.

En cuanto a los capítulos de carreteras, el 453.B, donde habla usted de un deterioro en la conservación, no es cierto. En la conservación integral que, como sabe, es el sistema de gestión de la conservación de la Dirección General de Carreteras, hemos hecho un importante esfuerzo de optimización de los recursos.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 34

El diputado señor Ayala se ha referido al esfuerzo que viene realizando el ministerio a lo largo de esta legislatura. En definitiva, hay una expresión que se la habrán escuchado a la ministra y que me van a permitir que emplee: nuestro objetivo es hacer más con menos recursos. Estamos en ese empeño. La reducción se ha producido en el coste de mantenimiento para llegar a más sitios gracias a que hemos reducido el número de sectores, hemos optimizado los recursos y hemos conseguido acomodarnos a los tiempos de austeridad en los que vivimos.

En lo que se refiere al presupuesto de Seittsa, no baja sino que sube. No ha contabilizado el efecto del IVA y por eso el presupuesto de Seittsa sube respecto al año pasado. En cuanto a la discusión de que estamos llevando a cabo obras que no estamos pagando y que las hipotecamos para el futuro, ahora mismo estamos pagando obras del método alemán que se iniciaron en la anterior legislatura y que tenemos que pagar. Parece lógico que en un futuro pueda ocurrir lo mismo. Estamos dentro del sistema de financiación de las infraestructuras. Sobre el endeudamiento de ADIF, su presidente le dará cumplida información.

En cuanto a cuál es la previsión de licitación mediante el método alemán en lo relativo a carreteras, es un error el que tiene su señoría. Seittsa no va a realizar licitaciones por el procedimiento alemán, es la Dirección General de Carreteras y la previsión es realizar licitación por valor de unos 500 millones de euros. En otro orden de cosas, que su señoría diga que no pagamos las expropiaciones de la R-3... Estamos pagando todas las expropiaciones, las de la R-3 y otras más, porque, como ha indicado el subsecretario, llevamos pagados del orden de 1.200 millones de euros en expropiaciones de obras, algunas de las cuales estaban ya inauguradas en la anterior legislatura, otras se han inaugurado en esta legislatura y las expropiaciones estaban sin pagar, con lo cual no nos puede acusar de malos pagadores porque no lo somos.

En cuanto a la referencia que ha hecho al Canfranc, podría escribir un libro. Tuve una primera intervención en el Senado en el año 2001 —le invito a que la lea; si no la tiene, se la entrego— sobre la travesía central de los Pirineos, siendo director general de Ferrocarriles. Quiero indicarle que Loyola de Palacio fue la primera que incluyó el corredor central dentro de las redes transeuropeas entre los años 2000 y 2004 y que sigue siendo una prioridad importante para el ministerio. Quiero destacar que en el año 2013 se firmó un convenio entre Huesca y Canfranc y sobre la base de ese convenio estamos llevando a cabo actuaciones por valor de 3,6 millones de euros.

El corredor mediterráneo, el corredor atlántico y el corredor mediterráneo-cantábrico, por supuesto van a ser objeto de atención a través de la financiación. Ahora se va a abrir el periodo de petición de financiación dentro de las redes transeuropeas. Es un objetivo, sabe que hemos trabajado al comienzo de esta legislatura por consolidar todos los corredores dentro de las redes transeuropeas, algunos no se habían incluido en la anterior legislatura y nosotros hemos conseguido que se incluyesen.

En cuanto a Sagunto-Teruel, efectivamente el estudio informativo se había sometido a información pública y quiero destacar el coste elevado de la previsión, 4.000 millones de euros para un recorrido de entre 110 y 115 kilómetros. Ya sé que es una zona muy accidentada. También le puedo indicar que en la legislatura 2000-2004 se hizo un importante esfuerzo para el acondicionamiento del itinerario entre Teruel y Zaragoza y que actualmente sigue pendiente de DIA. Durante este periodo el Magrama nos ha pedido determinadas aclaraciones y estamos trabajando en ello. Mientras tanto quiero indicar a su señoría que estamos trabajando en ello. El presidente de ADIF, que hablará de ADIF convencional, le indicará las actuaciones que se van a llevar a cabo para la instalación del tren tierra y para hacer estudios para nuevos apartaderos para mejorar el tráfico ferroviario, sobre todo el transporte de mercancías, pero quiero que sepa que este es un corredor importante y que queremos que sirva para el tráfico ferroviario de mercancías. Particularmente, la realización de la instalación del tren tierra va a suponer una optimización en cuanto a que va a permitir que se pueda circular no con dos maquinistas sino con uno, lo que va a suponer también un ahorro para el transporte y también para las empresas ferroviarias privadas que operan en este itinerario.

Le agradezco al señor Ayala su tono. Es la tercera vez que intervengo, y lo hago muy gustoso, en esta Comisión. Esta es la segunda para explicar el presupuesto de la secretaría general. La vez anterior fue con motivo de explicar las medidas que estábamos llevando a cabo como consecuencia del accidente de Angrois. Desde luego el corredor cantábrico-mediterráneo, al que antes aludía su señoría, también es una prioridad dentro de las inversiones ferroviarias. En cuanto a la conservación de carreteras, ya me he referido a ello anteriormente y no quiero insistir. Simplemente diré que estamos optimizando los recursos para poder realizar la conservación y mantener la red de carreteras de tal forma que evitemos su

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 35

descapitalización. Por supuesto nosotros en carreteras estamos aplicando los sistemas legales que permiten la financiación de las infraestructuras.

Se me ha olvidado ratificar —también lo habían dicho el señor Ayala y el señor Guillén— la posición del ministerio respecto a las autopistas que tienen problemas, concretamente las radiales. Le voy a reiterar lo que ha dicho la ministra y creo que es una respuesta absolutamente contundente. Tengan su señorías la garantía de que no van a encontrar un solo euro en los Presupuestos Generales del Estado para resolver este problema, porque se va a resolver sin un solo euro, es decir, sin que los ciudadanos tengan que pagar con sus impuestos los problemas que están sufriendo las autopistas de peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Manuel Niño, secretario general de Infraestructuras. Le agradecemos su comparecencia y suspendemos un minuto, hasta que comience el nuevo compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (FERRE MOLTÓ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/001788), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001945), SOCIALISTA (número de expediente 212/001862) Y DE IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001822).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión de la Comisión de Fomento en los términos previstos en el orden del día. Ahora intervendrá el presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, para responder a iniciativas del Grupo Parlamentario Mixto, Grupo Popular, Grupo Socialista y Grupo de La Izquierda Plural.

Tiene la palabra don Gonzalo Ferre Moltó.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (Ferre Moltó)**: Señor presidente, señorías, es un placer para mí comparecer ante esta Cámara para explicarles las líneas de actuación de ADIF y ADIF Alta velocidad en materia presupuestaria a lo largo del próximo año.

El presente año se está caracterizando por una mejora de la actividad ferroviaria, destacando el crecimiento en las circulaciones de alta velocidad en un 8% que, junto con el aumento de ocupación de los trenes, ha hecho que la demanda de viajeros en este segmento de mercado se sitúe por encima de los 14,2 millones de pasajeros en el primer semestre del año 2014, lo que supone un incremento del 14% con respecto al año anterior. También es destacable el incremento de circulación de mercancías en un 7%, siendo fundamental insistir en que las compañías privadas que entraron en este sector como consecuencia de la liberalización han crecido un 21,5%. Asimismo, ha aumentado de forma considerable el tráfico internacional de mercancías, más de un 20%, en lo que llevamos de año. También durante el presente año ha tenido una buena acogida la emisión de deuda de ADIF Alta Velocidad, lo que pone de manifiesto la confianza de los mercados en nuestra solvencia. En 2015 proseguirá el desarrollo de nuestro plan de negocio, que nos permitirá disponer de una red ferroviaria moderna que se ajuste a las necesidades de los usuarios, incrementando el valor añadido de la inversión ya ejecutada y siempre aplicando un esfuerzo de racionalización en el gasto. En definitiva, continuaremos trabajando para que el ferrocarril se convierta en un modo de transporte competitivo y generalizado. El sector ferroviario moviliza grandes recursos en nuestra economía y es importante para la vertebración y el equilibrio territorial del país, así como en la movilidad de los ciudadanos. Además, es un dinamizador de otros sectores como el industrial, la ingeniería, la innovación o la construcción. El ferrocarril español aporta aproximadamente el 1,3% del valor añadido bruto de la economía española y da empleo a casi 50.000 personas de forma directa y a unas 400.000 de forma indirecta. Mediante el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y otras medidas urgentes en el orden económico, se segregó la rama de actividad de alta velocidad de manera que, en primer lugar, hemos conseguido mejorar la gestión de las distintas redes ferroviarias y de los recursos empleados, lo que nos ha permitido que con la especialización se optimice la administración de la red; y hemos asegurado igualmente la sostenibilidad financiera del sistema ferroviario.

Desde el momento en que se creó Adif Alta Velocidad, esta entidad construye y administra las infraestructuras de alta velocidad, está financiada principalmente por el mercado, concentra la mayor parte de las inversiones y de la deuda, destacando que es el principal instrumento inversor del Estado en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 36

materia de infraestructuras y es una sociedad no financiera a efectos del SEC 2010. La serie tendencial de cumplimiento del ratio ventas por costes de producción, según el SEC 2010, se sitúa muy por encima del 50%, por lo que no afecta al déficit. Por otra parte, ADIF gestiona la actividad no segregada, está financiada por recursos presupuestarios y se encarga de la inversión y de la conservación de la red convencional y de ancho métrico. A continuación les explicaré las grandes cifras presupuestarias de ambas entidades para el próximo ejercicio.

En cuanto a las previsiones para ADIF Alta Velocidad, nuestro punto de partida es la demanda ferroviaria, que el año pasado ascendió a veinticuatro millones de viajeros en esta red. Existe un importante potencial de crecimiento ya que cada español usa el ferrocarril una vez cada dos años, mientras que en Francia o Alemania se está usando más de dos veces al año. De hecho, la evolución de la demanda en el primer semestre arroja unas previsiones para finales de año de veintiocho millones de viajeros en alta velocidad, lo que confirma la correcta dirección en la que avanzamos y las perspectivas de duplicar esta demanda en los próximos años, captando viajeros que hoy en día se desplazan en vehículo privado. Por otra parte, debe destacarse que este año la demanda de viajeros de alta velocidad ha superado por primera vez la demanda en red convencional de media y larga distancia. Los desplazamientos en alta velocidad permiten a los viajeros usar un modo de transporte cómodo, puntual y compatible con otras actividades durante el trayecto. Su ocupación frente al vehículo privado hace que sea más eficiente. Asimismo resulta menos contaminante y los usuarios lo valoran con un alto grado de satisfacción. Es ciertamente un nuevo modo de transporte extremadamente competitivo con los otros existentes. A medida que vayamos completando la red, el cierre del mallado permitirá generar, además de las conexiones radiales, nuevas relaciones comerciales cuyo origen o destino no será necesariamente el centro peninsular. Por ejemplo, Barcelona-Sevilla-Córdoba, o Sevilla-Valencia, o Santander-Málaga, o Alicante-Sevilla, etcétera. Habrá nuevas oportunidades con la apertura de la futura conexión Atocha-Chamartín, o la conexión del vestíbulo de llegadas de alta velocidad con el de cercanías en la estación de Atocha, entre otras actuaciones.

El proceso de liberalización traerá consigo los beneficios que todos esperamos de la apertura del mercado, al igual que ha ocurrido en otros países, como Italia, donde tras la liberalización del transporte de viajeros se ha podido observar que el primer operador privado muestra un incremento de la demanda del 18% y una reducción comparativa de costes del 30%. En España ya contamos con doce empresas que han obtenido licencia para operar servicios de viajeros ante la futura liberalización de este segmento de mercado. Para el crecimiento de nuestra demanda también serán fundamentales las inversiones previstas hasta finales de 2014 y en el año 2015, que nos permitirán concluir unos 1.000 kilómetros de red de alta velocidad para que los ciudadanos puedan disfrutarla lo antes posible. Además, trabajaremos para mejorar la atención a nuestros clientes, incrementando los servicios en estaciones y al mismo tiempo optimizaremos nuestros ingresos.

Para desarrollar estos objetivos en los Presupuestos Generales del Estado para 2015 hemos previsto inversiones por importe de 3.626 millones de euros, lo que supone un incremento con respecto a las partidas del presupuesto de 2014 destinadas a la alta velocidad de un 25,5%. Gracias a estas inversiones reduciremos los tiempos de viaje de manera muy significativa en aproximadamente veinticinco conexiones ferroviarias entre principales núcleos urbanos en el horizonte de esta legislatura. Quisiera destacar que gran parte de estas conexiones tendrán tiempos mucho más competitivos que los desplazamientos por carretera. Les voy a poner una serie de ejemplos de las distancias que existe entre ellas y el tiempo, que esperamos que al final de esta legislatura sea el que necesite el tren para realizar estos viajes. Por ejemplo, Madrid-Zamora, que son 255 kilómetros, esperamos que el tren los pueda recorrer al finalizar esta legislatura en una hora veinticinco minutos; Madrid-Santiago, que son 605 kilómetros, en cuatro horas cincuenta y cinco minutos; el mismo ahorro de media hora de tiempo sufrirán todas las relaciones con Galicia como consecuencia de la apertura del tramo hasta Palencia, a pesar de que tendremos la vía ya construida hasta Lubián, pero no podremos ponerlo en servicio porque no tenemos manera de enlazar con la vía antigua. Después hay relaciones muy importantes, como Santiago-Vigo, que son 90 kilómetros, y que se va a hacer en cuarenta y cuatro minutos; Santiago-Pontevedra, 65 kilómetros, en treinta y dos minutos; Coruña-Vigo, 160 kilómetros, en una hora diez minutos; Madrid-Palencia, 255 kilómetros, en una hora y quince minutos; Madrid-León, 335 kilómetros, en una hora cuarenta y cinco minutos; Madrid-Oviedo, 445 kilómetros, en tres horas quince minutos; Madrid-Burgos, 245 kilómetros, en una hora y cuarenta y cinco minutos; Madrid-Vitoria, 355 kilómetros, en dos horas y cincuenta y siete minutos; la misma reducción de treinta y seis minutos tendrán Bilbao y San Sebastián frente a los tiempos actuales;

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 37

Madrid-Castellón, 420 kilómetros, en dos horas y veinticinco minutos; Valencia-Alicante, en cincuenta y cinco minutos; Valencia-Murcia, 230 kilómetros, en hora y veinte minutos; Madrid-Murcia, 395 kilómetros, en dos horas y veinticinco minutos; Madrid-Granada, 420 kilómetros, en dos horas y cincuenta minutos; Madrid-Cáceres, 300 kilómetros, en dos horas y cincuenta y ocho minutos; Madrid-Mérida, 345 kilómetros, en tres horas y catorce minutos; Madrid-Santander, 455 kilómetros, en tres horas y treinta minutos; Madrid-Salamanca, 215 kilómetros, en una hora y veinticuatro minutos; Barcelona-Valencia, 350 kilómetros, en dos horas y veinte minutos.

Les he dado toda esta relación de tiempos porque, como les decía antes, creemos que estamos generalizando algo que ya existía en España desde hace más de veinte años, que es la alta velocidad, pero lo estamos generalizando como un modo de transporte en el que de verdad la inmensa mayoría de los ciudadanos del país se van a poder desplazar a partir del final de esta legislatura, y se seguirá avanzando en las legislaturas siguientes para completar las áreas que ahora mismo no existen, como es Galicia, donde aún no se ha podido terminar de llegar a Orense, o como es la Y vasca, Navarra y Almería.

Las fuentes de financiación de estas inversiones procederán de los fondos europeos en 285 millones de euros, de las devoluciones de IVA en 591 millones de euros y de endeudamiento adicional en 2.624 millones de euros. En relación con la cuenta de resultados de ADIF Alta Velocidad, los ingresos previstos para el próximo año ascienden a 1.012 millones de euros y se desglosan de la siguiente manera: 535 millones corresponden a cánones que serán cobrados a los diferentes operadores; el total de estos ingresos supondrá un incremento de 30 millones de euros con respecto a los presupuestos de 2014 y se deben al incremento de tráfico por las puestas en servicio y la liberalización del corredor del levante, dado que este año permanecerán invariables las tarifas de los cánones. A estos ingresos se suman otros ingresos de explotación por 477 millones de euros, que están relacionados con los ingresos comerciales, la venta de energía, los ingresos derivados de alquileres, la logística, etcétera. En cuanto a los gastos de explotación, ascenderán a 766 millones de euros, siendo las partidas más importantes los 14,3 millones en gastos de personal y los gastos por 751 millones de euros que incluyen el mantenimiento de la red, del suministro de energía, etcétera. Si tenemos en cuenta que las amortizaciones netas totales en el año 2015 se han estimado en 236 millones de euros, el resultado neto de explotación esperado será de 8,5 millones de euros, al que al aplicarle los gastos financieros netos por importe de 290 millones situarán el resultado final del ejercicio en pérdidas por 281 millones de euros. Las pérdidas del año 2013 y del año 2014 serán cubiertas mediante aportaciones patrimoniales por importe de 430 millones de euros.

En cuanto a la red convencional, ADIF gestiona unos 13.000 kilómetros por los que circula el tráfico de cercanías y la larga y media distancia, así como el tráfico de mercancías. Debemos hacer especial mención a que cada vez más empresas ferroviarias cuentan con licencia para transportar mercancías. En este momento tenemos veintitrés empresas con licencia para transportar mercancías, cuyas circulaciones se han concentrado en ciertos itinerarios. Por otra parte, dentro de la red convencional también tenemos que destacar el importante servicio que prestan las cercanías, que permiten que las ciudades densamente pobladas puedan funcionar cada día. Para hacernos una idea de su importancia, les diré que en 2013 las cercanías recibieron 402 millones de viajeros de un total de 468 millones que circulan por nuestra red.

Las dotaciones previstas para ADIF en los Presupuestos Generales del Estado para 2015 persiguen los siguientes objetivos: optimizar la gestión de la red convencional comenzando por ser más eficientes en el empleo de recursos destinados a la explotación, y comenzar a definir y preparar líneas prioritarias para el transporte de mercancías. En este sentido, próximamente convocaremos una reunión de trabajo para abordar las principales necesidades de nuestros operadores y prepararnos para el proceso de liberalización de viajeros. Estos objetivos se van a concretar en partidas presupuestarias para 2015 por un importe de 585 millones de euros destinados a la gestión, el mantenimiento y explotación de la red convencional, con lo que se mantiene el presupuesto del año anterior. Además, en 2015 está previsto invertir 373 millones de euros en esta red. Les citaré algunas de las principales líneas de actuación. Actuaciones que cambiarán sustancialmente el servicio ferroviario de algunas líneas, como la electrificación de la línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro, o las mejoras que estamos ejecutando en la línea Palencia-Santander o Torrelavega-Santander. Renovaciones puntuales que mejorarán el confort y la calidad del servicio, como las correspondientes a la línea Huesca-Canfranc y la instalación del tren tierra en el trayecto Zaragoza-Caminreal-Teruel, renovaciones entre Almoraima y Algeciras o entre Sevilla y Huelva. Mejoras de las infraestructuras de cercanías en ciudades como Madrid, Barcelona y Córdoba, entre otras. Coordinación con los puertos para el desarrollo de nuevas conexiones con fórmulas viables tanto técnica como económicamente, como en el puerto de Barcelona, por ejemplo. Adaptación al ancho

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 38

UIC del corredor mediterráneo. Actuación en estaciones como A Coruña o Huelva entre muchas otras. Todas estas actuaciones proceden de la Dirección General de Ferrocarriles ya que, como saben, han sido traspasadas a ADIF. Me refiero a obras como el Sevilla-Cádiz, la línea Alcázar de San Juan-Jaén con la variante de Puebla de San Julián.

Las fuentes de financiación de estas inversiones procederán de los 141 millones de euros de aportaciones patrimoniales realizadas por el Estado, de los 220 millones de euros de transferencia de capital para inversiones y de los 60,8 millones de euros de devoluciones de IVA. En relación con la cuenta de resultados de ADIF, los ingresos previstos para el próximo año ascienden a 1.338 millones de euros, de los que 119 millones de euros corresponden a cánones cobrados a operadores. Al igual que en ADIF Alta Velocidad las tarifas de estos cánones permanecerán invariables en 2015. A estos ingresos se suman otros de explotación, que alcanzaron los 634 millones de euros y están relacionados con la explotación comercial, la venta de energía, los ingresos derivados de alquileres, la logística, etcétera. Por último, 585 millones de euros corresponden a los pagos del Estado por la administración de la red. En cuanto a los gastos de explotación, ascenderán a 1.346 millones de euros, siendo las principales partidas las siguientes: 681 millones de euros en gastos de personal y 665 correspondientes a los gastos de mantenimiento de la red, suministro de energía, etcétera.

Finalizo señorías, señalando que los presupuestos de inversiones de ADIF y ADIF Alta Velocidad se ajustan a los objetivos estratégicos definidos por las redes de alta velocidad y convencional. Nuestro principal objetivo en alta velocidad es dinamizar el sector, generando un mayor uso del ferrocarril y las partidas presupuestales destinadas a la red convencional pretenden mejorar las líneas prioritarias para transporte de mercancías, así como las cercanías y los trayectos asimilables. El presupuesto agregado de ambas empresas nos permitirá ejecutar inversiones por 4.000 millones de euros y consumir recursos para la explotación de la red ferroviaria por valor de 1.690 millones de euros. Estos 4.000 millones de euros, como les he dicho antes, los emplearemos en poner en servicio la gran mayoría de la obra en curso que se venía acumulando y que al principio de la legislatura superaba los 14.000 millones de euros. En definitiva, seguiremos trabajando para poner en valor las altas prestaciones de la red ferroviaria sin olvidarnos de que la gestión debe ser económicamente sostenible. Entendemos que esta será nuestra aportación para contribuir al crecimiento del país y para afrontar el futuro con la solidez necesaria.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de los grupos parlamentarios y empezamos por la diputada del Grupo Parlamentario Mixto, doña Rosana Pérez.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Dada la hora que es y para tratar de agilizar lo máximo posible, voy a referirme a cuestiones concretas, pero empiezo recordando que al principio de la tarde yo decía que, con respecto al conjunto de las inversiones en Galicia, encontrábamos que había una descompensación, un desequilibrio; esto es así, y los números además lo demuestran. Más de la mitad del total de las inversiones en Galicia, más de la mitad, van a ir precisamente a la construcción de líneas de alta velocidad. En concreto, la línea que usted ha citado, importante evidentemente, Olmedo-Lubián-Ourense, supera los 578 millones de euros. A pesar de estas inversiones, señor Moltó, hemos presentado iniciativas a lo largo de este año 2014 y creo recordar que alguna a finales del año 2013 sobre las características del AVE a su entrada en Galicia. Se ha hablado de ello, se ha publicado en los medios de comunicación y las empresas constructoras han hecho público que ha habido paralizaciones en determinados tramos y que las características se iban a cambiar porque solo se trabajaba en uno de los márgenes de la línea en algunos tramos. Le pregunto si efectivamente es así, si se rebajan las características del AVE a su entrada en Galicia, si va a ser solo en un tramo concreto de una sola línea —nos gustaría que nos lo aclarase— y si se mantienen los tiempos de viaje iniciales para el AVE Madrid-Galicia en caso de que se contemple la rebaja de las características. No sé si me he explicado, señor Moltó.

Las dotaciones presupuestarias muy pequeñas que aparecen para el año 2015 para las conexiones de alta velocidad Lugo-A Coruña, Ponferrada-Monforte, Ourense-Lugo u Ourense-Vigo y la falta de proyección presupuestaria en los años posteriores nos invitan a pensar que están siendo descartadas del mapa de la alta velocidad ferroviaria de Galicia. Nos gustaría que nos aclarase si esto es así o si esto va a ser así. Para el eje Atlántico A Coruña-Vigo figura una partida de prácticamente 12 millones de euros, una partida significativa, efectivamente. El anterior compareciente ya nos aclaró que al ministerio no le gustaba poner fechas de finalización. En todo caso, nuestro interés era saber si el eje Atlántico A Coruña-Vigo se concluye en el año 2015. En la provincia de Lugo figura una partida de ADIF para la variante de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 39

San Xiao, no de Puebla de San Julián. Dado que estuvo paralizada su ejecución durante este año —la partida que aparece es muy similar a la del año 2014—, preguntamos si se van a reiniciar las obras.

En cuanto a la seguridad ferroviaria, quiero hacerle dos preguntas muy concretas. ¿Qué actuaciones —si son muchas, no hace falta que me las detalle una a una, pero sí las que considere más relevantes— en materia de seguridad van a llevar a cabo en pasos a nivel en Galicia en el año 2015? Después de la implantación del ERTMS este verano en el fatídico tramo de Angrois, quisiera preguntarle si han constatado ustedes una prolongación de los tiempos de viaje. Por último, quisiera hacerle una pregunta respecto a la red convencional, aunque el subsecretario, al inicio de la tarde, ha sido bastante clarificador. En la red convencional me interesa especialmente, porque lo hemos denunciado en muchas ocasiones, el tren Ferrol-A Coruña. ¿Tienen pensado ustedes llevar a cabo alguna actuación concreta en la red convencional en ese tramo?

Señor Moltó, como antes advertí que el grado de ejecución respecto al presupuesto de 2014 en muchas partidas —ahora me estoy refiriendo a partidas ferroviarias— no lo conocemos exactamente, pero intuimos por las informaciones que hemos ido viendo que no es del cien por cien, entregaré a la letrada, para que nos sea contestada por escrito, alguna pregunta respecto a esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra a don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor presidente de ADIF. Voy a intentar organizar mi intervención, por un lado, viendo la empresa, cómo se comporta el Grupo ADIF, utilizando los datos que el presupuesto incluye en el informe económico-financiero —lo señalo porque, como usted bien sabe, a veces hay desajustes entre las cifras del informe económico— financiero y las que aparecen después en los listados; desajustes menores que no viene al caso señalar— y, por otro lado, el trabajo que ADIF tiene que hacer a través de las inversiones que el ministerio le ha encargado. En primer lugar, llama la atención que el Ministerio de Fomento, el Gobierno, ha convertido a ADIF en la joya de la corona. A usted le han encargado de todo, usted es el gran inversor, muy por encima de cualquier otro, que se mantiene a años luz de usted. Es la joya de la corona, pero una joya de la corona que tiene que demostrar su capacidad de inversión. El primer dato que me ha llamado la atención, y que creo que lo han incluido por primera vez en los presupuestos de este año, es que en el año que está en vigor, 2014, usted tenía 3.372 millones para invertir, pero la inversión prevista va a ser solo de 2.743. Estas son cifras que el señor Montoro nos ha mandado a los diputados, seguro que para enredar, porque dice que usted no ha sido capaz de gastar el 19%. Montoro le ha hecho un mal favor y nuestros servicios, sobre todo el diputado Simancas, rebusca todos estos datos y nos los proporciona. ADIF no tiene previsto gastar en 2014 el 19% del dinero que le aprobamos en los presupuestos de 2014. Para empezar es una mala cifra que no le avala demasiado como buen gestor. Aparte hay que decir que, aunque han echado las campanas al vuelo, ADIF sigue invirtiendo menos que en la etapa socialista. Las cifras son claras (**Muestra una gráfica**). En azul son ustedes y en rojo somos nosotros y se ve que las columnas rojas son más altas que las azules. La media del periodo 2008-2011 del Gobierno socialista fueron 5.041 millones y la media del periodo 2012-2015 son 2.402 millones, es decir, que el Gobierno socialista invirtió en ADIF un 52,3% más que en esta etapa. De todas formas, son 3.999 millones de euros de inversión, es mucho dinero que hay que intentar gastar bien, y tanto dinero es porque, evidentemente, no computan déficit. El Gobierno recurre a las fórmulas que tiene a su alcance, cualquiera elegiríamos esa misma fórmula, pero son 3.999 millones que le obligan a ir a un endeudamiento de 18.673 millones de euros, 1.987 millones de euros más que en 2014 y 5.211 millones más que en 2012, cuando entraron. Esto está mal, está muy mal. A mí me han regañado y al diputado Simancas y a Meijón y al que pillaban por aquí porque la ministra nos decía que esto de la deuda era malísimo, que teníamos que ser como las amas de casa en las familias. ¿Qué hace una familia? Ve en el cajoncito de su casa cuánto dinero le queda y gasta exactamente el dinerito que hay en la caja destinado a eso, y usted se va a endeudar hasta en 18.673 millones de euros. Yo creo que está incumpliendo el paradigma de su ministra y no sé si le va a traer malas consecuencias que lo haga, pero lo mismo la ministra, como estamos en 2015, año de elecciones municipales y generales, piensa que tampoco hay que hacer demasiado esfuerzo en regañar si viene bien a los resultados electorales del partido que usted representa. Pero, claro, usted tiene un endeudamiento de hasta 782 millones por encima del FROB, y el FROB es lo peor de lo peor porque se ha quedado con todas las deudas de los bancos, de las cajas. Son 782 millones más, pero es que si su cifra de negocios es de 1.721 millones de euros para 2015 —por cierto, en 2012 era de 2.170 y cuando recibió la empresa había más cifra de negocios— y se endeuda

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 40

en 18.673 millones, la empresa va regular. El resultado del ejercicio previsto para 2015 es que va a tener pérdidas de 390 millones de euros, 100 millones más que en 2014. Por tanto, su empresa va fatal porque está perdiendo cada año más, se endeuda más, gana menos y tiene más pérdidas. Si fuera usted un directivo de una empresa privada y yo fuera el accionista le hubiera despedido ya, hoy, ahora, cuando estoy leyendo las cifras, no hubiera esperado ni un minuto, porque se me va a comer todo el patrimonio, se lo va a llevar usted todo en pérdida y en endeudamiento. Yo creo que su endeudamiento no es sostenible; los expertos dicen que no. Me he reunido con los expertos y les he preguntado y algunos han dicho que si lo pagan los Presupuestos Generales del Estado todo es sostenible. ¿Y qué ha pasado con los Presupuestos Generales del Estado? Que este año le van a dar aportaciones por valor de 1.376 millones, sumando los 946 de ADIF y los 430 de ADIF Alta Velocidad; en encargos, vía Presupuestos Generales del Estado, 1.376 millones, cuando en 2014 tenía 705 millones. Creo que están haciendo una mala gestión de la empresa. Su cifra de negocios, de pérdidas, de endeudamiento no responde a una buena gestión de la que el Gobierno del Partido Popular y el señor Rajoy puedan estar orgullosos. Además, me da la sensación —se lo digo sinceramente— de que no saben dónde ir. Han dividido la empresa, se suben al carro de la privatización, se quieren aliar con la DB alemana porque quieren buscar más gente, más Renfe Mercancías, etcétera, pero la sensación del grupo que lleva las infraestructuras y las utiliza es de no saber dónde está. Van a privatizaciones en algunos casos, pero don Ignacio Barrón, presidente de la comisión técnico-científica, acudió el otro día a la subcomisión de la que formo parte con el diputado Simancas y nos dijo que, por ejemplo, en Italia las empresas las están pasando canutas con las privatizaciones. Ese camino se ha recorrido ya en otros países y está llevando al hundimiento a las empresas; a no ser que se queden trocitos de ferrocarril fantásticos donde ADIF no cobre el canon, donde multipliquemos por diez el número de viajeros y donde quitemos toda la competencia posible de otros medios de transporte.

Como el Gobierno no se fía demasiado de ADIF, le ha puesto una disposición adicional cuadragésima primera —que no sé si otros años estaba— porque Montoro quiere saber todo lo que usted hace. ¿Usted ha visto la disposición cuadragésima primera, endeudamiento de la entidad pública empresarial ADIF? Usted la habrá visto seguro. El señor Montoro le dice que le tiene que mandar usted todos los planes y que tiene que saber que los dineros van a lo que usted pone y con un plazo de vencimiento superior a un año. Le ponen un perro guardián en Hacienda; seguro que ya lo tendría, pero ahora lo aceleran posiblemente porque no se fían de la capacidad de una buena gestión por parte de ADIF.

ADIF tiene que invertir e invierte sobre todo en alta velocidad. La opción es claramente alta velocidad. Me han salido 3.626 millones; más de 1.200 en el corredor mediterráneo y 1.691 millones para la conexión con Galicia. ¿Y qué es lo que están haciendo? Están haciendo cosas que al Gobierno no le quedaba más remedio que hacer, que es ejecutar los fondos del Marco comunitario de apoyo 2007-2013. Dicen que invierten en Andalucía 300 millones en el AVE Bobadilla-Granada, pero es que si no los invierten y no terminan antes de 2015, tienen que devolver 600 millones que han recibido de fondos europeos. Los fondos europeos les obligan a que la línea para la que usted pidió el dinero esté terminada en 2015 y puesta en funcionamiento en marzo de 2017. Por tanto, no es que hagan nada por Granada ni por Andalucía; es que ustedes cumplen la obligación que tienen con los fondos de la Comisión Europea.

El conjunto de sus inversiones es heterogéneo y lo que más me llama la atención es que no hay criterio. ¿Cuál es el criterio de ADIF? Yo conseguí en su momento la filtración de este documento: Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de alta velocidad. **(Muestra un documento)**. Lo leí con cuidado, pensé que habían hecho un estudio y que esto no estaba inventado. Pero salió Rafael Hernando por Almería y dijo que esto era un papelucho, ¿cómo en ADIF, donde son tan inteligentes los ingenieros que hay allí, van a hacer un papelucho como este? Después, año tras año, veo que lo llevan a renglón, como los militares, sin que se salga nadie del cuadro. ¿No nos podría decir de una vez que esta es la línea de trabajo de ADIF y no tenemos a todos en esta incertidumbre que no nos deja vivir? **(Risas)**. No sabemos qué va a pasar cada día con ADIF. ¿Va usted a terminar la línea Almería-Murcia? ¿Va a conectar Huelva con Sevilla? ¿Va a terminar la de Cádiz? ¿Le va a dar al puerto de Algeciras finalmente una salida? Es el puerto más importante del Mediterráneo, el quinto de Europa, y le dedica 50 milloncitos de euros y dice que va a hacer un fondo de accesibilidad portuaria para que el puerto de Algeciras pague su ferrocarril. ¿Qué se han creído? Esto tiene que ser serio. Nos podíamos poner de acuerdo en una estrategia consolidada para que gobierno tras gobierno la llevaran adelante porque las reglas del juego y la cronología estuvieran bien marcadas; para que cuando Tarragona quiera saber la segunda fase de su estación de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 41

ferrocarril, la sepa; para que si hay que invertir más en Gerona para que no se inunde porque la conservación ha sido deficiente, invirtamos más en Gerona. Hagamos una revisión de lo previsto y de lo no previsto.

A mí me parece que son unos presupuestos electorales. Si usted sigue la media de inversión que tiene ahora mismo, necesitará más de treinta años para terminar la red —voy terminando, señor presidente, de verdad—, y ello se sale del año 2020 que ha marcado la Unión Europea. Quiero preguntarle algunas cosas sobre esto. Ha desaparecido la estrategia logística de la programación que ustedes nos presentan, se refieren solo al Pitvi. La estrategia logística la defendió aquí Catalá —ya es ministro de Justicia y lo mismo cuando se van los que la defendieron ya no hay que cumplirla— y me gustaría saber si sigue siendo importante, si la conexión con los puertos o los centros logísticos siguen siendo importantes para el trabajo que está desarrollando ADIF. A mí me gustaría también saber si van a abrir los datos de ADIF para que sean públicos, tal y como el Gobierno ha prometido en la Ley de Transparencia. Lo he contado ya muchas veces porque me ha dolido profundamente, la sensibilidad de los diputados hay que cuidarla porque somos gente sensible. Cuando yo les pido a ustedes datos de ADIF me mandan que los consulte a Sevilla. A mí me encanta viajar a Sevilla pero yo soy de Granada y diputado en Madrid en las Cortes Generales. ¿Por qué no me manda usted los datos para que yo me entere de cuál es la programación? «En el mes de julio le atenderá fulanito de tal, funcionario de ADIF de Sevilla». No, no, yo soy diputado y él es funcionario, tendrá que venir él a mí, no yo a él, me tendrá que mandar usted la cinta, el DVD. Creo que hay que tener cuidado con todas estas cosas porque da la sensación de que hay un oscurantismo, una opacidad y un secretismo en ADIF que no es lógico. Los diputados tenemos derecho a saber porque representamos a la ciudadanía que nos ha elegido. Por tanto, tenemos que saber cuánta inversión se va a realizar, de qué modo, de qué manera.

Termino pidiéndole alguna aclaración. ¿Han preparado ya los fondos que van a pedir a la primera convocatoria de Conectar Europa? ¿Cuáles son?, ¿dónde?, ¿para qué corredores?, ¿por qué cuantía, porque los plazos son brevísimos? En segundo lugar, ¿tiene previsto o sabe si está previsto el desarrollo reglamentario del Fondo de accesibilidad de los puertos que obligaba a aportar el 50 % del rendimiento de los resultados netos a dicho fondo? Con esto termino pidiéndole que aclare la forma de trabajar de ADIF, porque es verdad que hay una sensación de que nos encontramos con un muro que no es normal en una empresa tan importante como la que usted dirige.

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

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: La ventaja de intervenir al final y detrás de mi gran amigo Pezzi y de mi compañera Rosana es que la cuota gallega la resuelve brillantemente Rosana y la parte más enjundiosa y más dura la plantea perfectamente Pezzi; yo se lo agradezco, porque eso me permite una cierta libertad en mi intervención.

Permítanme en primer lugar agradecer al presidente de ADIF su comparecencia en esta Comisión; es la segunda vez que la compartimos y espero que no sea la última, cosa que me temo no voy a poder decirle a algún colega suyo dentro de un ratito. Quiero decir antes de nada que traía escrita mi intervención, no la he escrito al hilo de lo que estaba contando mi buen amigo Pezzi. En segundo lugar, voy a hacer un par de digresiones filosóficas en clave galaica. Como diputado por Ourense, y por tanto gallego, le manifiesto a usted y, por extensión, a la ministra Ana Pastor una vez más nuestro agradecimiento por el trato que recibe nuestra comunidad autónoma. Creo que expreso un sentimiento de todas mis compañeras y compañeros diputados por Galicia. No puedo en este punto dejar de recordar a sus señorías que no es la comunidad autónoma de Galicia la que recibe mayor inversión real del Grupo Fomento en este proyecto de presupuestos. Los primeros son Castilla y León y Andalucía. Lo digo por aquello de electoralista, que tanto he oído ayer y hoy sobre el proyecto de presupuestos para 2015. La cuarta es Cataluña, y bien que me alegro. Y si hablamos de incremento sobre el presupuesto de 2014, el mayor le corresponde a Castilla y León, el 29,57 %; a Andalucía, el 28,21; y a Cataluña, un 12,27. A Galicia, un 0,53 respecto al presupuesto del año pasado. Lo digo por lo de los presupuestos solo para Galicia.

Señor Ferre, supongo que lo sabe, pero quiero manifestarle de manera explícita el apoyo de mi grupo parlamentario, que hoy me honro en representar, al trabajo que usted y su equipo realizan en ADIF. Por eso dije antes que no traía estos papeles escritos. Es el tercer año que me corresponde esta comparecencia y no puedo por menos de manifestarle que de su intervención se desprende otra sensación, o eso es lo que yo interpreto, y creo que no me equivoco. ADIF no ha sido ajeno a las dificultades financieras que hemos sufrido y sufrimos, pero hoy no miramos ya hacia atrás, pues no quiero abrir yo otra vez la guerra

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 42

de quién se endeudó o quién se endeuda ahora. Es mucho más importante para ADIF Alta Velocidad tener la sensación de que podemos acudir a los mercados y obtener financiación para desarrollar los proyectos que figuran en estos presupuestos de 2015, que no es cosa menor, y de eso teníamos que alegrarnos todos. ADIF Alta Velocidad es una pieza muy importante no solo en sí misma, lo es porque un sector muy importante de este país tiene en ADIF Alta Velocidad su referente, que le permite luego competir y buscar negocio en el mundo, y eso es vital en las actuales circunstancias económicas. Por eso, y recurriendo a un conocido dicho futbolístico, ADIF Alta Velocidad es algo más que un club, es la piedra angular de un sector vital en nuestra economía. Ha dicho usted que es un 1,3% del valor añadido bruto de nuestra economía, y eso es más que un club —creo que es así como se dice correctamente—. Voy terminando. Ojalá que la liberalización sea un éxito; la competencia es buena y nos hará mejores. Ojalá también que seamos capaces de terminar con la maldición que pesa sobre el transporte de mercancías en nuestro país.

Para terminar, unas palabras para el ADIF convencional, ese que parece el hermano pobre de la rutilante alta velocidad. Craso error. Si dejamos que adquiera tal condición de hermano pobre, ese día —y ojalá no llegue nunca— el sistema ferroviario español habrá empezado a morir. Estoy seguro de que usted y el magnífico equipo de profesionales que tiene en ADIF no dejarán que eso suceda nunca. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, responde y cierra el debate el presidente de ADIF. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Ferre Moltó): Voy a intentar contestar a todas las cuestiones que ustedes me han planteado.

La señora Pérez me preguntaba qué características va a tener el AVE a Galicia, si se mantienen las fechas que hemos dado de conclusión de esta inversión, cuáles van a ser los tiempos de viaje. Está tranquila, señora Pérez, porque se mantiene todo, como ya hemos dicho, y no hay ninguna modificación al respecto. El año 2018 sigue siendo nuestro objetivo y los tiempos de viaje serán los mismos que ya hemos dicho anteriormente. En cuanto al eje atlántico, me ha preguntado si se va a finalizar en el año 2015, y también le digo que se va a finalizar en el año 2015, así que esté tranquila. Ya sabe usted, porque es bilingüe en gallego, no como yo, que San Xiao es San Julián. Ya se lo había comentado antes y, en concreto, para la variante de San Julián tenemos previstos 6 millones de euros.

Me ha hablado usted de Angrois y de que ahora ya está implantado el RTMS. Bueno, ya sabe usted que el RTMS ha estado implantado todo el tiempo. Era por aclarárselo. En cuanto a la inversión que teníamos prevista en Ferrol-Coruña en el año 2014, le diré que tenemos prevista la conservación y el mantenimiento conforme al resto de la red de toda esa zona.

Paso a contestar al señor Pezzi. Comprendo que no le caigo nada bien, y me parece estupendo, está usted en todo su derecho. **(Risas.—El señor Pezzi Cereto: ¡No, hombre, es mi forma de hablar!)**. Además, ya sé que el día que usted sea mi jefe me despedirá, lo cual es otra información que siempre es conveniente saber. Pero voy a ver si le convengo para que no me despida. **(Risas)**. Voy a explicarle lo que hemos hecho el equipo de gente que estamos gestionando ADIF durante este periodo a ver si consigo que no me despidan, porque no me gusta que me despidan, la verdad.

Ha empezado usted como el año pasado. Me regaña por dos cosas que son contradictorias, por invertir menos y por tomar deuda. Esto es un problema psiquiátrico que a mí me cuesta. ¿Qué hago? Si quiere usted que invierta más, tendré que tomar más deuda; y si no quiere usted que invierta, dígamelo, porque entonces ya no necesito tomar deuda. Lo que no me puede pedir es que haga la tortilla y que no rompa los huevos; o rompo huevos o hago tortilla; y si no, no hago tortilla y no rompo huevos. Estará usted de acuerdo conmigo en que, a pesar de que me quiera despedir, estaba usted en una ligera contradicción cuando me pedía las dos cosas a la vez.

Me dice que estamos invirtiendo menos. Es verdad, estamos invirtiendo menos, y ese cuadrito que usted ha enseñado lo atestigua, pero estamos invirtiendo mucho mejor, y eso es muy importante. Mire, nosotros somos extremadamente respetuosos con el dinero del contribuyente. Nosotros nos hemos consagrado a un *lobby*, que es el *lobby* del contribuyente y procuramos no gastar nada que no sea absolutamente imprescindible, porque creemos que ese es el respeto que les debemos a nuestros patronos, que son los contribuyentes y que también nos pueden despedir.

Si usted quiere que entremos en el análisis, yo le puedo analizar las inversiones que se han producido en otros periodos y verá usted que no han sido en absoluto respetuosas con el contribuyente. En este país

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 43

se han batido récords del mundo que para lo único que servían era para el ego de los políticos que los estaban poniendo; pero, desde luego, al contribuyente no le servían para nada. Puentes con unos vanos que batían todos los récords, y al contribuyente lo único que le importa es cruzar de un sitio al otro; los metros que tengan los vanos les dan lo mismo, pero no han tenido ustedes ningún reparo en gastarse cientos de millones de euros para conseguir batir el récord del mundo, entrar en el Guinness y ponerse la medalla. Así que, por el amor de Dios, no me critique usted por gastarme menos dinero, porque lo que está pidiendo el contribuyente a gritos es que nos gastemos el dinero imprescindible, ni un euro más, porque al contribuyente le cuesta mucho sudar cada euro que nosotros nos gastamos. Por lo tanto, tenemos que ser muy respetuosos con ellos. Y, por favor, me ha hablado usted —lo repito literalmente y lo podrá ver cuando lea lo que ha dicho usted— de 50 milloncejos. Si el contribuyente oye lo de los 50 milloncejos se va a poner de los nervios. Hombre, hay que tener un respeto con el dinero, sobre todo cuando no es de uno.

Logística. Fíjese si estamos preocupados por la logística, fíjese si estamos actuando, que el tráfico de mercancías por primera vez está creciendo, cosa que no había hecho en los últimos años. Gracias a Dios, está creciendo. Esto querrá decir que algo estamos haciendo.

Por último, ha preguntado usted por los fondos de los puertos, pero yo le agradeceré que se lo pregunte al responsable de puertos porque, sinceramente, no es mi trabajo y ahora mismo no le puedo contestar.

Por último, al diputado Guillermo Collarte quiero darle las gracias porque ha sido extremadamente amable con nosotros, no sé si nos mereceremos tanta amabilidad. La verdad es que estamos haciendo lo que podemos. Nos hemos encontrado una situación muy complicada. Usted piense que cuando llegamos aquí nos encontramos un ADIF que, aparte de la deuda que tenía, tenía 14.000 millones de obra en curso. Si usted calcula el coste de oportunidad que suponen esos 14.000 millones al tipo que le dé la gana, estamos hablando de una cifra descomunal cada año que pasa, y eso sigue en curso. Y lo que es peor, ¿sabe usted cuánto dinero necesitábamos para poder poner en servicio las obras que estaban en esos 14.000 millones? 29.000 millones de euros más, que no existían ni en Disneylandia. Eso sí que me hace temblar las piernas. Soy muy mal ejecutivo, pero a mí eso me hace temblar las piernas, porque estoy viendo que tengo amasada una cantidad de fondos espectacular del contribuyente y que no somos capaces de ponerlo en servicio. Lo que le pedí a los ingenieros —que, por cierto, son muy buenos— es que me hicieran un plan de cómo podíamos poner de manera urgente la gran parte de esos 14.000 millones en servicio. De ese plan se deducen todos los tiempos de viaje que les he dado al principio y sobre los que ninguno de ustedes ha hecho el más mínimo comentario. Parece que a nadie le importa que se pueda tardar ese tiempo y que aparezca un producto nuevo, parece que eso no es del gusto de los diputados; pero le puedo garantizar que sí es del gusto de los ciudadanos y que todos los ciudadanos están como locos por que esto se termine lo antes posible. Ese es el plan que hemos hecho. Y entre 2014 y 2015 vamos a acometer una inversión de 5.000 millones de euros para poder llevarlo adelante. ¿Por qué? Porque esos 5.000 millones de euros nos van a permitir duplicar nuestros ingresos y, por lo tanto, van a tener una rentabilidad extrema. Por eso, hemos tomado la decisión de endeudarnos para poder ejecutarlos, si no, no lo habríamos hecho. Esto no es tema electoral, es un plan de negocio. Yo no milito en ningún partido y no estoy ahí para hacer ganar ningunas elecciones; estoy ahí para poner en servicio unas infraestructuras que no lo estaban ni tenían la menor expectativa de estarlo en los años venideros. Ahora vamos a poner en servicio 1.000 kilómetros y, desde luego, si nosotros seguimos trabajando, haremos todo lo posible para que en el futuro esos kilómetros se puedan aumentar, los ciudadanos tengan los servicios que se merecen y podamos tener un ferrocarril como el que tiene Francia, como el que tiene Italia, como el que tiene Gran Bretaña o Alemania, un ferrocarril que se utiliza de forma masiva por los ciudadanos y que devuelve a los ciudadanos el enorme esfuerzo que tienen que hacer para mantenerlo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de ADIF, por su intervención. Suspendemos cinco minutos para despedir al compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001947), SOCIALISTA (número de expediente 212/001863) Y DE IU, ICV-EUIA, CHA: LAIZQUIERDA PLURAL (número de expediente 212/001821).**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 44

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión con la comparecencia del presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora para atender las comparecencias solicitadas por el Grupo Popular, el Grupo Socialista y el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Le doy la palabra al presidente, don Julio Gómez-Pomar Rodríguez, al que una vez más damos la bienvenida a esta casa.

El señor **GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, me gustaría resaltar que este es el primer ejercicio en el que los Presupuestos Generales del Estado recogen los estados financieros individuales de las cuatro sociedades resultantes de la aplicación del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios. Esta operación, concretada a finales del ejercicio 2013 tras obtener todas las autorizaciones administrativas pertinentes, tiene, en aplicación de la normativa contable vigente, efecto retroactivo desde el 1 de enero de 2013, por lo que ya las cuentas oficiales del año 2013 han sido formuladas y auditadas sin salvedad alguna respondiendo a esta nueva configuración societaria. Pero, más allá de los aspectos administrativo-contables de esta modificación, permítanme que traslade desde aquí mi reconocimiento a todos los trabajadores, a todos los profesionales afectados por haber conseguido nuevamente que un cambio de esta envergadura haya pasado con tranquilidad para el cliente, nuestra verdadera razón de ser y nuestro propósito fundamental.

Volviendo al motivo de mi comparecencia, en la documentación de la que disponen sus señorías pueden encontrarse los estados financieros de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora, cabecera del nuevo Grupo Renfe, así como de las sociedades Renfe Viajeros, Sociedad Anónima, Renfe Mercancías, Sociedad Anónima, Renfe Fabricación y Mantenimientos, Sociedad Anónima, y Renfe Alquiler de Material Ferroviario, Sociedad Anónima, así como la del propio grupo. Para no realizar una ruptura total con el pasado y siguiendo el esquema de la cuenta de pérdidas y ganancias incluida en la documentación de los presupuestos que todos podemos manejar, me voy a referir en primer lugar a las cifras consolidadas para luego detenerme en cada una de las sociedades mencionadas. El importe neto de la cifra de negocios, es decir, los ingresos generados fundamentalmente por las operaciones de transporte de viajeros y mercancías que constituyen el objeto del grupo que presido, alcanzará según nuestras previsiones los 2.287 millones de euros, un 4,2% por encima de la previsión de cierre de 2014, que entendemos se situará en torno a los 2.194 millones de euros. De los citados 2.287 millones, 2.007 corresponden al transporte de viajeros, es decir un 88 % del total, y 244 millones al transporte de mercancías, restando 36 a la prestación de servicios de mantenimiento o alquiler a terceros. En el caso del transporte de viajeros, el crecimiento esperado respecto a 2014 es de un 4,8%. Las hipótesis de crecimiento de demanda consideradas no han sido muy elevadas en consonancia con las propias perspectivas de evolución previstas para 2015, y así en el caso de los servicios calificados como obligación de servicio público se apuesta por un crecimiento de la demanda del entorno del 1,3%. En cuanto a los servicios comerciales, se han considerado unas hipótesis algo más optimistas ya que se trata de servicios en los que, aunque la competencia de la carretera y de la aviación es muy importante, la apuesta de Renfe-Operadora ha venido siendo muy decidida; así, el crecimiento esperado de la demanda se sitúa por encima del 5%. Para conseguir esta evolución de la demanda confiamos tanto en la consolidación de la oferta puesta en servicio en los últimos dieciocho meses —los nuevos tramos de alta velocidad entre Albacete y Alicante y entre Barcelona y frontera francesa— como en la profundización del modelo de gestión activa de la demanda de gestión de ingresos al que continuaremos incorporando novedades. Además, a lo largo de 2015 se profundizará en el diseño de nuevos servicios de proximidad que, por ejemplo, en el ámbito de Galicia, deberán establecerse coordinadamente con las actuaciones en el corredor Santiago-Vigo que desarrolla el ADIF. En el caso del transporte de mercancías el objetivo de crecimiento de ingresos frente a 2014 es de un 2,4%.

La siguiente partida que figura en la cuenta de resultados son los gastos de aprovisionamiento, 71 millones de euros, que recogen el valor de los materiales de almacén incorporados a las operaciones de mantenimiento de material rodante, teniendo en cuenta que en el ejercicio 2015 buena parte del material adquirido en la segunda mitad de la pasada década va a requerir intervenciones específicas programadas en sus planes de mantenimiento. Los otros ingresos de explotación suponen 865 millones de euros y recogen como partida más significativa 638 millones de euros que corresponden al devengo de las aportaciones de las diferentes administraciones por las obligaciones de servicio público prestadas por Renfe-Operadora en 2015 y que incluyen los servicios de cercanías, media distancia convencional, alta velocidad media distancia y ancho métrico, considerados como obligación de servicio público por las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 45

administraciones actualmente competentes para ello (la Administración General del Estado y la Generalitat de Catalunya). Para 2015 la segunda partida más importante dentro del importe antes citado corresponde al proyecto Haramain, es decir, el proyecto de alta velocidad en Arabia Saudí, entre La Meca y Medina, que supondrá más de 131 millones asociados fundamentalmente a la construcción de talleres que deberá dar soporte a la citada línea. Además de las dos partidas anteriores, que suponen prácticamente el 90 % del total, los otros ingresos de explotación incluyen los derivados del alquiler de espacios, fundamentalmente en estaciones de cercanías, campos de mercancías y talleres por valor de 15 millones de euros; ingresos por prestaciones de servicios convenidas con comunidades autónomas, incluido el Plan de acción de Cataluña por 31 millones de euros; ingresos derivados de los convenios de prestación de servicios con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por 24 millones de euros y 26 millones de euros de ingresos previstos en su mayor parte en la sociedad de Viajeros por un conjunto amplio de conceptos, entre los que destacan las liquidaciones por la circulación de trenes internacionales de viajeros, explotación de publicidad en trenes y estaciones, etcétera.

La siguiente partida es la de gastos de personal, 843 millones de euros, para los que se han contemplado las premisas de evolución salarial contenidas en estos presupuestos. Es de resaltar la disminución de esta partida frente a la previsión de cierre del ejercicio 2014 por un 4,2%, debido al efecto del expediente de regulación de empleo que se materializó en el ejercicio 2014. Los otros gastos de explotación se situarán en 2015 en los 2.022 millones de euros y las partidas más destacables corresponden a los cánones abonados al ADIF por el uso de las líneas y de las estaciones, a los que corresponderá en 2015 un importe de 641 millones de euros, casi un 32 %, un tercio del total. Como vengo señalando reiteradamente, esta partida ha crecido desde 2013 en 273 millones de euros, un 74,2%, y tan solo los servicios de alta velocidad y larga distancia abonarán en 2015 alrededor de 515 millones de euros por este concepto. El resto de servicios prestados por el ADIF, diferente de los cánones, supondrá en 2015 un total de 434 millones de euros, un 21,5% del total, de los cuales como partida más importante está la correspondiente al suministro de energía para la tracción de trenes, que supone 304 millones de euros. Por volumen, la siguiente partida más significativa de los servicios del exterior es la asociada al mantenimiento, reparación y limpieza del material rodante, que se situará en 376 millones de euros. Y, por último, en el ejercicio de 2015 se prevé una partida de 127 millones de euros asociados al proyecto de alta velocidad en Arabia, al que ya me he referido. De este importe, la mayor parte se destinará a la construcción de los talleres requeridos por el cliente y al comienzo de la formación del personal de conducción. Estas cuatro partidas suponen casi el 80 % de los gastos de explotación de Renfe-Operadora.

Siguiendo con el orden del documento de referencia, la siguiente rúbrica son las amortizaciones por un importe de 287 millones de euros. Aparece a continuación una partida de 284.000 euros, que corresponden con la aplicación al resultado del ejercicio de la subvención de capital, fundamentalmente fondos Feder, cobrada en su día por algún proyecto de inversión y que se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias al ritmo al que se va amortizando el bien que financió. La línea del resultado por enajenaciones de inmovilizado, 173.000 euros, recoge las previsiones de ingresos por achatarramiento de piezas inservibles. Por último, como resumen de las diversas líneas de ingresos y gastos de esta naturaleza, el resultado financiero tiene un importe que se sitúa en esta cuenta provisional en menos 118 millones de euros, 10 millones por debajo de la previsión de cierre de 2014.

Como en otras ocasiones, me gustaría hacer un paréntesis en este repaso de la cuenta de explotación de Renfe-Operadora para señalar que este resultado financiero es el reflejo del endeudamiento financiero de la entidad que, partiendo de los 1.369 millones de euros que había en el momento de su creación, alcanzó un máximo en 2011 con 5.225 millones de euros, cota a la que se llegó tras un crecimiento ininterrumpido a lo largo de este periodo; es decir, es un periodo en el que hay un crecimiento cuatro veces el de la cantidad inicial como consecuencia fundamentalmente de las decisiones de inversión existentes. Pues bien, desde que accedí a la presidencia de Renfe-Operadora, una de nuestras metas ha sido la de acabar con esa tendencia y revertirla en la medida de lo posible, y así en el ejercicio 2012 finalizó con un endeudamiento de 5.004 millones de euros, 221 millones por debajo de 2011; en 2013 con 4.865 millones, a pesar de haber asumido una deuda de 160 millones de euros procedentes de FEVE. La previsión es que la cifra de endeudamiento a final de este ejercicio se sitúe en los 4.798 millones. Es decir, tras estos tres ejercicios se habrá producido una amortización de 427 millones de euros, que incluyendo los 160 heredados de FEVE serían 587, lo que habrá supuesto una disminución neta de alrededor del 10%. Con estos datos, el Ebitda —resultado antes de amortizaciones e intereses— previsto para 2015 se sitúa en 215 millones de euros, con una mejora del 21,1 %. En definitiva y a partir de todos los datos anteriores,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 46

el resultado esperado, incluyendo amortizaciones y el resultado financiero, se situará en 2015 en menos 190 millones de euros. Esta cifra está 35 millones de euros por debajo del resultado esperado para 2014, lo que comportaría una mejora del 15,4%, a pesar de la evolución de los cánones, a la que ya me he referido, en estos ejercicios.

Por lo que se refiere a las inversiones, el gasto previsto por el grupo Renfe-Operadora en 2015 asciende a 429,5 millones de euros. En este gasto destaca también una partida destinada a la adquisición —anunciada en fechas recientes por la ministra de Fomento— de nuevo material rodante, de nuevos trenes, tanto en ancho fijo como en ancho variable, con unas características técnicas lo más polivalentes posible, que permitan poner en valor el esfuerzo inversor en material de infraestructuras que se viene acometiendo y que permitirá la puesta en servicio de nuevas líneas en los próximos ejercicios. Para este proyecto de adquisición se están estudiando diferentes opciones de financiación, que pueden ir desde el endeudamiento genérico a recurrir a fondos del Banco Europeo de Inversiones u otras alternativas. No duden sus señorías que elegiremos aquellas que mejor conjuguen la proporción entre la eficiencia y la rentabilidad.

Asimismo quiero llamar la atención sobre el esfuerzo inversor que se va a realizar en actuaciones en inversiones. En 2015 vamos a dedicar una partida significativa, de 72,5 millones de euros, a actuaciones concretas en estaciones en los diferentes núcleos de cercanías gestionadas por Renfe y que mejorarán sus condiciones de explotación y accesibilidad para los viajeros. Por último, debo resaltar la continuidad en las inversiones destinadas a mejorar la seguridad en la circulación. En el periodo 2015-2018 vamos a invertir en este concepto 66,5 millones de euros, de los que 24,7 corresponden al ejercicio 2015 y que contienen tanto el importe destinado al desarrollo de las medidas específicas adoptadas por los grupos de trabajo creados a raíz del accidente de Santiago como una reserva para el desarrollo de nuevas medidas en una materia en la que pretendemos seguir investigando sin escatimar esfuerzos ni recursos. En resumen y antes de pasar a comentar muy brevemente las cuentas de cada una de las sociedades a las que me he referido al principio de esta intervención, quiero subrayar que estos presupuestos del grupo continúan la línea de mejora iniciada en años anteriores, marcada entre otras cosas por las medidas de ajuste en los gastos puestas en marcha en ejercicios anteriores; así, para una previsión de crecimiento de ingresos del 6,1%, la previsión del crecimiento del total de las partidas de gastos es de un 3,8%, y ello considerando previsibles incrementos de la demanda atendida.

Me voy a referir de manera breve a las principales magnitudes de los presupuestos de las sociedades antes referidas. Para Renfe Viajeros prevemos alcanzar unos ingresos totales en 2015 de 2.730 millones de euros, un 4,2% por encima de la previsión de cierre de 2014, en la que las dos partidas más significativas son los ingresos por venta de títulos de transporte, 2.007 millones de euros, y la compensación por obligaciones de servicio público (OSP), 638 millones de euros. En cuanto a los gastos de explotación su previsión para 2015 se sitúa en 2.522 millones de euros, un 3,7% superior a los de 2014, destacando la partida de cánones ferroviarios pagados al ADIF. De esta cifra, 515 millones corresponden a servicios comerciales, de cuyos gastos de explotación esta partida ronda el 40%. El resultado previsto para esta sociedad en 2015 es de menos 123 millones de euros, con una mejoría del 13,3% sobre la previsión de 2014. La sociedad Renfe Mercancías plantea una previsión de ingresos para 2015 de 255 millones de euros, de los que 244 corresponden a transporte de mercancías y el resto a sus actividades complementarias. Ello supone un crecimiento del 2,9% frente a 2014, acorde con la evolución prevista para la actividad económica; sin embargo, el verdadero esfuerzo en esta sociedad viene dado porque, para atender esta variación, se plantea una reducción de sus gastos de explotación del 2,6%, profundizando en mejoras de ajuste y de productividad que permitan un mejor aprovechamiento de sus recursos. Con ello, la previsión es que su resultado mejore en 2015 en casi 15 millones de euros, un 21,5%, para situarse en menos 53 millones de euros. La sociedad Renfe Fabricación y Mantenimiento alcanzará unos ingresos en 2015 de 388 millones de euros, de los que 360, aproximadamente, corresponden a los servicios que por su objeto presta al resto de sociedades del grupo. El resultado de esta sociedad se mantiene en un entorno de menos 14 millones de euros, aunque alcanza un Ebitda positivo de 15 millones y mejora este resultado en un 4,3% sobre el año anterior. Finalmente, la sociedad Renfe Alquiler de Material Ferroviario, que ha iniciado su andadura el pasado 29 de abril, tendrá muy ligada su actividad en 2015 al calendario cuando finalmente se produzca la entrada de un nuevo operador fijado para ello por el Ministerio de Fomento. En tanto esto no se produzca, su actividad se centra, además de trabajar en el desarrollo de los posibles modelos de alquiler, en la puesta a disposición de los operadores privados de mercancías del material

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 47

rodante de que dispone, tanto locomotoras como vagones, así como de la gestión del alquiler de material de viajeros a los ferrocarriles portugueses.

En definitiva, queremos establecer líneas de mejora en todas y cada una de las nuevas sociedades tres de ellas herederas de las áreas de actividad de la antigua Renfe, y para ello creemos que una herramienta importante es la individualización de sus cuentas, tal y como aquí se presenta. Además, como he señalado al referirme a las inversiones, en 2015, pretendemos poner en marcha una serie de proyectos que ayuden a poner en valor tanto para nosotros mismos, como operador ferroviario, como para los futuros nuevos operadores el esfuerzo inversor en infraestructuras que realiza el Gobierno. Para finalizar, me gustaría resaltar el nuevo reto al que se va a enfrentar en 2015 Renfe-Operadora como grupo y la sociedad de Viajeros en particular, que se concretará cuando el monopolio intramodal del transporte de viajeros por ferrocarril se rompa con la entrada de un nuevo operador. Estoy seguro de que seremos capaces de afrontar este reto y de aprovecharlo como una oportunidad para mejorar la eficacia y eficiencia de nuestra gestión. Hasta aquí, señorías, mi intervención en la que he pretendido, en el tiempo de que he dispuesto, condensar lo mejor posible la información relativa a Renfe Operadora y sus sociedades contenidas en el presente proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2015. Estoy a disposición de los señores diputados para las preguntas que deseen formularme.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Julio Gómez-Pomar, por su intervención condensada en el tiempo del que disponía.

Turno de los grupos. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista, doy la palabra don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido don Julio Gómez-Pomar. Permítame que le felicite, porque parece que mañana le nombran secretario de Estado. Imagino que es una buena noticia para usted y sus compañeros, que se han arremolinado en su entorno, lo que me ha hecho pensar que, por lo que decía Europa Press, está suficientemente bien informado. Si es así, mañana le felicitaremos en firme cuando salga su nombramiento del Consejo de Ministros. He de felicitarle y decirle que no quiero disgustarle. El presidente de ADIF ha salido disgustado por mi intervención. Al utilizar el sentido del humor en algunas cosas a veces se le va a uno el punto y sobreactúa algo, pero hay que comprender que llevamos cinco horas de trabajo y que el respeto a los comparecientes y a los ciudadanos que nos han nombrado nos exige ser rigurosos y defender nuestras posiciones, porque lo contrario sería una burla a la soberanía y al Congreso de los Diputados. Por eso, quiero agradecer públicamente al presidente de esta Comisión que siempre deja que intervengamos exponiendo lo que queremos decir con el cuidado que se merecen los ciudadanos que nos han nombrado para estar aquí. Dicho esto, voy a hacer un modo de trabajo similar, viendo cómo funciona el grupo Renfe-Operadora sobre el informe económico-financiero. Yo siempre digo a los compañeros que lo utilicen porque es una síntesis de las sociedades mercantiles que permite tener en muy pocas páginas una visión de conjunto.

La situación este año es especial porque el grupo se ha separado en distintas empresas, lo cual hace algo más complicado su análisis, pero parece que estamos ante una cifra de negocio del Grupo de Renfe-Operadora de en torno a 2.482 millones. En ADIF —pasa menos con Puertos y con AENA en aire—, por lo que se refiere a las cantidades presupuestadas en 2014, la inversión prevista al final es un 7% más reducida que la que habían presupuestado, 240 millones; Renfe más FEVE se va a quedar en 223, es decir que ha habido una imposibilidad de poner en inversión el 7% de lo previsto. La cifra —nos han preparado los cuadros— evidentemente es muy inferior a la del periodo anterior del Gobierno socialista. De 2008 a 2011 se producían inversiones reales con una media de 1.240 millones y en este periodo de 2012-2015 estamos en torno a 350. Es verdad que en medio hay una crisis económica potente, pero hay que llamar la atención sobre esos datos. Me sorprende que la cifra de negocio haya aumentado escasamente sobre 2014, solo 87 millones de euros más respecto a 2014 y solo 120 respecto a 2012. Es decir, a pesar de la política de abaratar costes y de que haya más viajeros, etcétera, me da la sensación de que los que repiten que Renfe tiene más viajeros pero aumenta sus pérdidas pueden tener algo de razón en cuanto a la cifra tan escasa de los beneficios, que en este caso son pérdidas. El resultado después de impuestos en 2015 son 190 millones de pérdidas. Eran 202 en 2014 y 172 en 2013, pero llamo su atención porque cuando ustedes recibieron la empresa tenía un beneficio positivo de 66,8 millones de euros. Por tanto, la han llevado a déficit de 2012 a 2013, a 2014 y a 2015, con un endeudamiento en el que difieren las cifras que yo barajo de las que usted nos ha dicho. Tengo aquí los cuatro informes económico-financieros, porque ser profesor en la universidad obliga a llevar la documentación consigo en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 48

la maleta por si acaso hay discusión. En 2012 el endeudamiento era de 5.254 millones; en 2013, 6.161; en 2014, 5.680 y este año la cifra de endeudamiento prevista a final de 2015 es de 5.813 millones. Son peores datos, sin duda, y eso hay que ponerlo como un endeudamiento preocupante.

Me gustaría saber si Renfe cumple con los criterios SEC del 50 % proveniente del mercado y si puede estar en riesgo a pesar de la división entre las distintas empresas, porque lo que he visto cuando he barajado las distintas empresas es algo curioso. El Grupo Renfe tiene pérdidas, clarísimas, como he señalado antes —190 millones—, pero Renfe Fabricación y Mantenimiento tiene pérdidas de 14,5 millones, Renfe Mercancías tiene una pérdida de 53,2 millones y Renfe Viajeros tiene una pérdida de 123 millones de euros. Los únicos del grupo que ganan dinero son Renfe-Operadora —no el grupo—, con 440 millones, y Renfe Alquiler de Material que gana 131.000 euros, con una cifra de negocio de solo 16,5 millones de euros. Es decir, el grupo no funciona. Quizá haya que dar más tiempo a cada una de las empresas. Tal vez soy demasiado riguroso al querer que en el primer año cada una de ellas tenga unos resultados beneficiosos, pero creo que el sistema tiene algunas lagunas, y no termino de ver cuáles son las ventajas del sistema que hemos puesto en marcha. No lo termino de ver porque si usted pasa a ser secretario de Estado mañana debería hacer una propuesta de futuro para el ferrocarril. Usted, como secretario de Estado, tiene que intentar seguir el camino de los que están triunfando en el sistema (Alemania o Francia), proponer un pacto de Estado sobre el ferrocarril del futuro y agrupar las seis empresas que forman el *holding* de ADIF y Renfe-Operadora para, cumpliendo con el cuarto paquete ferroviario y con los criterios del sistema europeo de cuentas, poder sacar un sistema que sea comparable al de nuestros competidores más inmediatos. No es posible que nosotros nos dividamos para ser más débiles y después tengamos que acudir a Alemania, a DB, para que nos dé una ayuda y sacar adelante negocios desde un sector público de Alemania, cuando nosotros queremos privatizarnos o, repito, queremos hacernos más débiles. El grupo es verdad que tendría 24.486 millones de euros de endeudamiento pero un *holding* ayudaría. Todos los comparecientes, expertos, que han pasado por la subcomisión que está estudiando el sistema ferroviario español nos dicen que el funcionamiento en *holding* abarataría los costes y permitiría una mejor exigencia a cada una de las partes; incluso alguno llegó a decir que si hubiera habido un *holding* no se habrían producido accidentes dramáticos como los sufridos en nuestro país, porque el baipás entre el que mantiene la red, el dueño de la red —ADIF— y el que la usa —Renfe— hubiera sido más eficaz. Algunos decían que los de Renfe tenían que hacer una instancia para que los recibieran los de ADIF, y de esa manera no había forma de resolver los problemas. España se merece que el problema ferroviario tenga visión de Estado. Hay otros países que lo hacen mediante acuerdos parlamentarios, que no pueden ser revocados sino con mayorías muy cualificadas para permitir que el sistema se consolide y que, aunque vengan grupos distintos o Gobiernos de coaliciones con intereses distintos, no se pueda cambiar una estrategia que es claramente de Estado. Con eso me remito al trabajo que ustedes tienen que hacer.

Me gustaría una aclaración. He visto la alegría de la ministra cuando dice que va a invertir 1.000 millones de euros en la compra de 40 nuevos trenes de alta velocidad, porque llevamos una década sin pedidos. Como yo asisto a esta Comisión y escucho a la ministra —que nos regañó no solo por la deuda sino por los trenes que comprábamos y por lo mal que lo hacíamos—, deseo saber cómo van a pagar esos 1.000 millones, que no he visto que estén presupuestados —no están en los presupuestos de 2015, no aparece ninguna partida que los respalde—, en qué sistema, en qué modo, de qué tipo, cuándo va a sacar el concurso. Esta noticia de 1.000 millones en trenes a CAFF, a Alstom, a Talgo, a muchísimas empresas que hacen trenes de alta velocidad, les habrá gustado porque permite que sus empresas sean más competitivas, así como al sistema de ferroviario de alta velocidad en España. Me gustaría tener, como parlamentario, alguna aclaración al respecto.

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

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Señor presidente de Renfe, gracias por su comparecencia. Es la tercera vez que la compartimos y me temo que en su caso es la última, al menos en su condición actual de presidente de Renfe; me apunta mi buen amigo y jefe el señor Ayala que en todas. A estas alturas de la tarde noche, me reservo con el permiso del señor presidente una cierta libertad en mi intervención que en todo caso será muy breve.

Cuando hace unas horas empezaba a hilvanar en mi cabeza el sentir de mi intervención decidí decirle lo que le voy a manifestar, y a fe que no voy a variarlo porque hechos ajenos a este humilde diputado hayan cambiado las circunstancias. De manera absolutamente casual, y al hilo de lo que ha comentado

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 49

antes el señor Ferre y de lo que acaba de comentar ahora mismo el señor Pezzi, les voy a comentar un hecho sucedido. Allá por el mes de agosto —y no voy a dar más pistas— me fui con mi hijo menor a un evento y, como teníamos que optimizar los recursos, hicimos un combinado, un intermodal: avión, aeropuerto, estación de ferrocarril y de ahí a la ciudad en cuestión; aproximadamente 250 kilómetros en el tren, supuestamente de alta velocidad. A mi vuelta, le pedí a la ministra Pastor autorización para una comparecencia en esta Comisión para informar a sus señorías con más detalle, pero todavía no me ha autorizado, por eso hoy aprovecho y lo cuento así, a la remanguillé. Nos quejamos, y a veces con razón de nuestros ferrocarriles, pero, ¡señor, señor, estamos por delante, muy por delante, de otros ferrocarriles europeos y del mundo! Esto es un mérito de todos, de los directivos, de los trabajadores de ADIF y de Renfe, de otros Gobiernos e incluso de este. De verdad, creo que es para sentirse orgulloso de nuestro sistema ferroviario, evidentemente mejorable, pero que esa losa que, en una noche trágica, truncó tantas vidas e ilusiones de otras, no nuble el legítimo orgullo que podemos y debemos sentir del sistema ferroviario español en su conjunto.

En estos tres años en los que hemos compartido este trámite, uno siempre ha tenido la sensación de que Renfe va bien. Todas sus intervenciones, tanto la de este año como las de años anteriores, transmiten tranquilidad y seguridad porque uno percibe —y creo no equivocarme— que se lo saben y, además —esto es muy importante tratándose de trenes—, saben adónde van. Esa sensación personal, con absoluta seguridad es compartida por mi grupo, al que me honro en representar. Creo que —y es mi única referencia a su informe sobre los presupuestos de 2015— no se le ha dado una especial trascendencia a la operación de transformación de Renfe en las cuatro sociedades y Renfe-Operadora como cabecera de grupo. No era fácil y hecha está. Permítanme una segunda referencia al proyecto La Meca-Medina. En su día, creo que la primera vez que coincidimos, le pedí su especial atención a este proyecto; ahora solo me limito a reiterarle y pedirle que renueve esa atención desde sus nuevas responsabilidades.

A estas alturas de mi vida creo que he acreditado sobradamente que suelo decir lo que pienso y por eso le quiero desear lo mejor en su nueva responsabilidad. Me alegro y tengo la absoluta tranquilidad y seguridad —la misma que ha conseguido generarme a mí y a mi grupo estos tres años de gestión en Renfe— de que será usted un excelente secretario de Estado. Enhorabuena, le deseo lo mejor en nombre de mi grupo y en el mío propio. **(Aplausos)**.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Gómez-Pomar Rodríguez): En primer lugar, quiero agradecer las palabras de felicitación. Ingresé como funcionario en el año 1980 y he visto casi de todo. Contestaré formalmente a sus agradecimientos cuando tras el Consejo de Ministros la ministra me llame y me diga en qué ha quedado todo esto. **(Risas)**. Dicho esto, uno es dueño de sus palabras, pero no de las informaciones, si bien agradezco sinceramente sus palabras.

Me voy a referir, en primer lugar, a la intervención del señor Pezzi intentando dar respuesta a los distintos comentarios y preguntas que ha hecho. La primera reflexión era la relativa a la ejecución del presupuesto de inversiones. El señor Pezzi sabe que es muy difícil alcanzar una ejecución del cien por cien en todo lo relativo al ritmo de inversiones y nosotros estamos en una previsión de cierre del ejercicio de 2014 razonable y buena. Insisto, siempre es muy complicado. Algunas de las inversiones que realiza Renfe son más sencillas, por ejemplo, el pago de las cantidades pendientes por material ferroviario, pero en cuanto hay actuaciones de inversión en estaciones de cercanías y demás la complicación es más elevada. Es siempre una preocupación de Renfe que los periodos de maduración de las inversiones se acorten al máximo para que las decisiones se hagan realidad lo antes posible, pero es verdad que es difícil siempre ejecutar al cien por cien. Es verdad que hay periodos en los que ha habido más inversión y periodos en los que hay menos inversión. Esto en el ámbito de Renfe— Operadora va muy vinculado a las compras de material ferroviario: en los años en los que hay compra de material ferroviario se produce una subida de inversión y de los pagos correspondientes y en otros hay menos. Por lo tanto sobre la consideración de si se invirtió más o se invirtió menos, lo oportuno es invertir cuando hay que tomar las decisiones de inversión y no hacerlo, o mantener y reponer la inversión existente, cuando así toca.

Antes de referirme a las tasas de crecimiento haré aquí un comentario, porque aparece ligado. Ha dado unos datos de endeudamiento que a mí no me «casan» con la información que yo tengo. Yo los datos que les he dado son los que pone a mi disposición la dirección general económico-financiera y es la suma literal de cuál es a cada fecha —y yo hablo de fechas a 31 de diciembre— de los saldos pendientes, y la realidad es que en este periodo se ha ido produciendo una amortización de deuda. En los momentos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 50

en los que no toque amortizar, pues no se amortizará; pero la realidad es que durante este periodo se ha hecho una amortización de deuda importante.

Comentaba dos cosas en las que yo quiero insistir. En primer lugar, que parece que para 2015 hay poco crecimiento aunque se han abaratado los costes. Y luego, esa razón que se atribuye de que ustedes bajan los viajeros pero aumentan las pérdidas. Yo creo que hay que distinguir —y esto es importante tomarlo en consideración— que en Renfe ha habido un crecimiento muy fuerte en el largo recorrido y en la alta velocidad, pero el peso de este componente en el *mix* total de viajeros es el que es, es decir en la alta velocidad más el largo recorrido nos estamos moviendo en 25 millones de viajeros y sin embargo en las cercanías más la media distancia nos lleva a los 430 millones de viajeros. La atonía que está viviendo la economía hace que el crecimiento que se contabiliza, sobre todo en cercanías, pues es que hasta ahora no ha sido crecimiento y que en los últimos años ha sido estancamiento. Los datos que tenemos hasta el mes de agosto nos están dando un crecimiento en ingresos, en cercanías, de alrededor del 0,3%-0,4% y sin embargo sigue habiendo caídas de viajeros, lo cual nos preocupa porque hay una correlación alta entre el comportamiento de los viajeros y la actividad.

Sé que los datos que me avanza la Comunidad de Madrid sobre el metro es que septiembre empieza a tener un repunte y nosotros confiamos en que en lo que queda de año se vaya alcanzando una mejora en las cercanías porque es el mejor indicador de que hay actividad. Por lo tanto aunque hay un buen crecimiento en el largo recorrido y en la alta velocidad, que yo creo que eso es fruto de la aceptación del tren frente a otros medios de transporte, en la elección que está haciendo los ciudadanos, cada vez más, el peso de la OSP y de las cercanías es lo que hace que las cifras de crecimiento no sean las cifras que a nosotros nos gustaría. Es verdad que hay esta crítica —uno la puede leer en parte por las asociaciones de transporte de autobús y en algunos medios— de que aumentan los viajeros y aumentan las pérdidas. Esto no es así. Yo no quiero aburrirles dándoles datos muy exhaustivos, pero esto no es así porque el indicador que nos dice qué es lo que está pasando es la comparación entre lo que nosotros llamamos ingreso medio por viajero/kilómetro en comparación con el coste medio por viajero/kilómetro. Y el ingreso medio por viajero/kilómetro crece más que el coste medio por viajero/kilómetro; y crece más el medio porque crece más el marginal, esto lo conoce usted bien. Por lo tanto significa que la política que está llevando a cabo la compañía mejora el margen de la compañía o reduce las pérdidas que tiene la compañía. Esto es un hecho que nosotros seguimos con mucha atención porque nos preocuparía que medidas en el ámbito de viajeros hiciesen que el crecimiento de los ingresos —como alguna vez se puede señalar— fuese inferior al crecimiento de los gastos. Lo estaríamos haciendo mal, estaríamos haciendo un beneficio social, pero estaría pesando sobre la cuenta de resultados. Sin embargo, el seguimiento que hacemos es que nuestro margen es positivo; no enormemente positivo, pero positivo y por lo tanto estamos acertando con esta política.

Es verdad que me daba usted también una evolución de las pérdidas donde decía que yo heredé la compañía con 60 millones de beneficio. No retengo exactamente la cifra de pérdidas de 2011, pero estaba por encima de los 300 millones; no sé si eran 345 o 311, pero estaba en ese entorno. Una de estas dos cifras seguro que es; o 311 o 345 millones de pérdidas es la cifra que yo retengo. Desde entonces hemos ido mejorando el resultado. Es verdad que parte de la mejora del resultado ha sido por la gestión de unas cantidades pendientes de percibir correspondientes a la OSP prestada a Cataluña, y es verdad que son resultados extraordinarios, pero también digo que los resultados extraordinarios son como cuando uno se acerca a una canasta, tira de espaldas y encesta; son dos o tres puntos. En una cuenta de resultados los beneficios extraordinarios suman y para nosotros eso ha sido importante.

Es verdad que Renfe en 2014 y en 2015 en menor medida está contribuyendo a la financiación de todo el sistema ferroviario. Es decir, las pérdidas de Renfe hay que vincularlas al hecho de que las transferencias que está haciendo al ADIF son unas transferencias que están creciendo de una manera muy importante en 2013 y en 2014. Luego, la cuenta de Renfe está soportando un esfuerzo por la financiación y la mejora del sistema ferroviario. Es evidente que lo tiene que hacer de una forma transitoria, pero en este periodo en el que se quiere llevar adelante una actividad de completar toda la red mallada, como bien señalaba el presidente de ADIF, es un esfuerzo que podemos asumir transitoriamente y esto es lo que estamos haciendo. En absoluto ello va a afectar a las ratios. Comentaba usted lo de la ratio del 50%, pero ahí están las cifras. Si tenemos unos ingresos de mercado de más de 2.000 millones y una compensación de OSP de 600 millones, esto permite en una primera aproximación ver que estamos muy lejos de lo que podrían ser las ratios que nos situaran en algo distinto de una empresa que se gana la vida en el mercado esencialmente pero que tiene que recibir una compensación por la OSP.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 642

2 de octubre de 2014

Pág. 51

No voy a entrar en la ecuación *holding*-accidente de coordinación —no me parece que deba entrar en eso—, pero le puedo decir que estamos viviendo con una Renfe separada del ADIF en un periodo en el que todos han gobernado. Por tanto, esta es una cuestión sobre la que se puede debatir académicamente qué es mejor, las indicaciones y las contraindicaciones, pero todos han tenido oportunidad de poder tomar decisiones sobre esto y sin embargo se ha considerado que el peso de la orientación comunitaria, de separación del operador, etcétera, es una línea por la que España debe seguir. ¿Que hay países que se están planteando otras cosas, como es el caso de Alemania o el caso de Francia? Muy bien, pero en principio el análisis de España es que la separación es una separación correcta, que hay una coordinación entre las dos instituciones y, por tanto, esa es la situación en la que estamos.

Por último, respecto a la compra de trenes, la ministra dijo que se iban a comprar 40 trenes, exactamente dijo 43 —ya veremos cuántos son—, y no dijo que fueran a costar 1.000 millones; esa es una operación que realizaron los representantes de los medios de comunicación. A nosotros nos gustaría que los 40 trenes nos costaran 400 millones; lo digo por si hay algún fabricante de trenes en la sala. Bromas aparte, lo que pretendemos es acompañar la compra de trenes con los proyectos de terminar León, de llegar a Burgos, de la conexión a Granada, de la conexión a Murcia, de la conexión a Castellón, de la conexión Santiago-Vigo, del AVE completo a Galicia, y todo eso en un periodo de maduración que tienen las compras de trenes de tres, cuatro o cinco años, aunque tengamos que tomar las decisiones ahora.

El presupuesto de 2015 tiene la señal de que va a haber inversión en compra de trenes. Nunca se haría un desembolso de la totalidad y hay muchas fórmulas de financiación que estamos estudiando. Hemos pensado que a lo mejor la compra de trenes requiere un determinado porcentaje de pago; es más una sensación de que esta es la señal, el orden de magnitud de un primer desembolso que se podría hacer, pero en un escenario donde tenemos que estudiar muy a fondo las fórmulas de financiación para poner todo esto en positivo. Ya les refería yo que el BEI nos está ofreciendo financiación, ADIF ha acudido a las emisiones de bonos, hasta hay fórmulas sofisticadas de participación en el futuro de la empresa, hay fórmulas de *leasing*, en esto el departamento financiero está analizando, estudiando, contrastando, hablando con unos y con otros para buscar aquella fórmula de financiación que sea la más ventajosa y la menos gravosa para la compañía.

Finalmente agradezco las palabras del diputado del Grupo Popular, yo coincido plenamente en su aseveración de que hay que ver ferrocarriles en otros sitios y compararlos. Hemos ido con la ministra de Inno Trans, en Berlín, visitando los distintos fabricantes de trenes y viendo cómo está el estado del arte y uno va paseando por Berlín y ve que los trenes pasan a la altura del segundo piso de todos los edificios y los berlineses no se compunguen y, sin embargo, nosotros hemos vivido en un deseo de soterramientos y en un deseo de obras. En fin, cada país tiene sus cosas, pero las cosas que tenemos nosotros son bastante mejores que las cosas que tienen otros y pongo como ejemplo a los alemanes por ser el ejemplo más reciente que tengo.

Tampoco ha sido fácil la creación de las cuatro sociedades y quiero hacer aquí particularmente dos agradecimientos: primero a los profesionales de la compañía y segundo a los sindicatos. Los sindicatos han tenido un comportamiento en Renfe-Operadora ejemplar, han tenido un comportamiento de entendimiento de las acciones que hay que llevar adelante y por lo tanto yo me congratulo de haber vivido en un escenario de una paz social bastante buena en esta etapa.

Muchas gracias, espero seguir compareciendo en esta Comisión de Fomento. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente de Renfe, muchas gracias, no voy a caer como mis compañeros en la tentación de felicitarle, esperaré, como usted desea, a las decisiones oficiales. En cualquier caso sí quiero decirle que usted ha puesto en valor lo que es Renfe como compañía y sus sociedades, ha puesto en valor a sus directivos, a sus trabajadores, a la paz sindical que se ha generado y que ha propiciado que en momentos muy difíciles se acometieran cambios muy importantes. Dicho esto, yo quiero reconocer que nos sentimos muy orgullosos de esta gran compañía que es Renfe, y también quiero decir que sin duda en estos tres años que lleva usted al frente de la misma su gestión ha contribuido a esa muy buena situación. Así que, pase lo que pase, le deseamos desde aquí lo mejor y —eso que quede claro— queremos que siga usted sentándose en esta mesa en el puesto que le corresponda. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las nueve y veinte minutos de la noche.**