



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 886

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 50 (extraordinaria)

celebrada el miércoles 19 de agosto de 2015

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 2016. (Número de expediente 121/000163).

- Del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, presidente de Enaire y presidente de Sepes (Gómez-Pomar Rodríguez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002446); Socialista (números de expediente 212/002360, 212/002363 y 212/002366) y Mixto (números de expediente 212/002319 y 212/002326) 2
- Del señor subsecretario de Fomento (Garcés Sanagustín). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002447) y Catalán de Convergència i de Unió (número de expediente 212/002490) 18
- 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 212/002448); Catalán de Convergència i de Unió (número de expediente 212/002488) y Socialista (número de expediente 212/002361) 33
- De la señora secretaria general de Transporte (Librero Pintado). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002449); Socialista (número de expediente 212/002362) y Catalán de Convergència i de Unió (número de expediente 212/002489) 49

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 2

- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Renfe-Operadora (Vázquez Vega). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002452) y Socialista (número de expediente 212/002365) 56
- Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002451) y Socialista (número de expediente 212/002367) 67
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Ferre Moltó). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/002450) y Socialista (número de expediente 212/002364) 79

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2016. (Número de expediente 121/000163).

- **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, PRESIDENTE DE ENAIRE Y PRESIDENTE DE SEPES (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO** (número de expediente 212/002446); **SOCIALISTA** (números de expediente 212/002360, 212/002363 y 212/002366) **Y MIXTO** (números de expediente 212/002319 y 212/002326).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a celebrar una nueva sesión de la Comisión de Fomento en el marco del debate del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, y en este caso lo haremos recibiendo a aquellos altos cargos del Ministerio de Fomento cuya presencia ha sido solicitada.

En primer lugar, va a comparecer el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, que es presidente a su vez de Enaire y presidente de Sepes, don Julio Gómez-Pomar, al que le damos en este 19 de agosto la bienvenida a esta Cámara. Y sin más dilación comenzamos. Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, PRESIDENTE DE ENAIRE Y PRESIDENTE DE SEPES** (Gómez-Pomar Rodríguez): Comparezco ante esta Cámara para exponer los presupuestos del Ministerio de Fomento para el año 2016. Señorías, el presupuesto del 2016 se desarrolla en un contexto económico muy diferente al que encontrábamos en 2011, y el ejemplo más claro de ello ha sido la evaluación de cada uno de los presupuestos del Grupo Fomento a lo largo de la legislatura, adaptándose a las necesidades que se han venido marcando por la política general del Gobierno que se demandaban en cada momento. Si los Presupuestos Generales del Estado del 2012 y 2013 estuvieron marcados por la necesidad del saneamiento de la economía, los presupuestos del 2014 reflejaron que el camino de la recuperación estaba más cerca y que cumplimos con el compromiso adquirido con nuestros socios europeos para la consolidación fiscal. El presupuesto de 2015 es el punto de inflexión en la legislatura, ya que es el primer presupuesto donde no ha sido necesario recoger pagos de obligaciones pendientes de ejercicios anteriores, a la vez que se continúa con la reducción del gasto corriente y se incrementa la inversión productiva. Y una vez asentadas las bases de la recuperación creo que los Presupuestos Generales del Estado para 2016 se pueden definir como unos presupuestos consolidadores de la inversión productiva.

La gestión del día a día en el Grupo Fomento es prioritaria para la adecuada movilidad de los ciudadanos y las mercancías, mejorar la calidad de los servicios de los transportes, o continuar con el impulso de la nueva política de vivienda que fomenta el alquiler y la rehabilitación. Por tanto este presupuesto que hoy se presenta es el resultado de todos los esfuerzos que se han realizado a lo largo de la legislatura. Entrando ya en las magnitudes principales del próximo presupuesto puedo decirles que los recursos del Grupo Fomento para 2016 ascienden a 19.279 millones de euros, lo que supone un 10,2% de incremento respecto a los recursos totales de 2015. Empezaré diciendo que al igual que en el resto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 3

la legislatura estos presupuestos tienen una clara vocación inversora; las operaciones de capital que suponen un 56% de los recursos totales se han priorizado frente al resto de operaciones corrientes, entre estas últimas destacan los gastos de personal en el capítulo 1 al que se dedican 3.018 millones de euros, un 15,7% del presupuesto, y los 3.718 millones que se dedican al capítulo 2 de gasto corriente, un 19,3% del presupuesto. Así el conjunto de la inversión del Grupo Fomento, que incluye además del ministerio empresas como ADIF, Seittsa, Renfe, AENA, Enaire, AESA, Puertos del Estado, Ineco, Sasemar y SEPE, entre otras, asciende a 10.129 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,8% respecto al año pasado.

La inversión distribuida por sectores es la siguiente, 5.460 millones para ferrocarriles, el 54% del total; 2.383 millones para carreteras, un 23% del total; 609 millones para aeropuertos y navegación aérea, el 6%; 1.000 millones para política portuaria y de seguridad marítima, el 10%; 620 millones para actuaciones de vivienda y suelo, el 6% y 57 millones para el resto de inversiones, cifras que reflejan que la financiación presupuestaria seguirá siendo decisiva en el sector de las infraestructuras, transporte y vivienda, pero en todo caso trataremos de que sea complementada, que estimule la inversión privada. En este sentido es destacable la previsión de inversión privada en Puertos del Estado para 2016 de 859 millones de euros, lo que supone un incremento del 83% respecto al cierre que se prevé en 2015. Dos medidas recientemente adoptadas, la ampliación de los plazos máximos de las concesiones portuarias y la creación del Fondo de accesibilidad terrestre portuaria, deben contribuir de forma importante a la consolidación y crecimiento de la inversión privada en nuestros puertos.

A continuación procederé a enunciar los datos más significativos de la distribución del presupuesto por los diferentes sectores de actividad. En materia ferroviaria en la legislatura hemos realizado un importante esfuerzo inversor a la vez que un importante esfuerzo de racionalización, en aras de lograr la máxima eficiencia en la gestión de los servicios ferroviarios. Con el objeto de completar la red de alta velocidad ferroviaria hemos priorizado las inversiones y ajustado los proyectos a las necesidades y a los recursos disponibles, dando los pasos adecuados para hacer realidad una red ferroviaria integrada y competitiva. Así desde 2012 hemos llevado a término obras de indudable impacto social y económico, como la entrada en servicio de casi 360 kilómetros de líneas de alta velocidad, entre los que podemos destacar la línea Barcelona-Figueras y su conexión con Francia, constituyéndose uno de los principales ejes de comunicación de España con Europa; la línea Madrid-Alicante; el eje atlántico de alta velocidad entre Vigo y Santiago; la línea Sevilla-Cádiz donde se han concluido los trabajos pendientes en el tramo Utrera-Las Cabezas y está previsto que la segunda vía entre en servicio a finales de este mismo mes. También hemos trabajado en la red convencional; ejemplo de ello son las actuaciones de mejora realizadas en la línea entre Palencia y Santander, que han permitido disminuir los tiempos de recorrido en el entorno de los 25 minutos y aumentar la fiabilidad y seguridad de la línea. Y además hemos puesto en servicio actuaciones relevantes para el tráfico de mercancías, como el nuevo ramal de acceso al puerto de Alicante o el acceso provisional en ancho estándar al puerto de Barcelona.

En 2016 seguimos manteniendo nuestra apuesta por este modo de transporte con una inversión de 5.460 millones de euros, lo que supone un aumento del 5% respecto al año anterior. Estas inversiones se llevarán a cabo por el propio Ministerio de Fomento a través de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, Seittsa y Renfe Operadora. Su distribución es la siguiente: para la alta velocidad 3.679 millones, 420 para red convencional, 585 para administración y mantenimiento, 287 millones para cercanías, 275 para material móvil y en otros conceptos 214 millones. La inversión en alta velocidad posibilitará seguir avanzando en grandes proyectos que ya tienen un grado de ejecución considerable; muestra de ello es la próxima puesta en servicio de la línea ferroviaria de alta velocidad que unirá Valladolid con León y Palencia. Los principales corredores sobre los que estamos concentrando los recursos presupuestarios son los siguientes: el corredor noroeste de alta velocidad con 1.160 millones de euros, donde incluye el eje atlántico, el Olmedo-Lubián-Orense-Vigo, con 1.076,9 millones, el Orense-Lugo-A Coruña con 7,3 millones, en segundo lugar el corredor mediterráneo con 1.343 millones, que por tramos permite destacar el frontera francesa-Barcelona con 60,8 millones, el Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia-Alicante-Murcia con 805,2 millones, el Murcia-Cartagena con 20,5 millones, Murcia-Almería con 111,4 millones, Bobadilla-Granada 259,5 millones, y para estudios y proyectos como el Granada-Almería, la conexión del Albor y otro más de 1 millón de euros. Y realizaremos otras actuaciones que también potencian este corredor como el acceso al puerto de Barcelona y otros puertos con 27,8 millones, la mejora del corredor Antequera-Algeciras con 56,2 millones, y los estudios del tren de la costa y del corredor litoral de la Costa del Sol con 0,8 millones de euros. El corredor norte de alta velocidad tiene asignados 1.018,5 millones de euros,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 4

la línea de alta velocidad Asturias 466 millones, al País Vasco 551 millones y a Cantabria también para los estudios 1,5 millones de euros. Al corredor nordeste de alta velocidad se dedican 36,7 millones de euros, el Castejón-Pamplona-Y Griega Vasca 36,3 millones, Zaragoza-Castejón-Logroño-Miranda 0,4 millones, para estudios y proyectos. Y para concluir este capítulo otros corredores destacables son el Madrid-Extremadura-frontera portuguesa con 208,7 millones, el Sevilla-Huelva incluyendo todas las obras de readaptación y de traslado de la estación con 82,6 millones, el Sevilla-Cádiz con 27,7 millones, la conexión en ancho estándar Atocha-Chamartín-Torrejón por 20,8 millones, el Madrid-Jaén o el bypass de Almodóvar del Río.

En cuanto a la red convencional una parte importante de la dotación presupuestaria se destinará a la reposición de activos, destacando entre otras las siguientes actuaciones: continuar actuaciones entre Valencia y Santander por más de 22 millones de euros, la renovación del tramo Orejo-Liérganes y otras mejoras en la red de ancho métrico por 6,6 millones, actuaciones en la línea Soria-Torralba, mejoras en la línea Huesca-Canfranc, en la línea convencional de Ávila, la electrificación Medina-Salamanca-Fuentes de Oñoro, mejora de señalización Illescas-Navalmoral, renovaciones de vía, mejoras de catenaria, planes de trinchera, etcétera. Dentro de la red convencional también están programadas actuaciones muy relevantes destinadas al impulso del transporte de mercancías, como el citado nuevo acceso ferroviario al puerto de Barcelona, los accesos a los puertos de Ferrol y A Coruña por 30,1 millones de euros, el acceso al puerto de Bilbao por 5,9 millones de euros, el acceso al Bajo de la Cabezuela, la variante de Camarillas con 8,2 millones de euros, mejoras en la línea Almoraima-Algeciras por 56,2 millones de euros, actuaciones en plataformas logísticas y otras actuaciones de mercancías por 4,4 millones de euros. También instalación del tren-tierra en el tramo Zaragoza-Teruel, mejoras en el tramo Sagunto-Teruel y acceso al puerto de Sagunto por 19,2 millones de euros, la renovación del tramo Castuera-Cabeza del Buey en Extremadura por 1 millón de euros y la adecuación de la línea Aranda-Burgos.

Me gustaría también referirme a los servicios de cercanías, servicio crítico para todos aquellos ciudadanos que viven en las grandes ciudades y en sus áreas metropolitanas, y que mueve a más de 400 millones de viajeros al año. En 2016 destinamos 287 millones de euros repartidos en los siguientes núcleos: al núcleo de Cataluña 205,2 millones de euros, al núcleo de Madrid 54 millones de euros, al País Vasco 4,8 millones de euros, al núcleo de Valencia-Alicante 12,4 millones de euros, al de Cádiz, Málaga y Sevilla 7 millones y a otros núcleos 3,6 millones de euros.

Finalmente me voy a referir a una partida de especial relevancia como es la seguridad, que va a contar con una dotación presupuestaria de 454,6 millones de euros. En particular en 2016 las principales actuaciones de mejora se concentrarán en instalaciones de seguridad y comunicaciones en nuevas líneas, mejoras en las instalaciones de líneas existentes, ASFA Digital y otros, supresión y protección de pasos a nivel y seguridad en la circulación y otras mejoras de funcionalidad.

Cabe destacar también que en el presupuesto de 2016 se consolida la creación de la agencia estatal de seguridad ferroviaria a la que ya se le dota de presupuesto propio.

Y no quisiera terminar este bloque ferroviario sin referirme brevemente a la contribución concreta de ADIF, tanto ADIF Alta Velocidad como Renfe, a este presupuesto. ADIF, como posteriormente les podrá detallar el presidente de esta entidad, tiene una inversión prevista de 4.068 millones de euros, será el encargado de llevar a cabo la mayor parte de las actuaciones que les he expuesto. Este esfuerzo presupuestario es posible gracias a que en esta legislatura se ha implementado un plan de eficiencia en el gasto que ha afectado a todas las áreas de esta entidad y a la contratación. Asimismo se está fomentando la participación del sector privado en aquellas actividades en las que se supone una eficiencia en la gestión, con el consiguiente ahorro para las empresas públicas, y por lo tanto para el contribuyente; es el caso por ejemplo de la cesión de los derechos de uso y gestión de la red de la fibra óptica, o la explotación de los 72 aparcamientos en 51 estaciones, por un importe de más de 170 millones de euros y un período de diez años. También en la gestión de los servicios logísticos se ha abierto la entrada a operadores en la prestación de servicios, dentro de un esquema de colaboración público-privada.

En Renfe se sigue avanzando en dinamizar el sector del transporte por ferrocarril para conseguir la máxima eficiencia en la gestión de los recursos; continuamos con la mejora de la política comercial que permitirá que en el año 2016 más de 33,5 millones de viajeros utilicen los servicios comerciales de Renfe Operadora y 450 millones sean usuarios de los servicios considerados como obligaciones de servicio público. Quiero destacar las buenas cifras de tráfico que se están reflejando en los servicios de AVE y larga distancia en lo que va de año. El dato de los viajeros acumulados en el primer semestre de 2015 es de 14,7 millones de viajeros, lo que supone un crecimiento del 8,35% sobre el mismo período del año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 5

anterior. Pasando a las cifras del presupuesto la contribución de Renfe a las inversiones anteriormente detalladas ascenderán a 448,3 millones de euros, con un crecimiento del 4,4%, destacando la partida de 155 millones en el ejercicio 2016 para la previsible adquisición de material rodante, en la que se está trabajando en la actualidad, y que vendrá a cubrir las necesidades de material de viajeros para el medio plazo. Por lo que se refiere a los ingresos se prevé alcanzar los 3,4 millones de euros de los que 2,4 corresponden a la venta de títulos de transporte, sobre los que quiero resaltar que se espera un incremento del 7,4% sobre la previsión de ejecución del 2015, a lo que ha contribuido la nueva política comercial.

Señorías, en carreteras a lo largo de la legislatura hemos puesto en servicio 528 kilómetros de nuevas autovías, 78 kilómetros de carreteras convencionales en variantes de población o nuevos trazados, 160 kilómetros de carriles adicionales para incrementar la capacidad de autopistas-autovías que soportan mayor tráfico, y además se han remodelado 8 enlaces y se ha realizado el acondicionamiento y mejora de 30 kilómetros de carreteras convencionales existentes. Destacan entre otras las siguientes actuaciones: la nueva calzada de la A-IV en Despeñaperros, el cierre del corredor cantábrico, la A-8 en Galicia y Asturias, los tramos de la A-7 y de la A-44 en Granada, los de la A-54 en Lugo, los de la A-23 en Huesca, los de la A-40 en Toledo, los tramos de la Nacional I en Burgos, la A-27 en Tarragona, la AP-7 en Girona, la A-12 en La Rioja, la A-33 en Murcia y el tramo Benavente-Zamora de la A-66. Además se han finalizado las obras de reforma de las autovías de primera generación de las A-1, A-2, A-3 y A-4. De cara a la recta final de la legislatura está prevista la puesta en servicio de actuaciones adicionales en una longitud de 113 kilómetros, 95 de autovías y 18 de carreteras convencionales. En este sentido se finalizarán obras emblemáticas y que vertebran nuestro país, como son la A-8 del Cantábrico, los dos últimos tramos en Cantabria o la A-7 del Mediterráneo con el último tramo en Granada. También finalizaremos el nuevo puente sobre la bahía de Cádiz, obra singular, de las más complejas que se ha acometido por el Ministerio de Fomento en los últimos años.

En los presupuestos para 2016 la inversión destinada a carreteras asciende a 2.383 millones de euros, inversiones de la Dirección General de Carreteras más Seittsa, lo que supone un incremento del 8,6% respecto a 2015, que se distribuye del siguiente modo: para las nuevas infraestructuras 1.174 millones de euros, lo que supone un 49%, para conservación y explotación 1.058 millones de euros, un 45%, y para convenios con otras administraciones 151 millones de euros. Al margen de estas cifras destinaremos 45 millones para proseguir con la política de bonificación de peajes. En estas bonificaciones quisiera destacar los 5 millones que se destinan para el nuevo plan de desvío voluntario del tráfico pesado, mejorándose las condiciones de circulación de nuestra red de carreteras, evitando congestiones en las carreteras convencionales, y adicionalmente se prevé en las autopistas de peaje una inversión de las empresas concesionarias de 250,4 millones de euros.

En el apartado de construcción, en la red de gran capacidad se va a incrementar la accesibilidad y cohesión territorial mediante el cierre de los itinerarios de alta capacidad ya comenzados y el desarrollo de nuevos corredores. Asimismo se incrementará la capacidad y la calidad que ofrece la red de autovías y autopistas existentes mediante el aumento del número de carriles. Entre las actuaciones de nueva construcción que se prevé impulsar en 2016 destacan las siguientes: la autovía A-11 del Duero, la autovía A-12 del Camino de Santiago, la A-21 Jaca-Pamplona, la A-22 Lleida-Huesca, la A-23 tramo Huesca-Jaca, la A-33 Blanca Font de la Figuera, la A-32 Linares-Albacete, la A-44 y la GR-43 de circunvalación exterior de Granada, la autovía A-54 Lugo-Santiago, la A-56 Lugo-Orense, la A-57 circunvalación de Pontevedra, la A-63 Oviedo-Laspina, la A-68 entre Zaragoza y Pamplona, la Sevilla 40 de circunvalación de Sevilla y la duplicación de la N II en Cataluña. Además se continúa con la ejecución de actuaciones tan relevantes como son la autovía A-27 entre Valls y Mont Blanc, la autovía Murcia A-30 del Regerón, la A-38 Favara-Cullera, el tramo de la A-60 Santas Martas-León o de la A-62 Fuentes de Oñoro-frontera con Portugal, la variante de Vallirana y el tramo de la B-40 Blesa-Viladecavals, la autovía de conexión entre Ronda Litoral y la C-32 en el Bajo Llobregat.

En los entornos urbanos de ciudades se realizarán actuaciones en los nuevos accesos a puertos y aeropuertos, con el objetivo de mejorar la movilidad diaria de muchos ciudadanos y facilitar el tráfico de mercancías. Nos referimos al acceso sur al puerto de Barcelona, al acceso al puerto exterior de A Coruña, al puerto de El Musel, al puerto de Gandía, los accesos norte y sur al puerto de Algeciras, el acceso norte al aeropuerto de Málaga, al aeropuerto de Valencia o al aeropuerto de Alicante.

En cuanto a conservación el Ministerio de Fomento seguirá actuando sobre los más de 26.125 kilómetros de red en servicio, porque se es consciente de que debemos mantener el valor patrimonial de las infraestructuras. De todos es conocido que lo que no se invierte hoy en mantenimiento y conservación tiene

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 6

un coste más que creciente en el futuro. Las actuaciones de conservación de la red son las siguientes: se sigue con la implantación del nuevo modelo de conservación integral, al que se destinan 365 millones de euros, para las concesiones de las autovías de primera generación 299 millones de euros, para obras de rehabilitación y conservación 391 millones de euros.

Por último en el capítulo 7 hemos destinado partidas presupuestarias para atender los compromisos derivados de convenios con comunidades autónomas y entidades locales, por importe de 151 millones de euros. Corresponde a Canaria 95,2 millones de euros, 36,6 millones para los consells de Baleares, 0,7 para el convenio con Pontevedra y hasta 18,5 millones para el resto de convenios.

Paso ahora a exponerles el presupuesto de este departamento en materia de transportes, área gestionada directamente por la Secretaría General de Transportes y cuya titular les detallará posteriormente con mayor precisión las previsiones para el próximo ejercicio. En 2016 se continúa con el esfuerzo presupuestario de esta legislatura para mantener las diferentes modalidades de subvenciones al transporte de viajeros y mercancías, pues consideramos que son un instrumento clave en la vertebración territorial y social de España. Por este motivo se incrementan en un 16% las partidas destinadas a la bonificación de billetes de transporte aéreo y marítimo de los residentes en territorios no peninsulares y familias numerosas, con el que se alcanzan los 448 millones de bonificación, 354,25 para el transporte aéreo y 94,75 millones para el transporte marítimo. Este esfuerzo presupuestario permite mantener la bonificación del 50% del precio del pasaje en los territorios insulares, en Ceuta y en Melilla, y se dedicará también una importante partida a la financiación de las obligaciones de servicio público, y de este modo asegurar la continuidad de aquellos servicios de interés social que no se podrían mantener aplicando estrictamente criterios puramente comerciales. Destaca aquí la partida para la compensación por los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia, que asciende a los 605,4 millones de euros, de los que 495,38 millones van a la compensación de obligaciones de servicio público de transporte de viajeros por ferrocarril en servicios de cercanías, media distancia, ancho métrico y Avant, y 110,2 millones para la compensación por los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya por Renfe Operadora, bajo la consideración de OSP. A ello hay que añadir las partidas para mantener las compensaciones por las OSP del transporte aéreo ya establecidas y que suponen un total de 4,3 millones. Además se dotan partidas para subvencionar las líneas marítimas de interés público de Algeciras-Ceuta, Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Península-Canarias, todas ellas por un montante de 15,13 millones de euros. Y me gustaría por último destacar el esfuerzo realizado para dotar la partida destinada a las subvenciones para el transporte de mercancías marítimo y aéreo desde los territorios insulares, con el objetivo de paliar los efectivos negativos de la insularidad y compensar los mayores costes de transporte de mercancías entre los archipiélagos y la Península. En 2016 se incrementa la dotación un 85% respecto al 2015, destinándose un total de 55,3 millones de euros.

En lo que es el transporte terrestre en 2016 continuaremos con la reforma de la normativa reguladora del sector, y podremos destacar como puntos más importantes en las líneas estratégicas continuar incrementando la competitividad de las empresas, fomentar la utilización de las nuevas tecnologías en el transporte, adaptar los reglamentos comunitarios a las normas que regulan el acceso al mercado de transporte por carretera, tanto de mercancías como de viajeros. Y es en este marco en el que seguiremos con la renovación de las concesiones de autobuses, competencia del Estado, mediante las correspondientes licitaciones utilizando el nuevo pliego aprobado por el ministerio que incrementa la concurrencia e incide en aspectos fundamentales en beneficio del usuario, como la tarifa o el nivel de servicio. Por último se dotan con 16,8 millones varias líneas de subvenciones para la mejora de la eficiencia en el sector del transporte terrestre, subvenciones que se distribuyen en ayudas al abandono de la actividad por parte de transportistas autónomos para alcanzar un total de 12,9 millones y ayudas a la formación por 4 millones.

Por lo que se refiere al transporte aéreo quisiera comenzar destacando que es un sector clave para nuestra actividad económica, y muy en especial para el sector turístico; España es el país con el sector turístico más competitivo del mundo gracias a sus infraestructuras. Baste como ejemplo que 8 de cada 10 turistas internacionales entran y salen de España vía aeropuerto. La extensión y singularidad de la geografía española otorgan al sector aéreo la condición de sector clave para garantizar la cohesión y vertebración de nuestro territorio, por ese motivo el presupuesto de la Dirección General de Aviación Civil, que asciende a 368 millones de euros, se destina fundamentalmente a la subvención en el precio del billete aéreo en los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, como he tenido ocasión de explicar. Por su parte la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que se autofinancia por completo desde el año 2012, mantiene su previsión de ingresos y gastos en los mismos términos que en 2015, con unos recursos de 66 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 7

En cuanto al Grupo Enaire, que está formado por el Grupo AENA de la cual Enaire es su principal accionista, con el 51% de las acciones, y por el proveedor de servicios de navegación aérea Enaire, en 2016 se llevarán a cabo inversiones por un importe de 535 millones de euros, de los cuales 85 millones corresponden a Enaire y los 450 millones restantes serán ejecutados por AENA, S.A. La entidad pública empresarial Enaire, como proveedor de servicios de navegación aérea, continuará avanzando con el resto de la Unión Europea en el proyecto de Cielo Único, lo que nos obliga a converger en prestaciones, costes y tarifas con nuestros principales competidores; partiendo de la prioridad absoluta de la seguridad aeronáutica Enaire tiene el objetivo de proporcionar unos elevados niveles de calidad del servicio y de eficiencias. Con respecto a su sociedad mercantil AENA, S.A., esta lleva a cabo la gestión aeroportuaria de 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España, y la participación internacional en 15 aeropuertos; su objetivo es mantenerse como el principal gestor aeroportuario de referencia mundial. Quiero poner énfasis en que las inversiones realizadas en los últimos años han dotado a la red de aeropuertos y de navegación aérea de unas infraestructuras de calidad que la sitúan entre las más modernas y competitivas del mundo, al haberlas dotado de la capacidad necesaria para absorber futuros crecimientos de tráfico.

El esfuerzo inversor se orienta principalmente al mantenimiento del servicio, la capacidad y calidad del sistema, la seguridad física y operacional, el mantenimiento de los compromisos medioambientales y la evolución del sistema del control de tráfico aéreo Sacta. Todas las inversiones nos van a permitir seguir avanzando en la consolidación del incremento del tráfico aéreo que experimentamos desde 2014; puedo anticiparles que en 2015 se espera un incremento final del número de pasajeros en torno al 3,5% y del 2,8 en aeronaves. Las previsiones para el 2016 dan continuidad a la tendencia de recuperación, con un incremento estimado del 3%, que situaría el número de pasajeros en torno a los 208,8 millones, cifra que supone alcanzar y superar por primera vez en los últimos cinco años los datos registrados en el ejercicio 2011.

En el sector marítimo la cohesión territorial, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación siguen siendo nuestras prioridades. Ya se ha explicado anteriormente el esfuerzo presupuestario para atender las subvenciones al transporte marítimo. En la seguridad del tráfico marítimo y salvamento la partida más destacada en el presupuesto de la Dirección General de Marina Mercante es la destinada a las transferencias corrientes y de capital a Sasemar, con 147,9 millones de euros, un 5,6% más que en 2015. También y dentro de los presupuestos en materia de transporte marítimo quiero hacer mención a una partida de gasto de particular interés, 5,1 millones para subvencionar el funcionamiento de la Autopista del Mar entre Gijón y Nantes Saint Nazaire, y de Algeciras-Vigo-Le Havre que esperamos entre en funcionamiento en breve plazo.

En cuanto al sistema portuario de titularidad estatal, constituido como saben por 28 autoridades portuarias bajo la coordinación de Puertos del Estado, las estimaciones para 2016 prevén que el tráfico portuario crezca alrededor del 3,7% sobre las previsiones de cierre del 2015, hasta alcanzar los 513 millones de toneladas. Este incremento refleja la evolución de la actividad económica y muy en especial la relativa al comercio exterior. Esta situación nos permite mantener la congelación de las cuantías básicas de las tasas portuarias, y potenciar el mecanismo de las bonificaciones que las autoridades portuarias pueden aplicar a las tasas para captar, favorecer y fidelizar los tráficos portuarios. En este contexto los presupuestos para el próximo ejercicio del sistema portuario de titularidad estatal consolidan la tendencia de los tres últimos años, y responden a la consecución de los siguientes objetivos: la racionalización de las inversiones priorizando la accesibilidad terrestre, viaria y ferroviaria, para la mejora de la conectividad portuaria, especialmente en los puertos del arco mediterráneo. Para ello hemos creado el fondo financiero de accesibilidad terrestre que potenciará estas inversiones a través de una aportación plurianual hasta 2019 de 350 millones de euros. Está previsto que se inviertan 132,7 millones en accesos a puertos en 2016, de los cuales 113 lo serán con cargo al fondo; el saneamiento financiero del sistema portuario para garantizar su sostenibilidad y viabilidad económico-financiera en todas las autoridades portuarias a medio y a largo plazo, y el cumplimiento del objetivo de un 2,5% de rentabilidad anual en cada autoridad portuaria fijado por la ley, como un medio para garantizar la autosuficiencia económica del sistema de cada una de las autoridades portuarias. La inversión presupuestada para 2016 asciende a 875 millones de euros en Puertos del Estado, y el presidente de Puertos del Estado que tiene prevista su comparecencia hará referencia detallada a las distintas inversiones. En cuanto a la inversión privada se prevé que ésta alcance los 859 millones de euros, como ya comenté al principio de mi intervención.

Y termino haciendo referencia al sector de la vivienda. En el sector de la vivienda se ha dado un giro radical a la orientación y a los objetivos que se perseguían. Se partía de unos planes de vivienda muy enfocados a fomentar la adquisición en propiedad, dejando en un plano muy secundario el fomento del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 8

alquiler, y con programas con no excesivo éxito como la renta básica de emancipación o la puesta en marcha de la Sociedad Pública de Alquiler de Viviendas. Frente a estas actuaciones en esta legislatura hemos consolidado un nuevo modelo de política de vivienda, con un claro enfoque de impulso del alquiler, a través de las ayudas públicas directas a los inquilinos con menores recursos. Hemos fomentado la rehabilitación de los edificios para hacerlos más seguros, energéticamente eficientes y confortables, y con ello estamos contribuyendo a la reactivación del sector de la construcción y creación de empleo, y hemos facilitado el acceso a la vivienda a colectivos de ciudadanos con mayores necesidades desde una clara vocación social, más de 450.000 familias ya se han beneficiado de las ayudas del Plan de vivienda y llegarán a más de 540.000. Hemos reforzado la cooperación y coordinación entre las distintas administraciones públicas con competencia en la materia, así como en el sector privado para impulsar el desarrollo urbano sostenible, hemos impulsado la conservación del patrimonio arquitectónico español y empezamos ya a obtener resultados.

El presupuesto para 2016 cuenta con la dotación necesaria para apoyar el cambio de modelo de política de vivienda, urbanismo, suelo y edificación, que se distribuye en ayudas del Plan estatal de fomento del alquiler de vivienda, de rehabilitación edificatoria y de regeneración y renovación urbanas 2013-2016, con 533 millones de euros que se distribuyen de la siguiente manera: 205 al mantenimiento de las ayudas de subsidiación de préstamos para adquirentes de vivienda protegida, 328 para ayudas estatales al alquiler y a la rehabilitación. Hasta la fecha en aplicación del plan se han firmado con las comunidades autónomas y ayuntamientos más de 100 acuerdos de rehabilitación de áreas urbanas, y se espera que al final del plan se hayan beneficiado de las ayudas para rehabilitación unas 65.000 viviendas; también convenios específicos para rehabilitación y remodelación de barrios en Ceuta, Melilla, Lorca, Chumbeiras. Rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico al que se dedican más de 30 millones de euros, y de la inversión destinada al enriquecimiento y puesta en valor de nuestro patrimonio que se complementa con los 47 millones del programa del 1,5% cultural.

Me refiero, y voy concluyendo, a la situación de Sepe. Sepe al comienzo de la legislatura se encontraba en una situación de debilidad y de incertidumbre financiera, ya que había dedicado gran cantidad de recursos e incluso solicitado préstamos para la compra de suelo residencial que en poco tiempo perdió más del 50% de su valor. Por ello hubo que abordar un plan de reorganización de la entidad y un plan comercial para poner en valor el suelo disponible. Hoy quiero destacar que hemos conseguido el saneamiento financiero de la sociedad y la consolidación del crecimiento de las ventas en 2015, que continuará en 2016 con unas ventas previstas de más de 90 millones, lo que supone un incremento del 12%. En materia de inversiones nuestro objetivo es el de destinarlas a proyectos donde el retorno de la inversión en suelo industrial se obtenga en el corto y medio plazo, y en actuaciones residenciales en aquellos lugares donde existen unas altas tasas demográficas y de natalidad. A esta partida se dedicarán 49 millones de euros distribuidos en las siguientes actuaciones: proyectos de uso residencial y de edificación 25,6 millones, proyectos de suelo industrial donde destacan las siguientes inversiones, las ya iniciadas en la senda Rioja por 5 millones, Guardiel en Jaén por 1,3 o el Recuenco por 1,2 millones de euros. El inicio de nuevas actuaciones en aquellos municipios donde se ha podido constatar un interés del sector empresarial.

Concluyo, señorías, he pretendido dar un repaso general a las principales cifras y políticas del Grupo Fomento. Después de mi intervención los demás responsables del grupo van a exponerles con más detalle las particularidades de cada una de sus áreas, a ellos me remito para un conocimiento más directo y pormenorizado de las magnitudes y actuaciones concretas del presupuesto que presentamos para 2016. Creo señorías, como ha quedado expuesto por las cifras y criterios que les he facilitado, que se trata de unos presupuestos que contribuyen decisivamente a la consolidación del crecimiento económico que ya iniciamos en 2014. Las cifras macroeconómicas y los principales indicadores de producción y consumo apuntan ya a un escenario muy diferente al que teníamos hace solamente un par de años. El Grupo Fomento a través de los presupuestos que les acabo de presentar va a contribuir a consolidar este escenario mediante dos pilares básicos: la inversión productiva y la mejora de competitividad a través de medidas de liberalización y reguladoras, tanto una como otra orientadas y dirigidas a facilitar la actividad de los actores económicos que permitan la recuperación y el crecimiento, y se conviertan en el principal factor de creación de empleo e inicio de un nuevo círculo de crecimiento económico.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora de los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Parlamentario Mixto, aquí representado por el diputado don Carlos Salvador Armendáriz. Tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 9

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Gracias, señor secretario de Estado, muchas gracias por sus explicaciones, por sus palabras, por su comparecencia. Yo quería circunscribirme en mi breve intervención a Navarra, a mi comunidad, y a lo que afecta a su área. Yo creo que es un dato objetivo, poco discutible que en mi comunidad se ha ido mejorando el nivel de inversión del Estado, poco a poco, es verdad que hemos pasado unos años con una crisis muy importante y esto se ha notado obviamente en el presupuesto, pero como le digo yo creo que estos presupuestos reflejan yo creo la voluntad de un Gobierno que quiere mantener esa inversión, y por otro lado cumplir los compromisos. Se lo digo porque la mayor parte o la partida más importante de estos presupuestos afecta a su área, como digo a Fomento y en general a las infraestructuras, a las grandes infraestructuras que son una cuestión yo creo que muy importante en mi comunidad, porque por un lado vertebran Navarra con el resto del Estado, y por el otro lado digamos que facilitan, favorecen el progreso de nuestra comunidad, y cuando hablo de infraestructuras me refiero a la obra de Itoiz-canal de Navarra, las presas de cola, el sistema Aragón-Irati, me estoy refiriendo a la autovía de Jaca en el tramo aragonés, me estoy refiriendo al recrecimiento de Yesa y me refiero al tren de alta velocidad sobre todo. Yo le había preguntado sobre esta última infraestructura por un motivo muy importante, porque más allá de la voluntad que tiene este Gobierno, que yo creo que se refleja perfectamente en la consignación presupuestaria, que ha aumentado y que responde a un compromiso con el Gobierno de Navarra, hoy nos encontramos, señor secretario de Estado, con que el nuevo Gobierno de Navarra o al menos algunos de los partidos que lo componen han pedido, piden públicamente la paralización de esta gran infraestructura. También lo hacen con el recrecimiento de Yesa, pero públicamente una de las patas digamos de ese Gobierno, la coalición de extrema izquierda nacionalista, Bildu, solicita la paralización de esta obra, pero con todo es cierto que en estos presupuestos se ha consignado yo creo lo que era el compromiso del Estado con Navarra, y esa es una actitud que nos preocupa y por eso yo de alguna manera quería pedirle no una profundización de cuáles son las cantidades y el calendario, pero sí si realmente cree usted que aquello en lo que se ha comprometido el Gobierno lo vamos a poder tener al final del 2016, o si su previsión es que podamos cumplir con esos objetivos y con esas consignaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista, que va a repartir su tiempo entre dos portavoces; comenzamos por su titular, don Juan Luis Gordo, que tiene la palabra.

El señor **GORDO PÉREZ**: Bienvenido, señor secretario de Estado. Usted ha hecho una intervención muy amplia con un recorrido por todas las áreas funcionales del ministerio. Yo me voy a limitar a hacer una valoración global fundamentalmente de los programas, eso sí empezando por donde usted terminó. Usted decía que estos presupuestos del Ministerio de Fomento van a contribuir de manera esencial a mejorar la competitividad y contribuir al crecimiento económico. Yo niego la mayor: son unos presupuestos que una vez más pueden enunciar una alineación con los objetivos del Gobierno, pero que realmente es como un mantra, es algo virtual, porque si estos presupuestos algo reflejan es la inconsistencia de las políticas del Ministerio de Fomento en materia de transportes e infraestructuras, porque si a algo no han contribuido durante estos últimos cuatro años ha sido a la mejora de la competitividad y a la creación de empleo. Unos presupuestos que siguen sin dar respuesta a los grandes retos que tiene, que tenemos los españoles en materia de transportes, mejorar la conectividad, mejorar la movilidad fundamentalmente en el medio rural. También la interoperabilidad, seguimos teniendo un sistema ferroviario dual, alta velocidad y el resto. Mejorar la intermodalidad, especialmente en lo referente a la accesibilidad al sistema portuario, y qué decir de la seguridad, con 454 millones, una gran asignatura pendiente, como después desarrollaremos. Ustedes enuncian medidas de seguridad pero no dotan suficientemente los programas de seguridad. Y por supuesto el abandono de la logística, fundamental para que nuestro país sea más competitivo, para que permita realmente desarrollar un tejido productivo.

Mire, me voy a centrar inicialmente en los cuatro grandes objetivos que ha definido su ministerio a través de la ministra de Fomento. Primer objetivo, que enunció en la presentación de estos presupuestos y que usted también tácitamente lo ha recogido, es el desarrollo económico y la creación de empleo, la contribución. En estos momentos, en un momento de crisis económica donde se vislumbra una pequeña, una suave recuperación que no se manifiesta en el empleo, si algo es más necesario que nunca es la inversión en la formación bruta de capital fijo, como elemento o como factor esencial y multiplicador de la actividad económica y de la creación de empleo. Y las inversiones en infraestructuras en este ejercicio que viene, pero también en los años anteriores, han carecido de la intensidad necesaria y selectividad para que aquellas actuaciones pudiesen permitir el crecimiento del PIB y la mejora de la competitividad. Es el caso, como le decía antes, de la interoperabilidad del sistema ferroviario, prácticamente no se ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 10

avanzado o se ha avanzado muy poco, de la intermodalidad y conectividad del sistema ferroviario, qué decir de la racionalización de la gestión del sistema aeroportuario, le recuerdo que ustedes han regalado AENA, y usted hacía referencia a las importantes inversiones que se han hecho en el sistema aeroportuario, y efectivamente las hizo el Gobierno socialista, por eso ustedes han podido sacar AENA a bolsa y regalarla. Y qué decir también del sistema ferroviario, donde además siguen empeñados en dar un paso más a esa liberalización fantasma que no está madura y que lo único que puede hacer es generar más entropía en el propio sistema de transporte. Pero además han hecho inversiones en este año: la inversión real son 8.453 millones de euros, usted habla de una inversión superior a 10.000 millones de euros; no, la inversión es de 8.453 millones de euros, una inversión que está muy por debajo de la inversión media en el período 2008-2011, que tuvo una media de 17.064 millones de euros, y una inversión real para este año que puede crear, si es que se ejecutase, 231.815 puestos de trabajo, utilizando un ratio de 27 empleos por millón de euros invertido, ratio que en su momento presentó aquí la ministra de Fomento. Pero nos tememos que si sigue la línea de presupuestos de inversión anteriores la ejecución será menor; de hecho confírmemelo usted pero la previsión de inversión del grupo de sociedades de Fomento para este año es que no se va a ejecutar un 24% del presupuesto asignado, y esa cifra llega a un 64% en Renfe en 2015, o a un 25% en ADIF. Estas son las previsiones de ejecución, por lo tanto el número de puestos de trabajo será considerablemente menor, es decir, la mitad de lo que se creaba en la época del Gobierno socialista en inversión de sociedades. (Rumores). Yo sé que a algunos no les gusta, pero los hechos son objetivos y la realidad ahí está.

Segundo gran objetivo en torno al cual núcleo también una valoración es que el ministerio anuncia que con estos presupuestos se contribuye a reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad. Tengo que decirle que la política restrictiva de gastos de estos años lo que ha creado han sido grandes asimetrías territoriales en la inversión; ahí está el tren de alta velocidad, Extremadura tenía una inversión mínima en alta velocidad, ustedes lo saben y además marcan este año una inversión testimonial que posiblemente no se ejecutará un año más. O es el caso de Cantabria, o es el caso de Navarra, o es el caso de La Rioja. Y qué decirles también en otros ámbitos como la accesibilidad a los puertos marítimos, fundamental; si es que por los puertos entra el 85% de mercancías, el 90%, y es lo que nos permite conectar con Europa, es lo que permite dar solidez al tejido productivo; el corredor mediterráneo es clave, pero no le dan prioridad, siguen sin darle prioridad: 19 millones de inversión en la mejora de los accesos a puertos. Vamos, una cifra pírrica que da vergüenza, porque además lo acompañan, como diré después, con inversiones del fondo e inversiones privadas que lo único que están haciendo es distorsionar la gestión del sistema portuario y crear mercados cautivos.

Y ocurre lo mismo con la accesibilidad; yo soy de un territorio tremendamente disperso, Castilla y León; las asignaciones —pasa lo mismo en Galicia— de obligaciones de servicio público son también meramente testimoniales, y hoy hay muchos ciudadanos de nuestro país que no tienen garantizado el derecho a la movilidad, especialmente la población de la España despoblada, de los núcleos pequeños, y se requieren partidas fundamentalmente para conveniar con las comunidades autónomas, pero las partidas son meramente testimoniales.

Hablan también de la calidad y eficiencia del transporte, efectivamente España ha hecho un esfuerzo inversor sin precedentes durante los últimos años, del cual mi grupo, el Grupo Socialista, está orgulloso porque hemos sido los abanderados de este esfuerzo que ha colocado a España en una posición de vanguardia en infraestructuras, tanto lineales como nodales, que se ha ralentizado en esta última etapa, pero aun así queda mucho por hacer. Es importante avanzar hacia un mayor equilibrio en la cuota de reparto modal que estos presupuestos no reflejan, especialmente hacia aquellos modos de transporte que son más sostenibles y más respetuosos con el medio ambiente. Y al mismo tiempo buscar una planificación eficiente de infraestructuras que permita reducir extracostes para nuestras empresas, y consumir de modo improductivo como está ocurriendo con los recursos públicos. El Pitvi, el Plan de infraestructuras de transportes y de la Vivienda del Partido Popular es un plan impreciso que genera inversiones redundantes e insuficientes, con un exceso de capacidad instalada que no contribuye a mejorar la eficiencia. Esto en cuanto a infraestructuras, porque la gestión del Gobierno como he dicho antes ha profundizado fundamentalmente esas ineficiencias, ahí está el caso de AENA o el caso del proceso de liberalización previsto, o el caso de la alta deuda de ADIF, al que usted no ha hecho referencia, una deuda que sube año a año, como sube año a año la deuda de las distintas sociedades que ha crecido a 37.000 millones de euros, un 6% más que cuando llegó al gobierno el Partido Popular; esa debe ser la herencia recibida, pero la deuda sigue creciendo y sigue creciendo exponencialmente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 11

Hace también referencia como un objetivo a culminar las reformas emprendidas. Yo le preguntaría qué van a hacer ustedes con el proceso de liberalización, ¿van a seguir adelante? ¿Cómo se refleja en los presupuestos? Porque, ¿está primando el interés general o está primando el interés particular? ¿Cómo van a revertir la situación de AENA? Esos 6.000 millones de euros que han regalado ustedes con esa gestión que usted aquí presentó en comparecencia como una gestión eficiente; lo mismo en materia de seguridad, un gran déficit, tanto en materia de seguridad aérea donde realmente se invierte poco, como en materia de seguridad ferroviaria, o qué van a hacer y qué actuaciones van a emprender para mejorar la intermodalidad del tráfico de pasajeros y mercancías. Por eso es muy difícil entender cuando ustedes hacen referencia a culminar procesos iniciados, porque es que el Pitvi deja todo en la ambigüedad, usted lo sabe muy bien, no hay nada concreto, no hay ninguna valoración concreta. El Pitvi es una entelequia, es algo flexible que se adapta como una instrumentación política, pero que no da respuesta a los problemas reales del país en materia de transporte y movilidad. El Pitvi lo que refleja es una suma de demandas territoriales sin ningún tipo de determinación y coherencia, y que tiene un claro objetivo, que es un objetivo electoralista, porque si algo tiene este programa es un objetivo electoralista: muchas actuaciones diseminadas para hacer guiños y gestos electorales, pero que de ninguna manera contribuyen a mejorar la eficiencia, a conseguir economías de escala. Dígame cómo se puede por ejemplo —le cito el caso de Castilla y León— ejecutar algo con un presupuesto donde realmente en términos reales de ejecución hay muchísimas actuaciones, pero donde no se llega ni a los 50 kilómetros; o el caso de mi ciudad, que para la variante hay 2,5 millones, cuando el presupuesto de obra son 68 millones; con 2,5 millones, con un estándar de obra, usted no llegaría a ejecutar más de 200 metros; claro que esto no ha impedido que el diario local diga: gran compromiso del Gobierno con las infraestructuras públicas. Propaganda, propaganda y propaganda. Vamos mal, señor secretario de Estado, vamos mal. Ya le digo que la planificación nunca ha sido el punto fuerte del Gobierno, y realmente las actuaciones tienen un enfoque más político que de avanzar en el desarrollo de las infraestructuras que necesita el país, y además no priorizadas, porque el Pitvi es eso, es algo maleable, es decir, un plan que ni tan siquiera se ha debatido aquí en el Parlamento, al que no se han podido presentar actuaciones, que no tiene las inversiones cuantificadas.

Si yo a usted le pregunto, entrando ya en los corredores de la línea de alta velocidad, en cuánto valora el Pitvi los corredores, le agradecería que me lo dijera, pero eso no se encuentra en el Pitvi; se lo digo yo: 140.000 millones de euros. Si ustedes hiciesen desde el ministerio un ejercicio de valoración de los corredores de alta velocidad llegarían a la conclusión de que son 140.000 millones de euros, con valoraciones objetivas, que le desgloso: en estos momentos la red construida son 31.000 millones de euros, la red que está iniciada y no terminada son 32.000 millones de euros, tienen promesas por valor de 95.000 millones de euros en alta velocidad, y el soterramiento son 16.000 millones de euros. Pues con una inversión como la que ustedes plantean aquí de 3.800 millones de euros nos vamos a cerca de 35 años, 35-40 años en función de cómo varíe la inversión. Ustedes además se han permitido el lujo de marcar como objetivos completar la finalización de los ejes, pero dígame, ¿el tren de alta velocidad va a llegar a Zamora? Porque mis noticias son que no, que solamente va a llegar a León y a Burgos. Tampoco llegará a Castellón, ni a Murcia, ni a Granada; la credibilidad de los presupuestos pasa por confirmar estas actuaciones.

Y en materia de carreteras pasa lo mismo, como le digo 2.383 millones para muchas actuaciones, lo que quiebra la eficiencia, se incrementan los costes, se disparan actuaciones y se prolongan las inversiones en el infinito en el tiempo. En conservación están invirtiendo ustedes la mitad de lo que requiere el estándar internacional, que es el 2% del valor patrimonial, están invirtiendo ustedes en conservación este año 883 millones de euros, cuando debieran invertir 1.900 millones de euros. ¿Esto a qué nos lleva? Pues nos ha llevado a un déficit actual de conservación viaria en la red de carreteras españolas que asciende a 6.200 millones de euros. Y usted lo ha dicho muy bien, es que un euro no invertido hoy requiere tres euros en tres años, y veinticinco euros en cinco años. Al final la falta de inversión nos está llevando a una demora de inversiones necesarias.

Le decía que en materia de puertos es necesario hacer frente al problema de accesibilidad; ustedes saben que han creado un fondo financiero de accesibilidad terrestre, que aporta 133 millones, un fondo creado por real decreto ley, sin negociación ni acuerdo, con falta de diálogo, que además no correlaciona la corresponsabilidad de la inversión con la eficiencia, que las propias autoridades portuarias quieren eliminar, y quieren invertir esas autoridades portuarias en sus propios accesos bajo el compromiso del Gobierno, y al mismo tiempo aprovechando también fondos del Banco Europeo de Inversiones. Creo que potenciar la inversión en puertos es absolutamente necesario. Claro, pero usted habla de una inversión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 12

privada de 859 millones de euros en 2016. Hoy aproximadamente la mitad de las inversiones en una zona de servicios de puertos corresponde a empresas privadas y también el 80% de la facturación. En los últimos años ha tenido lugar la entrada de nuevo capital ligado fundamentalmente a fondos de inversión, lo cual está teniendo una fuerte influencia, no solamente en el modelo de relación previamente existente, sino también en el sector público, y además —usted lo ha dicho también— se amplían los plazos de las concesiones, lo cual significa que en el sistema portuario español con la ampliación de plazos se está creando un mercado cautivo en el que se transforman actividades y exenciones, y realmente se está convirtiendo a los puertos de interés general en un auténtico monopolio privado; no sé si ustedes son conscientes, pero esa es la realidad a lo que nos está llevando y empujando esa política.

Termino, señor presidente, haciendo una pequeña referencia a AENA. Le digo aquello de Unamuno: que inviertan ellos, que ya llegará el Partido Popular para regalar las inversiones de los socialistas; es una realidad constatable, pero le pido que dote de fondos suficientes a la Agencia Española de Seguridad Aérea, una agencia en la que, a pesar de que este año han invertido un poquito más —825.000 euros—, han incrementado la dotación para inversión, sin embargo, es una agencia que no tiene la suficiente inversión. Además, en Enaire falta dotación para cubrir necesidades de inversión para el mantenimiento, conservación y renovación de los equipos e instrumentos de navegación aérea, mucho más cuando tenemos un compromiso con el cielo único europeo.

Por otro lado, y con esto ya sí que concluyo de verdad, usted sabe que AENA refleja en el presupuesto de 2016 la congelación de las tasas exigidas por la Comisión de Nacional de los Mercados y la Competencia, en contra del criterio de AENA, que recurrió la decisión de la comisión, y de la propia ministra, quien anunció como un desafío la congelación de tasas de AENA. ¿Ha quedado desautorizada la ministra por el Ministerio de Hacienda? ¿Qué explicaciones van a dar ustedes a los pequeños accionistas? ¿Por qué han cambiado ustedes de criterio? Explíquenoslo, por favor.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene su turno de cinco minutos la diputada doña Leire Iglesias.

La señora **IGLESIAS SANTIAGO**: Señor presidente, le pediré que siga con su generosidad en el uso de los tiempos y en el buen hacer en el desarrollo de esta Comisión en esta comparecencia, por una razón muy concreta. El señor secretario de Estado ha terminado su intervención mencionando la comparecencia del resto de responsables del departamento del Ministerio de Fomento para dar detalle de los presupuestos en las distintas áreas. En el caso de las políticas de vivienda no será así y no será así una vez más. A los responsables de la ejecución de las políticas públicas de vivienda del Gobierno por debajo del secretario de Estado, al órgano ejecutor no le conocemos aún en este Parlamento. No conocimos a la anterior directora general y no conocemos al actual director general, que una vez tras otra se han negado a comparecer en esta Cámara. Ojalá puedan hacerlo en un plazo breve de tiempo. Por tanto, tendremos que dirigir nuestras reflexiones, nuestras preocupaciones, nuestras inquietudes sobre este ejercicio presupuestario directamente a esta comparecencia del secretario de Estado, la única que tenemos.

Se trata de una política sobre vivienda que nos ha leído muy bien y que en realidad refleja algo distinto a lo que señalaba el secretario de Estado. No es que sea un presupuesto continuista, que lo es. Es un presupuesto absolutamente congelado. Consolida los errores y consolida los recortes, las dos cosas. Lo podemos ver prácticamente en cualquiera de sus unidades de gestión, lo podemos ver con la desaparición de algunos de los programas y lo podemos ver con las grandes cifras, con una disminución del 51% respecto de 2011, fecha que señalaba como referencia el propio secretario de Estado, en los programas de promoción, administración y ayuda para rehabilitación y acceso a la vivienda; de un 59% en los programas de ordenación y fomento de la edificación y de un 39% en los programas de urbanismo y política de suelo.

Lo mismo nos pasa si nos fijamos en la inversión. Bienvenido es el incremento de las ayudas para rehabilitación y acceso a la vivienda en esos programas de alquiler que señalaba el secretario de Estado, pero, señor secretario de Estado, ¿van a ser reales esta vez? ¿De verdad van a empezar a funcionar? Ustedes tardaron nada menos que dos años en poner en marcha el Plan de vivienda que habían aprobado, en firmar los convenios con las comunidades autónomas. Han tardado prácticamente todo el año en convocar las ayudas para los programas del alquiler, en unos plazos de ejecución y de convocatorias prácticamente imposibles para los ciudadanos que lo pudieran necesitar, y así hacen absolutamente con todas sus políticas.

Hablaba usted de los sectores sociales más desfavorecidos. Mire, en este presupuesto vuelven a aparecer inversiones muy necesarias en barrios muy concretos de nuestra geografía como puede ser el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 13

de Las Chumberas en Canarias, que por más que aparezcan en los presupuestos, no se desarrollan en nada. Cuatro años lleva el Gobierno esperando a firmar el convenio para que se puedan ejecutar las inversiones de Las Chumberas en Canarias. ¿Van a hacer de verdad que sean eficaces esas políticas de una vez por todas? ¿Va a funcionar el Plan estatal de vivienda? ¿Van a sacar este año las convocatorias de ayudas en plazos y en formas a las que puedan acceder los ciudadanos? ¿Van a cerrar estos convenios con el Gobierno de Canarias, por ejemplo?

Eso hace que la política de vivienda o el derecho de acceso a la vivienda haya dejado de ser una vez más un derecho en la concepción de la política, un derecho para los ciudadanos. Le pondré un ejemplo que me parece muy revelador en estas cuentas públicas. Ustedes no tienen ninguna partida presupuestaria, ni una, ni una sola medida, ni una sola aplicación, ni una sola inversión para aquellas personas que se vean en riesgo de perder su vivienda o que hayan perdido su vivienda, en una situación social en la que hay una gran conciencia, pero en unos presupuestos en los que hay una gran inconsciencia respecto de esta situación. No hay nada dirigido a aquellas familias que hayan sufrido la pérdida de su vivienda cuando evidentemente es un tema de enorme alarma social.

Llama también la atención que algunos de sus programas de los que presumen, que se tienen que dirigir justamente a impulsar las políticas que ustedes han traído a este Parlamento mediante leyes, hayan tenido una desinversión tan elevada. Sorprende especialmente el programa 261.P, que justamente se define como ese que tiene que desarrollar sus dos leyes de vivienda, que tiene un recorte nada más y nada menos que del 54% en la inversión. Vaya forma de impulsar políticas. Es un buen ejemplo de lo que les estaba diciendo anteriormente. Dicen que impulsan algo a la vez que lo asfixian. Lo mismo pasa con el programa 261.N de promoción y administración para las ayudas, rehabilitación y acceso a la vivienda, un 51% si lo comparamos con el último ejercicio presupuestario.

Voy a ir a los indicadores. El año pasado ustedes trajeron unas cuentas sin indicadores a esta Comisión. Usted viene hoy aquí y dice que hay políticas del pasado que fueron un fracaso. Pues bien, en este tiempo me he fijado en los fracasos. Ustedes decían que las ayudas al alquiler para jóvenes eran un fracaso. En el año 2014 tenían 26.623 beneficiarios y habla como promesa de éxito de las futuras ayudas al alquiler que impulse el Gobierno. Pues hay un 22,5% menos de beneficiarios en todo su conjunto de políticas de ayuda al alquiler respecto de un solo programa que usted ha definido como programa de fracaso.

Dos cuestiones muy concretas. En cuanto a las subsidiaciones de préstamos, se pueden empeñar una vez y otra en no contemplar la devolución de un derecho a los ciudadanos, pero los juzgados —se lo vuelvo a decir una vez más— les seguirán quitando la razón. Devuelvan el derecho a los ciudadanos, un derecho que tenían reconocido. No pueden presupuestar las ayudas para la subsidiación de préstamos sin devolver, sin que sean recuperadas todas las cantidades suprimidas a quienes justamente tenían reconocido ese derecho. Háganlo de una vez por todas y dirijan su política de vivienda y de patrimonio a otra cosa, a otra cosa que no sea la política de tijera. En este caso no es la tijera de los recortes, es la tijera de las inauguraciones. Vemos de nuevo toda una retahíla de inauguraciones que hará el ministerio, el Gobierno, en cintas para inaugurar obras que nunca se terminarán. Constatamos en este presupuesto que lo que era plurianual el año pasado vuelve a ser promesa de futuro, nada más que para planificar el inicio de obras, pero no para recuperar la calidad de vida y la eficiencia en nuestras ciudades.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, y bienvenido en esta ocasión por primera vez a la presentación de los presupuestos en su condición de secretario de Estado. En nombre del Grupo Parlamentario Popular quiero agradecerle la presentación de los mismos en la que vemos que estos presupuestos son coherentes y rigurosos, que prevén las inversiones necesarias y que demuestran que la política económica del Partido Popular es la adecuada.

Cáiganse del burro, señores del Grupo Socialista, cáiganse del burro. Las políticas económicas del Partido Popular son las acertadas. ¿Por qué? Porque han reactivado la economía, han creado empleo y siguen creando empleo y mejoran la competitividad. Yo me pregunto, ¿ustedes con qué autoridad hablan? ¿Con qué autoridad hablan y vienen aquí a hablar de generación de empleo cuando el señor Rodríguez Zapatero destruyó 3 millones de empleos en nuestro país? Si destruyeron 3 millones de empleos, no se puede venir aquí a dogmatizar con la creación de empleo. Ustedes lo que tendrían que estar es calladitos y volver a la escuela, porque el señor Gordo se permite el lujo de sacarse del bolsillo una jaula de conceptos teóricos y va soltándolos según le parece creyendo que con eso le da solvencia a su discurso y lo único

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 14

que hace es dar una imagen patética al recordar cuáles han sido las políticas anteriores. Por tanto, el aumento del empleo no es casualidad. Es la consecuencia de las políticas económicas de un Gobierno, cuyo reflejo son precisamente los Presupuestos Generales del Estado, presupuestos que culminan el programa de la política económica de la legislatura.

Además, estamos a 19 de agosto viendo el contenido de los presupuestos. ¿Por qué? Porque hemos adelantado el calendario dando la cara, siendo responsables y no abandonando el país a su suerte. Un Gobierno responsable tiene que cumplir con su obligación y garantizar la estabilidad política disponiendo de un presupuesto para el año que viene. Si luego los españoles vuelven a depositar la confianza en nosotros, que evidentemente es lo que esperamos, se ejecutarán y no se pondrá en riesgo nada. Justo hemos hecho lo contrario que el señor Zapatero, que en lugar de adelantar los Presupuestos Generales del Estado lo que adelantó fueron las elecciones para no tener que hacer el presupuesto. Ahí está la diferencia entre adelantar el presupuesto para dar la cara y tener responsabilidad y no adelantar las elecciones para esconderse y no tener que hacer el presupuesto. Esa es la pequeña diferencia. En consecuencia, estamos ante unos presupuestos, los de 2016, que son el resultado de una gestión que ha permitido a este Gobierno devolver al país unas cuentas saneadas y con un crecimiento y creación de empleo de los que ya les hubiera gustado a ustedes poder presumir.

No me voy a molestar en contestar alguna de las cuestiones que han planteado porque ustedes se desautorizan nada más que con lo que hablan. Hay que ver cuál ha sido la política y el resultado de su política, porque parece que usted está criticando la política del Partido Socialista en lugar de criticar la política de este Gobierno. (El señor Gordo Pérez: Estoy interpellando al secretario de Estado). Ya les gustaría a ustedes haber tenido que defender estos presupuestos en alguna ocasión, porque nos dan garantía de estabilidad económica, culminan el programa de política económica de la legislatura, han tenido el éxito de superar la mayor recesión de nuestra historia reciente y nos han situado en la mayor escala de crecimiento de los países desarrollados. Por tanto, son inatacables, digan lo que digan y lo diga quien lo diga.

En cuanto a los del Ministerio de Fomento en concreto, creo que el secretario de Estado ha sido lo suficientemente elocuente, pero desde nuestro punto de vista, como Grupo Parlamentario Popular, creemos que ciertamente contribuyen al desarrollo económico y a la creación de empleo, como estoy diciendo, refuerzan la cohesión territorial y la accesibilidad, mejoran la calidad y eficiencia del transporte, culminan nuestras reformas y evidentemente completan la reorientación de la política de vivienda con el Plan de vivienda estatal 2013-2016. Fíjense que además adoptan una serie de medidas que permiten el cumplimiento perfecto de estos objetivos. ¿En qué áreas? En todas las áreas que se han venido especificando y que además suponen un apoyo con las partidas presupuestarias concretas. Tenemos apoyo para la finalización de los ejes ferroviarios, también para avanzar en las conexiones viarias y en la extensión de la red de alta velocidad, para continuar con las conexiones terrestres de los puertos, continuar con, porque las hemos iniciado nosotros y vamos a continuar con ellas. No vino nadie a hacerlas antes que nosotros, de la misma manera que es un sarcasmo tener oír hablar de las grandes inversiones aeroportuarias de las pasadas legislaturas. Ahora es cuando no solamente se han consolidado sino que además se han cuantificado y se ha visto la respuesta que han tenido. También, evidentemente, existe apoyo al alquiler y al fomento de la rehabilitación de los edificios y renovación de los cascos urbanos, pero apoyo al alquiler de verdad y apoyo a la familia de verdad y apoyo a la vivienda de verdad, no como hasta ahora.

Hemos visto la presentación de unos presupuestos que suponen el crecimiento de un 10% sobre el ejercicio anterior. El 56% del total son inversiones, es decir, que nuevamente los presupuestos vuelven a ser más inversores que presupuestos de gasto, y en ellos el ferrocarril, por encima de todo y continuando con la política que hemos venido manteniendo, tiene el 54% del mismo. Por no repetir los datos del secretario de Estado y evidentemente los que a continuación oiremos del resto de responsables del grupo, lo más elocuente es hacer referencia al crecimiento de los servicios de transporte, porque es la demostración de la eficacia de gestión del Gobierno. Entonces, si vemos que los viajeros de alta velocidad han supuesto un crecimiento del 8,35% en total pero un 17% en la interanualidad, que las mercancías por ferrocarril por primera vez están subiendo y han tenido un crecimiento del 8%, en el transporte aéreo vemos que el número de pasajeros ha crecido un 3,5% como ha dicho el secretario de Estado, pero también en el último tiempo un 8% y que en junio de este año hemos alcanzado los 20 millones de pasajeros y también han crecido las mercancías, vemos que en realidad la gestión es eficaz porque el uso de los transportes va

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 15

creciendo sustancialmente, por no citar el transporte marítimo, en lo cual hemos alcanzado el récord de 43,6 millones de toneladas en el ejercicio con un crecimiento del 5% y un 9% en el número de pasajeros en dicho modo de transporte.

Señor secretario de Estado, le felicito por la presentación de los presupuestos. Afortunadamente nada tienen que ver con las comparaciones que pudiéramos tener de anteriores legislaturas y vuelvo a repetir que es un sarcasmo tener que oír las críticas a la gestión de AENA o que nos quieran venir a dar clase en temas de vivienda. ¿Dar clases de qué? ¿De la ruina de la Sociedad Pública de Alquiler? ¿De los despropósitos de la renta básica de emancipación? ¿De las zapatillas que se quedaron por repartir para ir buscando viviendas, de la ministra Trujillo? ¿De eso es de lo que vienen aquí a presumir en política de vivienda? No, la política de vivienda es la coherente que estamos realizando, es la que se está haciendo por parte del ministerio, de todos sus responsables y evidentemente con el secretario de Estado a la cabeza, que nos ha dado las suficientes explicaciones de la misma y que al Grupo Parlamentario Popular han dejado totalmente satisfecho. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del señor don Julio Gómez-Pomar, secretario de Estado, para responder a estas preguntas e interrogantes.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, PRESIDENTE DE ENAIRE Y PRESIDENTE DE SEPE** (Gómez-Pomar Rodríguez): Comienzo por referirme a la intervención de don Carlos Salvador, representante de UPN, y en primer lugar debo confirmar efectivamente la voluntad y el compromiso inversor que tienen el Ministerio de Fomento y el Gobierno de la nación con Navarra. Específicamente, en cuanto al compromiso en materia ferroviaria, en Navarra la inversión en 2016 será de 52,37 millones de euros frente al 51,5 que fue en 2015 y además habrá 3,59 millones para subvenciones al transporte, obligaciones de servicio público en este ejercicio. Las actuaciones en la línea de alta velocidad Castejón-Pamplona tienen una dotación de 36 millones de euros. Continúa la redacción del estudio informativo de la línea de alta velocidad Pamplona conexión con la Y vasca, continúan los trabajos previstos por parte del ministerio en el protocolo de colaboración firmado entre el ministerio y la Comunidad de Navarra para el desarrollo de las terminales logísticas intermodales. Hay actuaciones en las estaciones de Tudela y de Noaín y también para el tratamiento de trincheras en la línea de Castejón-Alsasua. En definitiva, lo que quiero es reiterar aquí el compromiso en todos los modos de transporte, específicamente el compromiso con la alta velocidad que tiene el Ministerio de Fomento con Navarra.

Paso a la intervención del Grupo Parlamentario Socialista, en primer lugar, de don José Luis Gordo. No quisiera que se interpretara como una falta de consideración, pero creo que usted se ha traído las cuartillas del Pitvi y se ha dejado las del presupuesto para 2016, porque me está hablando de la planificación, de lo que prevé el Pitvi y demás. Estoy encantado de que dediquemos una sesión a la discusión del Pitvi, pero el Pitvi ya ha tenido un largo proceso de audiencia, un largo proceso de consideraciones, se han recogido todas las observaciones, ahí están, ha habido cientos y cientos de aportaciones al plan que se han venido recogiendo y creo que ha quedado un documento de planificación a largo plazo extraordinariamente útil para los próximos Gobiernos.

Querría centrar la actuación y la intervención en los presupuestos de 2016. Primero ha hecho una referencia a que estos no son unos presupuestos que contribuyan al crecimiento ni que contribuyan a la competitividad. La inversión del Grupo Fomento, de acuerdo con los datos que les he facilitado, crece en un 5,8%. Por lo tanto, con la previsión de crecimiento que hay de PIB, es evidente que la inversión va a ser un elemento sustancial en la ecuación macroeconómica de crecimiento de la economía en el próximo ejercicio y esto es pura lógica económica, es decir, hay inversión, hay un crecimiento importante de la inversión y hay una contribución de la inversión pública al crecimiento de la economía. Además y como señalaba, pensamos que va a haber una inversión privada asociada, como es lógico, a la inversión pública que también contribuirá decisivamente al crecimiento.

Dos de sus principales críticas se han centrado en dos de los puntos fuertes de la actuación de este Gobierno, que son la accesibilidad a los puertos y el corredor mediterráneo. He tenido la oportunidad en muchas ocasiones de poder explicar los distintos tramos del corredor mediterráneo y siempre he comenzado mis intervenciones diciendo que a principio de esta legislatura del corredor mediterráneo no había nada y que ha sido este Gobierno el que, en primer lugar, en conexión transversal, va a llevar la alta velocidad a Murcia, va a llevar la alta velocidad a Castellón, ha completado —esto es un trabajo heredado— las obras a Alicante y luego está toda la conexión vertical desde Murcia a Alicante por La Encina, a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 16

Valencia, a Castellón, desde ahí a Tarragona con la variante de Vilaseca, la conexión en Castellbisbal, etcétera, y todas son obras que están en marcha en esta legislatura, que son la esencia del corredor mediterráneo y que las ha puesto en marcha el Gobierno del Partido Popular.

La primera vez que se toma en serio la accesibilidad viaria y sobre todo ferroportuaria es con la creación del Fondo de accesibilidad ferroportuaria, que lo que está permitiendo es, primero, que el sistema portuario, como tendrán ustedes ocasión de ver en la descripción que puede hacer el presidente de Puertos, es un modelo autofinanciado, es decir, no está consumiendo recursos públicos. Los puertos que tienen más recursos aportan a este Fondo de accesibilidad ferroportuaria del que se pueden financiar aquellos que necesitan recursos. Además es un fondo solidario para la construcción de los accesos ferroportuarios. Dice usted que con gran crítica por parte de las autoridades portuarias, pero el reparto del Fondo de accesibilidad ferroportuaria se aprobó por unanimidad en la reunión que hubo en Puertos del Estado, por unanimidad. Todas las dotaciones que figuran en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, que además son 113 millones de euros, no 8, para obras de accesibilidad, fueron aprobadas por unanimidad. Por lo tanto, insisto, dos de las principales cuestiones a las que hacía referencia como puntos de quiebra o inconsistencia creo que son puntos fuertes de este presupuesto. Tengo que insistir en que la intermodalidad es una apuesta lógica y razonable de este Gobierno y además con una mayor intensidad, porque se ha explicado hasta la saciedad cuáles son las líneas de alta velocidad que se quieren desarrollar, cómo enganchan con la red convencional y cómo en unos sitios hay que acelerar los trabajos de la alta velocidad y en otros las conexiones de la red convencional con la alta velocidad.

Hace referencia dentro de la red convencional a los desequilibrios de alta velocidad y red convencional y cita el ejemplo de Cantabria, donde hemos ahorrado los tiempos de viaje en veinticinco minutos y renovado una catenaria que no recuerdo ahora si es del año 1957 o es del año cuarenta y tantos —ya no lo recuerdo, más o menos por la fecha de mi nacimiento— sin que desde entonces se hubiese tocado. Ahora se han hecho las obras de reforma de la catenaria que han permitido un ahorro de tiempo y que van a seguir haciéndolo de una manera muy sustancial.

Hace referencia a que hay un abandono de las personas que viven en territorios menos poblados. Aparte de la reforma o la reorganización ferroviaria, en la que no voy a entrar, la política que está siguiendo ahora el ministerio en todas las nuevas concesiones de líneas de autobuses es precisamente hacer que el precio, especialmente el precio, y luego la calidad de los servicios sean esenciales para la adjudicación de estos concursos. Luego estamos teniendo una especial atención a las condiciones de renta de las personas que van a utilizar los servicios de autobuses de conexión entre los distintos puntos. Convendrá conmigo —y lo hemos discutido en más de una ocasión en esta sede parlamentaria— que para mover ocho personas, cinco personas, tres personas es más conveniente utilizar el transporte por carretera que no utilizar trenes de 200 plazas o de 300 plazas.

Hablaba del mantenimiento del equilibrio intermodal, pero al mismo tiempo de priorizar aquellos medios de comunicación más eficientes desde distintos puntos de vista. Nosotros —y así lo hemos hecho constar— estamos priorizando a lo largo de toda la legislatura el transporte ferroviario. El transporte ferroviario es un transporte más eficiente, es un transporte desde el punto de vista medioambiental que presenta extraordinarias ganancias frente al resto de los medios alternativos y esta es la política que estamos siguiendo y además la estamos siguiendo con gran éxito, porque la realidad está en que el crecimiento del número de usuarios en los servicios comerciales ha tenido un crecimiento sin precedentes en el comportamiento del largo recorrido, y no solo de la alta velocidad sino de la alta velocidad y de los servicios comerciales. Se está creciendo a unas tasas que no se habían conocido y eso también es política social, poner unos precios que hacen más asequible los billetes para que las personas se puedan desplazar por el medio ferroviario.

Ha hecho también referencia al crecimiento de la deuda. No voy a hacer aquí un repaso de los datos, pero el crecimiento en la anterior legislatura del endeudamiento de ADIF, del endeudamiento de AENA, de la deuda de Renfe, etcétera, era, no le diré exponencial porque no quiero ser exagerado, pero relevante e importante, y a lo largo de esta legislatura se ha venido reduciendo el endeudamiento de una manera sustantiva, se ha invertido esa tasa de crecimiento del endeudamiento y estos son unos presupuestos donde el endeudamiento neto está prácticamente en condiciones de empezar a reducirse. No le voy a dar las todas las referencias sobre todas estas cuestiones, pero en los principales entes ha habido una reducción significativa del endeudamiento.

Hace usted referencia a AENA y al regalo de AENA. No le voy a volver a recordar cuál era el planteamiento privatizador que tenía el Partido Socialista cuando gestionaba los aeropuertos. Lo único

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 17

que le diré es que AENA está generando riqueza, está generando riqueza para el Estado, está aumentando el número de pasajeros, está aumentando su valor y esto yo creo que son buenas noticias. Que una empresa pública, fruto de la gestión que se está haciendo, esté aumentando su valor como consecuencia de esa buena gestión, para mí son buenas noticias. Lo que serían malas noticias es que el valor de AENA cayera en picado fruto de la mala gestión. Se puede discrepar entre lo que se considera que es bueno y lo que se considera que es nocivo para la economía española.

Ha hecho referencia a las cantidades que se van a dedicar a la línea de Extremadura. La línea de Extremadura, tanto en la conexión que tenga con las futuras líneas de alta velocidad con Portugal por Extremadura, como en la conexión que está teniendo por Salamanca, como en el recorrido de la propia línea, donde veremos incrementados también en breve las velocidades y disminuidos los tiempos de viaje, recibe atención por parte del Gobierno con unos presupuestos también significativos.

Más cuestiones que tengo aquí anotadas, la liberalización ferroviaria, que no privatización, liberalización, es decir, que haya competencia. Aquí vuelvo a insistir. Se acaba de informar por el Consejo de Estado la orden del título habilitante, pero me voy al concepto. ¿La liberalización de los servicios de telecomunicaciones ha sido mala para España? ¿La liberalización de los servicios de la venta en las gasolineras de minoristas ha sido mala para los españoles? ¿Los procesos de liberalización de los grandes servicios han sido malos? ¿Que hoy alguien pueda utilizar Vodafone, Orange o Movistar es una cosa mala? Creo que es positivo que haya competencia de la manera como se ha decidido, paulatina, gradual, sin hacer grandes exposiciones al sistema ferroviario y cogiendo una serie de líneas acotadas. Es mejor que los ciudadanos tengan la opción de elegir entre un servicio u otro y que elijan aquel que consideren el más beneficioso y no que lo elijamos nosotros por ellos, luego a mí en el concepto de las cosas me parece que es bueno y positivo el concepto de la liberalización ferroviaria como lo ha sido en otra serie de servicios. Dicho esto sabemos que el sistema ferroviario tiene efectos en red, tiene buenas economías de escala, hay un monopolio natural en la prestación de los servicios de infraestructura y eso hace que haya que hacerlo con cuidado y en plazos y así es como lo tiene enfocado el Gobierno a través de las distintas normas que ha venido promulgando. La inversión en mantenimiento es prácticamente la misma que hay en crecimiento de nuevas rutas y esto ha sido así este año y lo ha sido en años anteriores. Estamos haciendo el mismo esfuerzo en crecer que en mantener. Es un equilibrio y una proporción adecuados en mi opinión, así figuraron en los presupuestos del año anterior y así figuran en los presupuestos de este ejercicio.

Me voy a referir a continuación a la intervención que se ha hecho sobre vivienda. He querido no ser demasiado incisivo a la hora de hacer una valoración de lo que ha sido la política de vivienda heredada, pero es una política de vivienda que ni detecta ni enfrenta una burbuja inmobiliaria de muchísimo cuidado, que tiene unos planes de vivienda que siguen alimentando la construcción y la adquisición de la propiedad de manera generalizada, que tiene un absoluto desinterés por el fomento del alquiler, que falla en el programa de renta básica de emancipación y que pone en marcha la Sociedad Pública Alquiler de Viviendas. Es el ejemplo más claro de una política de vivienda totalmente desenfocada. Le he ido dando los datos del esfuerzo que se ha venido haciendo en estos presupuestos y, por citar el último dentro de las ayudas estatales al alquiler y a la rehabilitación, se van a asignar 328 millones de euros, que suponen un incremento del 14% respecto de las ayudas de 2015. Además, la política de colaboración y de coordinación con las comunidades autónomas hace que se estén firmando, como le he dicho ya, cientos de convenios con los distintos municipios y con comunidades para todos los programas de rehabilitación.

Huelgo comentar, por volver al punto anterior, un detalle de todas las obras de accesibilidad ferroviaria que se van a financiar. Lo hará sin duda el presidente de Puertos del Estado.

Me refiero ya finalmente a la intervención del representante del Grupo Parlamentario Popular, de don Andrés Ayala, agradeciéndole el apoyo, el realismo y el juicio objetivo que se hace de los presupuestos que se están presentando para el año 2016 (Risas y aplausos), porque son unos presupuestos, insisto, que consolidan el crecimiento, que crecen en la inversión y que siguen en esa política de reducción del déficit respecto de lo cual hace pocos días leíamos en los periódicos la constatación por parte de los organismos europeos de cuál era realmente la herencia recibida en términos de déficit público.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado. Si no hay ninguna precisión damos por finalizada esta comparecencia. **(El señor Gordo Pérez pide la palabra).**

Un minuto, señor Gordo, pero, por favor, para hacer alguna puntualización.

El señor **GORDO PÉREZ**: Estoy totalmente en desacuerdo con el secretario de Estado, no me he centrado en el Pitvi sino en una realidad, pero voy un poquito más allá y es a la propia naturaleza de este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 18

debate. Yo interpele al secretario de Estado, no interpele al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, y no será yo quien ponga en duda la infabilidad y la sabiduría del portavoz popular. Por tanto, simplemente quiero decir que yo interpele, no hago un debate. Estaría encantado de hacer un debate respetando esa infabilidad con el portavoz, pero este no es el foro.

El señor **PRESIDENTE**: Despedimos a señor secretario de Estado. Suspendemos por cinco minutos y damos entrada luego al nuevo compareciente. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE FOMENTO (GARCÉS SANAGUSTÍN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002447) Y CATALÁN DE CONVERGÈNCIA I DE UNIÓ (número de expediente 212/002490).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar las comparecencias, en este caso con la presencia de don Mario Garcés Sanagustín, subsecretario de Fomento, al que damos una vez más la bienvenida al Congreso de los Diputados y al que doy en este momento la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Señor presidente, señorías, en cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados, comparezco una vez más ante esta Comisión, con el fin de rendir cuentas ante sus señorías de los presupuestos del Ministerio de Fomento para el año 2016. Comenzaré con una afirmación que puede resultar incluso capciosa o sorprendente. A lo largo de una legislatura lo habitual es que un Gobierno apruebe cuatro presupuestos. Este Gobierno, por primera vez —es un hecho inédito—, va a tramitar y las Cortes Generales van a aprobar cinco presupuestos. Y digo que lo normal es, con carácter general, que se aprueben cuatro presupuestos porque a lo largo de la historia presupuestaria de nuestro país, en lo que ha sido el marco democrático español, ha habido tres legislaturas, concretamente las que van desde los años 1986 a 1989, 1993 a 1996 y 2008 a 2011, donde se han aprobado solamente tres presupuestos. Por lo tanto, fíjense, esto no es el resultado de la Supercopa de España, no es un 5/3, no es un 5/1, sino que es algo diferente, y tampoco seguramente forma parte del tronco ni de la raíz ideológica, sino que los Gobiernos responsables tienen como misión aprobar los presupuestos necesarios ajustados a las necesidades de su sociedad, y hay Gobiernos que lamentablemente no gozan del mismo sentido de compromiso y responsabilidad de este. Por lo tanto, frente a la responsabilidad de este Gobierno—cinco presupuestos—, la irresponsabilidad de otros Gobiernos que solo aprobaron tres presupuestos en momentos absolutamente críticos.

A eso me quiero referir porque el año 2011 fue un momento crítico en la historia de la economía española y desde luego de la historia de nuestro país con carácter general. Cabían dos opciones. Cabía aprobar un presupuesto o cabía no hacer absolutamente nada. Parece que hay algunos Gobiernos que de la ideología hacen la inacción y que hay otros Gobiernos que de la ideología hacen la acción. Nosotros tuvimos en el mes de mayo que aprobar un presupuesto adoptando las medidas necesarias, las medidas suficientes, las medidas acertadas que los hechos demuestran que eran las correctas, porque a fecha de hoy se ha recuperado la economía, se ha consolidado todo el movimiento de recuperación y hoy por hoy podemos decir que no solamente nos hemos recuperado sino que estamos creciendo a un ritmo espectacular. Esa es la realidad. Por lo tanto, señores, en tres años y cuatro meses me he visto obligado a comparecer cinco veces y además quiero reconocer el esfuerzo que hay detrás de todo ello, el esfuerzo de múltiples empleados públicos, los empleados públicos del Grupo Fomento, personas que cuando se las dirige adecuadamente son capaces, como lo han demostrado reiteradamente, de hacer los mejores presupuestos para la mejor causa. Esa causa no es otra, señorías, que la recuperación económica, la estabilidad y la creación de empleo. Gracias a ellos ahora mismo crecemos, gracias a ellos el Grupo Fomento se ha recuperado, gracias a ellos y desde luego a la colaboración y al impulso que nos han dado, ahora Fomento es otra cosa completamente diferente.

Como el presupuesto 2016 no es más que el colofón o el corolario de lo que ha sido este recorrido —no hablaré del correlato que forma parte de la modernidad, de la dialéctica moderna, sino de este correlato que ha habido a lo largo de los últimos cuatro años—, me voy a referir brevemente a lo que hemos hecho durante estos cuatro años presupuestariamente hablando. En el año 2012 tuvimos que afrontar una situación que no era nada halagüeña, sino todo lo contrario, era una situación verdaderamente difícil. El Grupo Fomento arrastraba unas pérdidas de casi 700 millones de euros, 692 millones exactamente. El ratio de endeudamiento estaba disparado, un 0,83% (Un señor diputado: Y ahora) y en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 19

el ministerio, por unas causas o por otras, había miles de millones de facturas y deudas sin pagar. Parece ser también que esto forma parte de la ideología de alguna formación política, no hacer presupuestos y dejar las facturas sin pagar.

¿A qué tuvimos que dedicar los recursos presupuestarios en aquel momento? Pues lógicamente a lo que tenía que hacer un Gobierno sensato, un Gobierno cabal, un Gobierno que basaba su actuación y su principio rector en la disciplina y en la ortodoxia presupuestaria. Eliminamos gastos superfluos, priorizamos actuaciones y sobre todo reducimos costes. ¿Saben ustedes cuántos gastos superfluos hemos reducido a lo largo de esta legislatura? Pues 1.000 millones de euros, gastos innecesarios en todo el Grupo Fomento y esto tampoco es ideología, ni es un principio de acción política. Es buena gestión pública, porque cuando hay buenos responsables políticos, evidentemente hay una corriente y una cadena de transmisión que va orientando el quehacer de todos los empleados públicos que son los que realmente con su trabajo consiguen que estos beneficios en términos de ahorro y racionalización de coste se consigan.

En 2013 continuamos esta senda de ajuste y consolidación. Teníamos que seguir introduciendo medidas de disciplina presupuestaria, medidas de racionalización, medidas de optimización del gasto público y quiero recordar una vez más, porque lamentablemente la memoria es huidiza a veces, que hemos tenido que levantar 5.550 millones de deuda oculta. Cuando algunos grupos políticos hablan de endeudamiento que no olviden nunca que este Gobierno ha tenido que levantar, ha tenido que aflorar 5.550 millones de facturas y de deudas pendientes de pago que no habían sido ni siquiera contabilizadas presupuestariamente en la sección 17 del presupuesto del Ministerio de Fomento.

El año 2014 supuso un punto de inflexión, y no porque siguiéramos en la senda de la racionalización, en la que evidentemente perseverábamos, sino fundamentalmente porque el Grupo Fomento comienza a entrar ya en resultados positivos. Era muy importante mantener el espíritu de corrección de las desviaciones, era muy importante imbuirnos de esa doctrina de la ortodoxia de la consolidación presupuestaria, pero a la vez íbamos creciendo ya, y desde luego el Grupo Fomento, como digo, entró ya en terreno positivo. Las organizaciones saneadas y sostenibles permiten que exista una inversión también sostenida en el tiempo.

En 2015 llegamos a un presupuesto que por primera vez contempla ya un crecimiento global, un crecimiento del 1,1%, marcando por lo tanto un cambio de tendencia, cambio de tendencia que venimos a consolidar en el presupuesto del año 2016, porque ahora el presupuesto va a crecer en comparación con el presupuesto de 2015 en un 10,2%, situándose muy por encima de los 19.000 millones de euros, en concreto en 19.279 millones de euros.

Este ha sido el camino, este ha sido el correlato, esta ha sido la transición de un modelo infructuoso a un modelo productivo, de un modelo inopinadamente ineficiente a un modelo previsiblemente eficiente. Y me siento legítimamente orgulloso de haberlo conseguido, como nos sentimos todo el Ministerio de Fomento, y no vamos a renunciar a estar orgullosos de lo que conseguimos. Han sido cuatro años extremadamente difíciles. Ha sido la segunda vez que he participado en un Gobierno en que hemos tenido que hacer esto. Simplemente pido que no vuelva a pasar otra vez, porque ni España ni los españoles se merecen que vuelva a pasar esto. (Un señor diputado: ¡Pero qué dice!). Por lo tanto, la situación, como digo, ha cambiado sensiblemente, les pese lo que les pese a determinadas formaciones políticas.

Hay tres pilares fundamentales en los que se sustenta evidentemente este cambio, por una parte, las reformas legislativas y presupuestarias; por otra, las mejoras en los servicios a los ciudadanos y, finalmente, las medidas estructurales y de funcionamiento. Fíjense que todas estas medidas, señorías, tienen su sustrato en los presupuestos, tienen su reflejo en los presupuestos. Vamos a comenzar con el modo ferroviario. Nada tienen que ver los presupuestos de 2011 con los presupuestos de 2016. Ahora mismo FEVE ya no existe, FEVE se integró en Renfe. Ahora existen ya cuatro sociedades que dependen del Grupo Renfe, ahora hay dos ADIF. Gracias a que hay dos ADIF se mantiene la garantía de que haya una inversión sostenible por parte del Grupo Fomento en la alta velocidad. Se ha aprobado una Ley del Sector Ferroviario, hemos aprobado un reglamento de seguridad ferroviaria, de circulación ferroviaria, y hemos aprobado finalmente y hemos constituido la Agencia de Seguridad Ferroviaria iniciando —y queriendo hacerlo en esta legislatura— el proceso de liberalización del transporte de viajeros en este modo ferroviario.

Hemos hecho la salida a Bolsa de AENA, probablemente la operación mejor planteada y mejor diseñada de los últimos veinte años en nuestro país, que nos ha reportado unos ingresos al Tesoro público de más de 4.000 millones de euros. Han permitido poner en valor el sector aeroportuario. Quiero recordar cómo estaban los aeropuertos cuando llegamos y cómo están ahora mismo y quiero recordar cuál es el beneficio que se está derivando para el Estado. Para el año 2016 ya está previsto que haya unos ingresos de 400 millones de euros en términos de dividendos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 20

Por otro lado, en lo que corresponde al sector portuario, también se han producido reformas estructurales muy importantes desde el punto de vista normativo. La más reciente es la aprobación del Fondo financiero de financiación ferroviaria, un fondo con el cual vamos a seguir manteniendo ese objetivo que para nosotros es un compromiso ineludible para que nuestros puertos estén mejor conectados con las redes ferroviarias en nuestro país. Para eso ya hay un fondo sin personalidad jurídica en los Presupuestos Generales del Estado por primera vez, dotado con 113 millones de euros. Ahí desde luego también podemos ver las reformas que hemos hecho. Hemos incrementado hasta cincuenta años el periodo concesional y además hemos rebajado las tarifas suponiendo un considerable ahorro para todos los usuarios.

En carreteras, ustedes preguntan muchas veces, señorías en la oposición, qué pasa con las carreteras que están ahora mismo en fase de concurso. Simplemente les invitaría a que hicieran una extrapolación y que determinaran cuál sería el impacto y el coste de haber aplicado las reformas normativas que hemos aprobado ya o están ahora mismo en curso a aquellas concesiones que ustedes dejaron en la situación crítica en que las dejaron, porque ahora mismo, señorías, ya se descuenta el sobrecoste expropiatorio de la RPA y, en segundo lugar, con la reforma que pretendemos ya implantar una vez que se apruebe la Ley de Carreteras, se indemnizará por el valor razonable de la concesión y no por el valor de las obras realizadas.

Estas son reformas todas las cuales tienen un impacto y un reflejo nítido en los presupuestos del año 2016 y que se han ido realizando sucesivamente a lo largo de los años 2012 a 2015, pero sobre todo no se ha perdido nunca de vista cuál era el objetivo primario, cuál era el objetivo cardinal del Gobierno, que era prestar servicio al ciudadano. Hemos seguido prestando servicio al ciudadano, porque, señorías, hay a quien se le llena la boca de decir que defiende lo público. Miren, lo que hay que hacer es hablar menos y lo que hay que hacer es actuar más, que es lo que hemos hecho nosotros. ¿Sabían ustedes, señorías, que cuando llegamos al Gobierno no existía consignación presupuestaria para atender el pago de Correos ni las OSP de Renfe? Esos son servicios públicos, servicios públicos esenciales, servicios públicos de los que gozan todos los ciudadanos y todos los españoles diariamente. Pues no había consignación presupuestaria. Nosotros desde el primer momento consignamos presupuestariamente las cantidades que se adeudaban de ejercicios anteriores y hoy por hoy podemos decir legítimamente que ya existe consignación adecuada y suficiente para poder atender las obligaciones del ejercicio en curso.

Y qué me dicen ustedes de las expropiaciones. Tampoco se pagaban las expropiaciones. Este era otro arte presupuestario heredado de los tratados de la ineficiencia presupuestaria donde evidentemente se financiaba la obra pública con los expropiados. Otra gran medida de política social, pagar la obra pública con los expropiados. Hemos afluado prácticamente todas las expropiaciones pendientes del anterior Gobierno y hoy los ciudadanos han podido atender o han podido cobrar la totalidad de las deudas que tenían pendientes derivadas de las expropiaciones. Esta es la realidad, nos guste o no nos guste. A mí personalmente me gusta. Estoy convencido que a las personas que hacen un ejercicio de responsabilidad y pragmatismo político también les gusta.

¿Y qué les puedo decir del Plan de vivienda? Cuando llegamos había una deuda oculta de más de 700 millones de euros en vivienda. Hacer política de vivienda sin que haya dotación presupuestaria también es una forma curiosa de hacer políticas públicas.

Todos los indicadores del Grupo Fomento han ido creciendo. Vean ustedes por lo tanto que la política presupuestaria está indisociablemente ligada a que se mantengan los servicios públicos y la mejor demostración y guía de actuación de que esa política es acertada es que los indicadores van creciendo. El número de viajeros en alta velocidad crece ininterrumpidamente desde el año 2013, en junio la tasa interanual se ha situado en el 17% y hemos alcanzado el récord absoluto de viajeros con 1,8 millones en 2015. El transporte de mercancías por ferrocarril crece en junio de 2015 al 8%. En el modo aéreo los crecimientos son apabullantes, incrementándose tanto el de aeronaves, en un 9%, como el de mercancías, un 8%, y el de viajeros en un 8%. Fruto de ello el número de pasajeros en junio de 2015 es el mayor en el mes de junio de toda la serie histórica española con más de 20 millones de pasajeros. El transporte de mercancías crece también a una tasa del 5%, alcanzándose un récord absoluto en toda la serie histórica en los puertos con un total de 43,6 millones de toneladas. El número de pasajeros en cruceros está creciendo a un ritmo del 9% en el interanual de junio. En el caso del transporte de mercancías por carretera, tras siete años de caída, hemos visto cómo en 2014 se ha incrementado en un 5%.

¿Y cómo es posible todo esto? Ahí es donde viene la tercera pata, la tercera pieza. Gracias a las reformas estructurales y de funcionamiento que hemos ido implantando a lo largo de estos últimos tres

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 21

años. En primer lugar, hemos mantenido la senda de la contención del gasto público. Nosotros considerábamos que había un gasto improductivo, un gasto consuntivo que era innecesario y que podíamos cercenar y así lo hemos hecho. Hemos apostado por el gasto productivo, hemos apostado por el gasto por inversión y evidentemente hemos ido reduciendo paulatina y progresivamente aquel gasto que no representaba ningún valor añadido al Grupo Fomento. Hemos aprobado más de 20 instrucciones, es un trabajo maquinal, si quieren administrativo, de la subsecretaría, pero esas instrucciones han tenido un efecto inmediato, han tenido desde luego un resultado. Aprobamos un plan de austeridad y racionalización del gasto del Grupo Fomento de los años 2013 a 2015, constituimos una comisión de coordinación y seguimiento de la contratación pública del ministerio y, por supuesto, pusimos en marcha un plan de análisis y racionalización de la gestión inmobiliaria. Pues bien —lo decía antes—, en total 1.000 millones aproximadamente de ahorro durante estos cuatro años, 1.000 millones. Probablemente se puedan escapar las cifras, 1.000 millones son fruto, como digo, no de un principio ideológico sino de un principio de buena gestión pública, fruto de la ortodoxia frente a la heterodoxia, fruto del orden frente al desorden, fruto del concierto frente al desconcierto. Hemos acometido también la reestructuración de un enjambre más bien inspirado en la mitosis instrumental, porque había todo tipo de entidades públicas, algunas carentes de sentido común y de racionalidad funcional. Miren, gracias a las entidades que hemos suprimido, fusionado o absorbido nos hemos ahorrado ya 36 millones de euros y además hemos obtenido ingresos como consecuencia de las ventas por desinversión de más de 20 millones de euros.

Pues bien, esto es lo que hay. Gustará o no gustará. Me extrañaría que no gustara. Me extrañaría mucho que llegar a este puerto, alcanzar estos resultados durante tres años y medio fuera objeto de debate o de dialéctica política. Se podrá hacer otra cosa, podremos tener otro tipo de debate político, pero desde luego, desde el punto de vista de la ordenación de los recursos del Grupo Fomento, intuyo que no habrá ninguna señoría que cometa la irresponsabilidad de criticar la gestión, que ha sido prudente, sensata y cabal. Esa es la realidad, guste, como digo, o no guste. Fruto de eso hemos consolidado el crecimiento del presupuesto del Grupo Fomento en un 10,2% respecto al presupuesto del año 2015, alcanzando los 19.279 millones de euros. Es verdad que la economía está creciendo, pero el presupuesto del Grupo Fomento crece en un ratio y en un porcentaje superior al que está creciendo la misma economía y además esta cifra representa el 1,7% del PIB español, lo que muestra la importancia del Grupo Fomento dentro de la economía española.

Como he dicho, hay un incremento total del 10,2%, pero conviene destacar cuál es el *mix*, cómo se distribuye ese crecimiento del 10,2%. Pues bien, les diré que la mitad de la tarta, la mitad del conjunto de los recursos que destina el Grupo Fomento dentro de los Presupuestos Generales del Estado, el 56%, va destinada a operaciones de capital, mientras que el 44% restante son operaciones corrientes. Como ha explicado ya el secretario de Estado, a la política ferroviaria se destina el 50% del presupuesto. Le siguen por orden las políticas de aeropuertos y seguridad aérea con un 15%, carreteras con un 13% y puertos y seguridad marítima con un 9%. Desde el punto de vista estricto de las operaciones de capital la política ferroviaria también lidera este ranking con un 51%, en segundo lugar queda carreteras con un 22% y puertos con un 9%. Podemos decir por tanto que en este contexto de ordenación de la gestión de los recursos presupuestarios, fieles seguidores del principio de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, crecemos en todas las políticas presupuestarias, en todas las políticas activas del Ministerio de Fomento.

Señor presidente, señores diputados, centrándonos ya en el presupuesto de la sección 17, que es el ministerio propiamente dicho, el presupuesto total del año 2016 asciende a 6.076 millones de euros frente a 6.024 millones del presupuesto del año 2015. Verán que este es un nuevo punto de inflexión porque, por primera vez en ocho años, la sección 17 vuelve a crecer. Esa es una buena noticia digna de destacar en esta comparecencia. Esto supone un incremento del 0,9% que, si sumáramos el impacto de la centralización de los contratos de seguridad, limpieza y aseo además de postal y mensajería de la sección 31, nos llevaría a un crecimiento cercano ya al 1%. La mejora económica y presupuestaria que vivimos no nos debe hacer perder de vista cuál ha sido el espíritu, cuáles han sido los principios de guía que han caracterizado nuestra actuación a lo largo de estos años. Fruto de ello seguiremos estimulando el gasto productivo y seguiremos eliminando aquellos gastos improductivos o superfluos que existen. Les voy a dar algunos datos que son sumamente elocuentes y representativos. Señorías, de esos 6.076 millones el 28,6% es gasto corriente frente al 71,4%, 4.337 millones de euros que son gastos de capital, o lo que es lo mismo, de cada 4 euros 3 los destinamos a gastos de capital. Pero voy a añadir algo más, el capítulo 1, más el capítulo 2, más el capítulo 3 del Ministerio de Fomento, sección 17, no alcanza siquiera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 22

el 4%, porque el capítulo 4, aun siendo gasto corriente, va orientado directamente a prestar servicios y ayudas públicas a los ciudadanos. Por lo tanto, vean cuál es el destino real de los recursos del Ministerio de Fomento: se destina solo el 4% al gasto realmente interno, endógeno, del ministerio para atender sus gastos de personal y su gasto corriente.

Empezaré con el capítulo 1, señor presidente, capítulo que representa el 2,73% del presupuesto global del Ministerio de Fomento. Está presupuestado basándonos en una hipótesis de congelación salarial. Huelga decir que en el momento en que se apruebe definitivamente la subida del 1% más el pago del 50% de la paga extra del año que viene, se incrementará en 6 millones de euros con el objeto de poder atender los pagos a los empleados públicos. Pues bien, el presupuesto del Ministerio de Fomento experimenta en capítulo 1 una reducción en términos homogéneos del 7% respecto del año anterior. En total, en los últimos tres años y medio se ha producido una reducción del 18% respecto del año 2011.

La mayor reducción, donde teníamos un margen para trabajar porque realmente pensábamos que existían márgenes de eficiencia —y cuando digo márgenes de eficiencia me refiero a prácticas administrativas tendentes a ganar recursos mediante mejoras en la contratación y en el gasto público—, era en el capítulo 2. Pues bien, el capítulo 2 representa exclusivamente el 1% del presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento, y se reduce un 14,4% respecto al del año anterior. Podíamos habernos relajado pero, como digo, continuamos con nuestro principio, que es ir eliminando y reduciendo el gasto superfluo, el gasto consuntivo e ir incrementando el gasto productivo. Desde 2011 a 2016 nos hemos ahorrado 12 millones de euros, hemos pasado de 75,9 a 63,7 millones de euros. Espero que esto tampoco sea objeto de crítica. Podemos entender que sea objeto de crítica el no haberlo hecho antes, pero que gestionemos igual o mejor obteniendo mejores resultados con menos dinero, forma parte de la doctrina de lo que hay que hacer. El capítulo 3 del ministerio es muy residual, ahora mismo solamente es 1 millón de euros, representa el 0,02% del presupuesto total del Ministerio de Fomento, pero quiero decirles también que es nueve veces inferior al presupuesto del año 2011.

Me voy a detener en el capítulo 4. Este capítulo asciende a 1.508 millones de euros, experimentando un incremento respecto al año anterior del 6,65%. Muy importante en este caso es destacar, como he hecho al principio de mi intervención, que aparecen consignadas las partidas destinadas a atender las obligaciones de servicio público tanto de Renfe, como Renfe Cataluña, como los 180 millones destinados a Correos para atender el servicio postal universal. Y también en capítulo 4 hemos incrementado considerablemente la dotación presupuestaria para atender las partidas destinadas a marina mercante y aviación civil. En transporte aéreo, en términos homogéneos, crecemos un 10,5% y en transporte marítimo crecemos un 13,6%. ¿Por qué? Básicamente por dos razones, primera, porque hemos desterrado definitivamente la práctica presupuestaria de no cubrir íntegramente con el crédito presupuestario las obligaciones que nacen durante el ejercicio, porque a lo largo de las últimas legislaturas se iban arrastrando obligaciones de ejercicios anteriores al ejercicio corriente y, segunda, porque fruto del crecimiento de la actividad económica, se va a producir un incremento efectivo de la demanda que va a generar que haya más viajeros que puedan disfrutar de estas ayudas, exactamente 13 millones de personas físicas de Canarias, de Baleares, de Ceuta y Melilla se están beneficiando hoy de estas ayudas.

En cuanto a capítulo 6 también destacamos un incremento sensible, pasamos a 1.831 millones de euros, realmente es un 2,33% de crecimiento pero hay que matizarlo. ¿Por qué? Porque hasta el año 2012 los presupuestos contenían dotaciones para atender también obligaciones de ejercicios anteriores. A partir de este momento el presupuesto neto servirá para atender las obligaciones que vayan surgiendo temporáneamente a lo largo del ejercicio presupuestario. Entendemos que es un ejercicio de disciplina presupuestaria y de contención del gasto donde se tenga que producir. El grueso se produce fundamentalmente en carreteras ya que de lo que se destina a política de carreteras el 96% está incardinado en la Dirección General de Carreteras, con un presupuesto que alcanza los 1.766 millones de euros y un crecimiento del 2,62%.

En el capítulo 7 las transferencias se incrementan en un 3,8%, alcanzando los 1.572 millones de euros. Dentro de él la política de vivienda es una pieza clave de la acción del Ministerio de Fomento, porque absorbe el 35% del presupuesto del citado capítulo. Debo puntualizar que conforme se vayan extinguendo las ayudas de la renta básica irán cayendo las dotaciones presupuestarias previstas para ello. Pero el dato más importante, que es fruto efectivo del nuevo Plan de Vivienda, es que la anualidad para el año que viene de los nuevos convenios suscritos con las comunidades autónomas se incrementa en un 17%, pasando de 272 a 321 millones de euros en el año 2016. El otro pilar básico —voy concluyendo, señor presidente— es el mantenimiento del ADIF, donde figuran 585 millones de euros, que es el 37% del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 23

total del capítulo. Se mantiene una cantidad análoga para convenios con comunidades autónomas en materia ferroviaria y aparecen 8 millones para atender los gastos de capital de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, que más los 8,2 millones que hay en el presupuesto de gasto corriente, dan un total de 16,2 millones de euros.

Las transferencias de capital destinadas a carreteras experimentan un sensible crecimiento del 43% para financiar tres obras en Canarias: por una parte el anillo de Tenerife, por otra parte la obra de La Aldea-El Risco y, finalmente, el acceso al Instituto Astrofísico de Canarias. No quiero dejar pasar un dato que es relevante y es que el presupuesto de Sasemar se incrementa un 40% hasta casi los 28 millones de euros, fiel reflejo de la preocupación de este Gobierno por la seguridad marítima. Y finalmente el capítulo 8 asciende a 926 millones de euros, donde quiero destacar el aumento de las aportaciones ADIF Alta Velocidad hasta los 500 millones de euros, lo que representa un incremento del 16%.

Estas son las principales cifras, señor presidente, señorías, del presupuesto del Ministerio de Fomento. Pero no quiero dejar pasar algunos datos para que vean que esta política presupuestaria tiene resultados efectivos. Simplemente tres apuntes: en 2011 había 8 empresas del Grupo Fomento que tenían pérdidas, en el año 2016 solamente habrá 2 empresas del Grupo Fomento que tengan pérdidas; tres años y medio en unas condiciones económicas y presupuestarias muy duras y lo hemos vuelto a conseguir. En el año 2011 el ebitda del Grupo Fomento era de 2.036 millones de euros, en el año 2016 será de 3.343 millones de euros; 1.300 millones de euros más, casi un 70% más respecto al año 2012. Respecto a la deuda, el ratio deuda ebitda en el 2012 alcanzó su máximo con un 20,82, en el 2016 se prevé que llegue al 14,78%, casi un 30% inferior, por lo tanto ganamos en solvencia respecto al año 2012. Y simplemente en el año 2011 —el resultado es concluyente— había un resultado negativo de 694 millones de euros, cuando está previsto que el Grupo Fomento tenga para el año 2016 unos beneficios totales de 200 millones.

Señor presidente, señores diputados, acabo. Ese ha sido un relato de cinco presupuestos; un relato en cinco capítulos, en cinco fases, en cinco hitos; un relato de lo que creemos que hay que hacer con los presupuestos de una manera sensata y razonable. Creemos en el rigor y en la estabilidad presupuestaria, también creemos en las personas que lo hacen posible, en nuestros empleados públicos que nos han ayudado diariamente a elaborar este presupuesto y la realidad de esta gestión pública. Hemos crecido en confianza de los ciudadanos, hemos crecido en confianza de las empresas y eso nos está ayudando a promover más el crecimiento económico y la creación de riqueza en España. No ha sido fácil; en absoluto lo ha sido, yo diría más bien que ha sido muy difícil. Quiero recordar que en el año 2012 muchos apostaban por un rescate, muchos apostaban por que íbamos incapaces de sanear no solamente el Grupo Fomento sino el país. Hemos demostrado que se puede ser sensato en el gasto, en la presupuestación, en la aplicación y en el control del gasto; hemos demostrado que se puede aumentar la inversión y contener el gasto improductivo y a fe que lo hemos conseguido. Permítanme que me sienta orgulloso. Quiero agradecer sinceramente a todos, a los que de verdad creen que lo hemos hecho adecuadamente y a los que no, porque también se lo creen, las críticas que siempre son buenas y nos sirven para mejorar.

Señorías, esta intervención me ha permitido dar a conocer cuál ha sido el recorrido, un recorrido tortuoso y complicado, del que me siento humilde pero legítimamente satisfecho del trabajo hecho. Quedo a su disposición para todo tipo de preguntas. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora de los grupos parlamentarios. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió. Tiene la palabra don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero dar la bienvenida al señor subsecretario y decirle que si todos fueran como usted la señora ministra no tendría que subir el 1% el sueldo del año que viene. Veo que usted se considera perfectamente bien retribuido y satisfecho con la labor. No deja de ser positivo que las personas que están al servicio de toda colectividad expresen un nivel de satisfacción importante. Esto es importante y así lo valoro, pero también es bueno en la vida ser algo autocríticos. Mi intervención va a ir por ahí, aunque solo sea para intentar mejorar en el futuro.

Por lo que se refiere a los aspectos que ha relatado, algunos pueden no ser competencia directa, pero la subsecretaría del ministerio constituye un balcón de observación muy importante. Teniendo presente este hecho, voy a subrayar ciertas cuestiones, algunas muy prácticas. Me gustaría —pido a la secretaria de la Comisión que tome nota— que los diputados tuviéramos información relativa a los presupuestos pues este es el objetivo de estas comparencias. No voy a formular las preguntas por escrito, pero quiero y pido que consten en acta. Le pido expresamente que, en virtud del reglamento parlamentario, se nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 24

mande debida información sobre las mismas. Primera cuestión, nos gustaría conocer la ejecución presupuestaria del año 2014. Hasta hace poco este dato figuraba en la propia web del Ministerio de Fomento y teníamos los datos de la ejecución de 2013, pero ahora este dato ya no figura. Creo que es importante conocer la ejecución de todas las partidas del ministerio correspondientes al año 2014. Pido expresamente que conste en acta y que quede así formulada esta petición de información. ¿Por qué solicito este dato? Porque usted le da una gran importancia y dice: «Nosotros somos muy eficaces». De acuerdo, usted lo dice, yo por buena fe y por presunción de bondad —como dice el amigo Santi Vila— le creo, pero como a mí no me pagan por presunción de bondad, sino por controlar al Gobierno, necesito saber si es verdad que ustedes ejecutan realmente el presupuesto. Lo cierto es que el del 2013 no lo ejecutaron satisfactoriamente, a menos en relación con Cataluña. Las cifras de inversión en Cataluña del 2013 fueron bajas, muy bajas. Hay una serie de motivos, hemos intentado analizarlos, y nos gustaría conocer si la evolución del 2014 ha sido positiva y si aquellas razones que se nos dieron en su día para justificar una ejecución de poco más del 60% de las inversiones en Cataluña ha mejorado en el 2015. Debo decir, por ejemplo, que en 2013 tuvieron una buena ejecución presupuestaria, superior al 100%. Mi labor es analizar lo que sucede y hacer una foto rigurosa de lo que ha sucedido en 2012, cuando sacaron una buena nota mientras que en 2013 la nota fue un suspenso claro. Yo tengo la obligación de que los ciudadanos se enteren de cuál ha sido la ejecución —al menos los ciudadanos de Cataluña, otros tienen otros ámbitos de actuación, algunos de toda España— de las partidas de inversión en Cataluña del año 2014. Pido formalmente que se nos responda a esta cuestión.

Otro elemento que también depende de su ámbito de competencias es el relativo a las dotaciones de personal. He venido siguiendo desde hace años algo que a mi juicio resulta preocupante. Coincido con el señor subsecretario en el esfuerzo de las personas que están trabajando al servicio del ministerio y, como las conozco, lo valoro muy positivamente. Uno de los problemas que tienen —y esta constituye la segunda pregunta— es la dotación del personal del ministerio, especialmente el personal de la demarcación de carreteras del Estado en Cataluña pues, por motivos ajenos a la voluntad del ministerio, muchas personas que allí van destinadas luego piden cambio de destino y siempre hay un número de bajas muy importante, lo cual conlleva que la dotación de personal sea muy baja, que no puedan cumplir con aquellos compromisos políticos que se han adquirido, que no se puedan preparar todos los documentos para ejecutar las inversiones, hecho que perjudica a los ciudadanos. Me gustaría conocer las dotaciones de personal tanto del ministerio como de todos sus organismos públicos en Cataluña con descripción de todos los puestos de trabajo, con la asignación de todas las personas a los puestos de trabajo y lógicamente con la descripción de todas las vacantes existentes en todo lo que el señor subsecretario llama Grupo Fomento en Cataluña. Creo que es un elemento importante para valorar la efectividad de la labor del ministerio.

Otro elemento al cual también ha hecho referencia el señor subsecretario son las expropiaciones. Debo reconocer de entrada el esfuerzo que se ha hecho, tema realmente crítico. Los diputados que intentamos representar a los ciudadanos hemos recibido quejas de muchísimos ciudadanos muy enfadados porque recibían el pago de sus expropiaciones con un retraso de cuatro, cinco, seis y de hasta siete años. Debo manifestar sinceramente que esta situación ha mejorado y que ahora recibimos menos peticiones. Mi sensación es que ha mejorado. El señor subsecretario debe coincidir conmigo en esta valoración porque su expresión ha sido: «...ahora prácticamente no debemos nada». Como usted es un hombre muy fino en el lenguaje —yo soy un hombre mucho menos fino en el lenguaje pues soy de ciencias—, quiero evaluar este «prácticamente». Por ello pido también que se nos dé la relación —evidentemente no nominal, sino por demarcaciones—, por demarcaciones catalanas, de las cifras de expropiaciones pendientes de pago a fecha 1 de julio —creo que está cerrado el ejercicio— del año 2015. Es importante este dato para evaluar este esfuerzo que me consta, repito, que se ha efectuado. Señor subsecretario, soy consciente de que a lo mejor no puede responder a todas estas preguntas. Si pudiera sería fantástico, pero existe la modalidad de respuesta por escrito, que es la que le estoy demandando pues es otro elemento que me parece positivo.

Reconozco que han mejorado mucho las cuestiones relativas a que el ministerio cumpla con sus obligaciones en vivienda. Quiero reconocer también, que especialmente a partir de la incorporación del nuevo director general ha mejorado de forma muy notable en un tema para nosotros y creo que para todos muy relevante, que es el relativo a las relaciones con las comunidades autónomas, que son quienes están actuando a veces como la ventanilla de muchas de las políticas del ministerio. Las cosas han mejorado, pero, por lo que hace referencia a Cataluña, me gustaría conocer, a 1 de julio, cómo está la cuestión, qué se debe, qué no se paga, etcétera. Aquí hay un tema en discusión —he tenido conversaciones con el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 25

director general, así como con el Gobierno de la Generalitat—, que son aquellas obligaciones que consideramos vigentes. El ministerio estima que es complicado desde el punto de vista legal, pero nosotros vamos a presentar una enmienda para solucionar la situación de planes anteriores que no han sido atendidos dado que hay ciudadanos, colectivos y empresas de economía social cuya viabilidad futura está pendiente de esta cuestión. Repito que en esta materia se ha avanzado y estamos satisfechos del cariz que han tomado las políticas del ministerio, pero nos gustaría evaluar exactamente dónde estamos en estos momentos.

Su intervención ha tenido un punto de filosofía, lo cual es bueno: por qué y para qué hacemos las cosas; creo que es correcto darle un sentido. Sus comparecencias también deben tener este contenido. Y me gustaría dedicar la última fase de mi intervención a algunas reflexiones. El argumento utilizado es el siguiente: Nosotros somos más eficaces y como somos más eficaces, ahora dedicamos más dinero a la inversión. Este argumento, que a mí me gusta, en la presentación de los presupuestos del ministerio de los presupuestos no me cuadra porque en la primera diapositiva señalan que el Grupo Fomento crece un 10%, y, en la segunda, que la inversión crece un 5,8%. No se desprende relación alguna con una mayor eficacia desde su punto de vista del parámetro cuando dice que ahora más cantidad de sus recursos se destinan a lo que llaman inversión en un sentido amplio, que yo comparto. Me gustaría saber de dónde sale esta cifra del Grupo Fomento, que tampoco está reflejada en los datos que nos da el amigo Montoro, quien nos da otros datos distintos. Siempre hay algo de contabilidad creativa en los power-points que elaboran los servicios de prensa y de comunicación. En este caso me gustaría conocer dónde está el gazapo, para su credibilidad.

Respecto a AENA, hace un año era 100% suya, ahora parece que un 40 y tantos por ciento no es suya. Tengo un vecino que compró acciones de AENA —por cierto, le ha ido muy bien—, pero este vecino no es del Grupo AENA. Me gustaría que se desconsolidara, si es que no se ha hecho, el 49% que ya no es Grupo AENA, que es de quien sea, de Francisco Fernández López, por ejemplo. Pediría que fuéramos rigurosos.

Hay algo que me preocupa muchísimo y que vamos a tratar más tarde. No quería introducirlo, pero como usted lo ha hecho, me da pie a mencionarlo. Dice usted: Ahora hemos puesto orden en el tema ferroviario, antes teníamos Renfe, FEVE y ADIF y ahora tenemos menos porque ya no tenemos FEVE, pues la hemos integrado. No me parece mal la solución que han adoptado, pero, a continuación, resulta que han creado cuatro sociedades en Renfe, de las cuales una no parece —al menos que nosotros conozcamos—, no parece que esté operando; una sociedad que alquila material o que no lo alquila no parece que sea algo muy ejemplar. Por otra parte, estamos muy preocupados por el endeudamiento de ADIF pues prosigue la presión de ADIF sobre Renfe. Como para seguir endeudándose al ritmo que le pedimos ADIF Alta Velocidad debe tener ingresos, no se nos ocurre otra cosa que aumentar los cánones, con lo cual Renfe, que había hecho un esfuerzo importante de sacar la máxima rentabilidad posible a los servicios comerciales, vuelve a perder dinero. Ya he intentado explicar más de una vez que esta situación nos preocupa —porque esto es un tema de filosofía—, que no vemos sostenible el sistema ferroviario español si seguimos endeudando a un ritmo vertiginoso a ADIF Alta Velocidad, contaminando a una operadora que necesitamos. Si ustedes quieren privatizar o liberalizar algunos servicios necesitamos que tenga músculo y sea potente, que sea ágil y competitiva. Lo que estamos haciendo no va a en esa dirección. De los aspectos filosóficos a los cuales usted ha hecho referencia me preocupa que el actual modelo, la política que ustedes siguen en el campo ferroviario, no constituye una política sostenible. Al margen de que —lo he dicho en esta sede, y no me duelen prendas reiterarlo— me parece correcta e inteligente la política comercial de Renfe en los últimos años, que ha conseguido atraer más tráfico y algo más de ingresos aunque no mucho más; prestamos un servicio público y cuantos más usuarios tenga, mejor. Es algo incuestionable. Estoy de acuerdo con la política comercial que ha seguido Renfe por lo menos en la alta velocidad. Si alguien hace un sobreesfuerzo pero se le van incorporando servicios de dudosa rentabilidad, amén de cargarle con cánones y más cánones, me parece que es un esquema complicado.

Para acabar, también una cuestión filosófica. En absoluto compartimos su modelo de privatización de AENA y lo saben perfectamente. No voy a profundizar hoy en esta cuestión, pero nos gustaría que nos contara cómo ha acabado la controversia entre AENA y la Comisión Nacional del Mercado de Valores, que exigió primero una disminución de las tasas del 3,6% y luego del 1,9%. Me gustaría saber por quién ha tomado partido el Ministerio de Fomento —esto sí lo puede responder hoy—, si ha jugado a favor de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 26

empresa AENA o de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, la competencia, y en este caso deberíamos hacerle caso. Valdría la pena obtener esta información.

Muchas gracias, como siempre, señor presidente, por su generosidad en los tiempos, pero creo que para que sean útiles estas sesiones algunas cuestiones deben poderse explayar con una cierta dilación de las expresiones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, don Carlos Salvador Armendáriz quiere formular unas preguntas.

El señor **SALVADOR ARMENDÁRIZ**: Muchas gracias, señor presidente, por su deferencia en dejarme participar en este debate. Previamente quisiera pedir disculpas a sus señorías y a don Mario por mis ausencias porque tengo que estar saltando de una Comisión a otra. Hay muchos temas que me interesan y hoy es un día un poco complicado para este diputado que no tiene todavía el don de la ubicuidad.

Quería saludarle una vez más y felicitarle por su intervención, don Mario. Es verdad que su departamento es árido y técnico, muy técnico, con lo que a veces es difícil hacer una intervención que no sea lo tediosa o lo técnica a que obliga la materia. Usted ha hecho hoy un ejercicio de política, ha hecho política; me parece estupendo que venga a hacer política y le felicito por ello. Su intervención ha supuesto un soplo de aire fresco, por decirlo de alguna manera y lo afirmo yo que estoy asistiendo a muchas intervenciones. Para algunos serán bofetadas o les dará una colleja, pero es lo que toca. Usted está en su derecho, como lo está la oposición a replicar. Le felicito y le agradezco que haya hecho amable su intervención, amplia e interesante. Por lo demás, está en su derecho de estar orgulloso. Pues bien, modestamente también quiero hacerme copartícipe del cambio y la mejoría de las cifras objetivas, de la tozuda realidad en la que vivimos. Yo llevo ya un tiempo en esta casa y si alguien, incluso de la oposición, nos hubiera dicho hace tres o cuatro años que hoy podíamos estar hablando de las condiciones de las que estamos hablando me habría parecido una locura, habría creído que se le había ido la cabeza, pero hoy es una realidad. Puede gustar más o menos pero eso responde —es verdad— al acierto en las políticas públicas que ha desplegado este Gobierno. En la medida en la que modestamente mi partido ha coparticipado en algunas de ellas, quiero también mostrar ese orgullo.

Centrándome exclusivamente en Navarra, una preocupación más allá de una crítica. Como sabe, las inversiones y los compromisos del Estado en Navarra se circunscriben en su mayor parte a su área y son muchas las cuestiones. Más allá de que los presupuestos reflejen una voluntad —puesto que hay una consignación presupuestaria adecuada en cada una de las inversiones que se van a hacer en Navarra— y de que se va recuperando un grado de inversión —como he dicho con el anterior compareciente, es verdad que durante la crisis no se había podido mantener—, quiero trasladarle una preocupación, porque muchas de esas inversiones: canal de Navarra, embalse de Itoiz, presas de Cola, recrecimiento de Yesa, la Autoridad de Jaca, el tren de alta velocidad, etcétera, ahora mismo tienen un problema sobreañadido, más allá de la dificultad de una gran obra pública y es que algunos de los miembros del Gobierno de Navarra muestran su desafecto, su contrariedad y piden públicamente que algunas de ellas se paralicen, que no se ejecuten.

Quiero trasladarle esa preocupación que sé que usted tiene y que conoce, pero a su vez también quiero trasladarle mi apoyo y el apoyo de mi partido obviamente. En la ejecución, en la puesta en marcha, en la voluntad de que las obras vayan para adelante, porque en el fondo son vertebrar Navarra con el territorio, es progreso para Navarra, etcétera, puede seguir contando con la colaboración y con el apoyo de mi partido, que es obvio que ejercerá una labor, como hace aquí, de control y colaboración con el Gobierno, pero ahora en otras responsabilidades va a seguir ejerciendo una labor de control estricto de lo que puede hacer el Gobierno de Navarra y cómo su actitud pueda o no perjudicar el desarrollo y la ejecución de estas obras que son tan importantes. Le reitero mi felicitación por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: De nuevo, bienvenido, señor subsecretario. Tengo que confesarle que mi intervención, dada la naturaleza del compareciente, tenía un enfoque propio del puesto, técnica. Sin embargo, muy a mi pesar, me veo obligado a hacer una valoración de sus palabras, porque tengo que decirle que ha sido poco respetuoso con nuestro grupo. Le digo más, la música me suena y la letra también, porque me leí su intervención del ejercicio anterior y lo comenté con algún alto cargo del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 27

ministerio. Como se dice en el argot taurino —y conozco bien la Administración—, está usted fuera de cacho. Perdona que le diga esto, pero está usted fuera de cacho.

Utilizando sus propias palabras, hablar menos y actuar más en relación con el contenido de su área, porque ha hablado de todo menos básicamente del papel que le corresponde como subsecretario. Una intervención —utilizando sus palabras— poco prudente, poco sensata y, desde mi punto de vista, poco cabal. Siento decir esto de verdad, pero ha tenido un comportamiento —y yo conozco bien el Parlamento, como mis compañeros— al que a veces ni los diputados más *hooligans* en el posicionamiento hacen referencia. ¡Claro!, hay quien le felicita, posiblemente porque se identifica con usted, pero usted no puede hacer de la ideología un castillo para la defensa de los intereses de su grupo —¡fíjese lo que le digo!, se la devuelvo—, porque la ideología es algo más. Yo estoy muy contento de mi ideología, una ideología que busca la solidaridad, la defensa de los menos favorecidos y que además cree en la eficiencia de la gestión pública para el reparto de recursos y en la redistribución de la riqueza vía impuestos. Usted tiene un papel como subsecretario, lo conoce, es un papel técnico de orientación, y me preocupa que en la Administración pública española, en aquellas unidades directivas que tienen que contribuir a dar consistencia a las políticas del Gobierno, y en este caso en un área tan técnica como es Fomento —se lo digo como técnico también—, nos encontremos con una defensa desmedida de un posicionamiento de parte.

Señor subsecretario, efectivamente son los quintos presupuestos, pero con interés electoralista, con un claro interés electoralista, no anteponiendo los intereses de España y del pueblo español, porque en ese caso podían haberse disuelto las Cortes General, se podían haber disuelto. Lo estamos viendo, aquí hay comparecientes cuya presencia no hemos pedido. ¿Por qué? Porque están utilizando esto como plataforma de propaganda política, y enmascarando todo. Le estoy hablando políticamente. Unos presupuestos, señor subsecretario, que perfectamente podía haber aprobado el nuevo gobierno entrante, porque el nuevo gobierno entrante no quiere menos a España que ustedes. ¿O acaso lo pone en duda? ¿Qué pasa, que hay los que quieren España y los que no quieren España? (**Rumores**). Usted se equivoca, se equivoca tremendamente y es poco considerado. Le recuerdo que en la legislatura de 2011, en plena crisis económica, hubo algún ministro que llegó a decir: Que se hunda España que ya lo recuperaremos nosotros. Ustedes, el Gobierno, abordó un presupuesto y lo dilató hasta después de las elecciones andaluzas con un claro interés político. Me parece poco acertado.

Hace referencia a los buenos y a los malos gestores. ¿Ha hecho repaso de la gestión del señor Álvarez Cascos, de una travesía en cada parte del país?. Yo recuerdo aquella época, alguna manifestación del señor subsecretario en aquel momento y la dispersión del gasto, obligaciones que se han trasladado. Si quiere le hablo de Núñez Feijóo, actual presidente de la Junta, con deuda remitida a convalidar. Yo he visto cómo se inauguraba un hospital sobre maqueta, si quiere le digo dónde. Le invito a que vaya a la convalidación del Consejo de Estado. Lecciones ninguna. De verdad que no se puede presumir de buenos o de malos gestores; en el elenco de gestores, puede haberlos buenos, malos, responsables, irresponsables y altivos, que son los peores, porque la humildad es más necesaria que nunca cuando se gestionan los recursos públicos. Se lo ha dicho el señor Pere Macías: yo no conozco el presupuesto. Ahí están las radiales con las expropiaciones, menudo problemón, 4.000 millones, 0,4% del PIB. Claro que si prospera el recurso nos podemos ir a 8.000 millones. ¡Viva la buena gestión! Lo que quiero es que se solucione el problema de las radiales, que no cueste un euro a los españoles, igual que la ministra, pero no venga aquí sacando pecho. Esa es una gestión rancia. Habla usted del Grupo Fomento. El Grupo Fomento no existe, está la sección 17, las distintas sociedades, si hablamos técnicamente.

Voy a entrar en lo que corresponde: en la gestión del presupuesto y de aquellas cuestiones que competen a su negociado, que no son banales. Presentan un presupuesto del Grupo Fomento total de 19.253 millones de euros, para inversión un 44,3% del total, pero de estos 8.479 millones de euros de inversión, no 10.000, me llama la atención el fuerte incremento experimentado por los activos financieros con un valor de 1.300 millones de euros, un 6,8% del presupuesto. No digo ni bien ni mal, simplemente le pregunto cuáles son las razones y políticas que han promovido este crecimiento de los activos financieros, qué se persigue, cómo puede afectar a la deuda pública. Por modos de transporte nos encontramos, ya ha salido aquí antes, con un 54% de la inversión para el ferrocarril, pero la alta velocidad absorbe el 67%, mientras que la red convencional absorbe el 8% y las cercanías el 8%. Pero es que la red convencional la utilizan 400 millones de viajeros y —corrígeme Andrés— la alta velocidad 21 millones, creo recordar. ¿Considera que esta asignación del presupuesto para los diferentes modos de transporte da respuesta y prioriza las necesidades de movilidad y conectividad de nuestro país? Hay otra cuestión y es que la inversión en infraestructuras —a la que antes no me respondió el secretario de Estado— se sitúa en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 28

el 0,84% del producto interior bruto, muy por debajo del crecimiento del producto interior bruto, que ha sido del 3%. Una inversión insuficiente para dar respuesta a las necesidades estructurales que tiene nuestro país y, sobre todo, que no incide en aquellos aspectos que mejoran la renta y la productividad, en aquello que consideraba Cobb-Douglas la conjunción tecnología, inversión y mano de obra.

Es un presupuesto que carece de credibilidad, que tiene un claro y neto carácter electoral en el que la asignación presupuestaria, y esto es grave, no se corresponde con la necesidad de avance ni la prioridad: carreteras, ferrocarriles, actuaciones, como decía antes, muy dispersas que no tiene sentido iniciar porque al final lo único que pasa es que se está incurriendo en costes con bajos rendimientos. No se puede iniciar una actuación de 68 millones de euros —por ejemplo, en mi ciudad la variante SG-20— cuando realmente se va a ejecutar 2,5 millones. Es que no compensa y se lo digo como ingeniero. Cuando hace uno el escándalo de costes y saca la eficiencia, no compensa. De esto está lleno el mapa español, de las traviesas de Cascos. Esta es la visión, esto es un error, este es un presupuesto electoralista. Lo mismo pasa con la seguridad. El Gobierno ha decidido en este presupuesto financiar obra pública recurriendo a préstamos del Estado que ha concedido a sus empresas. Con esta herramienta, que no deja de ser una herramienta de ingeniería financiera, se evita incurrir en el déficit público siguiendo las pautas comunitarias, y acude al sector privado para financiar las inversiones del sistema portuario, lo que sin duda está contribuyendo negativamente tanto en el sector público como en el plano laboral y está transformando las relaciones. Diría más, usted es el responsable del análisis de las inversiones, es el responsable del análisis de la rentabilidad económica financiera, de los estudios de financiación extrapresupuestario, de la puesta en marcha de actuaciones para la fórmula de la colaboración público-privada, lo que se conoce como CPP. Yo le pregunto, ¿considera que con el marco normativo que tenemos en estos momentos se permite claramente deslindar el riesgo de construcción, el riesgo de demanda y el riesgo de explotación? Porque al final ocurre lo que nos está ocurriendo. Este verano, concretamente el 17 de julio, ha aprovechado para sacar un real decreto modificando las condiciones de la autopista Madrid-Toledo, que nos va a suponer a los españoles un coste de 150 millones de euros. Cuando uno lee ese real decreto y ve que hay una sentencia que dice que hay que compensar, pero la compensación se hace sin criterios objetivos o, al menos, nosotros no los conocemos diciendo que se va a aportar un 12,8% del tráfico por la carretera, me preocupa. Me preocupa porque posiblemente se estén defendiendo más los intereses de grupos privados que los intereses de los españoles: esta es la consistencia. Le invito a que nos explique cuáles son las bases que este Gobierno tiene para defender la financiación extrapresupuestaria a través de instrumentos de empresas públicas, de colaboración público-privada y también de las concesiones, cómo está incidiendo en el déficit y en la deuda pública y si se están respetando los criterios.

Hay otra cuestión importante relativa a su área: ordenación e inspección del transporte terrestre —lo recoge la memoria— en lo relativo a la renovación de las concesiones de servicios regulares de transporte. Las concesiones de servicios regulares de transporte de viajero que son competencia de la Administración General del Estado son 88. Este es un problema viejo y me temo que difícil, muy inercial, de fuertes intereses donde no se han sacado con celeridad los concursos. Creo que se está dilatando durante mucho tiempo la licitación de esos transportes de servicios regulares. ¿Qué plazos tienen ustedes? Porque no veo que avancen, sigo viendo a las mismas concesionarias, con los mismos servicios regulares, con los mismos problemas estructurales, incluso con los vicios que hemos denunciado a través de preguntas escritas que no contesta el ministerio —hacemos el control— o cuando contesta lo hace de una manera ambigua. Hay incluso rutas que se dejan de hacer, constatables, donde hemos preguntado qué sanción se ha impuesto. Le pregunto también cuántos grupos económicos efectivos tienen en estos momentos concesiones en España, qué período medio de concesión de transporte regular viene prestando el concesionario —me imagino que mucho, muy largo—, cómo se verifica el cumplimiento de los compromisos, qué sanciones se han impuesto y si se ha inhabilitado a alguna compañía por razones contractuales.

En cuanto al Plan de ayuda de transporte por carretera, usted sabe la gran atomización que tiene el transporte por carretera, especialmente el transporte pesado de camiones, donde las ayudas al abandono son insuficientes. En reuniones que hemos tenido con la asociación de transportistas nos vienen pidiendo que se intensifiquen estas ayudas, porque hay más de 100.000 autónomos unipersonales que prestan un servicio, no siempre con eficiencia y con una flota de camiones muy antigua. Le pregunto qué política va a seguir el ministerio, si considera que la actual estructura de transporte terrestre de mercancías es la adecuada y cómo se va a abordar la transformación.

Servicio postal universal, otra asignatura pendiente y dejada de la mano de Dios. Esta aportación de 180 millones de euros tiene como finalidad compensar a la empresa pública Correos y Telégrafos sobre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 29

el servicio postal universal, pero no hay un plan; el plan que concreta la ley no se ha elaborado. Usted sabe que en estos momentos se está pagando con un retraso importante y que esto está generando tensiones; es más hay convocada una huelga por Comisiones Obreras para los próximos días. Le pregunto, ¿cree que la partida es la adecuada? ¿Qué valoración hace del cumplimiento del convenio colectivo y qué acciones ha emprendido el Gobierno para dar respuesta?

Por último, tema poco tocado, el Centro Geográfico Nacional, que también está adscrito a su unidad. Le pregunto si da respuesta el Instituto Geográfico Nacional a las necesidades actuales de España en materia geográfica, de astrofísica y otras funciones. Me dirá posiblemente que sí, pero a veces las visiones son muy diferentes y quizás en estos momentos el Instituto Geográfico español no esté en la vanguardia, como nos gustaría, se ha cedido la investigación y el desarrollo a la universidad, la coordinación no es la adecuada y el presupuesto es muy exiguo.

Por último —y con esto ya sí que concluyo—, endeudamiento de sociedades. Ustedes se han endeudado un 6% más. Es decir, el endeudamiento de ADIF ha crecido un 47%, y eso que han dividido ADIF Alta Velocidad de ADIF. Lo mismo pasa con Renfe. Es cierto que ha mejorado un poquito el endeudamiento de AENA. ¡Nos ha jorobado! Hicimos nosotros todas las inversiones y ya se encargaron ustedes de regalarlos. No lo digo yo, lo dice la prensa especializada. Lean *Expansión*, *Cinco Días*; lean la prensa económica *El Economista*; lean la prensa especializada y verán como una de las fortalezas de la salida a bolsa, ese regalo que hicieron de 6.000 millones de euros —repito, regalo de 6.000 millones de euros—, eran las fuertes inversiones efectuadas, el crecimiento, la congelación de las tasas, etcétera. Pero el endeudamiento de ADIF ha crecido el 47%, y hoy las sociedades están mucho más endeudadas, y en aquellas cuyo endeudamiento ha bajado, como son los casos de AENA o Puertos, tiene una razón, es que han dejado drásticamente de invertir, no están invirtiendo; ni siquiera para el mantenimiento.

Perdone por la primera reflexión, pero a veces hay reflexiones que son obligadas. Insisto, entiendo el papel de la subsecretaría como un papel no estrictamente político, aunque tiene su centro directivo, con una función logística y de apoyo.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor subsecretario por su comparecencia, por su intervención, por el tono de la misma y por sus reflexiones.

Yo voy a empezar por el final de la reflexión del señor portavoz del Grupo Socialista y no para criticarlo. Creo que tiene que agradecer su intervención y lo que le ha dicho. Le ha dicho que está usted fuera de cacho. Pues bien, cacho quiere decir pescuezo del toro, y el que está fuera de cacho es el torero cuando no se pone frente al toro. **(El señor Gordo Pérez: Sabes poco de toros)**. Precisamente usted se ha puesto frente al toro, ha demostrado que el Gobierno de Partido Popular y usted en concreto torea los toros difíciles y que no se esconde. Fíjese qué favor le acaba de hacer el portavoz del Grupo Socialista con esa expresión por la que luego, al final, le pide perdón. Le tenía que haber pedido perdón porque sabe que se ha equivocado también en eso.

Señor subsecretario, en la primera reflexión de su intervención coincidimos con la del secretario de Estado, que le ha antecedido en la comparecencia. Efectivamente nosotros hemos hecho todo lo contrario que el Partido Socialista, hemos adelantado los presupuestos para darle solvencia, garantía y futuro a España mientras que el Partido Socialista adelantó las elecciones para no aprobar los presupuestos. Esa es la realidad y lo que le ha obligado a usted, como ha dicho, a que sean los quintos presupuestos en los que ha tenido que comparecer y explicarlos. Esa es la única y verdadera diferencia, la responsabilidad; que no el cariño a España, que evidentemente no se lo voy a negar a ningún español, pero sí el ejercicio de responsabilidad, y sí saber cuáles son nuestras obligaciones. Estamos explicando lo que tiene que hacerse con España y adónde tenemos que ir, mientras que otros se escondieron con tal de no decir cuáles eran los presupuestos que había que hacer para el ejercicio 2012. Y solo resta ver cuál fue la realidad a 31 de diciembre del año 2011, cuando vimos que se había engañado a los españoles nada más y nada menos que en el 50% del déficit público que nos dejaron.

Señor subsecretario, la verdad molesta muchísimo, sobre todo si el que tiene que escucharla se ve arrinconado, lo cual también demuestra la mala conciencia que se tiene a la hora de venir aquí a defender lo que es absolutamente indefendible. De la misma manera que demuestra la falta de respeto que se tiene a todos los comparecientes utilizando el tiempo a su modo y manera, sin conciencia de que los demás tenemos las mismas necesidades de haberlo soportado y escuchado. Le tengo que agradecer en nombre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 30

del Grupo Parlamentario Popular el repaso que le ha dado a la legislatura, poner énfasis nuevamente en la deuda oculta, no comprometida para ejercicios posteriores sino oculta, de solamente 5.550 millones, es decir, prácticamente un ejercicio. Y destaco los datos que nos ha facilitado sobre optimización y racionalización que ha dado lugar al ahorro de los 1.000 millones de euros que ha señalado. Cuando queremos utilizamos las cifras como queremos, pero no sabemos cuáles es el número de usuarios del transporte ferroviario, al número global hay que restarle las cercanías, hay que restarle el AVE para saber cuáles son los verdaderos esfuerzos que se hacen en cada uno de los segmentos que conforman el presupuesto del ministerio. Se podrá calificar a estos presupuestos de lo que se quiera menos de electoralistas, entre otras cosas porque con estos presupuestos se hace un ejercicio de racionalidad, que es lo contrario de cuando se hace demagogia o se esconde la verdad, que es lo que conocíamos hasta ahora.

Creo, señor subsecretario, que estos presupuestos responden a las necesidades de España, son absolutamente coherentes y además implican el ejercicio dinámico de la labor del Gobierno que supo qué presupuestos tenía que hacer para el ejercicio 2012 y sabe qué presupuestos tiene que hacer para el ejercicio 2016, además con mayor atención a los ciudadanos siendo importante no solamente el aumento de inversiones, sino también el aumento de las subvenciones que son personales y al final lo que van a dar es satisfacción y bienestar al ciudadano.

Termino, señor subsecretario, solicitándole que haga extensivo a todo el personal del ministerio, como usted ha hecho, el agradecimiento del Grupo Parlamentario Popular, que le diga que también somos sensibles con su labor, con su trabajo y con la manera que han tenido de sacrificarse —todos nos hemos sacrificado pero los funcionarios también— realizando una labor seria, callada y muy laboriosa, y han permitido, junto con todos nosotros, que salgamos de la situación en la que nos encontramos. Evidentemente, por mucho esfuerzo que nosotros pusiéramos, sin la labor decidida y la lealtad de los funcionarios no podríamos haberla alcanzado.

Nada más, muchas gracias y nuevamente quiero felicitarlo por su exposición y por los términos en los que nos ha presentado el ejercicio del 2016.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del señor subsecretario del Ministerio de Fomento, don Mario Garcés para responder. Tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE FOMENTO** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias señor presidente. Quiero extender también el agradecimiento a todas sus señorías por la paciencia y las intervenciones, siempre constructivas, siempre coherentes y siempre ligadas al interés general de los ciudadanos españoles. Por lo tanto muchísimas gracias, y lo digo con absoluta humildad y sinceridad y sin un ápice de cinismo; es cierto, muchas gracias porque de todo se aprende, pero también hay que aprender del pasado, como se verá después.

Señor Macías, muchas gracias por estos cuatro años de crítica activa, de crítica constructiva, de planteamientos en positivo. Es un lujo que haya estado usted en la Comisión de Fomento, y ya que cierro este ciclo de cinco presupuestos quiero agradecer ese espíritu que el Grupo Parlamentario Catalán siempre ha tenido de colaborar lealmente y con rigor con todos nosotros.

A las preguntas que ha formulado, señoría, ya se le dará debida contestación, pero quiero aclararle algunos extremos en estos momentos. Hay un tema de matiz, un tema de matiz instrumental pero que es un tema estructural, y es que no podemos desconsolidar AENA toda vez que el 51% es titularidad del sector público. Obviamente y habida cuenta de esa titularidad corresponde que siga incardinada en el sector público. Me alegro de que su vecino sea titular de una acción, que se esté beneficiando del reparto de dividendos y estoy convencido de que también se beneficia de ese incremento exponencial del precio de la acción, porque parece ser que los ciudadanos no están molestos ni mucho menos con la operación sino todo lo contrario. Espero que los demás seamos coherentes con esa sintonía y con esa dirección.

En relación con AENA preguntaba usted cuál va a ser el comportamiento del Gobierno en relación con el informe de la CNMC. Lo tiene en el artículo 72 del anteproyecto de ley, donde se ha considerado la posición de la CNMC y se ha hecho caso a la CNMC, como no podía ser de otra manera. Nosotros podemos discrepar técnicamente y mantenemos nuestra tesis, pero desde el punto de vista del principio de lealtad, el principio de rigor y el principio de que tenemos que atender a lo que dicen los órganos reguladores, porque los dos aspiramos a lo mismo, lógicamente hemos introducido el artículo 72 en la dirección prevista por la CNMC.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 31

Respecto al cambio orgánico instrumental producido en el modo ferroviario se han producido dos grandes cambios. Más allá de la integración de FEVE en Renfe —que era una necesidad operativa, que ha ganado en eficiencia Renfe y que además no se ha visto perjudicado en modo alguno el servicio—, la creación de cuatro sociedades en Renfe ha introducido mayor disciplina, mayor rigor, ha dividido Renfe en áreas de mercado y de actividad y ha anticipado lo que iba a ser y está siendo el proceso de liberalización del sector ferroviario. No se preocupe señoría por la presunta inactividad de una de las sociedades; esa actividad se activará —valga la redundancia— automáticamente cuando el proceso de liberalización sea una realidad.

El desdoblamiento de ADIF era una necesidad, una necesidad sentida y desgraciadamente no cumplida hasta el año 2013, porque teníamos la obligación jurídica y la obligación financiera de dividir ADIF con el objetivo de garantizar la sostenibilidad financiera de las inversiones que teníamos en curso y que se habían aprobado en el plan de infraestructuras que se presentó en este Congreso. Por lo tanto, creo que todas las medidas iban orientadas a un fin, y a ese fin obedecen esas modificaciones.

En cuanto al incremento en los gastos de capital voy a ofrecerle una aclaración. Efectivamente en las dos páginas de la presentación se ve que los gastos de capital crecen en total un 12,5% respecto a los gastos de capital del año anterior. Por lo tanto, el crecimiento de los gastos de capital es incluso superior en porcentaje al incremento global que se produce en el presupuesto consolidado del Grupo Fomento de 2015 respecto a 2016.

En relación con la intervención del señor Salvador quiero agradecerle el tono, el alcance y desde luego el contenido de la misma. Navarra es una prioridad; todas las comunidades autónomas son prioritarias lógicamente para el Gobierno de la nación, pero le puedo asegurar que Navarra lo es especialmente, y desde luego estamos en línea con lo que usted ha dicho. El presupuesto para Navarra sabe usted que crece, crece un 1,58% pero sobre todo lo que es muy importante —usted lo ha dicho— es que crecen las principales conexiones limítrofes que le permite que mejore la conectividad con los territorios colindantes a Navarra. Quiero recordarle el esfuerzo que estamos haciendo en la A-21. En la A-21 en su conexión con Jaca todos los tramos estarán licitados y en ejecución a partir del año 2016, por lo tanto va a ser una realidad que San Sebastián-Pamplona-Jaca estén conectados y podamos garantizar ese flujo permanente de tránsito de viajeros, garantizando lo que es una red básica y fundamental para cohesionar los intereses del País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña en el norte de España. Por lo tanto, yo creo que por esa vía es muy importante. Quiero recordarle además que continuamos con las actuaciones en la línea de alta velocidad Castejón-Pamplona, que evidentemente son una prioridad para nosotros, y ahí vamos a destinar —y lo sabe bien el diputado— 36 millones de euros. Yo creo que esta es una cuantía suficiente para acreditar cuál es el interés y cuál es el anhelo que nos persigue. Por supuesto continuaremos velado por el interés de los ciudadanos navarros, que es el interés lógicamente de los ciudadanos españoles, y esa preocupación es compartida. Así pues, quiero agradecerle, con un agradecimiento sincero y hondo, la intervención que ha tenido y por supuesto esa invitación a la corresponsabilidad y a la ayuda por parte de su grupo. Muchísimas gracias a UPN, muchísimas gracias al diputado.

Señor Gordo, vamos a ver, empezaré con un símil taurino también. Ya que usted ha empezado apelando a la dialéctica taurina voy a empezar con la dialéctica taurina. Usted ha intervenido a toro pasado, escondiéndose, por varias razones. En primer lugar me ha recriminado determinadas expresiones. Mire, la expresión Grupo Fomento —y estoy convencido de que también la memoria de las actas del Congreso de los Diputados pueden verter algo de luz en esto— ha sido utilizada indiscriminadamente por todos los ministros socialistas, por lo tanto no debe reprochárselo al interviniente cuando es algo perfectamente utilizado y acuñado en la dialéctica parlamentaria.

Muy a toro pasado va usted cuando no se ha leído el decreto de estructura del ministerio, porque me está diciéndome que le dé respuesta a determinados temas relacionados con el transporte terrestre. El transporte terrestre no depende de la subsecretaría desde hace cuatro años. Invito a que sea el responsable correspondiente el que le dé respuesta a esto. Por lo tanto, no le puedo dar respuesta, pese a que usted me siga incardinando a mí esa competencia, ni a la tramitación y los procedimientos de concesión del transporte regular de carreteras ni a los del transporte ferroviario, porque no depende de mí, directamente no depende. Por lo tanto ya le digo que a toro pasado uno se esconde para ver al toro y en algún momento alguien no leyó el documento donde figuraban las competencias correspondientes de los diferentes responsables del Ministerio de Fomento.

Cada subsecretario tiene un perfil diferente, somos 13 subsecretarios y cada uno tiene un perfil diferente, pero no se puede poner en mi boca lo que no he dicho. Yo no hablo de mejores y peores

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 32

ideólogos; no, no es el debate. Puedo jugar, si quiere, de una manera cínica con el lenguaje, pero no hay mejores ni peores, evidentemente no los puede haber. Lo que sí digo —y es una realidad constatada, los hechos son tercos, los hechos son plenamente tercos y plenamente incontrovertibles— es que hay dos formas de gestionar muy diferentes y que en las formas de gestionar influyen mucho los responsables de los ministerios porque los empleados públicos son los mismos —y usted lo sabe señor Gordo, porque usted y yo hemos vivido muchos años y conocemos bien la Administración pública— y los funcionarios y los empleados públicos lo que buscan es que haya una dirección adecuada y correcta por parte de las autoridades de ese ministerio. Y al final los hechos permiten distinguir quiénes gestionan bien y quiénes gestionan mal, y los hechos —como digo— son tozudos, son plenamente consistentes, son cabales, son reales. Podrá utilizar la dialéctica y la retórica parlamentaria para decir que no son unos presupuestos realistas pero lo que son reales son los hechos, y ahora me iré refiriendo a cada uno de ellos.

Considero que no aprobar un presupuesto —y me permitirá que opine, yo tengo que opinar lógicamente, porque de mí depende la política presupuestaria del Ministerio de Fomento— en una etapa de crisis tan importante como la que vivía España en el año 2011 no fue una buena decisión. Insisto en que hemos aprobado cinco presupuestos. Si se me permite el símil futbolístico, diré que en el mes de mayo del año 2012 nadie esperaba que fuéramos a meter el primer gol desde el centro del campo, y lo metimos como en la final de la Supercopa; alguien estaba, alguien cabeceó mal y alguien le dio fuerte porque tenía la intensidad y la rabia necesaria para meter ese gol. Y después han venido cuatro goles más, que son cuatro presupuestos más —esa es la realidad— que han ido consolidando una victoria. Lo siento por los que sean aficionados del Barcelona pero yo soy aficionado del Athletic de Bilbao, y lo siento por los otros, pero esta es la realidad.

No me considero ideológicamente mejor ni peor, me puedo considerar diferente, y un subsecretario también tiene que tener la capacidad para determinar y dilucidar cuáles son los principios de la buena gestión partiendo de determinados principios políticos. No disocien la actuación del subsecretario de la actividad política; perdidos estaríamos si fuera así. Por lo tanto, no lo reproche diciendo que es electoralismo. Todo lo contrario, creo que es un ejercicio de responsabilidad: responsabilidad política, responsabilidad administrativa, responsabilidad institucional, responsabilidad con los españoles. Por supuesto que no hay buenos ni malos. En este discurso maniqueo no voy a entrar porque no lo he dicho, señor Gordo, nunca lo he dicho, y por lo tanto no voy a entrar directamente a esa estocada.

¿Lecciones? Yo no sé si es el momento de dar lecciones o no dar lecciones. Cada uno aprende las lecciones o se siente aludido cuando habla. Yo insisto en que los hechos son relevantes y elocuentes, y ante estos hechos podrá decir lo que quiera, podrá reprocharnos altivez, podrá reprocharnos falta de humildad, pero —insisto— en que los hechos ni son altivos ni están exentos de humildad, los hechos son hechos y a partir de ahí no sé si la ciencia económica o la ciencia de la Administración pública será la que determine en perspectiva qué es lo que se ha hecho en los últimos años.

Algunos aspectos sí le quiero destacar. En primer lugar me hablaba de que se había producido un incremento de los activos financieros en 1.300 millones de euros. Permítame decirle que los activos financieros bajan un 14%, por lo tanto a toro pasado no sé de dónde ha tomado los datos, porque desde luego los datos no son correctos.

En relación con el marco normativo actual sobre si permite o no determinar cuál es el reparto adecuado de riesgos, quiero recordarle que el marco normativo actual lo aprobaron ustedes. La Ley de Contratos es del 2007 y ahí es donde se determina cuál es el riesgo de demanda de disponibilidad y, a propósito, lo hicieron bajo un principio de libre voluntad de los pliegos de cláusulas administrativas particulares; no hicieron otra cosa más que determinar que fueran los pliegos de cláusulas administrativas los que fijaran las condiciones del reparto de riesgos entre el sector público y el sector privado. Esta es una ley —insisto— del 2007, una ley que queremos reformar y en la que ya hemos introducido reformas. Fíjense, ahora mismo el pago del sobrecoste expropiatorio será compensado —porque no puede ser de otra manera— del pago de la RPA, de la responsabilidad patrimonial. Lo hemos hecho nosotros. No creo recordar que lo hayan hecho ustedes. Se aprobó hace un año. Y está ahora mismo en trámite parlamentario una medida que de haber estado en vigor para las sociedades que están ahora mismo en liquidación o en concurso el efecto económico habría sido demoledor. Es decir, ahora mismo lo que decimos es que por el rescate de la concesión en caso de concurso, en caso por lo tanto de posible liquidación de la concesión, se pague por el valor razonable de los activos y no por las inversiones. Si esta medida hubiera estado así prevista jurídicamente, nos habríamos ahorrado un 80% del coste total. Por lo tanto, ¿qué quiere que le diga? Usted me pregunta que qué instrumento normativo hay para la colaboración público-privada y la respuesta es única, contundente, unívoca: el que ustedes aprobaron. Y respecto a las modificaciones que hemos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 33

introducido, le diré que las hemos introducido para que esto no se vuelva a repetir. No le contestaré a aquellas que no son competencia mía, por eso digo que en el decreto de estructura queda diafanamente determinado cuáles son las competencias y funciones de cada uno.

El servicio postal universal sí que es competencia mía. Efectivamente están dotados 180 millones, pero ¿usted recuerda los años en que no estuvo dotado? ¿Usted se acuerda de qué año a qué año se correspondía? ¿Usted recuerda los más de 500 millones de euros que tuvimos que dotar en un presupuesto para cubrir tres años consecutivos que no habían dotado ustedes? Tres años, que los hemos pagado. A propósito, no ha habido ningún problema ningún año para pagar íntegramente las cantidades. Por lo tanto no asocie —porque lo está haciendo torticeramente— no asocie la posible huelga de Correos con esto, que no tiene nada que ver; eso está ligado al convenio colectivo que está negociando el Grupo SEPI y Correos con sus trabajadores y sus organizaciones sindicales. Este año son 180 millones que se van a atender evidentemente en el año 2015, que se están pagando ya, se han empezado a pagar, y 180 millones más que se pagarán el año que viene. Por lo tanto un poco más de memoria y recordar que hubo dos años en los que no estuvo dotado el SPU en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y tuvimos que aprobarlo nosotros en un presupuesto que superaba los 500 millones de euros.

Respecto a la deuda ya sé que es una fijación que tiene —y hace bien en tener esa fijación— pero la memoria no debe ser esquiva. ADIF tenía 800 millones de deuda en el año 2004. ¿Sabe cuánta deuda tenía en el año 2011? Tenía 9.300 millones de euros. Usted habla mucho de ADIF, pero tiene que explicar también el incremento de la deuda de ADIF por la incorporación de determinados pasivos fiscales, porque tiene una explicación técnica. AENA pasó de en el año 2004 tener 5.000 millones de deuda viva a tener 12.600 en el año 2011, y Renfe de 2.300 a 5.300. Es decir, la deuda entre el año 2004 y 2011 se triplicó. No recuerdo a Álvarez-Cascos durante esos ocho años por aquí compareciendo, ni a su subsecretario; recuerdo a otros ministros y a otros subsecretarios, quizá con menos perfil político, que vinieron por aquí a explicarlo. Se triplicó la deuda viva que tiene el Grupo Fomento. Pero le diré, por ejemplo, que está previsto que se reduzca al año que viene todavía más en el esfuerzo de contención de la deuda viva. En el 2016 tenemos previsto que se reduzcan en aire cerca de 1.000 millones de euros, 998 millones exactamente; en puertos, 36 millones; en Sepes, 50 millones de euros. Es un esfuerzo importante y lo estamos haciendo.

Y gracias, señoría, —porque además no había hablado de ello y merece la pena hacerlo— por referirse al Instituto Geográfico Nacional. Tiene unos trabajadores magníficos, han trabajado a lo largo de estos años con un presupuesto congelado, pero le puedo decir que pese a eso el IGN sigue siendo una institución de referencia internacional. Hemos seguido participando en el proyecto Raege, el proyecto de instalación de los grandes telescopios astronómicos, estamos a la vanguardia de la investigación. Nos gustaría que hubiera un poco más de recursos, y lo vamos a intentar. Tenemos que ir creciendo diariamente —y agradezco que por primera vez se haya citado al IGN en estas comparecencias— y tenemos que hacer un esfuerzo superior. Ha crecido 700.000 euros el presupuesto del año 2016 en comparación con el 2015; ya hemos hecho un pequeño, un inicial esfuerzo, y desde luego espero que se consolide en los próximos años.

Señor Ayala, muchas gracias, por muchas razones. En primer lugar porque, pese a lo que puedan decir, el señor Ayala también me llama y a veces me hace una crítica positiva. Me dice: tenéis que hacer determinadas cosas que no hacéis. Y habitualmente todos los comentarios han sido siempre positivos y leales; por lo tanto, gracias. Seguramente se sorprende su señoría de que estemos alineados y de que el subsecretario tenga perfil político; pues la verdad, bienvenido a un día de agosto, bienvenido a un sueño de verano, pero esta es la realidad de un Gobierno que actúa responsablemente y con las cuentas claras.

Por último, quiero hacer extensivo el agradecimiento a todo el Grupo Fomento, a todos los empleados públicos de sus entidades, de sus direcciones generales.

Acabaré citando una frase de la ministra que la verdad es que hace justicia al trabajo de estos últimos cuatro años: menos cuentos y más cuentas. Y aquí están las cuentas del Grupo Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos cinco minutos para dar paso al siguiente compareciente. **(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 212/002448); CATALÁN DE CONVERGÈNCIA I DE UNIÓ (número de expediente 212/002488) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/002361).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento, en este caso para recibir la comparecencia del secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 34

Estatal de Infraestructuras y Transporte Terrestre SEITTSA, don Manuel Niño González, a quien damos la bienvenida y tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITTSA** (Niño González): Comparezco, como ha dicho el presidente de la Comisión, en mi calidad de secretario general de Infraestructuras y también como presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructura del Transporte Terrestre, Seittsa. Y lo hago para informarles de los presupuestos del 2016, del presupuesto con el que contarán las distintas unidades que dependen de la secretaría general.

Permítanme que con carácter previo haga referencia al contexto general en el que se producen estos presupuestos, que ya les anticipo que es absolutamente distinto al que nos encontramos en el año 2012 cuando nos tocó hacer esos primeros presupuestos. Los objetivos generales del Gobierno y del Ministerio de Fomento son continuar con el impulso de la recuperación económica y, por tanto, de la creación de empleo y mejora de la competitividad; aumentar la inversión productiva; apostar por la eficiencia y la sostenibilidad de las inversiones en las infraestructuras públicas; mejorar y reforzar la cohesión territorial y la accesibilidad; mejorar la calidad y eficiencia del transporte con las inversiones que están previstas en el ámbito del Grupo Fomento y, por último, culminar las reformas emprendidas en esta legislatura. Como ya les ha dicho el secretario de Estado, estos presupuestos los podemos definir como consolidadores de la inversión productiva.

Les quiero dar algunas cifras globales, aunque seguramente los comparecientes anteriores, el secretario de Estado y el subsecretario ya se las han facilitado. Como saben, los recursos totales del Grupo Fomento ascienden a 19.279 millones de euros y las cifras destinadas a inversión total del Grupo Fomento, entendiendo las cifras que incluyen los capítulos 6, 7 y 8 de los presupuestos del Estado, ascienden a 10.129 millones de euros.

Los presupuestos asignados de manera directa a la Secretaría General de Infraestructuras son los relativos a ferrocarriles y carreteras, y ascienden a 7.843 millones, lo que representa el 77% de la inversión total del Grupo Fomento. En esta cifra está incluida la Dirección General de Carreteras, la Delegación de Autopistas, Seittsa, ADIF —tanto ADIF Alta Velocidad como ADIF convencional— Renfe, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y FEVE. Esta cifra se desglosa en 5.460 millones en ferrocarriles, lo que constituye el 54% de la inversión total del Grupo Fomento, y 2.383 millones de euros en carreteras.

Voy a pasar a describir de manera muy rápida los presupuestos correspondientes a carreteras y a la Delegación del Gobierno de Autopistas. La Dirección General de Carreteras junto con la Subdelegación del Gobierno de la Sociedad de Concesiones de Autopistas Nacionales de Peaje totalizan el presupuesto al que me he referido anteriormente de 2.383 millones de euros.

Estos presupuestos se producen al final de una legislatura, son los presupuestos para el próximo año 2016, y quiero aprovechar para realizar un breve balance de lo que ha sido la gestión en carreteras en estos cuatro años de legislatura. Como principio inspirador de los presupuestos podríamos destacar que hemos realizado una planificación responsable y coherente que ha permitido impulsar y continuar la modernización de la Red de Carreteras del Estado garantizando a su vez la continuidad de las inversiones para el desarrollo de las actuaciones necesarias en el futuro. La gestión que se ha hecho en esta legislatura partía de la situación procedente de la legislatura anterior y que en diciembre de 2011 se circunscribía a una planificación totalmente desbordada por la realidad, con multitud de obras iniciadas y sin la financiación asegurada. Prueba de ello es que se había comprometido gastos por encima de los créditos con los que estaban dotados los Presupuestos Generales del Estado. Además, y luego me referiré a ello, existían gastos de ejercicios anteriores, es decir, gastos realizados anteriores al año 2012 y que no habían sido pagados. Y en definitiva puedo concluir que no se había hecho el necesario esfuerzo de racionalización en el gasto. Por lo que se refiere al pago de deuda de ejercicios anteriores —que como conocen sus señorías ha sido una de las prioridades de esta legislatura junto con el impulso de la mejora de la red a la que antes me he referido— hemos tenido que hacer frente en lo que llevamos de legislatura a una cantidad nada desdeñable de 2.000 millones de euros en concepto de obligaciones para el abono de expropiaciones a particulares y el abono de deudas de ejercicios anteriores. Concretamente en el año 2012 esta cantidad ascendió a 614 millones de euros, en el año 2013 a 642 millones de euros y en el año 2014 a 578 millones de euros.

Otra actividad muy importante ha sido la de reactivar obras que estaban paralizadas. Uno de nuestros objetivos ha sido ir retomando obras que estaban paralizadas, que se habían iniciado y que estaban suspendidas. Pues bien, quiero indicar a sus señorías que desde enero del año 2012 hasta agosto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 35

del 2015 el Ministerio de Fomento ha reactivado la ejecución de un total de 60 obras de carreteras que, como les he dicho a sus señorías, estaban paralizadas o ralentizadas, y que ha supuesto movilizar una inversión de casi 4.100 millones de euros. Dentro de las obras paralizadas hay obras muy importantes. No voy a leerles las 60 obras porque sería una molestia para sus señorías —las tengo aquí detalladas— pero sí indicarles algunas que han sido importantes, porque el reactivar esas obras y finalizarlas ha permitido cerrar algunos corredores como, por ejemplo, el corredor de la A-8 o también recientemente —lo digo porque ha sido la última obra inaugurada por la ministra— la conexión de Madrid con Soria —Soria era la única capital de provincia que no estaba conectada con autovía— o ha permitido reactivar la A-7 que permitirá dentro de este año culminar un importante corredor como es el Corredor del Mediterráneo. También quiero anunciarles que desde ahora al final de la legislatura, es decir, dentro de este año 2015, vamos a reactivar tres actuaciones con un presupuesto de 154 millones de euros.

En cuanto a las inversiones que hemos realizado en carreteras y las puestas en servicio con la reactivación a la que me he referido anteriormente hemos logrado llevar a cabo una importante labor para la mejora y ampliación de la red de carreteras. En este sentido a lo largo de esta legislatura la inversión destinada a carreteras va a ascender a 10.130 millones de euros y con esa cantidad hemos conseguido que se hayan puesto en servicio 528 kilómetros de nuevas autovías, 78 kilómetros de carreteras convencionales, 160 kilómetros de carriles adicionales que han permitido incrementar la capacidad de las autovías y autopistas que soportaban mayor tráfico dentro de la geografía nacional, y además hemos remodelado 8 enlaces y se ha realizado el acondicionamiento y mejora de 30 kilómetros de carreteras convencionales existentes. Eludo darles el detalle también para no hacer mi intervención excesivamente larga. Así, hasta finales de 2015, es decir, en lo que queda de legislatura, está prevista la puesta en servicio de actuaciones adicionales en una longitud de 113 kilómetros, de ellos 95 kilómetros en autovías y 18 kilómetros en carreteras convencionales.

En este sentido, como ya les habrá indicado el secretario de Estado, se van a finalizar obras emblemáticas que vertebran nuestro país como el tramo de la autovía de la A-8 entre Torrelavega y Solares; en la autovía A-7 el último tramo en la provincia de Granada, con lo cual quedará culminado este corredor, y una obra emblemática, de la que supongo podremos disfrutar en los próximos días cuando veamos el paso de la vuelta ciclista a España por ella, como es el nuevo puente sobre la bahía de Cádiz, obra singular y una de las de mayor magnitud y más complejas que ha acometido el Ministerio de Fomento en los últimos años.

Además de las inversiones a las que me he referido anteriormente, quiero destacar la tramitación que estamos realizando y que está ahora mismo en el Senado de la Ley de Carreteras y que sustituirá a la vigente ley, que es del año 1988.

De manera detallada quiero indicar que dentro de las inversiones de la Dirección General de Carreteras, porque la inversión total en carreteras no solamente se nutre de la Dirección General de Carreteras sino también de Seittsa, quiero indicar que para el año 2016 se van a destinar 2.383 millones de euros y que se recogen tanto inversiones de Seittsa como de la Dirección General de Carreteras, y que ello representa un 8,7% de incremento respecto del presupuesto del año 2015. Pues bien, el presupuesto total, como conocen sus señorías, se distribuye en los dos programas de la Dirección General de Carreteras, el de construcción y de conservación; en ellos la Dirección General de Carreteras va a invertir 1.917,4 millones de euros y Seittsa 465,5 millones de euros. Además quiero indicar a sus señorías que las empresas concesionarias de autopistas estatales de peaje van a realizar inversiones en sus autopistas por un importe de 250 millones de euros. También quiero indicar que además de estas cifras de inversión el Presupuesto General del Estado para el año 2016 va a contar con una cifra de 44,4 millones de euros destinada a las bonificaciones de peaje en autopistas y que ello va a suponer un impulso muy importante a esta política del Ministerio de Fomento.

Por lo que se refiere a la Dirección General de Carreteras, los 1.766 millones de euros que les he indicado anteriormente del capítulo 6 se desglosan a partes iguales en construcción de obra nueva y conservación y seguridad vial. También hay que añadir a esta cifra del capítulo 6, los 151 millones de euros correspondientes al capítulo 7, transferencias de capital. Los 883 millones de euros destinados a la construcción de obra nueva, junto con la parte correspondiente de Seittsa que también se destina a la construcción de obra nueva y que son 291,2 millones de euros, van a permitir impulsar importantes actuaciones en los grandes ejes vertebrados.

Asimismo, en los Presupuestos Generales del Estado de 2016 se contemplan otras partidas necesarias para iniciar la ejecución de obras de accesos viarios a puertos y aeropuertos, e impulsar las que ya están

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 36

en marcha. Estas actuaciones son importantes porque van a mejorar, en definitiva, el transporte de mercancías en nuestro país. Actuaciones en este ámbito son el acceso sur al puerto de Barcelona; el acceso al puerto exterior de A Coruña, que se finalizará en el año 2015 y en el año 2016 tendremos que pagar las liquidaciones correspondientes; el acceso al puerto del Musel; el acceso al puerto de Gandía, obra que hemos reactivado en esta legislatura; el acceso norte y sur al puerto de Algeciras; el acceso norte al aeropuerto de Málaga; el acceso al aeropuerto de Valencia y el acceso al aeropuerto de Alicante.

Adicionalmente, como ya he mencionado, vamos a destinar al capítulo de conservación y seguridad vial 883 millones del presupuesto de la Dirección General de Carreteras además de 174,3 millones de obras de conservación del presupuesto de Seittsa, gracias fundamentalmente a un convenio que fue autorizado en el último Consejo de Ministros antes de las vacaciones de verano. De los 883 millones de conservación y seguridad vial de la Dirección General de Carreteras, 365 millones van destinados a las actuaciones de conservación integral y 299 millones al pago de las autovías de primera generación, que saben que son inversiones que se han realizado durante los últimos años, algunas de las cuales hemos concluido en esta legislatura y que nos obligan a abonar un canon anual. Además, y quiero destacarlo de manera importante, desde la Dirección General de Carreteras destinaremos 217 millones a obras de rehabilitación y conservación, a los que hay que añadir la cantidad que se va a invertir a través del convenio que he indicado anteriormente de Seittsa, que son 174,3 millones de euros y que va a suponer que al capítulo de rehabilitación y conservación destinemos 391,3 millones de euros, que es una cifra muy importante. Y luego quedarían 3 millones para asistencias técnicas y encomiendas de gestión.

En el capítulo 7, transferencias de capital, se van a destinar 151 millones de euros que supone un incremento muy notable respecto del presupuesto del año 2015. De esta cifra 131,8 millones de euros van al desarrollo de los convenios con Canarias y los consells de Baleares, y en el caso concreto de Canarias se desarrollarán las actuaciones previstas en el convenio firmado y adicionalmente, a través de las adendas que hay que firmar a lo largo de las próximas semanas, se van a incluir las obras del anillo de Tenerife, por un importe en los presupuestos del año 2016 de 15 millones, y las obras entre La Aldea-El Risco, para las que se destinarán 26,7 millones de euros en el presupuesto del año 2016. Además dentro del capítulo de transferencias de capital se incluyen 19,2 millones de euros para convenios con otras comunidades autónomas y entidades locales.

También quiero indicar que en el ámbito de carreteras se destinan 61,4 millones de euros en el capítulo 1 y 29 millones de euros en el capítulo 2. En el capítulo destinado a autopistas de peaje hay una consignación de 44,4 millones de euros para atender a las reducciones de peaje en autopistas estatales, tanto ya vigentes como nuevas que queremos implantar. En este ámbito quería destacar como novedad que en el año 2015 hemos puesto en marcha en plan piloto para el desvío voluntario de tráfico pesado, respecto al cual estamos haciendo un seguimiento sobre su bondad. En definitiva, el objetivo que pretendemos con esta medida es mejorar las condiciones de circulación en la red de carreteras aprovechando que la red de autopistas de peaje forma parte también de la red de carreteras del Estado, evitando por tanto congestiones en los tramos de carreteras convencionales alternativos. Este plan piloto alcanza a 318,9 kilómetros, que corresponde a seis tramos de autopista y, como he dicho anteriormente, estamos evaluando la efectividad y la bondad de esta medida que hemos puesto en marcha.

En el presupuesto del año 2016, para potenciar el uso de las autopistas de peaje, en línea con esta operación piloto que les he indicado anteriormente, vamos a destinar 15,4 millones de euros, y quiero indicar el referente que nos ha servido para llevar a cabo esta actuación, que ha sido la experiencia positiva del corredor viario de la AP-7 Maçanet-frontera francesa que está funcionando con un éxito importante y que ha permitido retirar de la circulación en la N-II en Girona 2,3 millones de vehículos pesados. Adicionalmente, y como he indicado al hablar de las inversiones en carreteras, en las autopistas de peaje está prevista una inversión que van a realizar las empresas concesionarias por un importe de 250 millones de euros.

Paso al ámbito ferroviario para indicar que, como ya les ha dicho el secretario de Estado, a lo largo de esta legislatura hemos puesto en servicio casi 360 kilómetros de líneas de alta velocidad, importantes actuaciones en líneas convencionales como Palencia-Santander y también se ha puesto en marcha el plan cercanías. Además se ha hecho un profundo proceso de modificación de todo el sector ferroviario —el subsecretario les ha dado cumplida cuenta de ello— que ha permitido aumentar su eficiencia. Y, por último, al igual que he indicado en carreteras, hemos impulsado una nueva ley del sector ferroviario que también está en el Senado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 37

Quiero hacer balance de las medidas que se pusieron en marcha con posterioridad al desgraciado accidente de Angrois, y felizmente puedo decir que están todas implantadas, las 22 medidas. Han sido medidas de carácter técnico que han permitido mejorar las condiciones de circulación de los trenes. Ha habido mejoras en la señalización y protección de la vía, se está implantando el sistema ASFA digital, se han revisado los protocolos de comunicación y servicio en la circulación ferroviaria, se han mejorado los registros de actividad profesional, se ha mejorado la ubicación de equipajes y el control de acceso, y también en el ámbito normativo se ha modificado la orden de personal ferroviario, se ha mejorado la regulación de los accidentes ferroviarios y el pasado 17 de julio se produjo un hito muy importante, la aprobación del nuevo reglamento de circulación ferroviaria que era absolutamente necesario ya que el anterior reglamento estaba vigente desde hace bastantes décadas y el nuevo reglamento se adapta a la circulación ferroviaria actual, que es una circulación que dispone de modernos sistemas de seguridad.

Como medida muy relevante, quiero indicar a sus señorías la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que entró en funcionamiento el pasado 1 de abril. De manera telegráfica voy a comentar los presupuestos de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que también depende de la Secretaría General de Infraestructuras, y que después de la supresión de la Dirección General de Ferrocarriles la creación de la agencia supone la existencia de una unidad autónoma que realiza las funciones de supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, quedando las funciones normativas de planificación y de seguimiento de inversiones ferroviarias en una subdirección que depende de la Secretaría General de Infraestructuras, concretamente de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria. El presupuesto que se asigna para el año 2016 asciende a 16,3 millones de euros.

En el ámbito ferroviario, dentro del Ministerio de Fomento, para dar cumplimiento a los objetivos en materia de ferrocarriles existe un presupuesto de 823,8 millones de euros de los que 12,9 millones se destinan a temas de planificación de las infraestructuras ferroviarias; 810,9 millones corresponden al capítulo 7, transferencias de capital, que se desglosa a su vez en 585 millones que se transfieren a ADIF para la administración y mantenimiento de la red convencional, y para la realización de inversiones 220 millones de euros.

Quiero indicar también, como les ha comentado el secretario de Estado, que ADIF va a realizar inversiones en el año 2016 por valor de 15,23 millones de euros que se van a financiar a través del Fondo financiero de accesibilidad terrestre a los puertos, recientemente creados. Con este fondo, aparte de las inversiones que realizará ADIF, también habrá inversiones que les detallará el presidente de Puertos del Estado en su comparecencia.

Dentro del capítulo ferroviario —y ya para concluir— también hay partidas destinadas a transferencias para financiar el convenio que existe con la Comunidad Autónoma de las Illes Balears y que asciende a 3,94 millones de euros, así como también transferencias para financiar los convenios con los cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria, por valor de 1,72 millones de euros. Y con un importe de 270.000 euros aparece una partida para financiar el convenio para la redacción del proyecto de cubrimiento de parte de la línea ferroviaria de la localidad de Basauri.

En cuanto a Seittsa, de la que yo soy presidente, las inversiones previstas en el año 2016 van a ascender a 668,49 millones de euros, que supone un incremento del 39,9% respecto del año 2015. De esta cifra, 465,5 millones de euros se van a destinar a carreteras, de los cuales, como ya les he indicado anteriormente, 291,2 se destinarán a obra de nueva infraestructura y 174,3 millones a obras de conservación.

Por lo que se refiere a ferrocarriles, gracias al convenio que está suscrito con ADIF, la inversión prevista es de 203 millones de euros. Estos importes se destinan a obras que están en marcha y de manera destacable quiero indicar que está prevista una inversión de 119,2 millones de euros para las obras de cercanías en Cataluña. De esta cifra, 86,3 millones de euros se destinarán al acceso a la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona, la conocida lanzadera.

Como conclusión quería indicar que el presupuesto dedicado a las infraestructuras del transporte terrestre que les he presentado se identifica una vez más con la política de inversión de este Gobierno; que las actuaciones en conservación y mantenimiento, tanto en ferrocarriles como en carreteras tienen una dotación que va a permitir que los servicios de estas infraestructuras se desarrollen en condiciones de seguridad y calidad para los usuarios que por ellas transitan; que sigue siendo la conservación y el mantenimiento una prioridad irrenunciable, y todo ello con el objetivo de hacer una adecuada asignación de los recursos disponibles a las distintas actuaciones.

Muchas gracias por su atención. Espero no haberme pasado mucho del tiempo previsto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 38

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora de los grupos parlamentarios. Empieza el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i de Unió. Tiene la palabra su portavoz don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quiero dar la bienvenida en nombre de nuestro grupo al señor secretario general de Infraestructuras, agradecerle las explicaciones que nos ha dado y agradecerle también su actuación en general en relación a las infraestructuras.

Sin embargo, tengo que plantearle mi intervención bajo una óptica —que no es solo la de mi grupo sino la de importantes instituciones catalanas— que no hace un juicio positivo sobre estos presupuestos. Estos presupuestos suponen una inversión del Estado en Cataluña, y concretamente en su ámbito, que continúa bajo mínimos —luego voy a dar datos—; que contiene e incorpora retrasos absolutamente incomprensibles —algunos los aumenta, como también voy a relatar— y en la cual hay olvidos francamente clamorosos que uno no acierta a entender puesto que algunos son compromisos asumidos —incluso asumidos por escrito o asumidos por el propio Gobierno a través de acuerdos parlamentarios— y que no aparecen en estos presupuestos.

Previamente a estas cuestiones quisiera —en línea con lo que también el señor secretario general ha hecho, cosa que siempre me parece muy positiva— empezar valorando el porqué de las cosas. He tomado nota —el señor Niño lógicamente va rápido y algunos no somos buenos taquígrafos— y he apuntado que ha hablado de que el motivo, el *leitmotiv*, de la actuación de su responsabilidad es —creo que ha empezado diciendo eso— el impulso de la recuperación económica. Ha hablado también de la eficiencia del transporte y ha acabado diciendo que considera estos presupuestos como consolidadores de la inversión productiva. Estoy de acuerdo, estoy totalmente de acuerdo en que estos son los objetivos junto con algunos otros que ha dicho y que también seguramente compartiría en su totalidad. A mí me parece que si estos son los objetivos hay algunos errores instrumentales gravísimos que voy a tratar de argumentar. En primer lugar, impulso a la recuperación económica. Si solo dedicamos, por ejemplo, al ferrocarril de mercancías y lo hago en un sentido amplio, un 8% del presupuesto frente al 67% que dedicamos al ferrocarril de alta velocidad, no parece que le prestemos mucha atención a este carácter de impulso de la recuperación económica. Otro error que me parece muy importante es que son presupuestos que tienen poco que ver con algo que me parece que debería regir también la política del ministerio, que es la búsqueda de sostenibilidad. Yo creo que no hay ningún país de Europa que destine tan solo el 5% de su inversión ferroviario —he dicho bien, el 5%— al ferrocarril que a algunos nos gusta llamar social, al ferrocarril de cercanías, y más teniendo en cuenta los importantes déficits que tiene este ferrocarril.

Algunos de estos olvidos clamorosos a los que he hecho referencia tienen que ver con este desprecio por aquellas obras que tienen que ver con la sostenibilidad del sistema. Le voy a citar una que me parece incomprensible que no se acometa, que es la construcción del carril bus-VAO en la B-23, en un acceso a Barcelona. Es una obra que está comprometida, una obra de una rentabilidad económica y económica-social espectacular que podía ser puesta como ejemplo, que además figura en los planes del Estado —de otro ministerio, pero del Estado— a través de los planes del Ministerio de Agricultura y Medio Ambiente, una obra que además es económica —no llega a los 10 millones de euros—, pero incompresiblemente no tiene ningún tipo de dotación; hay una pequeña dotación pero es para acabar de aprobar el proyecto. Esto demuestra que algo falla cuando algo que es básico desde el punto de vista de la sostenibilidad no aparece. También es para mí un olvido clamoroso en este sentido que no se tenga en cuenta una previsión para el intercambiador de La Torrassa, en L'Hospitalet de Llobregat, una pieza clave para todo el sistema de cercanías de Barcelona, o que no se tengan en cuenta otras actuaciones referidas también a este ámbito.

Pero vayamos a la línea argumental que le estaba relatando al señor secretario general. ¿Por qué digo que la inversión sigue bajo mínimos en Cataluña? La inversión del Estado en Cataluña, regionalizada, según el Ministerio de Hacienda, asciende este año al 10,7% del PIB, es algo mayor que el año pasado que no llegó al 10%. Sin embargo, es el segundo mínimo histórico de este siglo y, por tanto, puede decirse que esta inversión continúa bajo mínimos, y continúa bajo mínimos de forma yo diría específica por la confluencia de una muy baja inversión en carreteras, a la que también me voy a referir, y a que algunos temas en materia de ferrocarril no acaban de tener el ritmo adecuado.

La inversión en carreteras, según la cifra que creo ha dado el señor Niño, es de 2.383 millones en total. En Cataluña esta cifra no llega a los 200 millones, 191,8 millones. Usted sabe perfectamente que de todas las comunidades autónomas españolas Cataluña es la que tiene las menores dotaciones en carreteras, subsanadas en parte porque es la que tiene mayores vías de peaje, pero que sin embargo ha habido una crónica insuficiente inversión del Estado, con muchas obras además de estas que estaban

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 39

paradas y que se han reactivado, y sobre lo que también quiero luego intervenir. Total, que la inversión de su ministerio, de su responsabilidad en carreteras, no llega al 8% de esa cantidad siendo solo de 191,8 millones de euros. Me parece que no tiene ninguna lógica que donde menor dotación hay, donde más obras paradas hay, donde más necesidad de reactivar estas obras paradas hay se dedique una inversión muy pequeña con un crecimiento insignificante. He comparado el libro gordo este de Petete que nos mandan con el crecimiento y la inversión directa en otras comunidades, donde hay aumentos notables, en línea con algunos aumentos que usted ha citado del 39,9%. Sin embargo, la inversión del Estado en Cataluña en carreteras es especial y preocupantemente cicatera y me gustaría conocer el porqué de esa cicatería, que además continúa de forma muy importante.

Segundo elemento, retrasos incomprensibles. Hay cosas que no acierto a entender. Son obras que se califican de urgentes, cuyo comienzo la señora ministra o el señor secretario de Estado hasta el presente han establecido —fecha que ya vemos que no se podrá cumplir— en 2015 para poner en marcha el corredor del Mediterráneo, entendiendo como tal el tercer raíl desde Castellbisbal hasta Valencia, previsto, repito, en 2015. Ya se comprendía que este 2015 no sería, pero dábamos a entender que sería en 2016. Pues bien, en los Presupuestos Generales del Estado —vuelvo al libro gordo de Petete— aparece al final para 2019. Esto es ciertamente preocupante, pero, además, cuando el señor secretario general habla de presupuestos consolidadores de la inversión productiva, ¡hombre!, y el corredor del Mediterráneo, patada a seguir, hasta 2019, cuatro años de retraso, de la noche a la mañana, con veranidad y alevosía. Estoy absolutamente sorprendido y me gustaría que aquí, y es una pregunta que se formula, el señor secretario general nos dijera el porqué de este retraso de cuatro años en el corredor del Mediterráneo, cosa que me parece que es realmente pavorosa.

En línea de retrasos incomprensibles, Vallirana. ¡Qué decir de Vallirana! El caso de Vallirana es casi insultante. El ritmo de las obras es espectacularmente lento. Hay que acabar un túnel. No se van a meter en un túnel si no hay suficiente dotación. Cada año se retrasa. Este año también tenemos el obsequio de un retraso de —vamos a ver si tenemos aquí el dato— dos años más en la variante de Vallirana, también, según ustedes para 2019. La B-40, algo en un tramo pequeñito pero tan importante como entre Terrassa y Abrera. Este a 2020, con otra dotación insultantemente ínfima, 12 millones de euros. El año pasado ustedes decían que este año iban a invertir 30 millones. ¿Qué pasa? ¿Qué razón hay? Por no hablar de la N-II en Girona. Está aquí el señor Xuclà, como testimonio yo diría viviente de la inacción del Estado en esta carretera nacional. También están las obras de la estación de La Sagrera, por no citar más.

Voy acabando porque hay muchos portavoces que tienen que intervenir, pero tengo que referirme también a algunos olvidos clamorosos que no acierto a comprender por qué no se tratan. Por ejemplo —lo hablaba con la diputada señora Veray—, hay kilómetro y medio de carretera entre Portbou y la frontera francesa que no puedo entender cómo al Estado español no le da la gana de acondicionar, no le da la gana. Ustedes saben que hace dos años murió toda una familia a consecuencia de que esto es una auténtica ratonera en caso de incendios, como el que tuvo lugar. Tomamos acuerdos en la Comisión de Fomento con compromisos, es un tema menor, pero es un tema incluso diría de amor propio. Don Manuel Niño, que se debe sentir muy muy español, imagínese lo que uno piensa cuando entra en este país, España, por una carretera absolutamente tercermundista, una carretera que además cuesta relativamente poco reparar, de kilómetro y medio, y resulta que esto no importa, ya ni aparece en los listados. Lo que dice el Congreso de los Diputados por unanimidad ni es tenido en cuenta. No sé qué motivo hay para esto. A lo mejor habrán visto que hay muchas esteladas en Portbou y quieren castigarnos por esto. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Hombre, por Dios!).** Bueno, pues, por favor, por amor propio como mínimo, hagan el favor de una vez por todas de resolver este kilómetro y medio. Es una auténtica vergüenza y debería hacernos caer a todos la cara de vergüenza, señora delegada, también a usted, y en esto le pido que no le dé la razón a la Mesa, sino que se la dé a los ciudadanos del país. Es una vergüenza que esto no figure. Vamos a presentar una enmienda por enésima vez y pedimos a todos los grupos, incluido el de mayoría, que la voten favorablemente. Le pido, señor Niño, que aunque no atiendan ninguna otra enmienda, atiendan esta. Son cuestiones de conciencia y hay que resolverlo.

Otros olvidos que no entiendo. Estuvimos reunidos en una mesa de Fomento. La señora ministra, que es una persona de palabra, se comprometió al tercer carril hasta Reus, se comprometió a la conexión en el Penedés. Todo esto no aparece. En la lista de las obras del Plan Juncker aparece la terminal BEST, que es la única inversión privada ferroviaria. El Estado, para que esto sea posible, debe solucionar un paso sobre el ferrocarril, cuesta 1,8 millones de euros. Esto tampoco aparece. ¿Es que no nos creemos que esto sea economía productiva? Habría más, pero ya acabo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 40

Finalmente, como peticiones que formulamos de forma expresa, señora secretaria de la Comisión, pedimos la lista de las 60 más 3 obras reactivadas teóricamente, pero reactivadas, es decir, que las reactivamos ahora. No sé si las podemos llamar reactivadas cuando son obras que deberían haber acabado hace tres años y que, patada a seguir, como la B-40, hasta 2020. En cualquier caso, como esta lista existe, pedimos que se nos dé. También pedimos otra lista a la que ha hecho referencia al señor secretario general, que es la lista de 528 kilómetros de nuevas autovías puestas en servicio, más 95 que se van a poner en servicio hasta final de año. Creo que será muy explicativo para los ciudadanos del país conocer dónde se están construyendo estas autovías.

Señor presidente, muchas gracias, le agradezco muchísimo que nos permita tener un poquito más de tiempo. Yo diría al señor Niño, por favor, hay cosas que son importantes, accesos a puertos, acceso a aeropuertos. Está bien que los pongamos en lista, pero démosles dotación. La A-27, por ejemplo, el acceso al puerto de Tarragona, aparece reactivar, se dice; el túnel del Coll de Lilla, pero se trata de una reactivación también de estas a años vista. Creo que el Estado debe ser consciente de estas cuestiones. Cuando quiere resuelve temas, pero hay algunos olvidos, repito, que hace falta subsanar.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Bienvenido, señor Niño. Espero ser breve y contundente. Me ha dejado usted mucho más tranquilo, con sosiego, porque el subsecretario habló de deudas pendientes, de ejercicios anteriores por valor de 5.500 millones de euros, y usted ha dado una cifra de 2.200 millones de euros que me parece bastante más sensata, que va en línea con la transmisión normalmente de los Gobiernos. Por lo tanto, bienvenido a la sensatez, porque esta deuda cifrada en 5.500 millones de euros oí en algún momento que alguien la elevaba a 18.000 millones. Es como la expansión, sube el suflé y aquí vale todo.

Entrando en el tema que le compete realmente a usted, voy a hacer referencia fundamentalmente a los tres programas y, en materia de infraestructuras de transporte ferroviario, observo que la transferencia de capital destinada a la red convencional se reduce con respecto al año anterior notablemente, deja prácticamente desde mi punto de vista en vía muerta la red que garantiza la vertebración territorial. También, como síntesis, para la creación de carreteras, en el programa 453.B, está muy por debajo de las consignaciones presupuestarias de 2011 y prácticamente a la par de las de 2015. En cuanto a conservación y explotación, nos encontramos con un pírrico incremento de 26 millones de euros que después comentaré.

Infraestructuras ferroviarias. Ustedes para las inversiones de la red de ferrocarriles han asignado 4.318 millones de euros, un 61% menos que en 2011, pero es que en la línea de alta velocidad se invierten 3.874 millones de euros, quedando por tanto cercanías, actuaciones de seguridad y la red convencional con 444 millones de euros. Claro que la diferencia de viajeros es abismal, la diferencia es tremenda y por tanto no se entiende. Y lo que no me cuadra son los números, porque puede ser —a lo mejor lo he apreciado mal— que si el diferencial, deducida la inversión en alta velocidad de 3.874 millones de euros, es 444 millones de euros, tengamos una asignación para la red convencional de 420 millones, para actuaciones de seguridad 454 y para cercanías 287 millones.

En cuanto a la red convencional, dando por buenos los 420 millones de euros, le digo también lo mismo que en carreteras: muchas actuaciones con muy poca intensidad. Nos sigue apareciendo aquí la línea Almoraima-Algeciras, en este caso con 56,2 millones de euros, pero en el ejercicio anterior aparecía con 50 millones de euros y en el anterior al anterior con otros 50 millones de euros. ¿Cuánto han ejecutado ustedes? Absolutamente nada, pero nada. Se lo digo, estuvimos en Algeciras, lo estuvimos viendo, se lo denuncié a la ministra y, para colmo de males, incluso la ministra lo dio por hecho en la comparecencia presupuestaria del año anterior.

Los accesos a puertos marítimos son una inversión fundamental, más allá del fondo, meramente testimonial. Pasa lo mismo con el desarrollo de las plataformas logísticas, muy importante para contribuir a la mejora de la productividad y competitividad de nuestra economía.

En actuaciones de seguridad, 454 millones de euros, donde ustedes vuelven a reiterar y anunciar mejoras que no concretan. Hacen referencia a la supresión de pasos a nivel. Digamos qué pasos a nivel, qué compromiso tienen de supresión de pasos a nivel y en cuanto al sistema y a la mejora de sistema de comunicaciones. Esto también aparece en presupuestos anteriores, se va trasladando de un presupuesto a otro, pero no se ejecuta.

En cercanías la partida es de 287 millones de euros, por cierto, para Cataluña 205 millones de euros. Cataluña tiene una mala situación de las cercanías, no digo que no sea justo invertir 205 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 41

euros, pero es que Madrid lleva 54, el País Vasco 4,8, Valencia y Alicante 12. El Plan de cercanías de Madrid, ese plan que firmó el anterior ministro José Blanco con la presidenta de la Comunidad de Madrid, la popular Esperanza Aguirre, eran 5.000 millones y ustedes no han ejecutado ni tan siquiera el 5% del Plan de cercanías. No sé qué credibilidad puede tener. Bueno, sí. Creo que en materia de ferrocarriles nos encontramos con un factor común denominador, el electoralismo, actuaciones de signo electoral que conjugan perfectamente con la naturaleza de este presupuesto, que es un escaparate de cara a las elecciones, un escaparate con el que el Partido Popular y el Gobierno han iniciado las elecciones.

Corredores ferroviarios. Ustedes anuncian en los presupuestos una inversión de 3.874 millones de euros. Señor secretario general, le pregunto, porque se lo he preguntado al secretario de Estado y no me ha respondido, ¿el tren de alta velocidad va a llegar a León? Me dirá que sí, y a Palencia, me imagino, y a Burgos, ¿pero va a llegar a Zamora? Todo indica que no va a llegar a Zamora en este ejercicio 2015. Dígame, ¿va a llegar a Castellón? Se lo estoy preguntando. ¿Va a llegar a Murcia? ¿Va a llegar a Granada? Confírmelo. A Vitoria ya doy por hecho que no, pero, además, cuando uno hace el análisis de la presentación del *power point* que utilizó la ministra de Fomento para presentar los presupuestos, dice que, gracias a la finalización de los ejes ferroviarios, se disminuirán los tiempos de acceso a las ciudades. Le pregunto también, ¿esta expresión significa que durante el próximo ejercicio 2016 con el presupuesto asignado se van a concluir los ejes pertenecientes a los distintos corredores de las líneas de alta velocidad? Porque, claro, para el corredor noroeste en los Presupuestos Generales del Estado aparecen 1.160 millones de euros y la valoración que mi grupo hace es que para llegar a Olmedo-Lubián-Ourense se necesitan 5.550. Solamente la variante de Cerceda son 2.200 millones de euros. No sé lo que quiere decir.

Corredor mediterráneo. En el presupuesto aparecen 1.343 millones de euros, pero para Tarragona-Vandellòs-Castellón-Valencia-La Encina el presupuesto para ejecutar son 5.737 millones de euros. O Murcia-Almería, 2.540. Informo a nuestro portavoz del Grupo Popular que Alicante-Murcia-Cartagena requiere 2.540 millones de euros. Pasa lo mismo con el corredor norte de alta velocidad, donde aparecen 1.018 millones. No sé si se van a ejecutar o no. En Asturias, con una asignación de 468 millones de euros, posiblemente no se hará nada, porque conectar con Asturias conlleva 1.750 millones de euros, o sea, imposible. Puedo seguir, porque el País Vasco aparece con 551 millones de euros, de los cuales para Venta de Baños-Burgos, que son 88 kilómetros, se requieren 730. Vitoria-Bilbao son 1.665.

Le pregunto por la conexión norte-sur en Madrid, concretamente la línea Atocha-Chamartín, porque el túnel está terminado desde hace cuatro años. Díganos qué actuaciones van a emprender, por qué no está concluido, por qué no se pone en funcionamiento. Sin duda es un problema especialmente para todos aquellos que viajan a Madrid, que vienen del norte, que quieren emprender viaje hacia el sur y que no pueden. Ustedes lo tienen parado desde hace cuatro años. Es más, han disminuido la asignación presupuestaria este año.

En materia de carreteras a las que ha hecho referencia, conexiones viarias y alta capacidad, son 2.387 millones de euros. En construcción, un 49%. Yo aquí le digo que muchas actuaciones pero con poca dotación y sabe perfectamente, lo he dicho antes, que es una forma de quebrar la eficiencia, de incrementar los costes, de disparar actuaciones, se prolongan los tiempos de las inversiones y al final lo que se generan son ineficiencias.

Fíjese, usted ha hecho referencia al principio de su intervención a que había obras paralizadas y estaban suspendidas y que han reactivado 60. Efectivamente, el anterior Gobierno, el Gobierno socialista, al objeto de que no nos interviniesen (**Risas**), se vio obligado en 2010 —sí, sí, riase, señor Ayala, pero la responsabilidad existe— a suspender actuaciones, por cierto, actuaciones muchas de las cuales en estos cuatro años han aparecido dotadas presupuestariamente en los Presupuestos Generales del Estado. Ahí está la conexión de Ciudad Rodrigo con Fuentes de Oñoro, dotada desde el primer momento, no ejecutada nunca. No sé si Portbou está presupuestada también. Lo cierto es que son actuaciones que todo indica —y además veo que sacan pecho— que han estado aplazando para culminar en el día de la fecha electoral y cortar la cinta, bueno, unos días antes porque no lo permite la legislación. Me parece algo maquiavélico. Estamos viendo cómo actuaciones en el ámbito de carreteras que podían haber estado perfectamente finalizadas se han dilatado, no se han ejecutado para utilizarlas partidista y electoralmente. Me parece una falta de rigor y de ética política, pero esta es la realidad.

Después ustedes aquí nos han anunciado actuaciones importantes. Por cierto, le pregunto porque lo visité y me quedé muy impactado en Gran Canaria con la inversión de la carretera de acceso a la Aldea del Risco. He creído entenderle que eran 26,7 millones de euros, ¿para el próximo ejercicio, con una dotación finalista? ¿Sí? Porque era el compromiso. No aparece en los presupuestos o no lo he sabido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 42

buscar. (El señor secretario general de Infraestructuras y presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., Seittsa, Niño González: Está, está). Pero no aparece con nombres y apellidos y le puedo decir que es un riesgo, aparte del aislamiento que supone para todo un valle con una gran riqueza económica, y nosotros presentamos una PNL como compromiso con el actual alcalde, por lo tanto les pido por favor que cumplan ese compromiso.

Usted hizo referencia en su momento —no sé si fue usted o un compañero suyo—, a la importancia de la CN-340, La Mora-La Pobla de Montornès en Tarragona, el desdoblamiento de un tramo que consideraban fundamental y esencial, y hasta el momento ni se ha licitado, ni se ha impulsado, ni se ha hecho ninguna tramitación. Por tanto, les pido que aquellos compromisos que adopten por favor los cumplan, porque generan expectativas a las que después no dan respuesta.

En materia de conservación, se lo he dicho antes al secretario de Estado, y usted lo sabe perfectamente. Tenemos una red de 25.000 kilómetros de carreteras, la mitad autovías, con un deterioro notable del nivel de mantenimiento. Hemos pasado de invertir una media de 1.250 millones en 2009 a invertir 883 en este año próximo, un poco más el año anterior. Lo cierto es que la inversión se ha situado en una cifra del orden de los 600 millones de euros, la mitad de lo que se debiera invertir, que es el 2% del valor patrimonial, 1.900 millones de euros. Esto nos lleva a un problema fundamentalmente de seguridad vial. Las carreteras españolas tienen baches, son carreteras que tienen problemas y que necesitan una inversión. Durante estos cuatro años del Gobierno del Partido Popular se ha descapitalizado en 6.200 millones de euros el valor patrimonial de las carreteras.

Ha hecho también referencia a un programa piloto experimentado en Cataluña con el transporte en la derivación del tráfico de vehículos pesados, un programa donde parece ser —por lo que usted ha dicho— que hay experiencias positivas. Este año la política de bonificación de peajes asciende a 45 millones de euros, se ha incrementado un 5%. Usted sabe muy bien que han puesto en marcha desde hace unos meses un plan piloto. Yo conozco especialmente y he seguido con mucho detenimiento el de mi tierra, entre Villalba y Villacastín, y lo que he visto ha sido un auténtico fracaso, con una subvención de 0,14 euros por kilómetro recorrido, que realmente no ha servido para nada. Es una política de 5 millones de euros para toda España para ayudar a las autopistas, para fomentar, pero que realmente no ha generado ningún valor, porque no ha contribuido a derivar el tráfico. Ahí está el problema de la variante de San Rafael, donde hemos tenido un muerto por cierto hace pocos días. No ha solucionado el problema y, lo que es más grave, se ha utilizado claramente con fines políticos. He escuchado al presidente del Partido Popular y senador de la provincia de Ávila decir que con este programa se iba a quitar el peaje de la A-51 y, automáticamente, el presidente del Partido Popular de la provincia limítrofe de Segovia salió apuntándose al carro, o a un procurador autonómico haciendo gala de sus conversaciones y asumiendo el papel ejecutivo de la Administración. Me parece realmente kafkiano. Es una política que no sirve para nada, pero además me temo —y usted me lo confirmará— que es la antesala de la puesta en marcha de la euroviñeta, me imagino que es el primer paso para incentivar, para introducir la euroviñeta. Usted me dirá, pero creo que realmente aporta poco.

Por último para terminar, también le voy a preguntar —ya lo tratamos en una comisión de Fomento específicamente— sobre la liberalización del ferrocarril, concretamente por el corredor del levante. Tuvimos un debate, no lo quiero reproducir, pero usted sabe que la liberación del transporte de viajeros por ferrocarril tiene una gran trascendencia para el sistema de transporte de nuestro país, una decisión que debía ser perfectamente meditada y planificada. Nos encontramos con que el informe ha salido del Consejo de Estado. Hay algún operador. El anuncio del ministerio es que va a mantener el concurso, un concurso que no va a gestionar el actual Gobierno, un concurso que requiere para que tenga éxito una bajada de los cánones entre un 40 y un 50% para asegurar el proceso de liberalización, si no las cuentas no salen —no lo digo yo, me lo dicen los propios proveedores de servicios—, y esto significa que al final todos los españolitos, si se lleva a término tal y como está orientado, acabarán pagando esa disminución de coste para que determinados operadores tengan al menos una cuenta de resultados saneada. Podría entrar en más detalles, pero solamente le pido que nos diga cómo está este proceso, qué van a hacer. Les pido, se lo he pedido a la ministra, que con carácter general adapten los plazos a los fijados por la Unión Europea, una vez que se ha aprobado el cuarto paquete ferroviario, y —ya lo debatí con usted— creo que el sector no está preparado para abordar la liberalización del transporte por ferrocarril.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 43

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias señor secretario general, señor Niño, por sus explicaciones tan minuciosas, detenidas y detalladas de los presupuestos relativos a ferrocarriles y carreteras para el ejercicio que viene. El Grupo Parlamentario Popular se siente tranquilo con estos presupuestos, creo que responden a los principios que usted mismo ha señalado y evidentemente son las medidas que necesitan los objetivos que tratan de obtener. Quisiera destacar dos cuestiones solo para darle coherencia o más coherencia a su intervención y también para dejar al descubierto alguna de las críticas que considero caprichosas que se hacen por parte de algún grupo de la oposición, porque me parecen muy emblemáticas en temas de sus responsabilidades, que merecen la atención y que además ponen al descubierto el rigor con el que están hechos los presupuestos y la aplicación de unos principios absolutamente coherentes y profesionales.

Me voy a referir al análisis de las inversiones en carreteras sobre obra nueva y conservación y seguridad vial. Qué curioso que aquí se critique cuando en la Dirección General de Carreteras tenemos el 50% a obra nueva y exactamente el 50% a conservación y seguridad vial, 883 millones a una cuestión, obra nueva, y 883 millones a conservación y seguridad vial, más 174,3 millones que también Seittsa dedica a conservación y seguridad vial. ¿Se puede decir que no se tiene atención y que no se está pendiente de la conservación y la seguridad vial en los presupuestos? Si se es sincero, no, no se puede decir, porque sí se está atento y pendiente. Evidentemente, las necesidades de conservación y mantenimiento en nuestras carreteras han aumentado, claro, aumentan por aplicación del principio de que si en los ejercicios anteriores no se habían mantenido, como fue hasta el año 2012, evidentemente ahora hace falta hacer mayores inversiones, pero todo el mundo se olvida de que, además de hacer inversiones con este grado de dedicación a conservación y seguridad vial, en esta legislatura hemos cambiado el modelo, hemos cambiado los pliegos, hemos cambiado la rentabilidad de cada euro que se invierte en conservación y seguridad vial y, por tanto, las inversiones se corresponden, son un aumento importantísimo con lo que se dedicaba anteriormente a conservación y seguridad vial. Utilizar siempre el único parámetro, discutido por otra parte, del 2%, cuando hemos pasado de defender por parte del mismo grupo que ahora defiende el 2 a defender solamente el 1, me parece caprichoso. Este es un elemento que da coherencia y solvencia a los presupuestos. El otro, al que nadie hace referencia pero hay que hacerla, es el grado de implementación que ha comentado sobre las 22 medidas ferroviarias que se adoptaron después del desgraciado y nunca olvidado accidente de Angrois, que supone también, como digo, la misma coherencia y solvencia en otro medio de transporte como es el ferroviario, que unido al nuevo reglamento de circulación ferroviaria da cobertura a las necesidades de este medio de transporte. Son dos hitos que hacen claramente que podamos defender y sostener la bondad de los presupuestos que usted ha venido a presentar aquí hoy.

Me veo en la obligación de hacer otras dos referencias con relación a las posibles afrentas o desequilibrios territoriales en las comunidades autónomas. La Comunidad Autónoma de Cataluña tiene una inversión en los presupuestos del año 2016 de 2.269,7 millones de euros, que incrementa el 6,62% respecto a 2015 y está el 151,1% sobre la media nacional de las comunidades autónomas. La Región de Murcia tiene un incremento del 0,7% con respecto a 2015, insisto, frente al 6,62 de Cataluña, que está el 151,1% sobre la media nacional, y Murcia es la última de España en incremento de inversiones.

¿Qué es lo que clama al cielo? ¿Qué son lo que son auténticas vergüenzas, esto o ver como un señor exige inversiones para el ejercicio 2016 cuando dentro de un mes pertenece a un partido que está clamando por la independencia de Cataluña? **(Aplausos)**. ¿Qué es lo que clama al cielo y qué es una auténtica vergüenza? ¿Exigirle al Estado inversiones para 2016 cuando vamos a estar diciendo que defendemos y enarbolamos la independencia de Cataluña el 27 de septiembre? **(Una señora diputada: ¡Muy bien!)** Ustedes pretenderán otra cosa distinta. ¿O están jugando con el 27 de septiembre para sacar todavía más dinero a España? **(Una señora diputada: ¡Muy bien!)**. ¿Qué es lo que estamos haciendo? ¿Qué es lo que es una auténtica vergüenza? Y no me quedo ahí. Resulta que Cataluña es la segunda comunidad autónoma con mayor presupuesto de Fomento en 2016 y no es la segunda ni en población ni en territorio. La inversión en la Comunidad Autónoma de Cataluña para 2016 representa un incremento del 128,4% sobre la media nacional por comunidad autónoma. ¿Dónde está la auténtica vergüenza y dónde está aquello por lo que se clama al cielo?

Puedo seguir repitiendo todos los conceptos en carreteras que suponen un incremento del 12,38% con respecto al año anterior, en ferrocarriles un 5,54% más que la media evidentemente, o en puertos, que también es un 20,40% más que el ejercicio 2015 y la segunda en inversión en España. Por tanto, cuando venimos aquí a decir que hay que tener amor propio, cuando venimos aquí a decir que en 2016 le exigimos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 44

al Estado que haga este tipo de inversiones, tenemos que saber que el corredor mediterráneo que tanto se blasona tiene 1.343 millones de euros de inversión, que es el que más tiene de todos los corredores del Estado. Cuando se pide la relación de las obras que se han retomado y que habían estado suspendidas con anterioridad vemos que la Comunidad Autónoma de Cataluña tiene 12 obras que se han retomado y que habían sido paralizadas anteriormente. Vamos a ver si la racionalidad, el sentido común y la verdad de los esfuerzos presupuestarios que territorialmente se están haciendo en estos presupuestos son reconocidos y no utilizados como estamos viendo. Creemos que los presupuestos atienden las auténticas necesidades y desde luego no pueden utilizarse como argumentos de ningún tipo de afrenta territorial, porque en ese caso no sé qué es lo que tendríamos que decir los murcianos de los presupuestos.

Quisiera hacer alguna referencia a que por fin hemos descubierto por qué en la pasada legislatura se paralizaron las obras y por qué las deudas se escondieron dentro de los cajones, porque es que íbamos a ser intervenidos y por lo tanto hubo que decir: párense los contratos de obras adjudicadas, a pesar de que no tengan consignación presupuestaria —eso es una tontería, eso no sirve para nada— y meta usted estas facturas dentro de los cajones, porque es que voy a ser intervenido. Claro, por eso aparece un déficit de, en lugar del 6%, del 9% al final del ejercicio 2011 (**El señor Gordo Pérez: ¡Valencia, Valencia!**) y por eso se anticipan las elecciones en lugar de anticiparse los presupuestos. Ya sabemos cuáles son las razones y los motivos de la pasada legislatura. Aquí nos hemos enterado esta mañana después de tres comparecencias, pues uno se cansa y al final canta la verdad. (**Aplausos.—Una señora diputada: ¡Muy bien!**) Ya sabemos por qué el PSOE hizo todo lo que hizo, por la amenaza de la intervención, que no supieron gestionar, que no supieron evitar y porque no supieron defender a España en Europa. Esa es la realidad. (**El señor Gordo Pérez: ¡Qué demagogia!**).

Señor secretario general, nos quedamos satisfechos y tranquilos con los presupuestos que usted nos ha presentado y evidentemente los apoyaremos en el trámite parlamentario. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Responde don Manuel Niño.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): En primer lugar, me van a permitir en esta comparecencia que les agradezca las intervenciones de los tres representantes de los grupos de Convergència Democràtica, del Socialista y del Grupo Popular por el tono y la consideración hacia este secretario general de Infraestructuras que les habla. Al mismo tiempo, si me permiten, quería también agradecer al equipo del ministerio y al de la secretaría general el trabajo que vienen realizando y que van a seguir realizando en lo que queda de legislatura y sin cuya colaboración posiblemente no podría yo comparecer, porque el esfuerzo de todas las personas que trabajan tanto en el ámbito de carreteras como de ferrocarriles ha sido fundamental y lo seguirá siendo en lo que queda de legislatura.

Comienzo por el representante de Convergència Democràtica, el señor Macías. Con respecto a los presupuestos de Cataluña, el representante del Partido Popular ya ha hecho alusión a algunas cifras, pero querría incidir en que no es cierto que el presupuesto del conjunto del ministerio, especialmente en el ámbito de infraestructuras, de ferrocarriles y de carreteras previsto para el año 2016, sea un presupuesto bajo en Cataluña y de hecho puedo indicar algunas cifras que así lo atestiguan. Cataluña es la segunda comunidad autónoma con mayor presupuesto dentro del Grupo Fomento y si consideramos la suma de los cinco presupuestos, es decir, del año 2012 hasta 2016, presupuestos que hoy se presentan, la consignación en Cataluña ha sido de la no desestimable cifra de 11.165 millones de euros. La inversión del Grupo Fomento para el año 2016 es de 1.086 millones de euros, lo que representa un incremento del 5,54% respecto del año 2015 y el presupuesto está en el 128,4% sobre la media nacional si consideramos el conjunto de las comunidades autónomas. La inversión en carreteras es de 196 millones, que supone un incremento del 12,4% respecto del año 2015, y en ferrocarriles la inversión total es de 673,9 millones de euros, que representa un incremento del 5,54%.

Paso a temas concretos por los que me ha interpelado su señoría, no sé si alguno se me pasará —intentaré que no—. Quiero comenzar por el ámbito ferroviario, donde creo que en el presupuesto de Cataluña para el año 2016 se hace un esfuerzo especial, y así lo atestiguan algunas cifras, como es la importante cantidad destinada dentro del ámbito de cercanías. Dentro del conjunto nacional, que Cataluña se lleve 205 millones de euros creo que es una noticia muy importante. En lo relativo a cercanías quiero indicar que la presentación que se ha hecho por parte del Ministerio de Fomento del Plan de cercanías supone un avance importante y, en el caso concreto de Cataluña, así lo atestigua.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 45

Ahora mismo, si tenemos en cuenta las obras que hemos finalizado en el ámbito de cercanías por una parte, las que actualmente están en ejecución y en contratación, las rodalies de Cataluña totalizan la suma importante de 681,6 millones de euros, que sin duda alguna dará una respuesta adecuada a la situación de las cercanías de Cataluña.

Creo que en este Plan de cercanías que hemos presentado, que surge de un estudio concienzudo de cuál era la realidad, algo que en mi opinión faltaba, es decir, que la realidad de las cercanías es una realidad compleja y el análisis que hemos hecho y las actuaciones que se van a llevar a cabo, sin duda alguna —lo puedo decir con absoluta seguridad desde el conocimiento ferroviario que tengo, como conoce su señoría, de la red de Cataluña—, irán produciendo mejoras sustanciales en los próximos meses y en los próximos años. Algunas actuaciones relevantes son el CTC, que se va a cambiar en Cataluña, la implantación del RTMS, que ha sido una actuación demandada incluso por su señoría en sede parlamentaria, o el impulso de los proyectos y la previsible licitación de las obras a lo largo del próximo año en la R-3. Son tres actuaciones importantes, por no mencionar otra que hemos impulsado y que estaba paralizada desde el año 2010, como ha sido la famosa lanzadera al aeropuerto de El Prat. Creo que desde luego en estos presupuestos se da una respuesta y que los ciudadanos de Cataluña verán que con las actuaciones que se van a llevar a cabo y con algunas que se han finalizado se va a producir una mejora sustancial. Habría que hacer el análisis quizás del porqué de la situación en las cercanías. Tal vez se podría optimizar la implantación del número de servicios si se tiene en cuenta la ocupación que se hace de esos trenes y, posiblemente, sin merma del servicio que hay que prestar a los ciudadanos, se podría modificar el número de servicios que actualmente se prestan y ello dejaría de tensionar la red ferroviaria, que es uno de los elementos que están produciendo las incidencias.

En el caso concreto del ferrocarril, el corredor del Mediterráneo contiene actuaciones diversas, tanto en alta velocidad como para el impulso a las mercancías, y todas ellas creo que hay que tenerlas en cuenta. Cuando hacemos el análisis —porcentualmente su señoría se permite indicar un porcentaje en las inversiones en las mercancías— hay que decir que por ejemplo la actuación que se ha acabado entre Barcelona y la frontera francesa, que ha sido la de una línea de alta velocidad, está suponiendo una mejora en la circulación por lo que se refiere a las mercancías. No hagamos un análisis sesgado claramente, porque todas las actuaciones que se están haciendo en el corredor del Mediterráneo, que tiene una importante dotación para el año 2016, van a suponer sin duda alguna un impulso notable a las actuaciones en mercancías.

Por lo que se refiere también a las mercancías —ya lo dirá el presidente de Puertos del Estado—, las actuaciones que estamos llevando a cabo, algunas muy importantes en Cataluña como es el acceso al puerto de Barcelona, sobre las que esperamos firmar un convenio próximamente una vez salvados los problemas —que han sido problemas eminentemente técnicos y relacionados con la seguridad, es decir, que no han sido problemas de otra índole—, van a suponer un impulso notable al transporte de mercancías. En este sentido creo que Cataluña, en lo que se refiere al transporte de mercancías por ferrocarril, es una comunidad autónoma privilegiada, y lo digo con conocimiento de causa.

Hace referencia a actuaciones en el corredor del Mediterráneo, quizá desde Valencia, Castellón, Tarragona, Castellbisbal, Martorell, etcétera. Tuve oportunidad de decir en esta sede parlamentaria que tuvimos que hacer un cambio en la estrategia que teníamos motivada porque las empresas ferroviarias querían que existiese el ancho ibérico en una parte del corredor del Mediterráneo. Eso nos ha llevado a tener que cambiar los proyectos y ha sido una de las causas por la que no hemos podido realizar las actuaciones con el calendario previsto, pero le garantizo a su señoría que, una vez resueltos los problemas de incidencias administrativas en los contratos que ha habido que modificar, ya verá que en las próximas semanas hay acopios de material, actuaciones relacionadas con la señalización en la zona de Tarragona, y que estamos trabajando de manera activa en este corredor que es una prioridad para el Ministerio de Fomento. Quiero indicarle que por ejemplo entre Vandellòs y Tarragona estamos trabajando una vez que hemos superado problemas que habían surgido con algún ayuntamiento y que la previsión con la que trabaja el ministerio es finalizar las obras dentro de este año 2015 si no surgen problemas técnicos.

En cuanto a carreteras, quería indicar que tengo el listado y se lo suministraremos. No quiero agobiarlos porque además veo que están los siguientes comparecientes esperando y hoy es un día que deberíamos de intentar también agilizar al máximo las comparecencias. En el caso concreto de Cataluña quería decirle cuáles han sido. Hemos reactivado en la A-2 Sils-Caldes de Malavella, el Baix Llobregat, la variante de Vallirana, la variante de La Aldea; en la A-14 Lleida-Roselló, el acondicionamiento en la 145 entre Seu d'Urgell y Andorra; en la A-27, Tarragona-El Morell, El Morell-variante de Valls, la variante de Valls, el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 46

puede sobre el río Ter —por cierto, esta obra está en servicio desde marzo del 2015—; la obra de reordenación de accesos en la T-11, en la N-420 entre el aeropuerto de Reus y Tarragona, y luego una que se ha reactivado recientemente, en la B-40, Olesa de Montserrat y Viladecavalls, es decir, que Cataluña ha sido la comunidad autónoma donde más obras se han reactivado, porque estaban paradas, también hay que decirlo. El listado de las 60 que estaban paralizadas se lo podemos suministrar, no tenemos ningún problema.

Pregunta por los 595 kilómetros que se han puesto en servicio. También los tengo y se lo podemos suministrar, no tenemos ningún inconveniente, pero no quiero tampoco hacer excesivamente larga mi intervención.

Se ha referido a actuaciones muy concretas de la variante de Vallirana. La variante de Vallirana, si su señoría coge los presupuestos, verá que el año próximo tiene una dotación similar a la que ha habido en el año 2015; tiene una dotación importante de acuerdo con la ejecución de las obras de cuarenta y tantos millones de euros —hablo de memoria— en el año 2017 y prácticamente la obra acabará en 2017-2018, porque ya las cantidades que quedan para los años sucesivos son cantidades en previsión del pago de las liquidaciones de obra si las hubiere, es decir, que en cuanto a lo que ha indicado su señoría de que se retrasa no es cierto. Una cosa es que aparezca una cantidad, que va a atender a la liquidación, pero si se coge el presupuesto total de las obras y aplica lo ya consumido en años anteriores, lo consumido en el año 2015, en el año 2016 y en el año 2017, prácticamente la mayor parte de la obra quedará concluida en el año 2017. Es lo que viene en los presupuestos y únicamente le invito a que lo vea.

Con respecto a la B-40, le he indicado que el tramo entre Olesa de Montserrat y Viladecavalls se ha reactivado y únicamente nos queda el tramo de Terrassa. Queremos precisamente hacer un nuevo estudio informativo, porque el que se sacó en la legislatura anterior tuvo el informe desfavorable por parte de la Generalitat y con la Generalitat estamos trabajando para intentar hacer otro y sacar a información pública una solución en la que estén de acuerdo las distintas administraciones. Para nosotros sigue siendo una prioridad.

En cuanto a la N-II, si se cogen los presupuestos verá que al plan de la N-II se le va a dar un impulso decisivo —ya se le ha dado en el año 2015— en el año 2016 y salvo dos actuaciones que quedan, que son variantes de población, que están a nivel de estudios informativos y en las que dependemos de la declaración de impacto ambiental, todas las demás van a estar en obras en el año 2016. Creo que para Cataluña es una magnífica noticia y así debe de reconocerlo su señoría.

Con respecto a la carretera de acceso a Portbou... Por cierto, sí me considero español y orgulloso de ser español (**El señor Macías i Arau: No lo dudaba**), aparte de que me considero madrileño porque he nacido en Madrid. Lo digo porque parece que el no tener en cuenta esta actuación —cosa que no es cierta, ahora le voy a indicar los datos— es no sentirse español. No voy a entrar yo en otros debates, pero simplemente quería decirle que respecto a la conexión de Portbou con Figueras, que como sabe su señoría es la N-260, tenemos en marcha la conversión en autovía en el tramo entre Lança y Figueras, la actuación actualmente está en fase de estudio informativo y nosotros vamos a seguir trabajando sobre este. Quiero indicarle a su señoría que tiene unos niveles de tráfico que no son muy elevados. Quizá sea la pescadilla que se muerde la cola, es decir, que el nivel de tráfico es bajo porque tal vez no esté en buenas condiciones, pero estamos trabajando y vamos a seguir haciéndolo en el estudio informativo, con lo cual creo que no hace falta que usted introduzca ninguna enmienda, porque lo estamos haciendo de manera intensa y vamos a seguir haciéndolo, no le quepa la menor duda.

Se me había olvidado en el tema ferroviario contestar a la referencia que había hecho al Bus-VAO. La intención que tenemos en el ministerio en carreteras es acabar ese proyecto y suscribir un convenio con la Generalitat para que sean ellos los que realicen la actuación al entender que es una actuación que queda fuera del ámbito de lo que en sentido estricto sería la red de interés general del Estado.

Sí quiero indicarle aunque no me lo ha preguntado, pero se lo voy a decir, que a lo largo de esta legislatura en Cataluña hemos hecho un esfuerzo muy importante en el pago de las expropiaciones y que en lo que va de legislatura hemos pagado 184 millones de euros. Sé que se lo ha preguntado a las personas que me han precedido. Se lo contesto porque tengo el dato.

Paso a continuación a responder al representante del Grupo Socialista, don Juan Luis Gordo, a quien también le agradezco el tono de su intervención. Creo que si hay un buen tono de intervención nos puede ayudar a entendernos. Ha hecho una valoración de la cifra que yo he dado de la deuda de carreteras y la ha puesto en relación con los 5.000 millones de euros. La deuda que le he dado es en carreteras. La deuda de los otros departamentos del ministerio, que es la que totaliza los cinco mil y pico millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 47

euros, no se la he dado porque no es de carreteras. Me parece una deuda suficientemente relevante teniendo en cuenta que estamos hablando de una deuda que es del mismo orden de magnitud que tiene el presupuesto de la Dirección General de Carreteras, es decir, que si no hubiéramos tenido esta deuda, posiblemente en cuanto a ese interés que ha tenido su señoría en que se reactivasen las obras con mayor presupuesto, igual hubiéramos podido hacerlo si no hubiéramos tenido que pagar dicha deuda. Esto es lo que hay y creo que es importante que hayamos zanjado deudas que teníamos.

Se ha liado un poco con las cifras, permítame que se lo diga con todos mis respetos. Las cifras están en mi intervención, están claras, están en los presupuestos. Sí quiero decirle alguna cosa y es que, por ejemplo, en Seittsa, en los convenios que están firmados —usted ha hecho referencia a la conservación y al mantenimiento—, que autorizó el Consejo de Ministros a finales de julio, se han incluido precisamente actuaciones relacionadas con la conservación y eso supone un avance muy notable.

En cuanto a actuaciones concretas por las que me ha preguntado, por lo que se refiere a la de Almoraima-Algeciras, presentamos un programa de actuaciones de más de 200 millones de euros, programa que además ha quedado consignado ya con una cifra en los presupuestos, no solamente los presupuestos del año 2016, sino en los siguientes, y con ello a este corredor se le va a dar un impulso notable al tráfico de mercancías. Debo decirle que este es uno de los corredores más beneficiados por el Feder, que nos ha concedido ayudas, y el corredor más beneficiado por estas ayudas a nivel nacional ha sido, para la relación entre Madrid y Andalucía, este corredor hasta Algeciras, que compartimos la opinión de que es uno de los prioritarios.

En cuanto a los accesos a los puertos marítimos, creo que en los presupuestos de 2016 hay un impulso notabilísimo. No le quiero detallar cuáles son todas las actuaciones, están en los presupuestos y además espero que el presidente de Puertos del Estado haga alusión a ellas. Desde luego estamos trabajando en las plataformas logísticas. Hemos firmado durante el año pasado algunos protocolos, concretamente en Talavera, y estamos trabajando en coordinación con las comunidades autónomas. Se han pedido también ayudas a través del Fondo FEEF de la Unión Europea, algunas no han quedado incluidas, pero en las próximas convocatorias vamos a seguir pidiendo dichas ayudas para las plataformas logísticas.

En cuanto al esfuerzo que se hace en los Presupuestos Generales del Estado en el ámbito ferroviario, pues ha menospreciado el presupuesto que se ha hecho, el que hemos tenido en esta legislatura. Yo simplemente quiero decir que un esfuerzo de 22.447 millones de euros para el cuatrienio 2012-2015 es un esfuerzo suficientemente notable para tenerlo en cuenta. Por lo que se refiere a las actuaciones, también hay un esfuerzo enorme en todo lo que se refiere a la seguridad que incluye pasos a nivel e incluye señalización. Le voy a decir algún paso a nivel, por ejemplo, el del Puche en Andalucía, otro más en Andalucía; además se va a firmar próximamente un convenio para la supresión de un paso a nivel en Ronda. Respecto a la ejecución de las cercanías, también hay un esfuerzo enorme que se va a realizar, de 287 millones de euros y es cierto que 205 son en Cataluña, pero también Cataluña tiene una red con problemas funcionales que vamos a resolver con esta importante inversión.

Pone como ejemplo el Plan de Cercanías de Madrid, pero le pido que no ponga ese ejemplo, porque es un plan que teóricamente se tenía que haber culminado —creo que está en el período 2009 al 2012— y a comienzo del año 2012 el nivel de ejecución estaba en torno del 5%, o sea, que el nivel de ejecución era bajo y se incluye en los presupuestos actuaciones en cercanías muy relevantes que mejorarán también este importante servicio público, que son las cercanías en Madrid, y que tan utilizadas son dentro de España, ya que como conoce su señoría son las más usadas a nivel nacional.

Respecto a las fechas de la llegada de la alta velocidad a las distintas ciudades, en sede parlamentaria les he dicho que yo no soy partidario de dar fechas, porque al final las carga el diablo. Les voy a explicar, porque lo ha dicho la ministra y es verdad, que en los presupuestos están las consignaciones presupuestarias para que si no surgen problemas técnicos el AVE pueda llegar en los plazos que estaban previstos en el año 2015. Problemas hay, yo no le quiero poner ningún ejemplo pero usted me ha preguntado sobre el AVE, la llegada del AVE a Palencia y León, ciudades que además yo aprecio mucho, ambas dos. Actualmente, y lo puede comprobar, se están haciendo ya —se lo puede preguntar también al presidente de Renfe—, se están haciendo las pruebas y la fecha será inminente. Respecto al AVE a Burgos, lo mismo; y en cuanto al AVE a Zamora se está trabajando también para lo mismo, para que pueda llegar dentro del plazo que se había previsto que era para este año.

Lo único que sí le quiero indicar es que durante el desarrollo de las obras surgen problemas, y le podía decir que donde más problemas nos hemos encontrado es en la variante de Pajares; son problemas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 48

técnicos, es decir, que no hay un problema presupuestario, que es lo que yo quiero dejar claro; desde el punto de vista presupuestario no hay ningún problema, para que si las obras se desarrollan sin problemas técnicos se puedan cumplir los plazos que se han dicho, que están reflejados en los presupuestos del Estado. En Granada, por ejemplo —no sé si me ha preguntado por Granada pero como veo a su compañero diputado por Granada, señor Pezzi—, surgió, como conoce su señoría, un problema medio ambiental importante. Ha habido que hacer una tramitación ambiental con la Junta que se ha tomado sus plazos y, una vez que nos han resuelto el tema ambiental, las obras se han reanudado. Hoy veía yo en *El Ideal* que en las obras se está trabajando intensamente, aunque sea verano. Lamento no resolver su inquietud, pero permítame que en los plazos seamos prudentes porque plazos ya en la legislatura anterior se habían dado y, si se hubiera cumplido el AVE a León, a Granada, a Burgos y a Extremadura, posiblemente tendríamos AVE desde el año 2009; han pasado ya seis años y no existe AVE a ninguna de estas ciudades todavía. En relación con la conexión norte-sur de Madrid, se está trabajando intensamente y espero que muy pronto esta actuación, una vez culminada, pueda resolver lo que hoy hay que resolver, que es que existe una discontinuidad en los servicios norte-sur, sur-norte para la alta velocidad, y que es una actuación absolutamente prioritaria.

En cuanto a que hay poca inversión para las sesenta obras paradas, ahí le puedo decir que las hemos reactivado y que no se van a parar las obras, porque hay alguna que hoy ha salido aquí, su señoría, su compañero de Cataluña, señor Macias ha hecho referencia a la variante de Vallirana; la variante de Vallirana se reactivó y ha estado parada. Nosotros la hemos reactivado y le puedo garantizar, salvo que surja algún problema técnico en alguna obra que no se van a parar. Recientemente en la A-11, en la provincia de Soria, todas las obras están reactivadas y van a continuar hasta el final; y eso es lo importante y no si tiene mucha o poca anualidad; hombre si tiene mucha anualidad mejor, porque se acabará antes, pero lo importante es que no se paren y se vayan haciendo las obras ya y que los ciudadanos disfruten en el plazo más breve posible.

Me ha preguntado por Canarias. Con mi expresión ya se lo he aclarado; tiene la dotación suficiente el próximo año para que esa obra pueda estar, se pueda pagar en su totalidad; este año se pagará una parte porque se va a firmar el convenio; son 30 millones la actuación y con esos 30 millones nosotros cumplimos el compromiso al que se había llegado con ese ayuntamiento, que anunció la ministra y se firmará próximamente el convenio. En cuanto al desdoblamiento, que me ha preguntado, de La Mora-Pobla de Montornés, hace poco estuve reunido con los alcaldes; este proyecto lo estamos impulsando, se licitarán las obras el próximo años y resolveremos un problema que hay importante en esta carretera. En conservación, lo ha dicho luego el representante del Partido Popular, el señor Ayala, se trata de invertir lo mejor posible, y ese es el esfuerzo que hemos hecho en esta legislatura. Y un ejemplo que antes les he indicado es el convenio de Seittsa donde hemos incluido nuevas actuaciones que en los anteriores convenios no estaban metidos.

Sus comentarios sobre la bonificación de peajes: llevamos un mes y pico de funcionamiento y vamos a tener reuniones también con las asociaciones de transportes para que invitar a que haya un uso masivo de estas autopistas, porque sería hacer un uso más razonable del conjunto de la Red de carreteras del Estado. Lo que le quiero decir tajantemente a su señoría, porque he visto también comentarios en algún periódico de que no se va a ayudar a las autopistas, es que las cuentas están claras y si alguien tiene duda que lea el convenio que está publicado en el BOE y verá que es un proceso absolutamente neutro para las autopistas de peaje.

Por lo que respecta a la liberalización del ferrocarril, la secretaria general de Transportes, que irá a continuación, le dará cumplida información, pero sepa que el proceso que quiere hacer el Ministerio ante todo es un proceso con la más absoluta cautela y sin apresuramiento, que queremos que se haga bien en beneficio del ferrocarril.

Finalmente, señor Ayala, le agradezco el tono y no solamente el tono a lo largo de su intervención en el día de hoy, sino también a lo largo de la legislatura; aunque lógicamente es del partido que sostiene al Gobierno, con sus intervenciones está introduciendo luz en el desarrollo de las infraestructuras, y el secretario general que les habla puede decir que sus intervenciones son bastante estimables y positivas ya que aporta elementos siempre nuevos. Comparto con él el rigor que estamos teniendo en esta legislatura en el ámbito del desarrollo de las inversiones; ha puesto el ejemplo de la conservación que comparto totalmente con él. Ya he hecho hincapié también en el convenio de Seittsa, que supone un esfuerzo notable, y en que con ello las carreteras lo van a notar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 49

Por cierto, el representante del Grupo Socialista ha hecho alusión a que se me ha olvidado la accidentalidad; con datos que tenemos al 17 de agosto de este año le digo que el número de accidentes con víctimas en la Red de carreteras del Estado, en la RIGE, el año 2014 para idéntico período fue de 211 accidentes y hemos bajado a 186 y, en lo que se refiere al número de muertos en idéntico período, el año pasado teníamos 259 muertos y este año 195 muertos; es un dato muy importante a tener en cuenta.

Finalmente y por lo que se refiere a la alusión a las veintidós medidas, quiero agradecer el esfuerzo que se ha hecho desde el Ministerio, la anterior Dirección General de Ferrocarriles, Renfe y ADIF en la implantación de estas medidas que han supuesto sin duda alguna una notable mejora del sistema ferroviario. **(El señor Gordo Pérez pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Me pide la palabra un minuto para una aclaración?

El señor **GORDO PÉREZ**: No es ninguna aclaración, señor Presidente, sino para matizar una cuestión. En relación con las intervenciones de los distintos comparecientes en mi grupo están surgiendo algunas cuestiones que vamos a plantear como pregunta escrita al amparo del Reglamento de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Está en su derecho hacerlo.

Suspendemos un minuto para que venga la siguiente comparecencia. **(Pausa).**

— LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE (LIBRERO PINTADO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002449); SOCIALISTA (número de expediente 212/002362) Y CATALÁN DE CONVERGÈNCIA I DE UNIÓ (número de expediente 212/002489).

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento con la presencia, entre nosotros, de la secretaria general de Transportes del Ministerio de Fomento, doña Carmen Librero Pintado, a quien doy la bienvenida a la Comisión y a quien le doy la palabra en este momento.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Gracias, presidente; no sé ya si son buenos días o buenas tardes. Comparezco ante esta Comisión para presentar el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016 relativo a las actuaciones en el ámbito competencial de la Secretaría General de Transportes. Como saben, dependen de la Secretaría General de Transportes: la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Marina Mercante, la Dirección General de Transporte Terrestre y también están adscritas la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) y la División de Prospectiva y Tecnología del Transporte.

Las principales funciones de esta secretaría corresponden a la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal. En este sentido la actividad principal tiene que ver con el establecimiento de la normativa del sector y con la actividad de inspección. Ambos aspectos aunque no tengan un impacto presupuestario relevante sí tienen un gran impacto en el correcto funcionamiento del sector, debido a este papel, tanto el regulador como el supervisor. Quisiera darles unas pequeñas pinceladas en cuanto al papel regulador: entre el año 2012 y julio de este año 2015, la Secretaría General de Transportes ha participado en la aprobación de 3 leyes, 3 reales decretos, 35 reales decretos, 45 órdenes ministeriales y 5 acuerdos de Consejo de Ministros. Dentro de su papel de supervisor, también desde el 2012 hasta junio de este año 2015, se han realizado en su faceta inspectora 225 inspecciones en todo el ámbito del transporte. Más de 23.500 a las empresas de la Dirección General de Transporte Terrestre, con más de 2.700.000 jornadas de tacógrafo investigado; casi 62.000 inspecciones por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y más de 140.000 inspecciones por la Dirección General de la Marina Mercante, con más de 120.000 certificados emitidos además de 6.000 inspecciones a buques extranjeros que recalcan en nuestros puertos.

Antes de entrar en mayor detalle sobre el presupuesto, quiero recordarles que como ya expuso el 4 de agosto la ministra de Fomento en su rueda de prensa para la presentación de los Presupuestos Generales del Estado 2016, el presupuesto del Ministerio para este próximo año tiene como objetivos prioritarios: contribuir al desarrollo económico y a la creación de empleo, reforzar la cohesión territorial y accesibilidad, mejorar la calidad y la eficiencia del transporte y culminar las reformas emprendidas por esta legislatura. Al igual que en años anteriores, en el ámbito de esta secretaría general el presupuesto corresponde al objetivo de garantizar la correcta prestación de los servicios de transporte de forma segura

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 50

y que garantice la movilidad de los viajeros y las mercancías. Por ser las cuantías más relevantes las del presupuesto de esta secretaría, las de las subvenciones al transporte tanto las de pasajeros como las de mercancías, voy a empezar a referirme a ellas. A continuación hablaré sobre las obligaciones de servicio público y los importes que el Ministerio de Fomento destina a este concepto; seguidamente hablaré sobre las partidas destinadas al salvamento y a la lucha contra la contaminación y a la seguridad de la Agencia de Seguridad Aérea y, por último, de algunas otras partidas que son de cuantía menor.

Respecto al presupuesto de las subvenciones al transporte, me gustaría, antes de empezar a referir las cuantías previstas para el 2016, destacar que entre el 2012 y el 2015 el Ministerio de Fomento ha dispuesto de casi 4.300 millones para garantizar la adecuada movilidad a las personas, a través de estas compensaciones a los servicios declarados como obligaciones públicas, a las ayudas a las familias numerosas y a estas subvenciones al transporte de los residentes no peninsulares para los tres modos de transporte ferroviario, marítimo y aéreo. Concretamente se han destinados recursos por más de 1.534 millones a mejorar la conectividad entre los territorios no peninsulares, 1.256 millones en el transporte aéreo y 276 millones en el transporte marítimo. Estas cantidades permiten subvencionar entre el 2012 y el 2015 más de 50 millones de billetes en los modos aéreo y marítimo, lo que supone bonificar a más de un millón de pasajeros al mes. Las subvenciones, ya centrándome a las subvenciones al transporte para el 2016, el Ministerio va a destinar cerca de 510 millones divididos o establecidos en distintos apartados: por un lado las bonificaciones a los residentes en territorios no peninsulares que van a ser 435 millones, que supone un incremento de casi un 15% respecto al 2015. Las bonificaciones al transporte de familias por familias numerosas 14 millones, lo que supone un incremento de casi el 70% respecto al 2015 y subvenciones al transporte de mercancías con origen o destino en Baleares y/o Canarias 55 millones que supone un incremento de casi un 86%.

Las bonificaciones al transporte aéreo y marítimo para los residentes no peninsulares son el instrumento fundamental para facilitar la conectividad entre los distintos territorios de España, que es una prioridad irrenunciable del Gobierno y, por eso, el Ministerio de Fomento asume este compromiso especial con estas ayudas. Los beneficiarios, como saben sus señorías, son los residentes en dichos territorios tanto de nacionalidad española como de la Unión Europea, así como los residentes de terceros países familiares de los anteriores o sin serlo cuyo régimen de residencia sea de larga duración. La bonificación se mantiene como en los años anteriores al 50% del billete en los trayectos con origen y destino en las islas Canarias y Baleares, Ceuta y Melilla, y cualquier otro destino u origen nacional así como los trayectos interinsulares. Respecto a las subvenciones de las familias numerosas, que se suman a las anteriores, ascienden como ya he dicho a 14 millones de euros en 2016, 13 millones para el ámbito marino y un 1,2 millones para el ámbito aéreo. Con un importante incremento, como también he dicho, de casi el 70%.

Por último, sobre las subvenciones para el transporte de mercancía marítimo y aéreo para el transporte desde los territorios insulares con el objetivo de paliar los efectos negativos de la insularidad y compensar los mayores costes de transporte de mercancías entre la Península y los archipiélagos, se produce un fuerte incremento para el 2016 de 29,7 millones de euros, es decir, casi un 86%. Este importante aumento de la subvención se debe al incremento de la partida correspondiente a las subvenciones a productos industriales para Canarias, únicas ayudas en el ámbito del transporte de mercancía que competen a este ministerio y que cuentan con una financiación comunitaria, una cofinanciación que por la Unión Europea se ha elevado del 50 al 85%.

Respecto a las obligaciones de servicio público, paso ahora a referirme a las cuantías que corresponden a este presupuesto; como saben, las obligaciones de servicio público son aquellas obligaciones específicas que pueden imponer los poderes públicos a un proveedor de servicio cuando el mercado no dé por sí mismo esa movilidad con el fin de garantizar los objetivos de movilidad de los ciudadanos. Como contrapartida el operador puede recibir o bien una compensación económica o bien un derecho en exclusividad o ambos; cualquiera de ellos dependen de las circunstancias de la normativa específica para cada uno de los modos de transporte. El Ministerio de Fomento va a destinar en el 2016 un total de 625 millones para hacer frente a estas obligaciones de servicio público, empezando por las compensaciones a Renfe por las pérdidas de los servicios de cercanías y media distancia que son unos 605 millones de euros. Los contratos aéreos de rutas con obligaciones de servicio público son 4,3 millones y los contratos de navegación marítima 15,13.

Me gustaría comentar la singularidad de las concesiones de servicios regulares de transporte por carretera que son servicios de titularidad pública que se gestiona por concesión, de forma que el operador privado que gestiona cada ruta tiene derecho a la exclusividad de la misma, en la prestación del servicio,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 51

sin que esto tenga ningún coste para el conjunto de la sociedad, es decir, el presupuesto general del Estado no tiene ninguna aportación económica.

Centrándome ahora en el caso del transporte ferroviario, el Ministerio de Fomento va a destinar un total, como ya he dicho, de 605 millones de euros en la compensación a Renfe-Operadora por la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril sometidos a obligaciones de servicio público, en 12 núcleos de cercanías, como ya ha explicado el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, servicios de media distancia, los servicios de red de ancho métrico y los servicios Avant que son servicios regulares regionales prestados por la Red de alta velocidad. Esta partida incluye una parte que son 495 millones de euros en concepto de compensación por estos servicios declarados obligaciones de servicio público de competencia estatal prestados por Renfe, y además el resto son la compensación a Renfe-Operadora por los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya bajo la consideración también de obligación de servicio público, que ascienden a 110 millones de euros.

En el modo aéreo en España existen 18 rutas que el Gobierno ha establecido como obligaciones de servicio público, 13 en Canarias, 4 en Baleares y una en Andalucía; de estas 18 rutas 12 de ellas se prestan sin ningún tipo de compensación estatal, pero en 6 de ellas fue necesario licitar contratos para la Administración, para que la misma compense el déficit de explotación que supone el cumplimiento de estas obligaciones, con un coste anual para el Ministerio de Fomento de 4,3 millones de euros para el 2016. Los contratos son los siguientes: en Canarias hay 4 rutas que son conexiones interinsulares para atender las deficiencias de conectividad entre La Gomera y El Hierro, así como la conexión entre Gran Canaria y Tenerife Sur; el importe son 6,2 millones para dos años y el plazo es, como ya he dicho, dos años desde el 1 de agosto del 2014. En Baleares una ruta entre Madrid y Menorca para los 8 meses al año de menor tráfico, de octubre a mayo, y el importe son 2,4 millones, también para dos años. Andalucía una ruta que cubre el enlace Almería-Sevilla y que en la actualidad se presta por la compañía Air Nostrum desde el 1 de agosto del 2014 por un período de cuatro años y casi 9 millones de euros para los cuatro años. Por último, el presupuesto de 2016 incluye un total de 15,13 millones de euros destinados a los contratos de líneas de navegación marítima de interés público. Estos contratos corresponden a las líneas declaradas de Península-Canarias, 3 millones de Euros; Almería-Melilla y Málaga-Melilla, 10,13 millones y, Ceuta-Algeciras, 2 millones.

A continuación, me voy a referir brevemente al presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea AESA. Como saben, AESA actúa como órgano supervisor y, por tanto, cuenta con potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil. Además es competente para la iniciativa para la aprobación de la normativa reguladora en aquellos ámbitos de la seguridad aérea y la protección del usuario del transporte aéreo y su posterior elevación a los órganos competentes del Ministerio, así como la evaluación de riesgos en materia de seguridad aérea. El presupuesto de AESA se mantiene en 2016 respecto al año 2015 alcanzando los 66 millones de euros; AESA se financia con cargo a sus propios ingresos sin requerir aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado desde el año 2012. La partida más importante de estos ingresos corresponde a la tasa de seguridad, una tasa que supone 0,58 euros por pasajero de salida y gracias a la cual se espera percibir un total de 55 millones de euros. El presupuesto de AESA permite mantener el esfuerzo continuado de reforzar la seguridad aérea y avanzar en los objetivos que el Ministerio de Fomento tiene en cuanto al sector aéreo, mantener los niveles de seguridad, mejorar la calidad de los servicios y la protección a los usuarios, potenciar la competitividad del sector, mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario de navegación aérea, equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medio ambiental, reforzar la innovación y el liderazgo internacional de España en materia aeronáutica y reordenar y modernizar el sector público aeronáutico.

Paso a referirme ahora los importes que el Ministerio de Fomento destina a las actividades de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación que se llevan a cabo de la entidad pública empresarial Sasemar. Como saben, señorías, las funciones principales de Sasemar son las siguientes: el salvamento de la vida humana en la mar, la prevención y la lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima, navegación, de remolque, y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios a los anteriores. España cuenta con una dotación de medios materiales tecnológicamente avanzados que han permitido establecer un sólido sistema de salvamento y lucha contra la contaminación que cuenta con 20 centros coordinadores, 11 helicópteros, 3 aviones, 14 buques, 55 embarcaciones Salvamar, 4 embarcaciones Guardamar y 6 bases logísticas, 2 bases subacuáticas y un centro de formación. Además de contar con estos medios Sasemar presta un servicio con una disponibilidad de 24 horas, 365 días al año. Para ello cuenta con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 52

1.562 empleados de los cuales el 43% corresponde a personal de control y técnico y el 57% corresponde a personal de flota marítima. Como ejemplo de la actividad que Sasemar realiza cada año les puedo dar cifras del año 2014, año que está cerrado, y que Salvamento Marítimo ha coordinado más de 5.000 emergencias marítimas —una media de 14 al día—, ha asistido a más de 14.000 personas —una media de 36 personas al día—, ha asistido también a 3.500 buques y ha controlado el tráfico de 300.000 buques. El sector del transporte marítimo, el pesquero y la náutica de recreo son conscientes de la importante labor de Sasemar para la seguridad en la mar, lo que convierte a Sasemar en una organización muy bien valorada por los usuarios y para el año 2016 va a contar con una aportación del Ministerio que asciende a 147,9 millones, casi 148 millones de euros, de ellos 120 corresponden al importe destinado a financiar el coste de las actividades, subvenciones a la explotación y casi 28 millones corresponden a inversiones. Además está previsto que Sasemar disponga de unos ingresos que no aporta el presupuesto general del Estado por un importe de más de 16 millones de euros.

No quisiera terminar mi comparecencia sin hacer mención a otras partidas del presupuesto que pese a que su cuantía en términos relativos no parece muy alta, sí son importantes para los sectores; me estoy refiriendo a las subvenciones en régimen de competencia competitiva en el sector del transporte terrestre cuya cuantía asciende a 16,7 millones; esta partida se mantiene respecto al año anterior y se distribuye en casi 13 millones para ayudas al abandono de la actividad por los transportistas autónomos, que permitirá atender a más de 400 solicitudes haciendo con ello que la tendencia a reducir el volumen de empresas transportistas se reduzca, y casi 4 millones para ayudas para incentivar la formación del sector que permitirá realizar unas 1.200 actividades formativas en el 2016.

Señorías, concluyo ya mi intervención; tan solo quisiera remarcar que los presupuestos para este ejercicio 2016 vinculados al ámbito de mi secretaría general alcanzan la cifra total de 1.679 millones de euros, un 3,4% más que en el 2015, que se han adaptado a los objetivos generales del ministerio, incrementándose aquellas partidas más sensibles. Incrementos que como ya he ido detallando se concentran fundamentalmente en las partidas destinadas al transporte de mercancías, a garantizar la movilidad de todos los ciudadanos, especialmente los residentes no peninsulares. Quedo a su disposición para contestar cualquier pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Librero.

Es el turno ahora de los grupos parlamentarios, empezando por el grupo parlamentario catalán de Convergència i de Unió. Tiene la palabra don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: Quisiera dar la bienvenida a la señora secretaria general y agradecerle las explicaciones que nos ha dado. Voy a ser muy breve, puesto que tan solo hay un tema que considero que tenemos que plantear una pregunta. Se trata de las subvenciones al transporte público metropolitano, que reciben por una parte la Comunidad de Canarias y por otra parte las autoridades del transporte tanto de Madrid como de Barcelona. Hemos constatado cómo la referente a Madrid o la referente a Barcelona, porque siguen ambas la misma evolución, aplicadas a las poblaciones del respectivo ámbito beneficiario, experimentan una ligera disminución en relación con el año anterior. Me imagino que esta evolución debe ser porque se debe calcular en función de la población residente y posiblemente se ha producido esta disminución. Me gustaría que nos confirmara esto, pero también tendría que considerar que, como sabe perfectamente la señora secretaria general, estas son las partidas que han disminuido muchísimo en los últimos años; en el caso concreto de la ciudad de Barcelona que llegó a tener una cifra importante, en estos momentos ha disminuido prácticamente a la mitad; en aquel momento se dijo que esto no competía al Estado, por tanto, el Estado no ayudaba o ayudaba en la medida de sus posibilidades. Una vez que el Estado ya, tal como repiten todos sus representantes del Gobierno del Estado en este momento, dispone de más recursos, lo normal sería que estas políticas sociales, porque el transporte público es una política social, vieran restablecidas las cantidades que habían tenido. Esto se hizo de forma moderada, pero en alguna cantidad en el año pasado, es decir, el año pasado sí que el Estado tuvo una cierta sensibilidad pero este año —repito— esta sensibilidad no se ha visto por ninguna parte y me gustaría, primero, que esto constara; nuestro grupo va a presentar enmiendas en este sentido, pero desearía que esto formara parte de las preocupaciones del Ministerio.

Hay una segunda pregunta que está referida a otra de las partidas; usted ha hecho referencia también a una transferencia a Renfe de 605 millones por las obligaciones de servicio público que el Estado transfiere en dos conceptos, por una parte, a los servicios declarados de obligación de servicio público por el propio Estado y, por otra, las que competen al ámbito, como usted mismo decía, en este caso autonómico

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 53

de la Generalitat por un valor de 110 millones. En cualquier caso, esta cifra no debería tener este trato, según los propios acuerdos de traspaso, sino que el Estado debería traspasar esta cantidad a la comunidad autónoma y que fuera la comunidad autónoma quien hiciera frente al pago de sus obligaciones con la empresa operadora Renfe. Esto no se hace así, no cumple la ley y no es algo que el Estado pueda hacer porque tiene que ser muy estricto en el cumplimiento de la legalidad. Me gustaría que usted respondiera por qué no se cumple la ley y por qué no se ejecuta este pago de manera y según lo establecido en los acuerdos de traspaso, ratificados por las comisiones mixtas, por la Comisión de Traspasos y, por tanto, que obligan a todas las administraciones, empezando por la Administración General del Estado. No es tanto un tema de la cantidad; la cantidad ha sido validada por la comisión entre la operadora y el Gobierno de la Generalita, por lo tanto, me imagino que la cantidad corresponde a aquello que se ha prestado como obligación del servicio público, pero sí el concepto que habría que regularizar. Estas son las preguntas que le formulo y, en cualquier caso, le agradezco de antemano su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista y tiene la palabra don Román.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Bienvenida, doña Carmen Librero. En dos ocasiones he llevado alguna comparecencia sobre este tema, o sea, que ya conocemos un poquito esto. Quiero agradecerle la información relativa, sobre todo, a las diferentes cuestiones de los Presupuestos Generales del Estado en el ámbito de su responsabilidad y su competencia. Estamos de acuerdo en los objetivos, que es una responsabilidad que usted ha manifestado en diversas ocasiones: la mejora de estos servicios en beneficio de la recuperación económica, del empleo, de la competitividad y además que tengan un cierto retorno en los casos en que sea posible en la mejora de la situación de la economía.

Los datos que usted nos ha aportado son prácticamente de mantenimiento de esos servicios de obligación de servicio público. También comparto esa crítica, que hecho en falta, que debiera hacer usted sobre el transporte urbano o el transporte metropolitano. En lo que llevamos hasta el mes de junio, según datos del Instituto Nacional de Estadística, ha sido utilizado por más de 275 millones de viajeros, un 3,6 más que del mismo mes del año 2004 y registra una subida del 3,6; por ejemplo, en Barcelona del 5,3; en Bilbao del 5,5; en Madrid del 2,6 y en el caso de Palma y de Sevilla prácticamente del 6%. Es decir, esto es un modelo sostenible que cada vez más en las grandes ciudades metropolitanas tendremos que impulsar, y en Barcelona que es el caso que más conozco —además esto ya se discutió en una proposición no de ley en el Congreso que yo mismo llevé—, se destinan 98 millones para este año 2016 o está previsto. Como ha dicho el señor Macías, y también reiteramos en su día, se llegaron a aportar hasta 150 millones, y a pesar de haber habido en los últimos años unos aumentos muy fuertes respecto a los usuarios del más del 20%, el tema continúa siendo muy complicado porque más del 40% lo están cubriendo en estos momentos los usuarios.

Sería necesario, señora Librero, encontrar una fórmula de acuerdo entre todas las administraciones públicas: la Generalitat, el Estado, las comunidades autónomas, las áreas metropolitanas y ver exactamente las necesidades de los usuarios para que se garantice un modelo de financiación suficiente y estable. En la medida en que queremos fomentar el transporte sostenible dentro de las grandes ciudades por normativa europea también se nos va a exigir que luchemos contra dióxido de carbono; en todas las áreas metropolitanas del Estado ese asunto va a ser un problema similar. Quería hablar de esto, de si se está trabajando en el conjunto de las administraciones públicas para la búsqueda de acuerdos a medio y largo plazo, ya que esto nos obligaría a reducir esta contaminación. A partir del 2018, como usted sabe —la Unión Europea nos lo pide—, tenemos que disminuir el tráfico privado dentro de las grandes ciudades, las grandes urbes. Esto también iría en la línea de esa movilidad sostenible.

Usted hablado de servicio público, de los 496 millones de compensación a Renfe-Operadora, y los 110 millones a la Generalitat de Catalunya y se dice que es poco, aunque es la única comunidad que tiene traspasada la competencia desde el año 2010 en materia de cercanías. Quería preguntarle por estos 15 millones que se destinan para compensar pérdidas por ingresos en autopistas por rebaja de tarifas. Esto es lo que se ha estado diciendo de las rutas alternativas que se le ofrece al transporte en determinados núcleos donde hay riesgo y donde los camiones tienen que utilizar otras infraestructuras que en paralelo pueden suplir esto. ¿Estos 15 millones van ahí o es otra cosa? A las autopistas de peaje se destinan unos 28 millones. ¿Nos podría detallar en qué autopistas se da este tipo de compensaciones? No le voy a preguntar cómo se ha resuelto finalmente el problema de las autopistas radiales de Madrid y los costes de cómo se financiarán porque este es un asunto que daría para toda una comparecencia, pero sí preocupa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 54

Quería hablarle también del modelo aeroportuario de AENA, dentro de su competencia me parece que está el asunto de la compañía Enaire, ¿no está dentro de la vía? Usted lo ha asumido. Como la comparecencia del 2014 la llevó mi compañero Ruiz Carbonell, se habló y usted habla de que estas competencias estaban dentro de su ámbito me había preparado. Se ha hecho un mal negocio en el tema de AENA, ya lo digo, y esto lo tenemos que reivindicar desde el Grupo Socialista. Dijimos que sacarlo en aquel momento era un mal negocio, y de hecho todas las informaciones económicas, no solo las del Grupo Socialista, sino de todos, desde el mercado de valores pasando por todos los grandes diarios de información económica, dicen que no ha sido bueno haberlo sacado con esta precipitación. Si se hubiera sacado en los seis meses posteriores hubieran supuesto casi 6.000 millones de euros más de ingresos en las arcas que nos hubieran disminuido la deuda pública. Como mínimo yo les tengo que reprochar que ahí se ha hecho un mal negocio, que la precipitación nunca fue buena, pero si aquello de vísteme despacio que llevo prisa. El Ministerio se ha equivocado y además nosotros no estamos de acuerdo en este asunto. El modelo aeroportuario que en su día nosotros habíamos dicho sí tenía un 49% de participación, pero en un acuerdo con las comunidades autónomas, con los entes, en un modelo descentralizado de los aeropuertos de Madrid y Barcelona básicamente. Como se ha hecho en los puertos que está dando un buen resultado para que pudieran competir entre ellos, fijar sus tarifas, fijar sus rutas. En fin, el Gobierno del Partido Popular no ha enfocado bien estos temas.

Sobre el Plan de desarrollo del sector aéreo 2014-2017, ya que usted habló de él, para la mejora de la eficiencia del sistema aeroportuario, ¿en qué nivel se encuentra?, ¿está desarrollado? No tengo datos en estos momentos, no nos han llegado. Y después de esos fuertes incrementos de los que usted nos hablaba en los primeros de gobierno, ¿a partir del decreto 8/2014 las tarifas han quedado congeladas? Podía usted aclarar si es así.

Quería hablarle de una cuestión que para mí es vital, que tiene bastante relación con todo el sector del transporte: la atomización del sector del transporte en España, que es un grave problema que veníamos arrastrando desde hace muchísimos años, y la necesidad también de que las empresas se doten de un mayor tamaño. Esto hace que en estos momentos se produzca un exceso de oferta, con lo cual se hay dumping, sobreexplotación. Ya he visto que en todas estas inspecciones que se hacen se quiere garantizar la seguridad, pero el problema sigue existiendo, y además los transportistas tienen un problema grave sobre esto. Siempre que vienen te dicen que trabajan a unos costes que no les permiten ni siquiera sacarse un sueldo digno, ni siquiera para hacer una reinversión, porque no pueden amortizar la maquinaria y demás. En este tema, ¿está previsto por parte del Ministerio ir hacia una reconversión o enfocarlo hacia una cuestión que nos homologue con lo que en Europa se está haciendo? Ha salido alguna vez la cuestión de las 44 toneladas y sería razonable que en el seno de la Unión Europea se armonizara la fijación de un criterio único respecto al límite máximo de pesos, dimensiones, alturas, más que nada para que no hubiera esas diferencias entre los diversos países de la Unión Europea también a la hora de competir.

Finalmente le quería preguntar sobre la euroviñeta, ¿cuál es el criterio del Gobierno? Preocupa al sector porque pueden añadir más costes. Dice que nos podemos situar como si fuéramos una isla, pero es que al ser de la Península el 80% lo tendrían que pagar los propios transportistas españoles y solo nos beneficiaríamos de un 20%, mientras que en los países centrales de Europa les pasa todo el tráfico y aplicar la euroviñeta podría estar mucho más justificado. Ya conoce usted el caso de Francia donde lo intentaron aplicar y tuvieron que tirarlo hacia atrás. Le quería preguntar sobre estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Popular y tiene la palabra la diputada doña Concepción de Santa Ana.

La señora **DE SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Quiero darle, en primer lugar, la bienvenida a esta Comisión de Presupuestos, ya por quinto año consecutivo en esta legislatura, y seguir deseándole suerte en esa importante tarea que en estos momentos tiene usted encomendada. Una tarea, que también hay que decirlo, viene desarrollando con rigor y con solvencia, generando una gran actividad legislativa, como usted nos ha comentado en su comparecencia, y buscando mejorar la calidad de vida del ciudadano a través del transporte y de la movilidad. Una vez más usted nos ha hecho una intervención clara y realista de unos presupuestos que ya están permitiendo, en este momento de la legislatura, que la recuperación económica sea cada vez mayor, llegue cada vez más a distintos ámbitos de nuestra economía, que está llegando ya a los ciudadanos, pero sobre todo una recuperación que ya se viene traduciendo en estos momentos en creación de empleo. El principal objetivo de todo el Gobierno es la creación del empleo. Muchas gracias por sus explicaciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 55

Me gustaría destacar el esfuerzo que el Ministerio de Fomento viene haciendo la consignación presupuestaria de su área, ya que los programas de su secretaría general son un garante para la movilidad y para que esa movilidad se haga de forma segura en todo el territorio nacional. Si a ello añadimos además las actuaciones relacionadas con salvamento marítimo y con el control de la seguridad aérea, quiero decirle que para nuestro grupo parlamentario su comparecencia tiene una especial relevancia. Es fundamental el esfuerzo que se hace para garantizar unas políticas que en su caso, como decía anteriormente, van dirigidas directamente al ciudadano, a garantizar su movilidad y que además tienen como objetivo mejorar la eficacia en la gestión de lo público, algo que nunca debemos olvidar.

Quiero resaltar, en el ámbito de las subvenciones al transporte, que el presupuesto está dotado con las partidas necesarias para garantizar la bonificación de billetes de transporte aéreo y marítimo de los residentes en territorios extrapeninsulares y familias numerosas. Sin olvidar, cómo no, las subvenciones para el transporte de mercancías desde los territorios insulares, así como para las autopistas del mar. Las partidas destinadas a las obligaciones de servicio público permiten asegurar la continuidad de estos servicios, tanto de los que presta Renfe-Operadora, las relacionadas con el transporte aéreo y las que garantizan los contratos de navegación en las líneas marítimas de interés públicos, como son en estos momentos Algeciras-Ceuta, Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Península-Canarias.

Usted se ha referido a las tres grandes áreas que engloban las políticas de gasto de su departamento, por un lado las subvenciones al transporte, por otro todo lo que es materia de regulación, ordenación, inspección y seguridad, y finalmente al salvamento marítimo. La primera de ellas pone de manifiesto la importancia que viene dando este Gobierno a la cohesión territorial y el equilibrio entre las distintas comunidades autónomas y ciudades autónomas a través de esas subvenciones. El apoyo al transporte terrestre, marítimo y aéreo, así como el transporte de mercancías extrapeninsulares consideramos que conforman una política fundamental de su departamento. Hay que poner en valor el esfuerzo que se viene realizando para garantizar esa movilidad de los residentes no peninsulares.

Me acabo de referir a las obligaciones de servicio público, y me gustaría hacer una pequeña mención de un segundo a Enaire, aunque sé que no es ámbito de su competencia en estos momentos, pero lo ha valorado el portavoz del Grupo Socialista. Lo más importante que ha hecho el Gobierno del Partido Popular ha sido blindar el funcionamiento en red de los aeropuertos. ¿Cómo estaríamos en estos momentos si se hubiese llevado a cabo el plan que tenía preparado el Gobierno del Partido Socialista? Porque no garantizaba el funcionamiento en red o si lo garantizaba lo desvinculaba del aeropuerto de Barajas y del aeropuerto del Prat, lo que significa que el funcionamiento en red no se podría haber mantenido. Por tanto, yo quiero felicitar la sensatez y el sentido común del Gobierno del Partido Popular, de la ministra Ana Pastor, porque blindar el funcionamiento en red de nuestros aeropuertos es la garantía para que todos los ciudadanos podamos tener acceso a ese servicio.

Permítame también una pequeña mención para Sasemar, la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, poniendo de relieve el esfuerzo por parte del Gobierno para prestar toda la atención a algo tan importante como es la seguridad en el mar.

Y termino, señora secretaria general de Transportes, tiene nuestro apoyo, va a tenerlo para dejar aprobado este presupuesto. En mi grupo parlamentario reconocemos todo el esfuerzo y toda la dedicación que usted ha estado llevando a cabo a esta área a lo largo de toda la legislatura. Y como decía al comienzo de mi intervención, lo que se pretende, lo que pretendemos entre todos es buscar una mayor calidad de vida de los ciudadanos a través del transporte, lo cual es garante de una mejor y de una mayor movilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de la señora Librero para contestar; tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Empezaré contestando a don Pere Macias, a la primera pregunta que me ha hecho sobre el transporte metropolitano. Me gustaría recordarle que el tipo de transporte metropolitano no es competencia del Ministerio de Fomento, es competencia de los ayuntamientos y, si ese transporte metropolitano abarca más de un ayuntamiento, de las comunidades autónomas, pero no del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, la aportación a esas cantidades para financiación del transporte metropolitano se hace directamente desde el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas sin la participación del Ministerio. Sobre la pregunta de la obligación de servicio público que aporta el Estado, la Administración General del Estado a Cataluña que este año 2016 ha subido a 110 millones, quiero comentarle que nosotros desde Fomento no damos esas aportaciones presupuestarias, sino que es el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas quien designa cuál es la partida presupuestaria que tiene que haber. Por tanto, no le puedo contestar el porqué

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 56

de esa aportación en nuestra línea presupuestaria, ya que se hace de esta manera porque la técnica presupuestaria viene originada desde el Ministerio de Hacienda.

En cuanto a las preguntas que me ha hecho don Román Ruiz, empezaré por la primera que me ha hecho que es muy parecida a la que ha planteado don Pere Macias y contestando prácticamente lo mismo, el transporte urbano y metropolitano son competencias de los ayuntamientos, son competencias, en algunos casos puesto que abarcan a más de un ayuntamiento, de la comunidad autónoma, pero creo que ustedes eso ya lo tienen que saber porque eso es el Estado de derecho de nuestro país con las autonomías, las instituciones locales y la Administración General del Estado. En referencia a la partida presupuestaria de la que ha hablado usted de 15 millones respecto a las autopistas, tanto el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda como el secretario general de Infraestructuras han contestado esto. No está en el ámbito de mi competencia ni tampoco las autopistas de peaje ni autopistas radiales. Como saben, todo esto depende de la Secretaría General de Infraestructuras de don Manuel Niño que acaba de comparecer hace unos minutos.

Sobre el Plan de desarrollo del sector aéreo, quisiera comentarle que está aprobado desde el 2013; se ha avanzado en muchas áreas, como seguramente conoce; hay ámbitos para operadores, proveedores de servicios aeroportuarios, proveedores de servicios de navegación aérea, aeródromos de uso restringido y otros actores de dentro del sector aéreo. Su desarrollo y su evolución está siendo diferente dependiendo de cada uno de los sectores a los que va orientado, pero estamos llegando a resultados importantes y, prueba de ello, hemos sacado algunos reales decretos, tanto el de trabajos aéreos como el real decreto de drones, y cada uno de los ámbitos se ha ido desarrollando de manera diferente, pero en todos ellos hemos estado trabajando sin descanso, tanto la Dirección General de Aviación Civil como la Agencia de Seguridad Aérea.

Respecto a la atomización del sector del transporte terrestre, es verdad y tiene razón en que hay más de 104.000 empresas de transporte terrestre en nuestro país. La mayoría de ellas tiene una media de un camión o un camión y medio y ahí están todas las medidas que hemos tomado desde la aprobación de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre. Mantuvimos la obligatoriedad, dentro del reglamento, de que se le tenga que dar una autorización de transportista a aquella empresa o autónomo que presente tres camiones, quizás para ir incrementando ese volumen del tamaño de empresa; al mismo tiempo, estas ayudas de las que he hablado que son menores en cuanto a cuantía —porque eran 13 millones— sí son importantes para la ayuda al abandono, puesto que aquellas autorizaciones de transporte que eran solamente para empresas de un camión al abandonarla generan más oportunidades para que otras empresas con tres camiones, si cambiamos uno por tres, se hagan empresas más importantes. Por lo tanto, esa es otra medida que va encaminada a mejorar y potenciar la estructura de las empresas dentro del sector del transporte.

En cuanto a la aplicación de pesos y dimensiones, como saben, dentro de la estrategia logística del Ministerio de Fomento está el desarrollo de las medidas de pesos y dimensiones. Se va a hacer en dos fases, una primera, que es competencia del Ministerio del Interior, previo informe del Ministerio de Fomento, y que está ya en trámite en el Comité de Seguridad Vial, y una segunda que desarrollará en los próximos meses. Es cierto que si la Unión Europea elaborara una normativa que unificara todas estas cuestiones sería mucho más fácil circular por las carreteras y autovías europeas.

En cuanto a la euroviñeta, en 2014 —estoy hablando de memoria y me puedo equivocar— la directiva europea se implantó en España a través de un real decreto y en ningún momento se ha impuesto una tasa adicional. La intención del Gobierno es seguir en esa dirección.

Y en cuanto a lo que ha comentado la señora Santa Ana, le agradezco sus palabras de apoyo y de ánimo a esta tarea que presupuestariamente no es tan vistosa —solo hay que ver la audiencia, si se puede llamar así—, pero que es tan importante para la conectividad y para el modo de moverse de los ciudadanos, que son los que reciben sus efectos de forma directa. Le agradezco todas sus palabras de apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: Suspendemos cinco minutos para dar entrada al nuevo compareciente. **(Pausa).**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA (VÁZQUEZ VEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002452) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/002365).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión de la Comisión de Fomento con la comparecencia de don Pablo Vázquez Vega, presidente de la entidad pública empresarial Renfe-Operadora, al que damos la bienvenida y en este momento la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 57

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Vázquez Vega): Quisiera comenzar agradeciendo la presencia de sus señorías en unas fechas tan poco habituales para debatir temas presupuestarios. Trataré de ser breve y de añadir únicamente explicaciones a los datos que ustedes ya poseen.

Se trata, como saben, de mi primera comparecencia ante esta Comisión, ya que ostento la presidencia de Renfe-Operadora desde octubre del año pasado. Es para mí, por tanto, un honor y un privilegio presentar por primera vez sus presupuestos, que son a su vez parte de los últimos Presupuestos Generales del Estado en esta legislatura.

Al margen de las circunstancias temporales, quiero resaltar que estos presupuestos, por presentar un resultado consolidado positivo, deben abrir una nueva etapa para Renfe-Operadora, marcada por la sostenibilidad de las cuentas del grupo. Este hecho, básico para cualquier grupo empresarial público o privado, debería ser la base irrenunciable de la construcción de las cuentas de ejercicios futuros, sean cuales sean los planes que se quieran abordar en la próxima legislatura. Asimismo y como desarrollaré más adelante, son unos presupuestos con un marcado acento inversor, que se refleja en tres ejes fundamentales. En primer lugar, en una decidida apuesta por mejorar los servicios públicos con un plan de cercanías que va a suponer mejoras en más de 110 estaciones a lo largo de toda la geografía nacional y que pone de manifiesto el compromiso del actual equipo en la compañía por mejorar de forma notoria la calidad de unos servicios utilizados anualmente por más de 400 millones de personas. En segundo lugar, en la compra del nuevo material rodante y en la modernización del parque actual, tanto para continuar la puesta en valor de las inversiones en infraestructuras como para mejorar las prestaciones de la flota existente. En tercer lugar, en las inversiones para fortalecer la seguridad en la circulación de los trenes, eje básico en el modo de transporte ferroviario.

Permítanme que comience esta comparecencia refiriéndome a la previsión de cierre del año 2015, ya que su conocimiento me parece esencial para poder entender mejor las cifras previstas para 2016. Con mi llegada a la presidencia de Renfe, el pasado mes de octubre, y junto con el equipo directivo de la entidad iniciamos un período de reflexión sobre los principales retos a corto plazo de las sociedades del grupo. Como resultado de esas reflexiones, con el comienzo del nuevo año hemos puesto en marcha el denominado Plan +Renfe, con 50 proyectos singulares que buscan involucrar a toda la organización, aspecto que consideramos esencial en el desarrollo y cumplimiento de dos grandes objetivos estratégicos: la rentabilidad y la calidad de nuestros servicios al cliente. Dentro de estos dos grandes objetivos y de las iniciativas concretas que pretenden implementarlos, buscamos continuar la transformación progresiva de Renfe hacia un modelo sostenible y competitivo. Si bien la entidad ha tenido hitos significativos en el pasado —la alta velocidad es probablemente el más importante, por cuanto supuso un cambio en las necesidades de movilidad de los ciudadanos y revolucionó el mapa modal del país—, el horizonte próximo de la liberalización del transporte ferroviario nacional de viajeros obliga al grupo público a acelerar su necesaria transformación por eficiencia y calidad, en línea con lo que ya han hecho las grandes compañías ferroviarias europeas.

Bajo el primero de estos objetivos, el de mejora de la rentabilidad, pretendemos, en primer lugar, la mejora sustancial y sostenida de los ingresos, alcanzando el equilibrio económico y reduciendo el nivel de endeudamiento y dependencia del Estado; en segundo lugar, la mejora de la eficiencia y el aprovechamiento de la capacidad instalada, generando sinergias, aumentando productividades y reduciendo gastos. Bajo el objetivo de la mejora de la calidad, perseguimos, en primer lugar, la mejora del nivel de servicio y la mayor calidad de la prestación de servicios a los clientes en cuanto a información, atención, confort, puntualidad y frecuencia, para consolidar el crecimiento de la demanda, que debo destacar, señorías, que en esta legislatura ha sido especialmente significativo, y en segundo lugar, el aumento de la satisfacción de los clientes, ofreciendo servicios innovadores, seguros, competitivos y respetuosos con el medio ambiente.

Los resultados previstos para el año 2015 reflejan buena parte de las actuaciones puestas ya en marcha en este Plan +Renfe y nos van a permitir ya en este ejercicio reducir en un 50% las pérdidas previstas de 190 millones de euros, resultado recogido en los presupuestos que se presentaron el año pasado. Todas las sociedades del grupo presentan notables avances respecto a los resultados estimados inicialmente, destacando Renfe Viajeros, que se situará en unas pérdidas de 53 millones, mejorando en más de 64 millones de euros el resultado previsto hace un año. Por su parte, mercancías reducirá sus pérdidas en más de 7 millones frente a la previsión inicial y fabricación en mantenimiento lo hará en 6 millones de euros. Estas mejoras han sido posibles por la puesta en marcha de medidas que se apoyan en tres ejes. El primero es la eficiencia en el aprovechamiento de los recursos productivos y los gastos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 58

producción. Significativos están siendo en este sentido el ajuste de la capacidad productiva de Renfe Mercancías y la adaptación de la oferta a la demanda de servicios de Renfe Viajeros. Común a todas las sociedades ha sido la aplicación de unas estrictas reglas en el ámbito de la contratación para conseguir mayor concurrencia en las licitaciones y una mejora de la eficiencia. Para ello, en el último trimestre de 2014 se implantaron directrices adicionales en la gestión de la contratación, que pasan por aumentar la ponderación de los criterios de valoración económica sobre los técnicos, aplicándose con carácter general una proporción 80/20, procurando asegurar en todo caso la viabilidad técnica de las ofertas por la sustitución de las posibles prórrogas contempladas en las licitaciones por plazos de contratación en firme más amplios, si suponían ahorros sobre la situación de partida, y por la utilización con carácter general de procedimientos de contratación abiertos frente a otros contemplados en la legislación aplicable, como los procedimientos negociados que transmiten al mercado mayor objetividad en el desarrollo de los procesos de contratación.

El segundo objetivo, también común a todo el grupo, está siendo la renegociación de la deuda financiera y de su carga correspondiente, aprovechando la situación de los mercados, así como el seguimiento del cobro de la deuda pendiente por operaciones comerciales. La citada renegociación de la deuda financiera ha afectado a préstamos por un total de 893 millones de euros, cuyo tipo medio se ha conseguido rebajar desde el 2,5 a un 1,25%, lo que se traduce en un ahorro por pago de intereses de más de 11 millones de euros en términos anuales. En cuanto al seguimiento del cobro de la deuda pendiente, durante 2015 hemos conseguido hacer efectivos —es un dato muy significativo— 109 de los 197 millones pendientes de cobro a 31 de diciembre del 2014, algunos de los cuales correspondían a deudas de muchos años de antigüedad.

El tercer objetivo, particularizando en la sociedad de viajeros, es el desarrollo de un nuevo plan comercial que tiene por objeto, por una parte, consolidar el importante incremento de viajeros de los dos últimos años gracias a la política tarifaria impulsada desde el Ministerio, y por otra, sobre la base de la innovación comercial y la adaptación de la oferta, obtener un mejor aprovechamiento de nuestros servicios, lo cual se traduce en mayores ingresos pero también en una optimización de nuestros costes de producción. Los frutos de esta política están ya siendo visibles y así, con datos del mes de junio, la ocupación de los trenes de servicios comerciales se sitúa en un 66%, frente a los 62% de junio de 2014. Estas perspectivas positivas para el final del ejercicio se deben, permítame que insista, a un equipo de dirección altamente profesionalizado, que ha sabido involucrar a toda la organización en los objetivos y que está firmemente comprometido en hacer de Renfe una empresa eficiente, proporcionando un servicio de alta calidad.

Paso ahora a desbrozar las grandes magnitudes del presupuesto de 2016 del grupo, para luego centrarme con mayor detalle en cada una de las sociedades del mismo. Como he señalado al comienzo de mi intervención, en 2016 nos proponemos que el Grupo Renfe tenga un resultado positivo, asentado sobre unas premisas de crecimiento sostenible que permitan su competitividad y viabilidad futura, que en este ejercicio de presupuestación ciframos en unos beneficios de 4,9 millones de euros. Para ello los ingresos totales se situarán en los 3.400 millones de euros y los gastos de explotación en 3.107, lo que permitirá alcanzar un ebitda de 383 millones de euros. Considero que es un objetivo alcanzable, dado que para este año hemos previsto una mejora del ebitda respecto del año anterior del 25,4%. Entre los gastos de explotación quiero destacar la partida de los cánones ferroviarios, que prevemos se sitúe en los 674 millones de euros en 2016, alcanzando casi el 22% de todos los gastos y el 31% si no incluyéramos los gastos de personal. Permítanme un apunte breve sobre esta partida, para decir que si bien la misma ha crecido desde 2011 en 306 millones de euros, un 83%, y que tan solo los servicios de alta velocidad y larga distancia pagan en 2016 alrededor de 540 millones de euros, afortunadamente y tras un costoso esfuerzo de internacionalización, las cuentas de 2015 y especialmente las de 2016 empiezan a ser capaces de absorber progresivamente dichas subidas de cánones.

Por lo que se refiere a gastos de personal, después de varios años de contención presupuestaria está previsto que se incrementen en un 3,8%, como resultado fundamentalmente de los sueldos íntegros de las más de 150 personas que se van a incorporar este año a la entidad. Como sus señorías conocen, la plantilla actual de Renfe está compuesta por algo más de 14.000 trabajadores, incluyendo los trabajadores de la antigua FEVE, que cuentan con una edad media que supera los 53 años. Esta avanzada edad demográfica de la compañía es sin embargo la oportunidad de diseñar de una manera paulatina la transformación de sus recursos humanos, adaptándolos a las necesidades del ferrocarril del siglo XXI. Así, la necesaria incorporación de nuevos trabajadores a la empresa debe servir para reforzar sus capacidades, especialmente en aquellas áreas en las que ha habido tradicionalmente más carencias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 59

Pensando en el futuro de la compañía, debemos robustecer la inteligencia comercial o los conocimientos tecnológicos donde hay —y puedo decirlo con objetividad porque no lo soy— una preocupante falta de ingenieros. Una de las iniciativas más importante del Plan +Renfe busca establecer nuevas condiciones de acceso para esas incorporaciones y nuevas condiciones de desarrollo profesional en la organización para su futuro, con el fin de atraer, como se dice ahora, talento a la organización de forma meritocrática. Continuaremos negociando y dialogando con los agentes sociales como lo hemos hecho desde el primer día y confiamos en llegar a buen puerto en estas negociaciones. Hace falta por parte de todos un ejercicio de responsabilidad para que ese empleo se pueda crear en la propia empresa y no en empresas ajenas como ha sido tradicional.

Volviendo a las cifras consolidadas, las inversiones se situarán en los 472 millones de euros, correspondiendo 24 millones de estos a gastos relacionados con nuestros compromisos como accionistas en las sociedades de integración ferroviaria y otros 448 a inversiones reales, que ponen de manifiesto un importante esfuerzo inversor por parte de la entidad.

Por último, para cerrar los rasgos fundamentales de las cifras consolidadas del grupo, tengo que hacer referencia al endeudamiento, punto sobre el cual me gustaría hacer un pequeño inciso. En el momento de la creación de Renfe-Operadora, el 1 de enero de 2005, la deuda asignada a esta entidad fue de 1.369 millones de euros. A 31 de diciembre de 2011 dicha deuda ascendía a 5.225 millones de euros, tras un período de crecimiento continuo a una media de 56% anual, que en un período de apenas seis años se tradujo en la multiplicación por cuatro del importe inicial. Pues bien, desde el comienzo de la presente legislatura una de las metas del Ministerio de Fomento y de los equipos que han estado en esta casa y en los cuales yo he pretendido profundizar a lo largo de este para mí intenso año 2015 ha sido romper con esta tendencia y proceder a un saneamiento de todo el grupo. Así, como decía, el año 2011 finalizó con una deuda de 5.225 millones de euros y el año 2015 prevemos cerrarlo con una cifra de 4.668, es decir, en estos cuatro ejercicios se habrán producido un total de amortización de deuda de 560 millones de euros, que incluyendo los 160 creados de FEVE serían de casi 720, lo que habrá supuesto una disminución neta de casi un 11% del total de endeudamiento de la entidad a finales de 2011. En el proyecto de presupuestos que estamos analizando se incluye además una solicitud de autorización máxima de incremento del endeudamiento de 220 millones de euros, derivada en su mayor parte de los nuevos proyectos de inversión a acometer en el ejercicio y de las necesidades del proyecto Haramain en su actual fase de desarrollo.

Pasando ahora al desarrollo y concreción de los presupuestos de 2016 de cada una de las sociedades, las principales magnitudes y evolución son las siguientes. En el caso de la sociedad Renfe Viajeros prevemos alcanzar unos ingresos totales de 2.900 millones de euros, un 7,9 por encima de su previsión en 2015. Las dos partidas más significativas, como pueden imaginar, son los ingresos por venta de títulos —2.184 millones de euros— y la compensación por obligaciones de servicio público, que son 650 millones. La hipótesis de crecimiento de demanda considerada para este segmento de actividad del grupo —me refiero a la venta de títulos de transporte— distingue claramente entre las aplicadas a los servicios comerciales, en los que esperamos un crecimiento del 10%, y los aplicados a las obligaciones de servicio público, en las que esperamos un crecimiento del 2,2%.

Las palancas que pretendemos utilizar para cumplir el presupuesto en esta sociedad de viajeros son las siguientes. En primer lugar, profundizar en las medidas que permiten incrementar el aprovechamiento de los trenes mediante un nuevo diseño de la oferta, especialmente en otoño e invierno, que es la temporada baja para nosotros, distinguiendo entre la demanda de radio corto, por ejemplo un Madrid-Zaragoza, de la de radio largo, por ejemplo un Madrid-Barcelona, para optimizar los perfiles de distribución de la oferta con la demanda. Asimismo se está trabajando en un plan de implementación de promociones y campañas comerciales ligadas a la oferta de transporte a los diferentes polos generadores de movilidad, como son los atractivos turísticos de las ciudades españolas, sus ferias, acontecimientos culturales, etcétera, con una utilización sistemática de los canales 2.0 —web, Facebook, Twitter— reforzados por los canales tradicionales de distribución comercial como pueden ser la prensa o la radio. Por último, como continuación de una política comercial que está aportando buenos resultados, se incidirá en la aplicación sistemática de la gestión dinámica de precios, adaptando las fluctuaciones de la demanda por días, corredores y trenes.

En cuanto a los datos de explotación, su previsión para 2016 se sitúa en los 2.600 millones de euros, un 6% superior a la de 2015, destacando, como antes mencionaba, los cánones ferroviarios pagados a ADIF por importe de 669 millones de euros, un 25% del total de gastos de la sociedad Renfe Viajeros. Me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 60

gustaría resaltar en este punto y de manera inequívoca que este resultado corresponde en su totalidad a la explotación de los denominados servicios comerciales de alta velocidad y larga distancia, no pudiendo sostenerse con ningún fundamento y pese que en algunas ocasiones se exprese interesadamente lo contrario que estos servicios se financian con dinero de nuestros impuestos. Dicho de otra forma, el AVE bien gestionado no solo puede sino que está obligado a ser rentable, como demuestran estos presupuestos. Para 2016 el AVE aportará a Renfe unos muy importantes beneficios.

En cuanto a las obligaciones de servicio público, único servicio —déjenme que insista— para cuya prestación Renfe Viajeros recibe una compensación económica de fondos públicos y para los cuales dispone de una contabilidad analítica separada y auditada de manera minuciosa por la Intervención General de la Administración General del Estado —a la que desde aquí agradezco sus siempre bien fundamentadas recomendaciones—, este año 2016 supondrá un importe de 657 millones de euros, los cuales, frente a unos costes totales de 1.460 millones de euros, suponen una aportación pública de 45 céntimos por cada euro de coste.

Por lo que se refiere a las inversiones de esta sociedad, en 2016 alcanzarán los 372 millones de euros, con lo que se pretende desarrollar tres ejes fundamentales. En primer lugar, una apuesta —como comentaba al principio— decidida por las cercanías. En el año 2016 vamos a dedicar una partida de 86,2 millones de euros a actuaciones concretas en estaciones de los diferentes núcleos de cercanías gestionados por Renfe-Operadora, que revertirán en una mejora perceptible directamente por el usuario de sus condiciones de explotación y accesibilidad, recrecido de andenes, escaleras mecánicas, ascensores, etcétera, y que forman parte de una actuación coordinada con el Ministerio de Fomento y con el administrador de infraestructuras ferroviarias. Además se invertirán otros 24,6 millones de euros en elementos ligados a la operación del transporte en dichas estaciones: controles de accesos, señalética, mobiliario, sistemas de megafonía, etcétera. En segundo lugar, mejoras en el material rodante actual, incluidas las relacionadas con la seguridad y la accesibilidad, por importe de 103 millones de euros. En tercer lugar, el ya conocido Plan de compra de material, por un importe total de 1.405 millones de euros, para cuya determinación se ha partido de unos estudios que permiten reducir las incertidumbres y riesgos asociados a una decisión de este calado, teniendo en cuenta variables tales como la mejora de la productividad de la flota actual, su incremento de capacidad, que estamos trabajando, y particularmente el calendario de desarrollo de las nuevas infraestructuras y el efecto de la liberalización ferroviaria. A este respecto y como ya anunció la ministra de Fomento, es nuestra intención someter la aprobación de licitación al Consejo de la Administración de la entidad en las próximas semanas, quedando su resolución y por tanto la elección del adjudicatario en manos del consejo que se forme tras las elecciones. Se trata de una decisión que tiene un alcance de muchos años y para la cual entendemos, como ejercicio de responsabilidad, que debe existir el mayor grado de consenso posible.

La sociedad Renfe Mercancías plantea una previsión de ingresos para 2016 de 291 millones de euros, de los cuales 250 corresponden al transporte de mercancías y el resto a actividades complementarias. El verdadero esfuerzo de esta sociedad viene dado porque, para atender la variación de actividad que planteamos para el año que viene, nos proponemos una mejora del ebitda superior al 100% y esto lo haremos mediante una profundización en las medidas de contención del gasto, en línea con las actuaciones previstas en su plan de viabilidad, orientadas a la adecuación de la capacidad instalada y a un esfuerzo por la eficiencia en la producción. En concreto, se continuará la revisión de las relaciones comerciales no rentables, sobre todo de los mercados de ancho métrico e intermodal multicliente, la racionalización de los activos poniendo a disposición de terceros los excedentarios a través de la sociedad de alquiler, etcétera. Con ello, la previsión es que sus resultados mejoren en 2016 en casi 36 millones de euros, un 78%, para situarnos en —10 millones de euros.

Las inversiones a acometer por esta sociedad, la sociedad de mercancías —en las que, en coordinación con Puertos del Estado, se prestará una especie de atención a las conexión ferroportuarias—, se sitúan en los 8,3 millones de euros, fundamentalmente destinados a la modernización de locomotoras y vagones que permitan hacer frente a las nuevas necesidades de tracción que impone el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, sobre todo del corredor mediterráneo, así como optimizar los costes de mantenimiento del material.

Por último, en lo que se refiere a Renfe Mercancías, no quiero concluir, señorías, sin mencionar el proceso de incorporación de un socio estratégico para la compañía, propuesta ya anunciada desde el Ministerio de Fomento. Esta incorporación es clave para dar viabilidad futura al negocio de la sociedad, por cuanto en un mercado tan global como el de la logística la sostenibilidad de Renfe Mercancías no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 61

depende única y exclusivamente de las mejoras de productividad y eficiencia en la gestión que estamos acometiendo, sino especialmente de la capacidad para gestionar de una manera integral toda la cadena de valor del transporte de las mercancías y del acceso al cliente. Esto es principalmente lo que debe aportar a la sociedad la incorporación de este socio industrial. Este proceso está diseñado y esperamos que se produzcan las preceptivas autorizaciones que permitan concluirlo a lo largo del año 2016.

En tercer lugar, la sociedad Renfe para Fabricación y Mantenimiento alcanzará unos ingresos de 725 millones de euros de los cuales 690 corresponden a servicios que prestará al propio grupo. El resultado de esta sociedad se situará en el entorno de los —8 millones de euros, aunque alcanzará un ebitda positivo de 21,7 y una mejora de resultados de casi un 140% respecto a 2015. Es de destacar la previsible puesta en marcha del nuevo taller de mantenimiento de Valladolid, que sustituirá, a través de una permuta con la sociedad de integración del ferrocarril en dicha ciudad, las actuales instalaciones en el centro de la ciudad por otras en las afueras de la misma. Se trata de una nueva base de mantenimiento integral, que ocupará un recinto de 180.000 metros cuadrados, con una superficie construida de 77.000 y un coste aproximado de 143 millones de euros. En esa instalación, que tendrá acceso en ancho ibérico y ancho UIC, se realizarán intervenciones tanto de primer como de segundo nivel, fabricación y transformaciones de vehículos, constituyéndose como centro de referencia nacional en la reparación de componentes de rodaje en bogies y en equipos de freno. Este nuevo taller, probablemente el mayor y el más avanzado taller en Europa para el mantenimiento ferroviario, comenzó su andadura en la pasada legislatura y culmina en esta. Es justo reconocer el esfuerzo de los diferentes equipos que se han sucedido desde el año 2010 para hacerlo realidad. En todo caso, sería para mí un placer mostrárselo a sus señorías cuando haya tiempo y oportunidad.

Precisamente con relación a la situación de los talleres de Renfe, actualmente encuadrados en Renfe Fabricación y Mantenimiento, la previsión de carga de trabajo para el año 2016 se sitúa en cerca de 4 millones de horas de trabajo, de lo que algo más del 55% corresponden a trabajos de los denominados de segundo nivel. De estos últimos, quiero destacar el comienzo de las intervenciones en los trenes de alta velocidad de la serie 103, fabricados por Siemens, operaciones que se llevarán a cabo en el ya comentado nuevo taller de Valladolid por personal de la propia entidad de Renfe. Las inversiones a acometer por esta sociedad se sitúan en el entorno de los 21 millones de euros y muy vinculadas a la actividad que tienen que desarrollar.

Finalmente, la sociedad Renfe Alquiler de Mantenimiento, nuestra sociedad más pequeña, tiene muy ligada su actividad al calendario de liberalización. En tanto no se produzca la misma, su actividad se centra en los posibles modelos de alquiler y en la puesta a disposición de los operadores ferroviarios, especialmente de mercancías, del material rodante del que dispone, tanto locomotoras como vagones. Recientemente, como bien conocen, pusimos a disposición de Renfe Alquiler de Mantenimiento más de 1.100 vagones que estaban antes en Renfe Mercancías, para que pudieran estar al servicio de los operadores privados. Los ingresos por este concepto se sitúan en los 21,8 millones de euros, lo que permitirá obtener un ebitda —esperamos— de 12,4 millones y un resultado de 1,4.

Finalmente, por lo que se refiere a la propia entidad pública empresarial Renfe-Operadora, cabeza de las anteriores, presenta un presupuesto equilibrado en el que destacan los más de 200 millones de euros destinados al proyecto Haramain, que dice mucho de la importancia de este proyecto para Renfe. En este caso, como ustedes saben, junto a la presidencia de Renfe-Operadora, soy desde hace varios ejercicios el presidente del consorcio Meca-Medina. La prevista finalización de la fase constructiva en el año 2016 supone para mí un motivo de alegría que entenderán no deje de señalar.

En definitiva —y termino, señorías—, se trata de unos presupuestos que fijan para Renfe objetivos ambiciosos y que marcan una senda de rentabilidad similar a la que ya han fijado otros operadores públicos europeos. Con esto, señorías, doy por finalizada mi intervención y quedo a disposición de los señores diputados para contestar las preguntas que deseen formularme, comprometiéndome a remitirles por escrito la información requerida en el caso de no disponer en estos momentos de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el diputado don Manuel Pezzi Cereto.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido, señor presidente de Renfe, don Pablo Vázquez. La última intervención de presupuestos la hizo el actual secretario de Estado. Ese día se lo habían comunicado ya, pero él no quiso decirnos si iba a ser nombrado, porque decía que los nombramientos los cargaba el diablo y muchas veces se anunciaba algo que al día siguiente no salía. Espero que le vaya bien durante el tiempo que esté al frente de Renfe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 62

Tenemos que compartir el principio de su intervención. Una empresa pública tiene que ser sostenible, tiene que ser competitiva, tiene que ser rentable, tiene que tener calidad, pero siempre partiendo de la idea de que es un servicio público, presta un servicio público y muchos de sus fondos e infraestructuras son públicos, son del Estado y, por tanto, de todos los españoles. Eso requiere una cierta diferencia con respecto a la iniciativa privada, en la que el beneficio es el *leitmotiv* principal, esto es, si no es rentable lo cierro.

En este marco, quisiera centrarme inicialmente en la actualidad. Usted dice que hay un programa +Renfe, pero los datos que ahora mismo están barajando los medios de comunicación y los sindicatos indican que usted ha puesto en marcha un programa de —Renfe. El programa —Renfe es el Plan de eficiencia de recursos humanos, que va ligado a bajas incentivadas. Es —Renfe porque es un plan estratégico de reducción de infraestructuras, infraestructuras de bases de mercancías, de talleres de fabricación, de talleres de mantenimiento, de talleres de asistencia técnica, de residencias para alojar a personal ferroviario y de varios servicios comerciales. Este —Renfe implica que puede haber un cierre inmediato de hasta 50 bases en toda España. Por ejemplo, en el área de mercancías, en la que no conseguimos salir de una situación de empantanamiento, prevén el cierre de casi el 42% de las bases de mercancías. En residencias, prevén cierres de hasta 16: en Bobadilla, Algeciras, Zafra, Puertollano, Ponferrada, Pamplona. En Renfe Fabricación, en asistencia técnica, prevén un cierre del 33%, 14 bases: Linares, Baeza, Sagunto, Silla, Fuente de Oñoro, Villaverde, Abroñigal. En mantenimiento, prevén el cierre del 22% de las bases de mantenimiento: Granada, Almería, Águilas, Albacete, Venta de Baños, Monforte de Lemos. Asimismo, prevén el cierre de un 29% de los servicios comerciales de Renfe Viajeros y, como he dicho, de un 20% de las residencias destinadas a alojar trabajadores tales como interventores, maquinistas, personal de maniobra o personal de talleres. Es por tanto una estrategia de —Renfe, que ustedes se han negado a explicar a los medios de comunicación y a los periodistas que han llamado a Renfe. Los periodistas avezados en la búsqueda de los datos han visto los mapas, los puntos naranjas en los que va a haber supresiones repartidos por todo el territorio, y yo tengo una curiosidad enorme. Mire usted, yo soy profesor de geografía y el geógrafo ve el territorio como algo fundamental. A mí un mapa con puntos me pone y, por tanto, me gustaría que me diera los puntos, porque cuando se ven los puntos en un mapa de España se ven las estrategias; cuando se ven los puntos que se quieren eliminar sabemos a qué se le quiere dar importancia, qué va a tener trascendencia, qué va a tener futuro o qué está abocado al fracaso. Por ejemplo, como Renfe piensa que no hay futuro en los talleres de mantenimiento de Granada, porque ya no van a pasar mercancías por allí, ya que el corredor ferroviario mediterráneo no va a pasar por Granada, porque las pendientes que hay entre Almería y Granada son muy grandes y no conviene que pase, quita el taller de mercancías. Yo quiero saberlo, al menos para protestar y para, si gobernamos dentro de seis meses, decir a los nuevos gobernantes que el equilibrio del territorio es también un servicio público. El territorio no puede estar desprotegido desde el punto de vista del transporte. Yo apoyo que Galicia tenga alta velocidad, me parece de justicia. No es lógico que yo diga: Oye, Andalucía la tuvo; quiero más alta velocidad en Andalucía pero en los demás territorios no. Pues no. Galicia tiene que tener alta velocidad, como la que tienen que tener el País Vasco, Asturias o Cantabria, para hacer una red que permita a todos los españoles, dentro de la sostenibilidad y competitividad, tener un transporte de calidad compatible en todos los territorios y que no beneficie a unos o a otros. Por ello, me gustaría que me explicara o que me mandara, si es tan amable, ese Plan de eficiencia de recursos humanos, con las bajas incentivadas previstas para el personal ferroviario, porque creo que es importante.

Hay un segundo tema que me gustaría plantear. Nos dicen en estos presupuestos que al final de 2016 van a ganar 5 millones de euros, números negros, no rojos. Permítame que lo ponga en duda. ¿Estos 5 millones de euros se deben a que las elecciones son el 13 de diciembre y tienen que poner números negros? La previsión era que en 2015 perdieran 190 millones de euros; en 2014 eran 202 y en 2013 eran 172. Los datos que he manejado, que los han dado ustedes, son notas de prensa de ustedes, indican que a finales de 2015 prevén una pérdida, unos no beneficios de 111 millones. Según sus datos, entre enero y mayo Renfe perdió 67 millones; Renfe Viajeros, 37 millones; Renfe Mercancías, 18,9 millones, y Renfe Fabricación y Mantenimiento, 8 millones de euros. Con esas cifras de 2015, ¿podría sostener hoy aquí que en 2016 Renfe va a pasar a tener beneficios con —Renfe?, porque tener beneficios con —Renfe es como si yo tengo menos niños y digo: ¡Hombre! Entre 12 niños que tenía mi padre y uno que tengo yo, yo tengo más beneficios. Claro, es que repartes entre menos. No. ¿Va a tener beneficios dando el servicio que esperamos de Renfe a toda España, un servicio de calidad, un servicio eficiente, un servicio sostenible para todos? Me gustaría que explicase con un poquito más de cuidado ese segundo punto de los 5 millones de euros de beneficio en 2016.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 63

El tercer punto al que quiero referirme es el endeudamiento. La ministra, cuando llegó febrero del 2012, dijo: 40.000 millones de déficit de endeudamiento tiene el Grupo Fomento. ¡Qué barbaridad! Son los mismos que tiene ahora: 39.376. Yo no voy a decir que es una barbaridad, pero es la misma cifra que era una barbaridad para la ministra en febrero de 2012: 39.376. El señor Montoro ha previsto que ustedes, el Grupo Renfe-Operadora, pueden endeudarse hasta 5.713 millones, según el informe económico y financiero de los presupuestos. A veces las cifras no nos cuadran, porque las cifras que utilizan las empresas son más afinadas que las del informe económico y financiero, pero son las que puedo manejar. Explíqueme esa cifra de 5.713 en relación con los cuatro mil y pico que usted acaba de citar. ¿Por qué hacen una previsión tan grande si no la van a utilizar en distancias de mil y pico millones? ¿Cuánto de ese endeudamiento es a corto, a largo? ¿Qué renegociación están haciendo?, porque ese endeudamiento de Renfe-Operadora es preocupante, por utilizar la palabra que la ministra empleó en su momento. Si era preocupante con Zapatero será preocupante con Rajoy, a menos que Zapatero, el pobre, tuviera mal fario, como decimos por Andalucía, y todo lo que decía se le venía encima. No; creo es preocupante y esa cifra de endeudamiento para tener beneficios es muy difícil de sostener, se lo digo sinceramente.

El tercer tema son los viajeros. Dicen que va a haber muchos viajeros más porque han bajado los precios sensiblemente, sobre todo los de los billetes de alta velocidad y larga distancia. Ustedes dicen que han aumentado muchísimo —en 2014 eran 29,6 millones de viajeros y tengo anotado que en 2015 eran 33,5, no sé de dónde me ha salido esa cifra—, pero los expertos dicen: más viajeros, pero más pérdidas. No siempre es tener más viajeros si les cobran mucho menos; tener más viajeros es prestar más servicios, es darles de comer o atenderles con más personal. Me gustaría saber si esa relación tan brillante —si bajo los precios, gano más dinero— es la piedra filosofal del transporte. Precios más bajos, más viajeros en alta velocidad y larga distancia; conforme tengo más viajeros, gano más dinero. Esa es una ecuación que necesita un algoritmo tipo Google, porque si fuera tan fácil la confirmaría todo el mundo y no todo el mundo lo hace. Me gustaría que me lo dijera.

Siguiente tema: ¿Han comprado trenes? Decían que tenían 1.000 millones y que iban a comprar 40 nuevos trenes. ¿Qué ha pasado con los 1.000 millones para la compra de trenes? ¿Los han comprado? ¿No los han comprado? ¿Dónde están? ¿Ha salido la licitación? ¿En qué medida?

Inversión. Según los datos que tengo de años anteriores, la inversión en un porcentaje altísimo no la ejecutan, a veces por imposibilidades materiales de llevarla a cabo, porque se necesitan permisos, se necesitan autorizaciones, declaraciones de impacto medio ambiental, etcétera. Hay muchos elementos que conforman una inversión y a veces los políticos decimos: Inversión; mañana mismo empieza usted. Pero no es así, porque Medio Ambiente no me ha mandado el informe preceptivo o no tengo la autorización. He sumado la inversión prevista de todas las comunidades autónomas y me salen 450 o 456 millones. ¿Qué previsión tienen de invertir totalmente esos 142 millones de Cataluña o esos 104 de Madrid o esos 53 de Andalucía?

Y finalizo con dos pequeños temas. En mercancías, Renfe está adelantando el acuerdo con Alemania, con DB, para hacer una gran empresa mixta de transporte de mercancías que le permita ser competitiva. En España el transporte de mercancías por ferrocarril prácticamente no existe. Las cifras que me han dado se deben a que ustedes la incentivan, porque cogen a la gente y le dicen: Transporte usted con ferrocarril, que le voy a cobrar menos de lo que a mí me está costando realmente. ¿Tienen alguna perspectiva de hacer del transporte de mercancías en el futuro algo que no sea el 3 o el 4% de la realidad que tenemos ahora?

He presentado a la letrada una relación de preguntas escritas sobre la conexión Barcelona-Granada. Como usted sabe, la conexión entre Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Albacete, Alcázar de San Juan, Linares, Baeza y Granada está teniendo problemas gravísimos. Se ha cortado el transporte. Esos son los trenes de pobres, como los llamaban en Granada. La alta velocidad es el tren de personas con un poquito más de capacidad pudiente, pero esos son los trenes de aquellos que tienen más tiempo —esto no quiere decir que su tiempo valga menos— y dicen: Tardo doce horas en llegar a Barcelona; pues doce horas que voy durmiendo, si puedo. Es importante que esos trenes se sigan manteniendo, haciéndolos más competitivos. La red convencional sigue siendo en España extensísima y necesita ser ayudada y complementada para que el viajero que no tiene capacidad económica encuentre una alternativa adecuada.

Sin más, le felicito y le deseo que tenga una buena estancia en Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado Guillermo Collarte Rodríguez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 64

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Me reitero en la bienvenida a esta Comisión para presentar los presupuestos de 2016.

Antes de nada quiero agradecer al señor Pezzi su manifestación sobre que no le molesta que el tren de alta velocidad llegue a Galicia. Es un auténtico placer escucharlo. Como diputado gallego, se lo agradezco desde el punto de vista político y desde el punto de vista personal, y creo que el presidente de esta Comisión, que es orensano como yo, tiene esa misma sensación.

No sé si me preocupa o me alegra la enorme coincidencia que tengo con el señor Pezzi —evidentemente es la segunda— en sus preocupaciones. Tal vez la diferencia sea que el señor Pezzi ve la botella medio vacía y yo la veo medio llena, pero creo que los dos, afortunadamente, vemos la misma botella. Voy a fijarme solo en el último ejemplo, en el tema de las mercancías. Quiero felicitarle y animarle a la búsqueda de un socio logístico. El señor Pezzi le dice que a ver cómo va eso de los alemanes, si es que son alemanes. A mí me parece muy bien que encontremos un socio logístico que nos permita que el tráfico de mercancías en Renfe deje de ser el patito feo. Botella medio llena-botella medio vacía, pero el resultado final es que entre todos consigamos resolver un problema casi eterno en el tráfico de mercancías en Renfe.

Su buena presentación —y no me atrevo a subir el tono del calificativo por aquello de que a uno le acusen de ser exagerado y pelota— hace muy difícil el papel de quien tiene que valorar en positivo, como corresponde a quien representa al Grupo Parlamentario Popular. He tenido la honrosa tarea de hacerlo desde el año 2011, pero más allá de esa obligación a uno le puede su condición de ingeniero de caminos y más aún la de aficionado profesional del ferrocarril. Por tanto, como no quiero ni puedo traicionar esa segunda condición, le reitero la buena sensación que a uno le queda después de oírle.

El pasado año felicitaba a su antecesor por su inminente nombramiento como secretario de Estado —nombramiento que él negó, como no podía ser de otra manera, aunque creo que usted no estaba muy lejos tampoco, tal y como recordaba mi buen compañero, el señor Pezzi— y sobre todo por esa buena sensación de que las cosas iban bien, de que mejoraban los resultados previstos y las previsiones del año 2015. Parece que esas buenas previsiones se confirman, más allá de que a algunos señores de la oposición no les termine de gustar que las cosas vayan mejor y hayan decidido que esos buenos resultados son fundamentalmente fruto de una especie de campaña electoralista que se encuentra implícita en los presupuestos de 2016. ¿De verdad creen ustedes que los funcionarios y/o trabajadores públicos —yo lo he sido durante veinticinco años— que elaboran los presupuestos modifican o alteran las previsiones para que sean mejores y los maquillan? ¿De verdad creen eso? Si eso es así, es para preocuparse. Más allá de esa batalla estéril, debemos celebrar que Renfe-Operadora vaya bien y, lo que es más importante, que dé la sensación de que tiende a ir mejor.

No voy a reiterar los datos que usted ha puesto de manifiesto en su buena intervención, pero sí quiero recordar que cuando se tomó la decisión de reestructurar Renfe-Operadora en las cuatro sociedades en las que hoy se encuentra reestructurada, todos —y yo me incluyo— teníamos nuestras serias dudas de cuál sería el resultado de esa segregación. Los resultados que usted ha puesto de manifiesto parecen indicar que nos equivocábamos. Ojalá que esa sensación de que nos equivocábamos se confirme de manera definitiva, porque eso es bueno para todos.

Como su intervención, insisto, es completa y suficiente, voy a permitirme el lujo de referirme a cuatro cosas en plan particular. La primera me la ha puesto usted muy fácil, porque ha recordado su condición de presidente del Medina-La Meca. No le oculto que es un proyecto que sigo personalmente. No es ajeno a mi condición de diputado, pero me gusta y además hay una empresa gallega, orensana, implicada en él. Sería bueno que en algún momento —creo que tendremos tiempo de aquí a finales de octubre— nos explicase ese proyecto para que lo conociesen los miembros de esta Comisión y sobre todo para que sirviese de escaparate. No lo digo desde el punto de vista de partido, no se trata de eso, lo digo porque es un proyecto de suficiente envergadura como para que se conozca y tenga una proyección que no termina de tener. Tenemos que ser conscientes de la importancia que tiene ese proyecto. Recuerdo que la primera vez que tuve la satisfacción de intervenir en el debate de los presupuestos, le pedí al secretario de Estado que prestase una enorme atención a ese proyecto, porque era importantísimo para España y para el sector de la ingeniería. Hoy me conformo solo con una pregunta: ¿El horizonte de ese proyecto está despejado? Solo eso. Creo que tenemos tiempo suficiente y le pido que lo aprovechemos para que en algún momento —estoy seguro que el presidente de la Comisión de Fomento me ayudará a ello— tengamos la oportunidad de conocer todos con amplitud ese proyecto, lo que ha significado, lo que significa y cuáles son las expectativas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 65

En segundo lugar, dice el señor Pezzi que usted no hace más que bajar los precios, pero a mí mis amigos me dicen: Ya estáis cobrando el 2% más por los billetes que se saquen en la ventanilla y todos los viejecitos que sacan los billetes allí van a pagar un 2% más. Supongo que lo va a explicar y bien. Utilizando un anuncio de televisión muy celebrado, ese de —Permítame que insista—, voy a insistir: Por favor, dé una vuelta más a eso de que el AVE es rentable, a eso de que vamos a ser capaces de que el AVE no nos arruine definitivamente y a esas cosas que son creencia generalizada. Eso me gustaría.

Para terminar, en mi condición de ingeniero, a la que he hecho referencia antes, en nombre propio y en el de mis compañeros de profesión, quiero agradecerle eso que ha dicho antes de que le faltan de ingenieros y de que cree en los ingenieros. Con esto sucede lo mismo que con lo del AVE de alta velocidad a Galicia. Últimamente no se escucha demasiado eso de que los ingenieros servimos para algo. Se lo agradezco en nombre de los ingenieros de caminos, de los ingenieros industriales y de los de telecomunicaciones. Yo sí creo en los ingenieros. Probablemente soy el menor de los ingenieros, pero sí creo en ellos y quiero rendir un pequeño homenaje a esos compañeros que se van por el mundo a hacer grande el nombre de España y que contribuyen de una forma muy importante al enorme prestigio que tiene fuera la ingeniería de este país.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de don Pablo para responder.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RENFE-OPERADORA** (Vázquez Vega): Lo hago brevemente. Como saben, antes de estar en Renfe estuve en Ineco y ahí tuve ocasión de conocer directa e intensamente a los ingenieros y de compartir muchas horas con ellos. Sin duda alguna son uno de los grandes activos de este país, están haciendo una extraordinaria labor fuera y necesitan nuestro apoyo. Probablemente una de las cosas menos buenas que tuvo la separación de ADIF y Renfe fue que gran parte de la ingeniería se quedó en ADIF y no en RENFE. En algún momento tendremos que avanzar en eso.

Aprovechando una de las cosas que ha comentado el señor Pezzi, tengo que decir que nuestra previsión es sin duda ambiciosa, como ha sido ambicioso nuestro programa +Renfe, que pretende llevar la casa a los números negros en dos años. Hemos recorrido la mitad del camino. Hemos situado la previsión conservadora en los 111, pero pensamos que la vamos a mejorar a final de año. Los datos de julio ya son muy buenos y ahora empezamos la parte buena del año; para nosotros la parte mala del año es el invierno y la parte buena es ahora. Esperamos, hasta noviembre, haber reducido las pérdidas, de los 200 millones de los que partíamos, en 100 en un año y en otros 100 en el segundo. Este es el plan que habíamos hecho.

Me preguntan si el AVE es rentable o no. Es muy sencillo: en 2016 esperamos ganar 60,5 millones de euros con el AVE en Renfe. Son datos muy buenos respecto al futuro.

En cuanto al proyecto Meca-Medina, haría dos cosas. No sé cómo funciona esto, pero me encantaría que sus señorías me pudieran acompañar un fin de semana a Arabia —saben que allí los fines de semana se trabaja y además no quiero quitarles tiempo de su trabajo— y vieran aquello. Aquello es el proyecto más emblemático que tiene hoy la marca España, es nuestro proyecto de ingeniería más importante. Es un proyecto en un lugar del mundo especialmente relevante, porque es un ejemplo. Pensemos que en el mundo musulmán todo el mundo peregrina a la Meca, como nosotros lo hacíamos a Santiago. Es especialmente visual y sería importante que lo pudieran conocer de viva voz. Lo relevante de este proyecto no es la construcción, es la operación. Lo relevante para España son los siete años en los que Renfe va a operar en esta línea como si fuera la línea Madrid-Sevilla. Es una operación logística de ingeniería y de pura actividad comercial de muchísima relevancia y en la que nos jugamos nuestra imagen en el futuro. Ahora mismo Renfe solo tiene esta línea operando fuera, dicho de otra manera, España, sus empresas públicas, solo tienen esta línea operando fuera. Hay una empresa privada, ALSA, que opera alguna línea fuera, pero empresas públicas no tenemos. ¿Está despejado el horizonte? Sí, está despejado, pero hablamos mucho de la construcción y lo que nos viene por delante, que es la operación, es mucho más relevante. Insisto, estaría encantado de organizar una sesión o, lo que yo creo que sería mejor, de que pudiéramos acercarnos en algún momento.

Sobre la segregación, igual que creo en la liberalización creo en la segregación de sociedades. Al final tenemos que aprender de otros; la innovación es saber aprender bien de otros. La DB o la SNCF se han segregado. La DB tomó una decisión hace quince días y volvió a segregarse. ¿Por qué? Porque se necesita que cada uno se dedique a hacer mejor lo que sabe hacer. La segregación de sociedades nos ha dado a cada uno un objetivo muy concreto y le agradezco sus palabras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 66

Respecto a lo que me comentaba el señor Pezzi, hace poco leí una entrevista que le hicieron este verano a Guillaume Pepy, presidente de SNCF desde el año 2008, que en Francia es una institución. Él decía que el tren construyó Francia, es decir, que el país se ha vertebrado a través del tren. Yo creo mucho en eso, creo que el tren vertebra este país. El proyecto de alta velocidad, tal como se ha ido constituyendo, es un proyecto vertebrador del país. Creo que el AVE Madrid-Barcelona vertebra el país, creo que el Madrid-Bilbao vertebrará el país y creo que el Madrid-Galicia lo hará, igual que lo hizo el Madrid-Sevilla. El tren tiene que continuar construyendo. Entiendo muy bien por dónde quería ir y en buena medida lo comparto. En esa vertebración del país, que —insisto— es una idea que está bien traída, tenemos que sabernos adaptar al siglo XXI. Las bases de mantenimiento no tienen que estar eternamente en los mismos sitios en los que estaban cuando se tardaba horas en hacer un Madrid-Sevilla, un Madrid-Córdoba o un Madrid-Vigo. Hoy, cuando estamos pensando en reducir mucho las distancias y ser capaces de hacer Madrid-Granada en hora y media, probablemente tenga menos sentido tener una base de mantenimiento o, digámoslo así, una base de mantenimiento tenga menos importancia que la que tenía antes. El propósito del equipo que ahora mismo está en Renfe, y lo digo claramente, no es cerrar ninguna base de mantenimiento en ningún sitio. Nuestro propósito es poner nuestro esfuerzo en fortalecer en aquellas que consideramos estratégicas, porque vertebran esas líneas de alta velocidad que tenemos. Insisto, estoy encantado de compartir con usted los mapas, pero nuestra idea es subrayar las residencias estratégicas y en ningún caso cerrar nada, porque no somos quiénes para hacerlo.

En cuanto a la deuda, los números son números. La deuda no es ni mucho ni poco, depende de la capacidad de pagarla. Si yo soy un señor que tiene mucho salario me da igual que a final de mes la cuenta de la tarjeta de crédito sea alta, porque la puedo pagar sin dificultad, pero si tengo un salario muy bajo una tarjeta de crédito que me hace pagar una cantidad elevada a final de mes no es buena para mí. Lo que para uno es elevado para otros puede ser muy poco. Lo que quiero decir con esto es que la deuda hay que ponerla siempre en correspondencia con los recursos que somos capaces de generar. Si Renfe es capaz de tener números negros y de generar recursos para pagar su deuda, su deuda puede ser razonable en números como los que tenemos hoy; si Renfe no es capaz de generar recursos y se va endeudando, tiene un problema estructural muy importante, porque tiene un pasivo laboral altísimo; recordemos el nivel de envejecimiento que tiene su gente. Por tanto, Renfe necesita ponerse en números negros para que la deuda no sea un problema sino que, al revés, sea una palanca para acometer otros proyectos. Pensemos que el sector en el que trabaja Renfe —no me quiero extender mucho en esto— es un sector enormemente innovador. Hoy el Madrid-Sevilla lo hacen cuatro personas en un coche quedando en Plaza de España. Esa competencia ya existe y se llama BlaBlaCar. Eso sin olvidar la competencia de un autobús o la de una línea de *low cost* o de Vueling. Por tanto, además de la competencia que tenemos dentro de nuestro propio sector, estamos viendo una competencia enorme y que es tremendamente innovadora y Renfe tiene que tener capacidad de invertir y de poder hacer frente a esas novedades.

En cuanto a si seremos capaces de pagar, si seremos capaces de ponernos en números negros, quiero pensar que sí, visto lo que hemos sido capaces de hacer este año. No hemos comprado trenes. Si soy sincero, tengo que decir que hemos ido tranquilos, no hemos querido correr en la compra de trenes, porque —insisto— son unos activos que tienen una vida media de treinta o cuarenta años y había que tener estudios suficientemente sostenibles como para que venga el Gobierno del color que venga estos proyectos puedan proseguir y estas compras puedan continuar. Tiene que haber estudios serios que tomen esta decisión y después, a ser posible, tiene que ser una decisión compartida, no una decisión de una administración, porque no se ha tomado al principio de la legislatura sino más bien al final. Por eso nos ha parecido más razonable hacer los estudios y avanzar —porque es un proceso que habitualmente lleva dos años—, pero culminarlo, dejar la decisión final a los que legítimamente formen el consejo de administración cuando pasen las siguientes elecciones.

Tiene toda la razón cuando dice que de la inversión prevista a la inversión realizada hay diferencias todos los años, es verdad. Tenemos que ser capaces de llevar a cabo las inversiones necesarias para que la compañía avance, ni más ni menos. Al final la inversión no deja de ser un gasto y tenemos que estar seguros de que gastamos bien.

Respecto a la pregunta sobre el acuerdo en Renfe Mercancías, el acuerdo DB, solo voy a decirles dos cosas muy brevemente. La primera es que los propios alemanes se están planteando —esto es muy curioso y es una cosa muy reciente de este verano— una privatización parcial, algo relativamente parecido a lo nuestro, de DB Schenker, de la filial de mercancías. Dudo que los alemanes nos copien, no me atrevería a ser tan presuntuoso, pero sí les digo que todas las empresas públicas europeas ven la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 67

necesidad de contar con una cierta flexibilidad o con un socio que les ayude a avanzar. Como sabe, nosotros no podemos adjudicar directamente a nadie, porque esto es un proceso de enajenación de un activo público. Por tanto, estaremos encantados de que sean los alemanes, los franceses o los japoneses quienes se presenten a ese concurso cuando finalmente el Consejo de Ministros nos apruebe el proceso.

Finalmente y pese a la pregunta que me vaya a hacer por escrito, voy a comentarle algo sobre el Barcelona-Granada, porque sé que tiene interés directo. Es una obra que viene motivada por el corredor mediterráneo. Las obras del corredor mediterráneo se hacen básicamente por la noche y este es un tren nocturno. El problema que teníamos es que el tren no podía pasar, porque estaba cortado. Entonces hemos previsto hacerlo a través del tren de alta velocidad, es decir, llevarles a Antequera y desde allí subirlas en alta velocidad hasta Barcelona.

Tenemos que ser capaces de atender a todo el mundo con una buena política de precios en convencional y en alta velocidad. No podemos hacer un tren de ricos y un tren de pobres. No puede ser que la alta velocidad se convierta en el tren de los ricos y la convencional en la línea de los pobres. Todos, igual que ocurre en las líneas áreas, tienen que poder montar. Probablemente, entre comillas y si me perdonan la expresión, los ricos montarán a las 9 de la mañana porque tienen que ir a trabajar y los pobres, si se me permiten todas las comillas, bajarán a las 12 de la mañana porque tienen más disponibilidad de tiempo, pero todos tienen que tener accesibilidad a los mejores servicios de la compañía. En cualquier lugar necesitamos las dos, tanto la línea convencional como la de alta velocidad, para el futuro de Renfe.

Les agradezco mucho sus comentarios. Los tendremos todos en cuenta. Me paro aquí porque sé que tienen un día muy complicado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de Renfe, don Pablo Vázquez Vega. Le deseo muchos éxitos a su compañía. **(Pausa)**.

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (LLORCA ORTEGA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002451) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/002367).

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión de Fomento para recibir la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, don José Llorca Ortega, al que damos la bienvenida. Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Mediante el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, el Gobierno adoptó importantes medidas para incentivar la actividad económica. Aunque sus efectos todavía no se manifiestan en toda su amplitud en los presupuestos de 2016 que hoy analizamos, las principales medidas que en el ámbito portuario contenía dicha norma son las siguientes.

En primer lugar, ampliación del plazo máximo de duración de las concesiones demaniales hasta los cincuenta años, que permitirá un mayor compromiso inversor por el sector privado, ampliando los períodos de amortización de las inversiones, y que posibilitará la instalación de nuevos operadores, así como una mayor eficiencia y productividad en el sector, mejorando la posición competitiva internacional de nuestras terminales portuarias.

En segundo lugar, posibilidad de incrementar el plazo inicial de las concesiones existentes a cambio de un compromiso económico que puede materializarse en una inversión relevante, una rebaja de tarifas para los usuarios o bien una contribución económica para la mejora de la accesibilidad terrestre a los puertos. De igual forma este esfuerzo inversor contribuirá a la mejora de la productividad y la eficiencia.

En tercer lugar, creación del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria para la mejora de las condiciones de accesibilidad terrestre de los puertos, viaria y sobre todo ferroviaria, acometiendo actuaciones fuera de sus vigentes zonas de servicio, paliando de este modo el déficit de conectividad existente en la mayoría de ellos, que lastra la competitividad de los puertos españoles y desincentiva la inversión privada. Esto permitirá avanzar sin lugar a dudas en la consolidación de España como una plataforma logística importante en el sur de Europa.

El impacto de la primera medida se apreciará conforme los operadores privados vayan solicitando en nuestros puertos nuevas concesiones demaniales y se traducirá tanto en mayores niveles de inversión privada en los puertos como en la naturaleza de esta, ya que ahora será factible rentabilizar la inversión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 68

privada en infraestructuras con períodos de vida útil superiores a los treinta y cinco años, como los muelles o los canales de acceso, no limitando esta inversión privada a equipamiento y superestructura, con períodos de amortización mucho más reducidos como hasta ahora. La ampliación de los plazos máximos de las concesiones demaniales portuarias de treinta y cinco a cincuenta años nos sitúa en igualdad competitiva con otros países europeos y asimismo favorecerá la introducción de tecnologías operativas de alto coste de implantación que inciden directamente en la productividad —estoy hablando de la automatización— y por tanto en la competitividad de las terminales, que necesitan más años de explotación para generar flujos de caja que rentabilicen dichos altos niveles de inversión.

Si en los últimos años, en plena crisis económica, hemos sido capaces de mantener niveles de inversión privada elevados en nuestros puertos, la inversión privada ya prevista para 2016 asciende a 859 millones de euros, con un incremento de más del 25% sobre las previsiones de 2015. Ello permitirá en el medio plazo bascular en mayor medida inversión pública a inversión privada, generando un círculo virtuoso que permita reducir las necesidades de generación de recursos en nuestros puertos para inversión y proseguir por tanto con la necesaria reducción de las tasas portuarias.

En relación con la segunda medida, en julio de 2015 finalizó el plazo de un año concedido para la presentación de solicitudes de ampliación del plazo inicial de las concesiones. Como ya es conocido, se han presentado cerca de 320 solicitudes, con un compromiso económico de más de 1.650 millones de euros, importe que en su mayor parte corresponde a inversiones de los propios terminalistas, aunque también hay compromisos de reducción de tarifas —110 millones de euros— y aportaciones para la conectividad ferroviaria, con más de 50 millones de euros. También se han presentado hasta la fecha, en aplicación de la modificación legislativa de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, treinta y cinco solicitudes de prórroga bajo los diferentes supuestos incluidos en la ley, que suponen una inversión privada adicional de 300 millones de euros. En resumen, compromisos económicos debidos a la modificación legislativa que ascienden prácticamente a 2.000 millones de euros.

Una vez que estas solicitudes reciben el visto bueno de las autoridades portuarias y de Puertos del Estado, los compromisos económicos se tendrán que materializar a lo largo de los próximos años, lo cual supondrá un importante incremento de la inversión de los puertos por parte del sector privado que redundará en una mayor productividad y eficiencia de sus operaciones, con el incremento de la actividad económica en el puerto, en toda el área de influencia y en toda la economía nacional. No obstante, dada la reciente finalización de dicho plazo y el necesario proceso administrativo de evaluación y tramitación formal de las solicitudes recibidas, el presente presupuesto 2016 no recoge, por criterio de prudencia, el impacto económico en los ingresos de las autoridades portuarias que esta nueva regulación ocasionará en los estados financieros de las mismas.

Por otra parte, una vez publicado el pasado y reciente 25 de julio el Real Decreto 707/2015, por el que se regula el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, el Comité de distribución del Fondo de compensación interportuario, en su función de administración del fondo, en su reunión del pasado 29 de julio del 2015, aprobó por unanimidad de todas las autoridades portuarias, independientemente del color político del Gobierno regional que tiene el nombramiento del presidente, el proyecto de presupuestos para 2016 del citado fondo, que se incluye, como señala su reglamento, con carácter específico en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2016. Por lo tanto, el proyecto de presupuesto consolidado de Puertos del Estado y autoridades portuarias para 2016 presentado ya incluye las relaciones financieras, aportaciones, préstamos, etcétera, a materializar con el Fondo de accesibilidad en el ejercicio presupuestario por parte del sistema portuario de titularidad estatal.

Para el período 2016-2019, el comité del fondo ha aprobado proyectos por un montante global de 466,7 millones de euros, correspondiendo 441,4 millones de euros a proyectos ferroviarios y 25,3 a proyectos viarios. De ellos, 364 millones de euros serán adscribibles al dominio público portuario, proyectos denominados en el argot comunitario de última milla, y 102,7 millones de euros para proyectos de mejora de las redes generales de transporte de mercancías. La anualidad correspondiente a 2016 asciende a 113,7 millones de euros. El Banco Europeo de Inversiones, a través del Plan Juncker, está interesado en financiar el fondo para acompasar las disponibilidades del mismo a los plazos de ejecución de las obras programadas que deben financiarse con él. Los presupuestos para 2016 incluyen un préstamo del BEI de 7,5 millones de euros para contribuir a la financiación del caso concreto del acceso ferroviario al puerto de Ferrol.

El funcionamiento del fondo determina que la aportación obligatoria de cada organismo público portuario, que se articula como un préstamo retribuido al mismo, se calcula como un porcentaje del beneficio ajustado, introduciendo la cautela de que la aportación al mismo tiene que ser inferior al 150%

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 69

de los recursos generados ajustados del ejercicio, para no penalizar la solvencia financiera de los organismos. Para el periodo presupuestario, el porcentaje de los beneficios ajustados que se aporta se ha establecido por el comité del fondo en el máximo previsto, es decir, en el 50% de los mismos. De acuerdo con el reglamento del fondo y si así lo acuerda el comité de administración del mismo, cada autoridad portuaria puede compensar estas aportaciones con la realización de inversiones en mejora de su propia accesibilidad viaria y ferroviaria, por lo que las aportaciones netas realmente exigidas para su préstamo son manifiestamente inferiores, consiguiéndose el objetivo perseguido de que los organismos públicos portuarios inviertan en su propia conectividad, bien directamente a través de sus propios recursos o bien recurriendo a préstamos del fondo, y se movilicen recursos financieros con un fin que estamos convencidos de que tendrá también una importantísima repercusión en la competitividad de nuestros puertos, siempre al servicio de la economía productiva española y de su potencial exportador, como es la mejora de la accesibilidad terrestre a todos los recintos portuarios.

En el presupuesto de 2016, la aportación del sistema portuario al fondo asciende a 58 millones de euros anuales, mientras que las aportaciones acumuladas para el período 2016-2019 ascienden a 193 millones de euros: 58 millones en 2016, 46 millones en 2017, 46 millones en 2018 y 43 millones en 2019. En 2016, de las aportaciones obligatorias, se compensarán contra proyectos a ejecutar en el ejercicio 44,5 millones de euros, si bien el desembolso de las aportaciones exigibles, los restantes 13,4, se limitan este año a 7,5 millones, que se dedicarán a financiar a la Autoridad Portuaria de Ferrol. Los 30 millones previstos como anualidad para los accesos ferroviarios al puerto exterior de Ferrol en Caneliñas se financiarán con recursos propios, 15 millones, con préstamos del fondo, 7,5 millones, y con préstamos del BEI a través del Plan Juncker con 77,5 millones de euros. Los principales proyectos a financiar o compensar por las aportaciones a Fondo de accesibilidad, aprobados —repito— por unanimidad de todos los presidentes o las autoridades portuarias, correspondientes a proyectos de última milla, son los accesos ferroviarios a los puertos de Barcelona, Castellón, Sagunto, Escombreras, Sevilla, Ferrol y Avilés, así como los accesos a la plataforma logística de Arasur, asociada al puerto de Bilbao, y a la plataforma intermodal de la zona centro, situada en Marchamalo y asociada a la autoridad portuaria de Tarragona. También se han incluido los accesos viarios a los puertos de Castellón, de Mahón y de Tarifa.

Adicionalmente, el presupuesto para 2016 contempla que el sistema portuario realice una aportación patrimonial al ADIF por importe de 15,2 millones de euros, para que tras la formalización de los correspondientes convenios dicho organismo público incluya en sus presupuestos y ejecute inversiones que favorezcan los tráficos ferroportuarios. Se ha incluido la financiación completa por parte del fondo de la variante ferroviaria de Camarillas en Murcia y del acceso ferroviario a la Cabezuela en el puerto de Cádiz, así como la contribución a la financiación de la línea Algeciras-Bobadilla y a la de Sagunto-Zaragoza por Teruel.

Una vez analizados con más detalle los presupuestos del Fondo de accesibilidad, por ser un instrumento de nueva creación que se incorpora por vez primera a los Presupuestos Generales del Estado, paso ahora a comentar los aspectos más destacados de los presupuestos de explotación y de capital y el programa de actuación consolidado del sistema portuario de titularidad estatal, que como ustedes saben integran los presupuestos y programas individuales de Puertos del Estado y de las 28 autoridades portuarias, elaborados a partir de la aprobación de los planes de empresa entre Puertos del Estado y las autoridades portuarias, de acuerdo con los objetivos y principios establecidos por el Ministerio de Fomento, conformes con la política económica del Gobierno y de acuerdo con lo previsto en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Quiero destacar, en primer lugar, que en la elaboración de los planes de empresa correspondientes al año 2016 de cada autoridad portuaria se ha alcanzado un total acuerdo entre cada una de ellas y Puertos del Estado, no habiéndose producido discrepancias al respecto y demostrándose una vez más la alta capacidad de alcanzar acuerdos en el seno de un sistema portuario tremendamente plural desde el punto de vista institucional y administrativo. Todo ello en un contexto en el que el adelanto del proceso de elaboración y aprobación de los Presupuestos Generales del Estado para 2016 se ha solapado con la tramitación normativa y presupuestaria del ya citado Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, lo cual ha generado una carga de trabajo adicional muy importante para todos los organismos públicos portuarios, por lo que quiero aprovechar la ocasión para agradecer a todas y cada una de las autoridades portuarias su colaboración positiva y su disposición al diálogo y al consenso en beneficio de una gestión racional y eficiente al servicio de nuestros puertos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 70

En términos generales, los presupuestos para 2016 consolidan la tendencia ya iniciada con los presupuestos de los ejercicios precedentes a esta legislatura, profundizando en principios y objetivos específicamente dirigidos a incrementar la competitividad de los puertos españoles, manteniendo la garantía de su viabilidad económico-financiera, principio esencial asociado al marco de autosuficiencia económica que rige el modelo de gestión de los puertos españoles. En primer lugar, racionalización de inversiones, priorizándolas en función de la rentabilidad económico-financiera y su máximo ajuste a la evolución de la demanda con la calidad y eficiencia adecuadas, tanto en términos medioambientales como técnicos. Tras las importantes obras marítimas realizadas en los últimos años, se pone un énfasis creciente en la inversión en infraestructuras de accesibilidad terrestre, tanto viaria como ferroviaria, tanto dentro como fuera de la zona de servicio, para la mejora de la conectividad portuaria, especialmente en los puertos del arco mediterráneo. En este sentido, la creación del Fondo financiero de accesibilidad terrestre motiva un importante incremento de la inversión en este tipo de infraestructuras para el ejercicio 2016. En segundo lugar, saneamiento financiero del sistema portuario, reduciendo el endeudamiento financiero consolidado para garantizar la sostenibilidad y viabilidad económico-financiera de todas y cada una de las autoridades portuarias a medio y largo plazo. Tercer objetivo, austeridad en el gasto público y eficiencia en la gestión, prolongando el esfuerzo de contención del gasto corriente; prudencia y realismo en las previsiones de demanda y económico-financieras, en un escenario macroeconómico en el que se consolida la recuperación de la economía española. Y en cuarto lugar, aproximación tendencial de los objetivos de rentabilidad anual de cada autoridad portuaria al objetivo del 2,5% de los activos fijado por la ley como un medio para garantizar la autosuficiencia económica del sistema y de cada una de las autoridades portuarias, es decir, puertos saneados y competitivos, con costes e infraestructuras marítimas y terrestres modernas al servicio de una demanda cambiante y creciente en razón de los procesos y exigencias asociados a la evolución del transporte marítimo internacional y de la política de transporte europea dirigida a la potenciación de la intermodalidad, que permiten el crecimiento continuado de ésta y el aumento de la inversión privada en los puertos. Puertos bien conectados con el sistema general de transporte y con suelo disponible para que puedan desarrollar todo su potencial industrial, comercial y logístico al servicio del desarrollo económico, local, regional y nacional.

Las previsiones de tráfico portuario para 2016, que sirven de base para cuantificar las estimaciones de ingresos de las autoridades portuarias, contemplan, en línea con la mejora de las expectativas sobre la evolución de la economía española, un crecimiento del 3,7 sobre la previsión de cierre del ejercicio 2015, hasta alcanzar los 513,5 millones de toneladas. En 2016 se espera un crecimiento del 2,5 para el tráfico de graneles líquidos, del 2,7% para los graneles sólidos y de prácticamente el 5% para la mercancía general. Son unos puertos que han consolidado sus ratios económicas, absorbiendo sin mayores problemas el impacto de la reducción importante y generalizada de las tasas portuarias incluida en los Presupuestos Generales del Estado para 2014 y las modificaciones normativas introducidas en la Ley Orgánica 9/2013, de control de la deuda comercial del sector público, que incluía entre otras medidas la desindexación de las tasas de ocupación de actividad y del valor de los suelos portuarios del IPC y el aumento de bonificaciones en los casos de inversión privada en infraestructuras portuarias.

La mejora de la competitividad de nuestros puertos que estas medidas suponen se está demostrando completamente compatible con el crecimiento en los próximos años de los ingresos en cifras superiores a los 1.000 millones de euros, dando lugar a ebitdas entre 500 y 600 millones de euros y a resultados del ejercicio del orden de 200 millones de euros, posibilitando una media de inversión pública en el escenario anual cercana a los 700 millones de euros anuales, por encima de los 500 millones de euros anuales que comprometimos al inicio de la legislatura por la mayor apuesta por los proyectos de conectividad terrestre de nuestros puertos.

De acuerdo con estos principios y objetivos estratégicos, paso a informar en detalle sobre el proyecto de presupuestos para 2016, el cual contempla las siguientes cifras económicas correspondientes al presupuesto de explotación. En relación con el importe neto de la cifra de negocios consolidado, el proyecto de presupuestos 2016 contempla un crecimiento global del 2,2% respecto al cierre de 2015, hasta los 1.043,6 millones de euros, fundamentado únicamente en el crecimiento de los tráficos. Para 2016 no se ha propuesto ninguna actualización de las cuantías básicas de las tasas de utilización ni la actualización de las tasas de ocupación y actividad, aunque se prosigue con la política de actualización de las bases impositivas de la tasa de ocupación a través de las órdenes ministeriales de valoración de suelos portuarios, siempre a la baja en estos momentos respecto a las órdenes ministeriales anteriores.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 71

Con el objeto de consolidar los efectos individuales en cada puerto de la importante bajada generalizada de las tasas portuarias en 2014 —tenemos puertos de tamaños grande, pequeño y mediano—, este año la contención o reducción de los costes portuarios se ha canalizado, en función de las necesidades de cada puerto, de su situación económica y de la propia estrategia comercial, a través de los coeficientes correctores de las tasas de utilización y el aumento de las bonificaciones. A nivel consolidado, el impacto de los cambios propuestos en los coeficientes correctores —que por un error en la grabación no se han incluido en el proyecto de presupuestos y que serán propuestos como enmienda— representa una reducción en torno a 4,8 millones de euros, un 0,88 de los ingresos conjuntos de las tres tasas sobre las que se aplican, derivado de la reducción de coeficientes de las autoridades portuarias de la Bahía de Algeciras, Cartagena, Ferrol, Málaga y Valencia. Hay que señalar en este sentido que el puerto de la bahía de Algeciras —y así lo hemos aceptado en Puertos del Estado— ha propuesto coeficientes reductores del 0,9 para las tasas portuarias en la bahía de Algeciras, que representa un reto para el sistema portuario español, para mejorar la competitividad de un puerto sometido a tráficos de tránsito y, por tanto, a una alta volatilidad y competencia en este tipo de tráficos en todo el Mediterráneo occidental. Las bonificaciones, en su mayor parte destinadas a captar y fidelizar tráficos portuarios y a tomar en consideración la condición de insularidad, especial aislamiento y ultraperiferidad de los puertos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, tiene un impacto global de prácticamente 100 millones de euros, 4,3 millones mayor que el año 2015. Globalmente pues, el impacto de la revisión de las tasas supone una reducción de las mismas en 9,1 millones de euros, en relación con el año 2015, lo que supone para el agregado del sistema portuario proseguir con la política de reducción de la carga impositiva para el conjunto de nuestros puertos.

Por el lado de los gastos, en 2016 el sistema portuario de titularidad estatal continuará el proceso de racionalización y contención del gasto corriente, aunque sin comprometer la adecuada explotación y operatividad de los puertos, alcanzando estos gastos los 980 millones de euros. Como corresponde a la naturaleza del negocio portuario y a la actividad económica que realizan, los principales conceptos de gastos de explotación y que incurren las autoridades portuarias son los gastos de personal, los otros gastos de explotación y las dotaciones de amortizaciones. Aunque tradicionalmente mantenían entre ellos una proporción estable aproximada del 30/40% respectivamente, las amortizaciones continúan incrementando su peso relativo, de forma que en la actualidad se sitúan en torno al 45% del total, situándose en torno al 27%, tanto los gastos de personal como los otros gastos de explotación. Los gastos de personal ascienden a 269,4 millones de euros —un 2,4 superiores a los presupuestados para 2015—, al incorporar el efecto de la oferta pública de empleo de 2014 y 2015 autorizada —unas 100 personas adicionales de personal para los puertos— así como de la anunciada previsión salarial para 2016 de los empleados públicos. En cuanto a los otros gastos de explotación, este epígrafe muestra un aumento para 2016 únicamente del 0,8% respecto de 2015, hasta los 279 millones de euros, mientras que para los ejercicios sucesivos se prevé un importante esfuerzo de contención manteniéndose básicamente dichas cifras. Finalmente, la evolución de las dotaciones de amortizaciones del inmovilizado recoge la progresiva incorporación a la explotación de las nuevas infraestructuras portuarias que van entrando en servicio, ascendiendo a 431,4 millones de euros, es decir, un 1% superiores al presupuesto aprobado para 2015. El ebitda de explotación generado ascenderá a 540,8 millones de euros, superando en un 6% el presupuestado para 2015. El resultado del ejercicio ascenderá a 204,2 millones de euros, un 47,5 superior a la previsión de cierre del ejercicio 2015.

En lo que respecta al presupuesto de capital, el presupuesto de 2015 contempla las siguientes magnitudes económicas. El total de orígenes de fondos para 2016 asciende a 901,1 millones de euros destacando las siguientes partidas. La evolución estimada de los recursos generados por las operaciones, el *cash flow*, se mantiene elevada, por encima de los 469 millones de euros, en el mismo orden de magnitud que la previsión de cierre del ejercicio 2015, 450,8 millones de euros. Las subvenciones, donaciones y legados ascienden a 65 millones de euros, correspondiendo el 70% a subvenciones de la Unión Europea. El presupuesto de 2016 ya incluye los Fondos CEF, Connecting European Facility, concedidos por la Unión Europea en la convocatoria de este año 2015 fundamentalmente para los accesos ferroviarios al puerto de Barcelona, la red interna ferroviaria al puerto de Valencia y el espigón central del puerto de Bilbao, así como actuaciones en el ámbito de la dotación de infraestructuras de suministro de gas para avituallamiento de buques en nuestros puertos y de implantación del ecobono para las autopistas del mar.

Las nuevas operaciones de crédito con entidades bancarias a largo plazo ascienden a 39,4 millones de euros, destinadas a financiar los programas de inversión de las autoridades portuarias en Motril, Santa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 72

Cruz de Tenerife y Sevilla. Los traspasos a corto plazo para amortización de préstamos a largo plazo ascienden a 134,1 millones de euros, alcanzando un saldo de deuda bancaria a largo plazo de 1.877 millones de euros al final del ejercicio presupuestario, lo que supone una disminución del endeudamiento neto en 94,7 millones de euros y de 723 millones de euros respecto al endeudamiento bancario a largo plazo existente al inicio de la legislatura, que ascendía a 2.600 millones de euros, es decir, un 28% menos en toda la legislatura. Como ya se ha comentado anteriormente, en 2016 la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao recibirá del Fondo de accesibilidad un préstamo de 15 millones de euros para la financiación del acceso ferroviario del puerto exterior en Caneliñas. Por su parte, Puertos del Estado recibirá un préstamo de 20 millones de euros del Ministerio de Fomento para acabar de facilitar la financiación a la Autoridad Portuaria de La Coruña para la construcción del puerto exterior en Punta Langosteira.

Por su parte, la aplicación de fondos suma un total de 1.202,8 millones de euros, como consecuencia principalmente del volumen de inversión con el criterio de devengo en inmovilizado, material intangible e inmobiliario por importe de 882 millones de euros. En pagos, esta cantidad asciende a 875,2 millones de euros, un 1,3% superior al presupuesto de 2015. Esta cantidad representa un aumento del 21% sobre la previsión de cierre de 2015, estando asociada principalmente al mayor compromiso, tal como he señalado reiteradamente, en proyectos de mejora de la conectividad viaria y ferroviaria, incluso fuera de la actual zona de servicio de los puertos, como en los casos de los accesos ferroviarios al puerto de Escombreras, al puerto de Barcelona, al puerto de Sagunto y al puerto de Sevilla, a través del enlace de la Salud, o el acceso viario en la terminal sur del puerto de Castellón. Las infraestructuras portuarias básicas en el lado mar, obras de abrigo y accesibilidad marítima que están culminando en estos últimos ejercicios dotan a nuestros puertos de capacidad suficiente para atender la demanda previsible para los próximos veinte o veinticinco años. Ello permite orientar en mayor medida el esfuerzo inversor hacia el lado tierra, donde la dotación de infraestructuras de conectividad debe ser claramente completada y mejorada. A ello dirigiremos recursos del propio sistema y también pediremos, a través de las nuevas medidas regulatorias aprobadas, como ya he señalado, la cooperación financiera de la iniciativa privada.

La distribución por capítulos de las inversiones incluidas en el presupuesto 2016 es la siguiente: 14,7% para obras de abrigo, accesos y señales marítimas; 26,5% para muelles y atraques; 15,2% para accesos terrestres; 133 millones, desglosados en 98,5 para proyectos de última milla incluidos en el Fondo de accesibilidad, 15,2 para mejoras de las redes generales de transporte, también incluidos en el fondo, y 34,5 millones de euros para la mejora de las redes interiores, viarias y ferroviarias de los puertos; 14,1% para edificios, terrenos y urbanizaciones; 5,1 para plataformas logísticas; 3,4% para actuaciones puerto, ciudad y medio ambiente; 3,9%, que es un capítulo importante, para I+D+i y 17,1% para inversiones menores en los puertos.

La diferencia en 2016 entre las fuentes de financiación y las aplicaciones de recursos nos conduce a una variación del capital circulante negativa de 402 millones de euros, situándose el Fondo de maniobra al final del ejercicio en 582 millones de euros, lo que ratifica el buen estado financiero de los puertos españoles. Este Fondo de maniobra se mantiene básicamente en el escenario plurianual hasta 2019, incluso con las aportaciones a realizar al Fondo de accesibilidad y al mayor compromiso con proyectos de conectividad por parte de los puertos españoles.

En resumen, señorías, son unos presupuestos que profundizan en la competitividad de todos y cada uno de nuestros puertos y en su saneamiento financiero, que permiten seguir una senda inversora racional y alineada con la evolución de la demanda y con el potencial de los mismos como dinamizadores de la actividad económica en su zona de influencia y abriendo camino a un mayor compromiso inversor con los proyectos de conectividad desde la zona de servicio hasta las redes troncales, verdadero cuello de botella, desde mi punto de vista, para el crecimiento y la función intermodal de nuestros puertos.

Finalizo esperando que mi intervención haya permitido profundizar en el presupuesto para el año 2016 del sistema portuario de interés general y del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria y que les haya hecho partícipes de una forma directa de los objetivos estratégicos y de las medidas que están en la base de la elaboración de este presupuesto. Quedo, por tanto, a su disposición para cuantas preguntas quieran realizarme en esta comparecencia o en el momento que sus señorías consideren oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno de los grupos parlamentarios, comenzando por el Grupo Parlamentario Socialista. Le doy la palabra al diputado don Román Ruiz Llamas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 73

El señor **RUIZ LLAMAS**: Doy las gracias al señor Pérez Llorca por la cantidad de cifras que nos ha dado, imposible de digerir en una comparecencia.

Estamos de acuerdo en varios temas. La implantación de la ley que en su día aprobamos conjuntamente marcó ya la línea de trabajo para hacer que nuestros puertos fueran más competitivos. Las inversiones que se hicieron *a posteriori* —déjeme que se lo diga y que lo ponga en valor— nos pusieron en unas condiciones muy importantes para poder competir, porque en los siguientes veinte años prácticamente no se debían hacer grandes inversiones de dinero público en los puertos. Por tanto, partimos de dos premisas: una buena ley que nos equiparaba con los puertos europeos y la puesta en circulación de un coche nuevo con los instrumentos para ser competitivo. Había que ampliar estas cuestiones con la colaboración público-privada. Nosotros éramos reticentes a la ampliación de las concesiones a cincuenta años, porque entendíamos que había puertos de nuestro entorno que estaban sobre los treinta y cinco y que funcionaban. Ustedes lo condicionaban, como ha desglosado, a que estas ampliaciones fueran compensadas con inversiones complementarias por parte de los agentes privados que intervinieran; a que la suma de estos intereses público-privados hiciera que el beneficio general de los puertos y, por tanto, del país maximizase la competitividad que tenía que contribuir a ese crecimiento económico productivo que todos queremos y, por último, a la reducción de los costes logísticos y a la mejora de la eficiencia, incrementando la capacidad de atraer nuevos tráficos.

Usted nos ha hablado de las tasas. Es un tema también fundamental. Usted sabe igual que yo que los tránsitos se mueven básicamente por razones de coste, de eficiencia y de productividad y que debemos mejorar los tres apartados. En esta cuestión, tendremos que ver en los próximos años cómo se desarrollan estos planes de conexión, de interoperabilidad y de intermodalidad, y para eso también es fundamental otra cosa de la que se habló en su día y que usted había vetado, que es una unidad logística del ministerio para asegurar la coherencia y la coordinación de todas las actuaciones en esta materia. Para nosotros es fundamental la prioridad de la intermodalidad marítimo-terrestre y, por tanto, es muy urgente —y lo hemos dicho— acelerar aquellos procesos que tienen que ver con inversiones públicas en las infraestructuras del corredor mediterráneo y del corredor atlántico, porque son factores para posicionar a nuestro país en una de las plataformas logísticas más importantes de Europa. Esto sí que sería un gran impulso a la intermodalidad. Por tanto, cuanto más retrasemos esas inversiones, que se tienen que hacer, como las tiene que hacer cualquier industria o cualquier empresa que quiera competir hoy en día en una economía cada vez más globalizada y más competitiva, más atrás nos quedaremos. Estamos perdiendo oportunidades en el corredor mediterráneo y también en el atlántico. Antes se ha dicho que el Gobierno socialista no había hecho nada y yo me he irritado un poco, porque las inversiones que tengo anotadas son de 9.000 millones. Y no es que lo diga el Grupo Socialista, lo certifica la Intervención General del Estado en los presupuestos de los últimos años. Unas inversiones de entre 1.700 y 1.800 millones de euros en el corredor mediterráneo para llegar en el plazo al que nos habíamos comprometido con la red europea. Con este ritmo de inversiones no vamos a llegar en 2020. Llevamos un retraso importante, y eso puede mermar la conectividad de los puertos, cuestión fundamental, ya que, como usted sabe, todos los puertos del Mediterráneo están prácticamente en la zona de este corredor o del corredor atlántico. También se habló en su día de la demanda de fondos comunitarios y para qué puertos se preveían básicamente estas ayudas; creo que para algunos de estos casos.

No he podido encontrar, y fíjese que lo he buscado, la cuenta de pérdidas y ganancias del año 2014, solo he encontrado en Puertos del Estado la del 2013. Como usted sabe, las empresas privadas han tenido que presentar este mes de julio las cuentas de resultados en los registros mercantiles. Por eso me es imposible hacer una comparación. Tengo las de 2013. Los gastos de personal entonces estaban en 245 millones y usted habla para 2016 de 269 millones; otros gastos de explotación estaban en 253 millones y usted los ha ampliado a 279; la cifra de negocios estaba en 1.027 y usted la ha aumentado considerablemente, y las amortizaciones, que estaban ese año en 398, las ha ampliado usted para el año 2016 en 431. Estas son las cifras. Había un resultado antes de impuestos de 248 millones de beneficio y usted lo cifra en 2016 en 204 millones, posiblemente porque estos otros gastos y sobre todo los temas de amortización y la bajada de tasas pueden redundar en la cuenta de explotación.

Nosotros queremos ser positivos. En este debate ha habido momentos en los que se han dicho cosas surrealistas. Parecía que unos querían que las cosas fueran bien para España y para nuestra economía y que otros queríamos que fueran mal. Hay una concepción que se manifiesta en España y en Europa. El crecimiento económico tiene que producirse para que pueda haber un reparto equitativo y hay dos modelos. En 2008 nos llegó una crisis que nadie esperaba —quiero recordar que en 2007 teníamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 74

superávit público— y la deuda pública, que se dejó en 2011 en un 70%, está en el 100%. Por tanto, no todo es de color de rosa, no todo es magnífico, como el señor Garcés nos ha dicho, ni somos los más fenomenales de toda Europa. Tenemos los mismos problemas de competitividad y los mismos problemas que tienen la mayoría de los países europeos, es decir, cómo nos movemos en un mundo globalizado y cómo podemos ser más competitivos en nuestras infraestructuras, en nuestras empresas, en nuestro crecimiento económico, en nuestro valor añadido en cualquiera de los negocios o de los ámbitos económicos de este país. En lo que discrepamos es en que nosotros queremos que ese beneficio sea proporcional, que sea proporcional el beneficio que tienen las empresas a las rentas de las personas. Yo me considero un socialdemócrata del siglo XXI y lo que quiero es que eso se reparta de manera que la sociedad sea más igual y más justa, para que podamos seguir viviendo en un sistema como este en el que hemos vivido después de la Segunda Guerra Mundial, en el que se ha compatibilizado el crecimiento económico con un Estado del bienestar. Nosotros no somos tan malos gestores; no seríamos tan malos cuando llegamos a tener superávit público. No olvidemos que en 2011 la crisis llevaba ya tres años, tres años muy duros, tres años muy fuertes. El Grupo Socialista no pone en cuestión, señor Llorca —lo digo aquí pero sirve para todas las demás cosas—, que las cifras macroeconómicas hayan mejorado —es una condición esencial para que la micro también mejore—, pero sí decimos una cosa: No es que salgamos de la crisis, es cómo vamos a salir de la crisis. Se trata de si vamos a salir con un modelo de crecimiento basado en bajos costes salariales o vamos a salir con un modelo de eficiencia, de competitividad y de I+D —usted ha citado que hay una partida determinada—. Nosotros no queremos ser la mano de obra barata de Europa, queremos que España sea uno de los países punteros, que nuestras exportaciones aumenten, que nuestra economía crezca y que la mejor generación que hemos formado no se tenga que ir fuera de España para poder trabajar, sino que se pueda quedar aquí. Eso es lo que queremos y creo que es compatible con los objetivos que se están diseñando en esta y otras cuestiones.

Mire, yo vengo del mundo de la empresa. Esta será mi última intervención en este Congreso de los Diputados, porque no me voy a presentar a las nuevas elecciones y, por tanto, me retiro después de un trabajo muy gratificante, en el que he aprendido mucho y he conocido a mucha gente interesante. Vengo del mundo de la empresa y sé lo que es una cuenta de resultados, sé lo que es crear puestos de trabajo, sé lo que es pagar impuestos, en definitiva, sé lo que es la economía de mercado, pero no quiero que todos seamos igual de pobres. Esa clase media que se iba ampliando —los pobres menos pobres y los ricos no tan ricos— está en riesgo en estos momentos, es decir, yo vivo mejor que mi padre, pero no sé si mis hijos y mis nietos vivirán mejor que yo. Esa es la gran incertidumbre que tenemos por delante en los próximos años. Todos los partidos, aunque tengamos distintas posiciones dentro del ámbito parlamentario, porque unos creen menos en el sector público y otros creemos más, tenemos que ser capaces de llevar adelante a este país por la senda de lo que consideramos positivo para el conjunto de la sociedad. Unos arreglan unas cosas y otros arreglamos otras. El Estado del bienestar no estaría si los Gobiernos socialistas no hubieran llegado y yo lo reivindicó. Ustedes dirán: Oiga, cuando nosotros llegamos tenemos que pagar parte de sus deudas. Pues este es el equilibrio, qué quiere que le diga. Esto pasa aquí y pasa en todos los lados, pasa en toda Europa.

Como he dicho antes, esta será mi última intervención en esta Comisión de Fomento. Doy las gracias a todos los grupos parlamentarios por su colaboración y por el trabajo que hemos realizado conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Ya que nos anuncia que esta será su última intervención, no quiero perder la ocasión de decirle que si usted ha aprendido mucho de todos, nosotros hemos aprendido mucho de usted. Ha demostrado ser un gran diputado y una mejor persona. Nos quedamos con este bonito recuerdo, pero aún queda legislatura.

Por el Grupo Parlamentario Popular, damos la palabra al diputado don Mario Flores Lanuza.

El señor **FLORES LANUZA**: Señorías, una vez más soy ponente de mi grupo en esta comparecencia del presidente del Ente Público de Puertos del Estado, al que le agradezco su presencia. Para mí es un placer intervenir un año más y agradezco nuevamente, en especial a nuestro portavoz, que se ha tenido que ir, la oportunidad que se me vuelve a brindar.

Señor Llorca, ha sido una intervención muy interesante y detallada. Efectivamente, han sido muchas cifras, como ha dicho el señor Ruiz, una cantidad de cifras importante en la que ha expuesto, en primer lugar, los resultados y expectativas de los reales decretos 8/2014 y 707/2015. Quisiera destacar algunos datos de los que ha dado porque me han parecido muy interesantes. Gracias a esa ampliación de cincuenta años hay unas expectativas de incremento de inversiones privadas de más del 25% para el año 2016 con

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 75

respecto al 2015. Ha hablado de una inversión privada de 859 millones de euros que considero muy interesante. También vale la pena destacar esas 320 solicitudes que se han presentado para ampliaciones de plazo —de esos treinta y cinco a cincuenta años—, que van a suponer 1.650 millones de inversión en inversiones propiamente dichas. Quiero destacar también que ha hablado de 110 millones de reducción de tarifas y de importantes aportaciones por parte de las concesiones en conectividad; creo que ha hablado de 200 millones. En total, estamos hablando de unos 2.000 millones de euros. Por eso le digo al señor Ruiz, que por lo visto era reticente a esa ampliación de plazos, que realmente está teniendo unos resultados muy buenos, que es lo que se pretendía. Queríamos que las empresas privadas hicieran inversiones en los puertos, pero a veces era imposible, porque los puertos, como usted sabe, requieren inversiones muy importantes y los plazos han de ser grandes para poder amortizarlas. Estoy convencido de que con estas inyecciones de capital, que acabamos de comentar, para mejorar la productividad —principalmente de las terminales, que es donde se han pedido las ampliaciones— aumentará la eficiencia en las operaciones y habrá una reducción de costes en beneficio de los usuarios.

En esa primera parte de la intervención también nos ha explicado —muy bien por cierto, porque es muy complejo— y nos ha dado datos del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, que se refleja en los presupuestos con inversiones de 132,7 millones de euros en el 2016, de los que 113 millones, que es prácticamente la totalidad, corresponden a este nuevo fondo. Esto es muy importante, porque si tenemos la oferta infraestructural del lado mar con capacidades para hacer frente a la demanda esperada en los próximos veinte años —tengo que decir que muchas de estas inversiones que se han hecho en los puertos se han hecho con ayudas comunitarias, porque ha habido muchísimas—, si tenemos ya los abrigos y muelles suficientes para expectativas a varios años vista, es el momento de invertir en los accesos terrestres y especialmente en los ferroviarios, que eran y siguen siendo nuestra asignatura pendiente. Lo vemos aquí y lo hemos visto en las anteriores comparecencias. Es una pena que todavía estemos en porcentajes de tráfico de mercancías ferroviario muy por debajo de la media europea. Afortunadamente, he podido comprobar que en los presupuestos individualizados de cada uno de los puertos se ha apostado por este tipo de accesos. Por ello, desde mi punto de vista, este fondo ha sido un gran acierto. Por cierto, las aportaciones de este fondo —lo ha dicho el secretario de Estado también— han sido acordadas unánimemente por todos los puertos de interés general.

La segunda parte de su intervención, ya referida a los presupuestos, ha dejado muy claros los objetivos para el próximo año, que están basados en incrementar la competitividad de los puertos españoles manteniendo su viabilidad económica y financiera y en apostar por la autosuficiencia económica. Por cierto, son unos presupuestos, como ha dicho, negociados en los planes de empresa de las veintiocho autoridades portuarias y, al parecer —creo que esas han sido sus palabras—, de total acuerdo y sin discrepancias con el ente público. Les felicito a usted y a su equipo por esa capacidad de negociación. Les tengo que decir, señorías, que negociar un plan de empresa —lo sé por experiencia— puede ser fácil si como sucedía —tengo que decirlo así— en la anterior legislatura, especialmente en los años 2008 y 2009, el ente público acepta en ese plan de empresa todas y cada una de las inversiones que se solicitan por parte de los puertos. Eso nos llevó, no habiendo prácticamente endeudamiento, a un endeudamiento al finalizar esa legislatura de más de 3.000 millones de euros. Señor Ruiz, lamento no estar de acuerdo con usted cuando dice que fueron buenos gestores. Aprobar obras, y no voy a concretarlas, en algunos casos disparatas no es hacer muy buena gestión. La gestión de su partido en algunos casos, desde mi punto de vista, puede estar bastante en entredicho. Por el contrario, negociar esos planes de empresa con las premisas de racionalizar inversiones, priorizar la mayor rentabilidad económica y financiera, como ha dicho el presidente, reducir el endeudamiento con una austeridad del gasto público, en definitiva, hacer una buena gestión para conseguir el objetivo de la rentabilidad que fija la ley, el 2,5%, es más complicado y por eso le transmito mi sincera felicitación por esas negociaciones en total acuerdo.

Todos los números que ha dado sobre las previsiones de los puertos son al alza. Hay un incremento del tráfico total de un 3,7%, superando los 513,5 millones de toneladas, y destacando el incremento de la mercancía en general, un 4,9%. Por cierto, sería la primera vez en la historia que los puertos superan los 500 millones de toneladas. Hay un incremento de la cifra de negocio del 2,2, hasta 1.043 millones de euros; una contención de gastos importantes, no van a llegar a los 1.000 millones, 980; un ebitda espectacular, con 540,8 millones, incrementando un 6% con respecto a este año; un resultado del ejercicio estimado en 204 millones, un 47% más, con respecto a las previsiones del 2015.

Nos ha informado también de los orígenes de fondo y de la distribución por capítulos de las inversiones incluidas en los presupuestos del 2016, pero hay que dejar constancia de que todo se ha conseguido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 76

manteniendo la rentabilidad del sistema, que ha permitido un continuo proceso de rebajas en las tarifas portuarias, sin por ello menoscabar la fortaleza financiera del mismo, cuyo nivel de endeudamiento sigue un proceso de continua disminución. En definitiva, ampliación de plazos concesionales, pero no gratuita sino a cambio de inversiones y reducción de tarifas, lo que va a favorecer sin duda la implantación de la iniciativa privada y va a hacer más atractivo el sistema portuario a los inversores logísticos nacionales e internacionales por los que tanto apostamos todos. Esto es muy importante.

También me gustaría destacar la implantación de una mayor competencia en la prestación de servicios portuarios, mejorando de esta manera la competitividad tanto de los puertos como de la economía nacional en su conjunto, mediante el decidido impulso en el proceso de liberalización en la prestación de los mismos. Y en este sentido señor Llorca, señor presidente, le tengo que decir que estamos pendientes de la reforma de estiba, que sin lugar a dudas se ha de afrontar tras la reciente sentencia del Tribunal de Luxemburgo.

Por último me gustaría hacer constar la preocupación de mi grupo ante los nuevos cambios habidos tras los recientes resultados electorales. Me refiero a pactos difíciles de entender hasta para sus propios votantes, señor Ruiz, que nos gustaría que propiciaran nombramientos que se ajustaran al perfil que se requiere en los puertos, que tanta importancia tienen en la actividad económica del país, porque como todos ustedes saben la gestión de un puerto tiene un componente estratégico y resulta fundamental para la economía del Estado y por ello exige unos conocimientos técnicos del sector, la actividad comercial y la actividad portuaria. De verdad, quiero creer que en algunos casos la tardanza que está habiendo para nombrar presidentes de puertos es precisamente para buscar ese perfil idóneo, que creo que es muy importante, porque podría ser muy preocupante que los nombramientos de presidentes se acabasen convirtiendo en un mercadeo para contrapesar los distintos colores que configuran los Gobiernos que se han formado.

En definitiva, señor Llorca, le reitero mi felicitación por la buena marcha de los puertos de interés general. Quiero agradecer a mi compañero, el señor Ruiz, todo el tiempo que hemos estado juntos en esta legislatura y desearle lo mejor para esa nueva vida otra vez en la empresa privada. No tengo la menor duda de que el señor Llorca en su intervención le va a aclarar todas sus dudas y preguntas, porque conoce al dedillo todos y cada uno de los puertos de interés general de este país. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Responde ahora don José Llorca Ortega.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Contesto en primer lugar al portavoz del Partido Socialista, don Román. Hemos tenido muchas oportunidades de dialogar y de intercambiar opiniones sobre la evolución de nuestros puertos y la verdad es que siento que esta sea su última intervención, a la vez que es un honor para mí que se haya producido justamente en la interpelación al presidente de Puertos del Estado.

Su intervención demuestra que el Partido Socialista y el Partido Popular han sido capaces de llegar a acuerdos respecto a los puertos. A pesar de que en algunos momentos haya habido algunas reticencias por parte del Partido Socialista respecto a las modificaciones normativas que hemos hecho durante esta legislatura, creo que van entendiendo cuáles son los objetivos que hemos perseguido, que no son otros que la repetida mejora de la competitividad en los puertos españoles por todos los caminos posibles. Su intervención lo demuestra y yo lo ratifico, en el sentido de que los objetivos perseguidos por todos los caminos han sido esa mejora de la competitividad y esa reducción de los costes del paso de la mercancía por los puertos españoles, porque los puertos españoles no están para acumular dinero, no están para tener beneficios y acumular en la caja y en los bancos cantidades de dinero, sino para contribuir a la competitividad de la economía española y, por tanto, a que nuestras empresas puedan exportar mucho más y ser cada vez más generadoras de empleo. Los puertos son fundamentales para la exportación de nuestro país y la salida de la crisis económica pasa obligatoriamente por aumentar la capacidad exportadora de nuestras industrias, en eso estamos todos de acuerdo. En este momento, después de Alemania, España es el segundo país de la Unión Europea en capacidad exportadora y lo demuestran justamente los incrementos de los tráficos de exportación en la primera fase de la crisis y, afortunadamente, ahora el aumento de los tráficos de importación, lo cual representa que el consumo en España está aumentando. Los puertos todos conocemos que son un termómetro de la economía, adelantan las crisis y también la recuperación. En este momento podemos decir que los termómetros de los puertos indican un crecimiento de los tráficos de forma acelerada, que significa también que la economía española sin lugar a dudas va mejor. Hablábamos de los récords. Creemos que podemos acabar este año con alrededor de 500 millones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 77

de toneladas de tráficos, por supuesto un récord histórico en los puertos españoles; en este primer semestre del año ya se ha producido el récord histórico de mercancías en los puertos españoles con un tráfico superior a los 244 millones de toneladas, que representa un récord histórico en el primer semestre en los puertos españoles.

Esa reducción de costes la hemos enfocado por todos los caminos posibles: desde el punto de vista de reducción de las tasas portuarias, para reducir los costes por utilización de infraestructuras del punto de vista público; mejoras en la prestación de servicios portuarios por parte de los privados, con una política activa de reducción de tarifas máximas en los pliegos de condiciones y con unas intenciones u objetivos en esos pliegos de mejorar y abrir los mercados para que pueda haber competencia real en la administración de servicios; la puesta en marcha del observatorio de costes portuarios —intervenciones parlamentarias que he tenido recientemente respecto al observatorio del mercado de los servicios portuarios ya lo han demostrado—; y, por supuesto, los temas asociados a la mejora de la conectividad viaria y ferroviaria para nuestros puertos.

Creo que los objetivos son fundamentalmente compartidos, lo cual demuestra en su intervención que no hay una crítica directa a los presupuestos de este año sino prácticamente un seguimiento, un «aplausamiento» de los objetivos perseguidos fundamentalmente en estos presupuestos. Como digo son presupuestos compartidos por muchas autoridades portuarias, independientemente de su calificación ideológica, con el objetivo global de mejorar la competitividad de nuestros puertos. En cualquier caso el grueso de su intervención ha sido ideológica o de principios, por decirlo así; estoy seguro de que tanto la derecha como la izquierda persigue objetivos semejantes para la sociedad, lo diferente es el camino para llegar a ellos. Yo no soy de los que piensan que solamente el Estado del bienestar está en manos de la izquierda, sino que muchas veces gran parte de las decisiones de la derecha están justamente dirigidas al bienestar social de los ciudadanos. Justamente quizás lo que nos diferencia son los caminos para llegar a esa situación. Usted decía que quizá la socialdemocracia enfoca más desde el punto de vista de la inversión pública y la derecha, los partidos liberales enfocamos más desde la generación de empleo por parte de la iniciativa privada. Creo que la capacidad de generación de empleo está fundamentalmente en manos de la iniciativa privada sin lugar a dudas. Que el bienestar de nuestros ciudadanos y el beneficio económico llegue a todos parte justamente de propiciar que los marcos regulatorios favorezcan la inversión privada de una forma eficaz y razonable, sin olvidar los aspectos regulatorios para impedir situaciones que nos lleven por ejemplo a los monopolios privados, a los oligopolios o a que el mercado no funcione con la racionalidad que debe funcionar; por tanto: apertura de mercados, liberalización de la economía y aumento de la capacidad regulatoria. Yo creo que esos son los objetivos que hemos perseguidos en los puertos, para que aquello que históricamente ha sido en los puertos, en los que había una parte de sector privado muy importante que tenía una situación de control de los mercados, también se vaya rompiendo, como hemos demostrado justamente en las intervenciones en este Congreso, respecto a la entrada en funcionamiento del observatorio del mercado de los servicios portuarios. Evidentemente discutíamos también con su grupo sobre que no solamente la apertura del mercado de los servicios portuarios es un elemento fundamental de la competitividad —fundamental pero no el único—, y en ese sentido la bajada de las tasas, la mejora de la conectividad y otros aspectos van dirigidos al mismo camino: la mejora de la competitividad de los puertos, por tanto la mejora de la competitividad de la economía española en general.

Siento que no haya podido ver la cuenta de pérdidas y ganancias de años anteriores. Yo creo que es pública, la hemos dado. En estos presupuestos estamos viendo que hay una mejora sustancial de todos los ratios de los puertos para los años sucesivos, 2016 y siguientes. Confío en que este camino que hemos abierto entre todos justamente para mejorar todos los aspectos asociados al incremento de la competitividad de los puertos siga adelante sin más problemas.

También agradezco sinceramente que no haya hecho una crítica respecto del Fondo de accesibilidad terrestre-portuaria, como algún otro portavoz de su grupo ha hecho. Yo creo que todo el mundo ha entendido perfectamente cuáles son los objetivos que perseguimos: poner en valor recursos de los puertos que están al 0,7 en los bancos en este momento en beneficio del interés general, de todos cuando otros organismos tienen mayores dificultades presupuestarias, mayores niveles de endeudamiento. Nuestro objetivo es poner en valor justamente esos dineros que tenemos los puertos, ya que por el marco de autosuficiencia económica de la propia Ley de Puertos se quedan en ellos.

Igualmente agradezco una mayor comprensión en las ampliaciones de concesiones. Ha sido un éxito sin lugar a dudas la ampliación de los plazos iniciales que acaba el 6 de julio. La respuesta del sector privado ha sido importante, va a permitir que algunas terminales portuarias pueden automatizarse, lo cual

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 78

va a mejorar su competitividad, por tanto la capacidad de atracción de tráfico, entre otros los de tránsito, que como he señalado siempre son enormemente volátiles. En ese sentido agradezco mucho al sector privado que haya hecho una apuesta específica por el futuro de los puertos españoles, como demuestra la aplicación de las solicitudes a la ampliación de los plazos concesionales, que globalmente tal como se ha señalado representa un compromiso inversor por parte de los privados del orden de los 2.000 millones de euros, que es una cantidad muy importante. Vamos a seguir viéndola en ejercicios sucesivos, en la medida en que haya concesionarios que soliciten nuevas concesiones portuarias con mayores compromisos de inversión, ya que con plazos de 35 años era imposible. Recientemente recibí a un posible concesionario en el puerto de Algeciras que está dispuesto a hacer un enorme dique seco para reparación de buques y posicionarse en los primeros lugares del Mediterráneo. Sin unas concesiones de cincuenta años hubiera sido imposible que afrontaran esa inversión, dado que los diques secos tienen una amortización de cincuenta años. Una de las terminales de Barcelona —usted es catalán igual que yo—, TFB, se ha comprometido con una inversión adicional de 250 millones de euros para automatizar la terminal de contenedores. Con los plazos de concesiones existentes hubiera sido prácticamente imposible. La puesta en práctica de la disposición transitoria décima de la Ley de Puertos ha sido un éxito que ha superado mis propias expectativas al respecto. Había gente que no creía que los concesionarios iban a contribuir a la mejora de la accesibilidad de los puertos. Ha habido 50 millones de euros, fundamentalmente en los concesionarios del puerto de Barcelona, para mejorar la accesibilidad ferroviaria —son 47,5 o 42 millones, no recuerdo exactamente—. Con ellos más los fondos CEF, entre los concesionarios y el CEF prácticamente la contribución del puerto de Barcelona para accesibilidad va a estar cubierta sin aportaciones de los propios puertos. Podía poner muchos ejemplos al respecto. Esto representa un compromiso firme del sector privado por los puertos. La inversión que prevemos para 2016, como he señalado, es del orden de 800-900 millones de euros. Nuestros cálculos suponen que puede haber un aumento entre el 25 y 30% de inversión privada a raíz de los nuevos marcos regulatorios que hemos implantado en esta legislatura respecto a las concesiones.

Usted dice que cree y sabe de la economía de mercado. Yo también creo en la economía de mercado, y lo estamos demostrando en los puertos. Si hay un mercado global en el mundo es en el transporte marítimo. Los buques van donde quieren, justamente donde quieren es donde sus costes son más baratos. Sus costes no solamente son de utilización de infraestructuras portuarias, sino de manipulación, de estiba, de remolque, de amarre y, por tanto... Los cruceros igual, para el efecto de pasajeros. El crucero, que es un sector dominado por muy pocas navieras, va donde tiene buenos costes portuarios y oferta terrestre, como he señalado varias veces. En este sentido, los puertos españoles están creciendo al 8,6% en tráfico de pasajeros, lo cual significa que en este sector también nos van bien las cosas.

Quiero desearle una feliz *rentrée* en la vida civil. Le agradezco —cómo no— su tono, no de hoy sino de siempre, en estos debates, además de su comprensión y su apoyo en muchos asuntos referentes a los puertos españoles.

Don Mario, usted conoce como yo perfectamente los puertos, porque ha sido presidente de la Autoridad Portuaria, y sabe absolutamente todos los procesos de discusión con ellos, así como que no es fácil conseguir a veces la unanimidad que corresponde. Recuerdo que cuando propusimos el reglamento del fondo, para que no hubiera una descompensación entre autoridades portuarias aportadoras y autoridades portuarias receptoras —por decirlo así—, llegamos a la conclusión —así lo pactamos con los puertos— de que las decisiones del fondo debían hacerse por los dos tercios de los presentes. Me decía alguien del propio ministerio, el subsecretario: ¿Vas a ser capaz, lo vas a conseguir? Esto parece que va a ser posible. Contesté: No te preocupes, Mario, porque lo vamos a conseguir por unanimidad. Así ha sido. Después de las críticas iniciales del fondo yo creo que todos los puertos han entendido cuáles eran los objetivos perseguidos y cómo bien valía la pena poner blanco sobre negro el objetivo de competitividad para que los puertos tuvieran un marco legal que permitiera —les impulsara sobre todo— invertir en su conectividad.

Tenemos aun reformas pendientes, usted lo ha citado. Tenemos la estiba pendiente. Es un mandato del Tribunal de Luxemburgo. Estamos hablando con todos para afrontarlo de una forma coherente, pero —cómo no— en cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Luxemburgo.

Tengo la misma preocupación que usted por los resultados electorales respecto a los nombramientos de los presidentes. Todos estamos seguros de que los Gobiernos van a ser absolutamente responsables en poner como presidentes de los puertos a personas con perfiles capaces de afrontar el reto que representa una gestión empresarial de los puertos españoles en beneficio de la economía productiva

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 79

española. La experiencia histórica que tenemos es que, independientemente del color político, los puertos no hemos funcionado con el sentido de colores; eso lo sabemos todos. Algún presidente que entró nuevo —aún lo recuerdo— en la reunión del Fondo de compensación de otros años pensó que eso iba por cupos **(quién vota, quién no vota)**. Los puertos no funcionamos afortunadamente en ese sentido sino desde el punto de vista no de la jerarquía, porque la ley no nos lo permite, sino del convencimiento y la negociación, como lo estamos haciendo. Unanimidad en los planes de empresa, unanimidad en el fondo, es el camino. Hemos trabajado en ellos. Agradezco la colaboración a los presidentes de los puertos de todos los colores políticos —los hay de todos los colores políticos; normalmente tenemos convergentes, peneuvistas, socialistas, de Coalición Canaria, del Partido Popular—; en ese arco parlamentario global somos capaces conjuntamente de tomar los acuerdos que corresponden, como lo demuestran la unanimidad en los planes de empresa y —por supuesto, y más complicado aún— en la adopción de acuerdos en el comité de administración del Fondo de accesibilidad terrestre y portuario.

Agradezco a los puertos su compromiso con la conectividad. Independientemente del fondo, el compromiso de la conectividad de los puertos es claro e indudable, como lo demuestra que una gran parte del fondo se haya compensado con proyectos fuera de la zona de servicio de los puertos, es decir, que los puertos están trabajando en su propia conectividad. Estoy seguro de que esta nueva regulación respecto al fondo va a dar muchos resultados no solamente en la mejora de la última medida sino también en aquellos aspectos de la red general de transporte de mercancías de este país, sobre todo ferroviaria, que es imprescindible mejorar para la competitividad de los puertos españoles.

Solo quiero agradecer a todos su presencia aquí y el apoyo recibido.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias don José. Felicidades por esa brillante gestión de los puertos, que continúe. **(Aplausos.—Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (FERRE MOLTÓ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002450) Y SOCIALISTA (número de expediente 212/002364).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la última —no por ser la última menos importante— comparecencia del presidente de la entidad pública empresarial Administradora de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, don Gonzalo Ferre Moltó, al que damos una vez más la bienvenida y en este momento la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (Ferre Moltó)**: Señorías, es para mí un placer 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. En 2014 continuó presentando una mejora de la actividad ferroviaria. Por nuestra red circularon —creo que es resaltable— una media de casi 6.000 trenes diarios; exactamente 5.858 trenes cada día circularon por nuestra red ferroviaria y en total recorrieron 204.209.918 kilómetros. De esa cifra, de esos 204 millones, el 13,4% se recorrieron por trenes de mercancías que hicieron exactamente 75.000 kilómetros diarios y se utilizó por 468 millones de viajeros. El incremento de actividad se puso de manifiesto especialmente en el crecimiento de viajeros de alta velocidad, que supuso un 16% —se alcanzó prácticamente la cifra de 30 millones de pasajeros—, y se debe principalmente a un incremento de ocupación de trenes, lo que por lo demás pone de manifiesto la utilización de los servicios ferroviarios. También lo provocó el incremento de circulaciones de mercancías básicamente de las compañías privadas. Es de resaltar que en la actualidad tenemos un buen número de compañías habilitadas para el transporte de mercancías, exactamente 24, y el año pasado su actividad creció el 28,8%.

Por otra parte gracias a las medidas de reforma que hemos llevado a cabo en los últimos años hemos conseguido importantes reducciones de gasto e incremento de los recursos tanto en ADIF como en ADIF Alta Velocidad. En primer lugar se ha desarrollado una reestructuración del sector ferroviario que ha asegurado su sostenibilidad económico-financiera. ADIF y ADIF Alta Velocidad se han hecho cargo de la administración, explotación y construcción de toda la red ferroviaria de interés general, asumiendo tanto los activos como las actuaciones en marcha de Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha y la Dirección General de Ferrocarriles. Además las medidas adoptadas han permitido continuar ejecutando las inversiones planificadas en una situación presupuestaria restrictiva. Esto ha sido posible gracias a una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 80

racionalización de las actuaciones en curso. Nuestro plan de negocio ha evitado inversiones innecesarias y ha contemplado en todo momento aprovechar al máximo los fondos europeos y evitar devoluciones anticipadas de préstamos con condiciones privilegiadas como las del Banco Europeo de Inversiones. También hemos introducido relevantes mejoras en los procedimientos de contratación, lo que nos ha permitido destinar los márgenes presupuestarios generados a nuestra actividad. Estas mejoras se basan en la aplicación de criterios objetivos y transparentes, la generación de economías de escala, la desvinculación tecnológica siempre que ha sido posible y la apertura del mercado para fomentar la competencia. Por otra parte hemos diversificado nuestras fuentes de financiación. Así en enero de 2015 la emisión de bonos de ADIF Alta Velocidad tuvo una muy buena acogida en los mercados, mejorando incluso la emisión del año anterior. Es de destacar que el coste total de esa emisión estuvo por debajo del 2%, a pesar de ser a diez años, exactamente en el 1,88%. Además desde 2012 hemos amortizado hasta treinta y dos préstamos, renegociándolos y obteniendo las mejores condiciones financieras; hemos pasado de pagar un tipo de interés del 2,9%, con un plazo medio de vida que no llegaba a los dos años, a pagar actualmente el 1,28% y tener un periodo de vida superior a los cuatro años. Quisiera destacar también el importante esfuerzo que hemos llevado a cabo para poner en valor el patrimonio no afectado por el uso ferroviario, lo que nos ha permitido generar nuevos recursos. Gracias a todas estas medidas en 2016 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.

A continuación les explicaré las grandes cifras presupuestarias tanto de ADIF como de ADIF Alta Velocidad para el próximo ejercicio. En cuanto a las previsiones para ADIF Alta Velocidad todos los datos apuntan hacia un continuo crecimiento de viajeros en esta actividad. La demanda de viajeros de alta velocidad sigue superando a la de red convencional de media y larga distancia. El año pasado, como les he dicho anteriormente, ascendió casi a 30 millones de pasajeros, exactamente 29,6. ADIF Alta Velocidad está apostando por completar la red que se encuentra en ejecución, con lo que en los próximos años se espera incrementar significativamente el número de viajeros en alta velocidad. Las previsiones se basan en su potencial para captar tráfico interurbano al vehículo privado, en la fuerte evolución en líneas consolidadas y el alto grado de satisfacción de los usuarios, en las nuevas relaciones comerciales que se crearán cuando cerremos el mallado al conectar con tramos que ya se encuentran en servicio y en el proceso de liberalización que permita mejorar la eficiencia del sector. Actualmente dieciocho empresas ya disponen de licencia para operar servicios de viajeros, lo que pone de manifiesto las expectativas generadas ante el futuro proceso de liberalización, así como la posibilidad de incrementar los tráfico internacionales y el funcionamiento de la alta velocidad como un verdadero servicio de cercanías al aproximar poblaciones distantes entre sí en el mismo tiempo que se tarda en llegar desde las periferias al centro urbano.

En esta legislatura hemos conseguido importantes logros en el cierre del mallado de la red de alta velocidad, hemos puesto en servicio las siguientes actuaciones: la línea alta velocidad Barcelona-Figueras, que completa la conexión Madrid-Barcelona-frontera francesa de alta velocidad y se constituye en uno de los principales ejes de comunicación de España con Europa; la instalación del Ertms nivel 2 en la línea de alta velocidad Madrid-Alicante, tras la finalización del tramo Albacete-Alicante; el eje atlántico de alta velocidad entre Vigo y Santiago de Compostela; y la ejecución de la línea de alta velocidad Valladolid-Palencia-León, que entrará en funcionamiento en septiembre y para la que actualmente se encuentran en proceso de formación los maquinistas que han de llevar los trenes cuando se inicie la actividad comercial. También hemos seguido avanzando en el cierre de otras actuaciones, muchas de ellas en la fase final de ejecución de obras. Entre estas se encuentra la variante de Pajares, la línea de alta velocidad Venta de Baños-Burgos, la línea de alta velocidad Antequera-Granada, la de Monforte del Cid-Murcia, la de Extremadura—corredor mediterráneo, la conexión de ancho UIC Atocha-Chamartín y Zamora dentro de la línea de alta velocidad a Galicia. Evidentemente también hemos seguido trabajando en la Y vasca y en la conexión de alta velocidad con Navarra, según el convenio vigente con ambas comunidades autónomas.

Para desarrollar estos objetivos en los Presupuestos Generales del Estado para 2016 hemos previsto inversiones por importe de 3.686,8 millones de euros, lo que supone un incremento con respecto a las partidas de los presupuestos de 2015 destinadas a alta velocidad del 1,7%. Gracias a estas inversiones en 2016 habremos conseguido reducir los tiempos de viaje de manera muy significativa en veintisiete conexiones ferroviarias entre los principales núcleos urbanos. A lo largo del presente año ya habremos iniciado las primeras puestas en servicio. Además trabajaremos para mejorar la atención a nuestros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 81

clientes incrementando los servicios en estaciones y al mismo tiempo optimizaremos nuestros ingresos. Las fuentes de financiación de estas inversiones proceden de aportaciones patrimoniales que significan 500 millones de euros, de fondos europeos por importe de 200 millones de euros, de devoluciones de IVA por importe de 601 millones de euros, de endeudamiento adicional por 1.500 millones de euros y el resto será atendido con los activos líquidos disponibles. En relación con la cuenta de resultados de ADIF Alta Velocidad los ingresos previstos para el próximo año ascienden a 1.025,3 millones de euros desglosados de la siguiente forma: 575,8 corresponden a cánones cobrados a los operadores, 439,7 en concepto de otros ingresos de explotación y 9,8 por trabajos realizados para el propio inmovilizado. En cuanto a los gastos de explotación ascenderán a 774,2 millones de euros, siendo las principales partidas: personal con 14,2 y mantenimiento de red, suministro de energía, etcétera, que dentro de la rúbrica de otros gastos alcanza la cifra de 760 millones. Si tenemos en cuenta que las amortizaciones netas totales en 2016 se han estimado en 257,7 millones de euros el resultado neto de explotación prácticamente alcanzará el *break even* y tendremos unas pérdidas de 6,6 millones de euros. Por último los gastos financieros netos ascenderán a 327 millones.

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. Tenemos que destacar el importante servicio que prestan las cercanías, que son el corazón del servicio ferroviario, con un total de 408 millones de viajeros en 2014; casi el 90% de los usuarios, más de un millón de personas cada día, utilizan el tren en trayectos de cercanía. El ferrocarril en este caso alivia a diario la congestión en los accesos a las ciudades y reduce de manera significativa la contaminación en las zonas urbanas. Las dotaciones previstas para ADIF en los Presupuestos Generales del Estado permitirán continuar trabajando en la línea en la que lo venimos haciendo, introduciendo nuevas mejoras a las que hemos conseguido hasta el momento: reducciones de tiempo en la línea Palencia-Santander y mejora de la fiabilidad del servicio, apertura del ramal de acceso al puerto de Alicante, la finalización de la línea Sevilla-Cádiz y también el acceso provisional en ancho internacional al puerto de Barcelona. Los objetivos que se persiguen para el próximo ejercicio son continuar el camino iniciado con el objetivo de ser más eficientes en el empleo de recursos destinados a la explotación de la red convencional, permitir el desarrollo tecnológico necesario para que las empresas ferroviarias de mercancías tengan la opción de adquirir material rodante con eje variable que les permita realizar trayectos internacionales sin ruptura de carga —nuestra intención es que ADIF pueda adquirir la patente para que las empresas no tengan que asumir un coste adicional, el proceso de homologación se ha puesto en marcha con su licitación en el BOE el pasado día 11 de agosto— e identificar líneas prioritarias para el transporte de mercancías y mejorar la fiabilidad de los recorridos. En estas líneas desarrollaremos acuerdos con aquellas factorías que incorporan el transporte de mercancías por ferrocarril en la cadena logística de transporte. El objetivo es centrar esfuerzos en las líneas básicas para el transporte ferroviario. También desarrollaremos estudios de los gálipos con objeto de definir las necesidades en aquellos corredores que formarían parte de las autopistas ferroviarias; colaboraremos con Puertos del Estado para permitir que sean los puertos los que decidan y asuman aquellas actuaciones que consideren preferentes en los accesos a los mismos; desarrollaremos el Plan de cercanías 2015-2018 que se presentó en abril de 2015 acometiendo actuaciones para la mejora del servicio y continuaremos actuando y manteniendo operativas las estaciones de nuestra red convencional —un total de 1.939 que a diario prestan servicio a los usuarios—. Estos objetivos se van a concretar en partidas presupuestarias para 2016 por importe de 585 millones de euros, destinados a la gestión, el mantenimiento y la explotación de la red convencional, con lo que se mantiene el presupuesto del año anterior.

Además en el año que viene está previsto invertir 381 millones de euros en esta red, las principales partidas se destinan a actuaciones que cambiarán sustancialmente el servicio ferroviario de algunas líneas, como la electrificación de la línea Medina del Campo-Fuentes de Oñoro; la mejora de las instalaciones de seguridad entre Illescas y Navalmoral; en la renovación, las renovaciones puntuales que mejorarán el confort y la calidad del servicio, como vamos a hacer en las líneas Huesca-Canfranc, en Sagunto-Teruel con la instalación del tren-tierra y en el trayecto Zaragoza-Teruel en la línea convencional a Ávila; y vamos a continuar las actuaciones de mejora entre Palencia y Santander. Existen actuaciones también que impulsan el transporte de mercancías, como el acceso al Bajo de la Cabezuela, las mejoras en la línea Almoraima-Algeciras o la adecuación de la línea Aranda-Burgos. Además está el desarrollo del plan de inversiones entre Sevilla y Huelva que habilitará la conexión de estas ciudades en 45 minutos, las mejoras de las infraestructuras de cercanías en ciudades como Madrid y Barcelona entre otras, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 82

adaptación al ancho UIC del corredor mediterráneo, las actuaciones en estaciones como la de A Coruña y la de Huelva, aparte de inversiones en actuaciones que ya se encuentran muy avanzadas como la línea Alcázar de San Juan-Jaén, la variante de la Puebla de San Julián y la línea Sevilla-Cádiz. Las fuentes de financiación de estas inversiones procederán de aportaciones patrimoniales por importe de 154 millones de euros, de transferencias de capital para inversiones por importe de 220 millones, de devoluciones de IVA por importe de 62 millones y 15 millones procedentes del Fondo de accesibilidad ferropuertoario.

En relación con la cuenta de resultados de ADIF los ingresos previstos para el próximo año ascienden a 1.335 millones de euros desglosándose de la siguiente forma: 113 corresponden a cánones; 625 a otros ingresos de explotación centrados en la actividad comercial, venta de energía, alquileres, logística, etcétera; 11,7 trabajos realizados para el inmovilizado y, por último, 585 millones de euros que corresponden a las subvenciones del Estado por administrar la red. En cuanto a los gastos de explotación ascenderán a 1.360 millones de euros, siendo las principales partidas: 667,8 millones, personal; 104, aprovisionamientos; y 587,5 básicamente dedicados al mantenimiento de la red, suministro de energía, etcétera. Las amortizaciones netas totales en 2016 se han estimado en 58,4 millones y los gastos financieros netos en 32,1.

Finalizo, señorías, señalando que nuestra estrategia a medio y largo plazo es para conseguir que el ferrocarril se convierta en un modo de transporte cada vez más competitivo. Se ha reflejado en los presupuestos presentados ante esta Cámara sintetizándose en los siguientes objetivos: en primer lugar, completar de forma sostenible la red de alta velocidad; en segundo, optimizar la red convencional; en tercero, mejorar el servicio al cliente; y, por último, en cuarto lugar, definir y preparar las líneas prioritarias para potenciar el transporte de mercancías. Esto se traduce en invertir los recursos procedentes del contribuyente con sentido común, potenciando una red de alta velocidad ajustada a las necesidades y mejorando la red de cercanías que dinamizan el uso del ferrocarril y prestan servicio a millones de usuarios. En el resto de la red convencional continuaremos definiendo las líneas estratégicas de actuación. El presupuesto agregado de ambas empresas nos permitirá ejecutar inversiones por 4.067 millones de euros y consumir recursos para la explotación de la red ferroviaria por valor de 1.739 millones de euros.

En definitiva seguiremos trabajando para contribuir al crecimiento del país, teniendo siempre presente que gestionamos recursos públicos y que con estos debemos optimizar el servicio que prestamos a los usuarios.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora de los grupos parlamentarios, comenzando con el Grupo Parlamentario Socialista. Doy la palabra al diputado señor Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Bienvenido señor presidente de ADIF, don Gonzalo Ferré, un año más, y este con aceleración porque los presupuestos se presentan en un tiempo anómalo. Tenemos que ver cómo va ADIF y cuál es la perspectiva de futuro.

En los datos que los Presupuestos Generales del Estado de 2016 nos aporta en el informe económico-financiero señala que el resultado del ejercicio para 2016 de ADIF y de ADIF Alta Velocidad, de ADIF en su conjunto, después de impuestos va a ir a unas pérdidas de 450 millones de euros, exactamente 334 en alta velocidad y el resto, 116, en ADIF. Eso supone un aumento muy importante de la cifra prevista en los presupuestos de 2015, que fue de 390, y de 2014 que era de 290. Mi primera pregunta es qué pasa en ADIF, porque año tras año el resultado del ejercicio después de impuestos sigue aumentando. Eso nada más puede tener una explicación: que está mal dimensionada la empresa, que es incapaz de hacer frente a los compromisos que adquiere y, por tanto, tiene problemas de carácter estructural. Evidentemente la aportación del Estado sigue siendo importante, incluso para 2016 se prevé que aumente en casi 183 millones; sería una aportación de 1.559 para hacer las obras que el Estado ha previsto, y yo creo que el problema, uno de los grandes problemas que tiene ADIF, es el endeudamiento. ADIF se ha convertido en el banquero del Gobierno. ADIF como no computa en déficit, como el modelo de empresa no computa en déficit se dedica a endeudarse de una forma irracional. Tanto es así que la ministra de Fomento en febrero del 2012 nos regañaba a los diputados socialistas recordándonos que el Grupo Fomento en febrero del 2012 como resultado de la catastrófica —dice ella— gestión del gobierno de Zapatero llegaba a tener un endeudamiento de 40.000 millones de euros. Resulta que para el Grupo Fomento en estos momentos, según los presupuestos de 2016 que estamos discutiendo, el propio Gobierno ha hecho una previsión de endeudamiento de 39.376 millones de euros. Por tanto, después de una legislatura el Gobierno nos deja un nivel de deuda similar al que le parecía catastrófico a la ministra de Fomento.

Es peor aun en el sector ferroviario. La ministra señalaba cómo ADIF más Renfe suponía 20.730 millones de euros de endeudamiento en febrero del 2012, lo cual para ella era una política poco seria y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 83

poco rigurosa, pero ahora el sector ferroviario ADIF más Renfe tiene un endeudamiento de 26.750 millones de euros, 6.000 millones de euros más. Si entonces era una política poco seria y poco rigurosa no sé cómo llamar la que ustedes están llevando ahora, en la que el endeudamiento no para de crecer. Tanto es así que la previsión que hace el Gobierno autoriza a ADIF Alta Velocidad a llegar a 19.914 millones de euros de endeudamiento y al resto de ADIF a 1.123; estamos hablando de 2 puntos del PIB, y me parece que son cifras muy significativas, muy relevantes, que merecen una explicación detallada. Yo se la exijo porque me parece que ADIF es incapaz de gestionar con el tamaño y los ingresos que tiene el número de obras que puede llevar adelante, dado un volumen de endeudamiento tan grande, que supone sin duda, aunque el Banco Central Europeo compre deuda, gastos financieros que la cuenta de resultados del ejercicio va señalando año tras año. Es verdad que ADIF tiene una estrategia de inversiones con una cantidad muy grande, 4.068 millones, uniendo alta velocidad (3.687) y ADIF.

No se nos dice claramente en esta política de inversiones cuál es el modelo que están aplicando. Me llama mucho la atención que todavía el nuevo modelo de alta velocidad que ustedes reprogramaron con respecto al que habían previsto los Gobiernos socialistas los narre el Tribunal de Cuentas como el índice por el cual hay que seguir el trabajo de ADIF; sin embargo a los parlamentarios, a las Cortes Generales no hayan llegado ustedes nunca a decir: este es el modelo de alta velocidad que nosotros vamos a aplicar; esto es lo que esperamos hacer y esto es lo que no deben esperar los territorios porque no lo vamos a hacer nunca. No sabemos cuál es el modelo que ustedes quieren en Extremadura; no sabemos cuál es el modelo que quieren ustedes para conectar por ejemplo Almería con Granada; no sabemos cuál es el modelo que quieren tener para Granada o Málaga con Sevilla, si es por Almodóvar del Río, si quieren desechar 77 kilómetros de plataforma hecha sobre sus terrenos, sobre los terrenos de ADIF por la Junta de Andalucía. No sabemos realmente cuál es el índice, el relato que ustedes quieren seguir para el modelo de alta velocidad de nuestro país, sino que siguen haciendo política oscurantista, opaca. El índice que quieren ustedes señalar para que todo el mundo esté contento es el Pitvi y la estrategia logística, cuando en realidad no llegan siquiera a aplicar el modelo aprobado en reglamento por la Unión Europea en las redes transeuropeas o en el reglamento Conectar Europa, porque ustedes no están invirtiendo prácticamente en ningún sitio si no hay fondos europeos que cofinancian esas inversiones. Son fondos europeos del marco comunitario que está acabando y que a finales de 2015 tienen ustedes que tener encima de la mesa y a principios de 2017 tienen que tener en funcionamiento; o el nuevo marco comunitario que arroja cifras todavía muy poco potentes para resolver un volumen de modelo de alta velocidad y un modelo ferroviario competitivo, sostenible, de calidad para el futuro.

No ha dicho cuáles van a terminar. Mi portavoz en esta Comisión en otras comparecencias solicitaba que usted dijera cuándo llega a León, a Burgos, a Zamora, a Castellón, a Murcia, a Almería, a Granada o a Vitoria. Con eso podríamos hacer una relación porque muchas de ellas ustedes las prometieron en la legislatura, pero a la legislatura le quedan dos pelaos, como dicen. Es lo que decían en la mili. Dos pelaos le queda a esta legislatura, si se pela uno cada mes, que es un periodo razonable de crecimiento. Entonces si le quedan dos pelaos le va a costar a usted trabajo llegar a Granada con la alta velocidad, porque hoy mismo ha empezado una retroexcavadora a sacar tierra, pero solo con una para llegar a Granada tiene a usted que ponerle un turbo grande. Por tanto se están acumulando los incumplimientos. Son incumplimientos graves; por ejemplo, no seguimos comprendiendo desde Andalucía, desde la presidenta de la Junta hasta el diputado de cualquier concejal, por qué no invierten en el tramo Algeciras-Bobadilla. No comprendemos ese castigo a Algeciras, para que sea un puerto competitivo y pueda llevar con una red electrificada su mercancía al centro de España, al centro de Europa. ¿Por qué han abandonado el corredor mediterráneo a su paso por Andalucía? ¿Por qué no hacen la conexión Almería-Granada abandonada absolutamente, abandonada, cero euros Almería-Granada? ¿Por qué se empeñan en dar nada más la alternativa de Almodóvar del Río para ir de Málaga a Granada-Sevilla? Hacer dos catetos en vez de una hipotenusa siempre es más largo. Si voy de Málaga y tengo que subir a Córdoba para bajar después a Sevilla Sería más fácil ir a Antequera y desde allí coger la vía de toda la vida, que tiene ya 77 kilómetros, hasta Marchena; está en su terreno, señor presidente, porque son terrenos de ADIF. No me diga que no, porque me lo ha contestado usted por escrito; son terrenos de ADIF. Además ni siquiera lo consorció, lo vamos a ver. Es más, si yo fuera responsable pediría responsabilidades, porque estoy ocupando terrenos de ADIF. Si son terrenos de ADIF donde ha hecho una obra un tercero, que es la Junta de Andalucía, ¿de quién es, del que ha hecho la obra o de quien es el terreno? No tiene usted convenio; no tiene convenio, nada más que el marco, y no lo ha desarrollado —ni el vuelo, ni los puentes, ni los soportes ni nada—. Resuelvan ustedes. Ustedes no están para provocar problemas sino para solucionarlos. Así podría hablar,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 84

alargándome, respecto al tramo Granada-Bobadilla, con el que no estamos de acuerdo. No estamos de acuerdo en que no haga la variante de Loja, en que utilicen el túnel de Narváez. El espadón de Loja, el general Narváez murió hace muchos años. Los túneles de Narváez deben quedar como patrimonio histórico pero nunca como forma de llevar la alta velocidad.

Permítame dos o tres pinceladas, privatizaciones. Privatizan lo rentable. Privatizan setenta y dos aparcamientos, privatizan fibra óptica, como nos ha dicho el secretario de Estado esta mañana. Privatizar lo que es rentable hace que la cuenta de resultados de ADIF sea negativa. Tienen que intentar encontrar algún —no digo pardillo porque — empresario privado que se quede con algo que no sea lo mollar. Para quedarse con lo mollar Ay, yo me voy a quedar con Madrid-Levante. Óle ahí, a eso hay que echarle esto porque es rentable. Tu, Renfe, échate para un lado porque el Madrid-Levante la voy a hacer yo y, además, voy a pedir a ADIF que el canon que tengo que pagar sea menor que el que paga Renfe ahora mismo. No se está dando la elección del operador, no ha sido hasta ahora concedida porque ADIF está manteniendo los cánones y la empresa o empresas que se quieren quedar como operador en la conexión Madrid con Levante dicen que no es rentable con los cánones que ustedes cobran por uso de la vía. Esto es lo que hay; no le vamos a dar solo beneficios, habrá que procurar que esto funcione mejor. Me gustaría saber cuál es la política que van a seguir con los cánones de ADIF para la privatización porque nosotros, como usted comprenderá, estamos atentos para ver cómo se hace con unas condiciones realmente muy exigentes, para que no sea quedarse, como hemos dicho antes, con lo fácil y dejar al sector público todo lo que tiene dentro, porque esa es una mala estrategia.

Dos puntos, bajas temerarias. Señor presidente, me estoy encontrando con empresas que hacen bajas de hasta el 50% en la licitación y son adjudicadas por el 50%. Cuando una empresa hace una baja del 50% una de dos, o los ingenieros que han hecho el proyecto son unos discapacitados, es decir no han sido capaces de darse cuenta cuánto vale eso, o los que dirigen la empresa son insolventes; como uno será funcionario público o será alguien al que se lo hayan encargado no me creo que lo hagan mal. Los proyectos tienen que estar bien hechos, bien valorados. Si están bien valorados ¿cómo usted comprende que una empresa privada pueda hacer baja del 50%? Le voy a decir lo que ha pasado tanto en Granada capital como en Loja, las dos han hecho bajas del 50%, las dos no han empezado las obras; las dos no quieren empezar las obras porque van a pérdidas y lo que quieren es que ADIF remodele y se convierten en empresas que van a los modificados, al modificado. En este país tenemos que acostumbrarnos a que no se puede ir al modificado, sino al proyecto que se saca. Si la baja nada más puede ser del 3% hay que valorar técnicamente una empresa que hace bajas del 50%, una baja temeraria, y dejarla fuera del concurso. Sus bases tienen que ser no al mejor postor puro y duro sino valorada para que las empresas después no dejen obras empantanadas meses y meses, porque usted tiene el dinero pero no lo puede ejecutar sencillamente porque la empresa que tiene la concesión no lo lleva adelante.

Termino, don Gonzalo, hay grupos sindicales en Sevilla de seguridad en alta velocidad que como usted sabe estaban con la empresa Falcón Contratas y Seguridad. Dejaron de cobrar la nómina una serie de meses. Se dirigieron a usted y al jefe de seguridad. No puede ser que una contrata de ADIF esté siete u ocho meses sin pagar a sus empleados. Ustedes tienen que estar más atentos con las subcontratas o contratas; cuando dejan de pagar a empleados se les avisa de que perderán la contrata, y en las condiciones del contrato tiene que estar que eso no pueda ser así. Le han rescindido el contrato a Falcón Contratas y Seguridad, pero para nuestro sobresalto se la dan a Seguridad Integral Canaria; madre mía, desde Málaga a Malagón. Seguridad Integral Canaria no para de tener problemas con todo el mundo, con todos los trabajadores; sabe usted que su presidente tenía un indulto del Gobierno, el Supremo le ha quitado el indulto. Puede ser una persona conocida, amiga, cercana, pero necesitamos que ADIF trabaje con empresas solventes. Solvencia supone también que cuiden a los trabajadores que tienen, porque tienen derechos; este no es un país del tercer mundo donde no hay derechos sindicales o posibilidad de cobrar su nómina si hacen su trabajo. Quiero mostrar mi solidaridad con esos grupos de trabajo de seguridad en alta velocidad, tanto en Sevilla como en Córdoba; me los encuentro con mucha frecuencia, y me dicen: no encontramos nadie de ADIF que nos escuche, que nos reciba, que busque soluciones. Esto no puede permitirse en una empresa pública con dinero del Estado y que está para el servicio de toda la ciudadanía.

El señor **PRESIDENTE**: Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Guillermo Collarte Rodríguez.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 85

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Volviendo al apartado anterior, como el señor Pezzi y yo coincidimos en el tema de Renfe, sucede lo mismo, por más que yo me empeñe en hacer un guión el señor Pezzi me lo reescribe y yo lo disfruto.

Empezaré por el tema de los ingenieros discapacitados. Ya en mi intervención anterior sobre Renfe quise rendir un pequeño homenaje a los ingenieros en general por el magnífico trabajo que están haciendo fundamentalmente fuera de este país. Hay algunos de esos compañeros míos que son discapacitados y son excelentes ingenieros. **(El señor Pezzi Cereto: No eran discapacitados, eso es lo que he dicho).** Como conozco sobradamente al señor Pezzi no tengo ninguna duda sobre eso. No tengo ninguna duda de que hay excelentes ingenieros que son discapacitados y son excelentes profesionales, y me parece que con carácter general la mayoría de los ingenieros no son discapacitados. **(El señor Pezzi Cereto pronuncia palabras que no se perciben).** Simplemente... No estoy haciendo ningún reproche sino una aclaración, y me consta que bajo ningún concepto hay ninguna ofensa.

Sobre el tema de las bajas temerarias, los contratos, todos los que de alguna manera estamos vinculados a ese sector somos conscientes de que hay un problema planteado sobre esa circunstancia. Me consta que el presidente de ADIF lo conoce sobradamente. Sería bueno que entre todos llegáramos a un consenso sobre un tema que es complicado para la buena ejecución, para la buena marcha de las obras y sobre el que conviene no hacer especial juego. Solamente me contemplan veinticinco años dedicados a ese mundo y es evidente que en este momento hay una preocupación, pero yo creo que entre todos debíamos llegar a un cierto consenso de cómo funcionar con eso.

En los proyectos, sobre todo los de determinado tipo, el criterio de la eficiencia económica no es el mejor en mi opinión; evidentemente tampoco lo es dejar que no funcione el mercado. Regular eso no es fácil. He dicho antes que veinticinco años en este sector me contemplan y al señor presidente de ADIF de alguna manera u otra unos cuantos años, por lo tanto es un tema viejo. Yo recuerdo que cuando el asunto de los modificados me regalaron un hermoso pergamino —creo que era ya la época de los romanos; me parece que tengo uno de los romanos, otro de la época de Richelieu—. Es un tema recurrente, que no terminamos de resolver nunca. Es verdad que en algunos sitios han conseguido resolverlos. Ya dije un par de veces que conviene desmitificar los modificados, porque si nos dedicáramos a hacer un estudio —a alguna gente se lo he dicho— sobre lo que realmente terminan costando las obras que ejecutamos —por decirlo entre comillas, a la española— con los modificados, los complementarios, en el tiempo que lo hacemos, veríamos que sucede un curioso fenómeno, que no cuestan especialmente más —incluso da la casualidad de que cuestan incluso un poquito menos— de lo que cuestan en general por el resto del mundo. La calidad de nuestras obras tampoco creo que tenga nada que envidiar, porque cuando salimos fuera no lo hacemos mal, aunque tenemos una manera un tanto peculiar de hacer las cosas. Insisto, sería bueno que entre todos no perdiéramos de vista las ventajas de cómo hacemos las cosas y fuéramos capaces de ordenar, para que la apariencia de esa manera de hacer las cosas fuese mejor. No voy a decir nada más sobre eso.

Cerramos una legislatura y yo, que he tenido la inmensa fortuna de participar en el trámite presupuestario en ADIF, durante las cuatro o cinco veces que lo hemos hecho, me quedo con una imagen que evidentemente no podré borrar nunca de mi cabeza, la terrible tragedia de Angrois. Eso abrió un debate sobre la seguridad, que fue muy duro, pero yo creo que hoy afortunadamente la sociedad española ha recuperado el convencimiento absoluto de que tenemos un sistema ferroviario seguro, que funciona bien y con un suficiente, un alto nivel de calidad a sus usuarios. Me quedaría con una segunda imagen, que es el crecimiento espectacular del número de viajeros. Podemos entrar en la guerra de que como bajamos los precios viajan más. Lo innegable es que se ha producido un enorme crecimiento de viajeros, y yo estoy absolutamente convencido de que, cuando se terminen las conexiones previstas, va a suponer un mantenimiento de ese crecimiento de viajeros.

Por último, es evidente —vuelvo al guión que mi amigo Pezzi me va dejando marcado; está en mi escrito, no lo preparo pero él me lo va haciendo— que tenemos encima de la mesa un debate sobre la sostenibilidad o no de un modelo de alta velocidad, que no creo que sea achacable al PP; aunque al PP le es achacable todo, este no. Es de todos y fundamentalmente de los dos grupos que estamos aquí hoy. Lo hemos generado y es un problema que tenemos encima de la mesa. El modelo de un AVE para todos es lo que es y genera los problemas que genera; bueno sería que entre todos o por lo menos entre los dos grupos llegáramos a un consenso y fuéramos capaces de saber lo que eso supone, lo que cuesta, para que en vez de tirarnos lo de la deuda —chinita va, chinita viene— nos pusiéramos de verdad a definir un modelo consensuado para ver qué hacemos con la alta velocidad para evitar que termine devorándonos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 86

Me voy a fijar en el tema presupuestario, porque en el de ADIF Alta Velocidad no hay nada que no hayamos visto antes. En nuestros corredores seguimos trabajando con las dificultades propias. Siempre tengo una teoría sobre las obras: son como son, cuestan lo que cuestan y se terminan cuando se pueden terminar. Este es un axioma que yo creo que no ha cambiado todavía hasta hoy. Me interesa mucho más la parte del ADIF convencional, sobre todo del aspecto de mercancías —lo comentaba antes en cuanto a Renfe-Operadora—, el intento del impulso tecnológico para mercancías. Es un tema muy importante y felicito al presidente de ADIF por esa apuesta. Es muy importante evitar la ruptura de carga y dar ese paso para conseguir, no sé si yo lo veré, que las mercancías funcionen de verdad definitivamente.

Digo lo mismo del plan de cercanías, que me parece muy importante, y los accesos a los puertos del Estado. Son cosas más discretas, menos vendibles. Todos estamos preocupados de si el AVE llega a León o a Orense, pero hay otras cosas como estas que tienen una enorme importancia para el buen funcionamiento del ferrocarril.

Se han dicho algunas cosas sobre las imputaciones de responsabilidades que estoy seguro que el presidente de ADIF va a contestar. Tienen que ver con la Junta de Andalucía y con el tema de Granada-Antequera-Sevilla, esa guerra que llevan de manera tradicional mi compañera Concha y mi compañero Pezzi, los dos buenos amigos, y estoy seguro de que el presidente de ADIF se las va a aclarar sobradamente.

Para terminar, quiero felicitar al presidente de ADIF por su comparecencia. No es una patata fácil de gestionar, pero en mi opinión, con el horizonte de esta legislatura, no hemos hecho las cosas especialmente mal, si se me permite, creo que las hemos hecho bastante bien.

El señor **PRESIDENTE**: Responde el presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Ferre Moltó): Señor Pezzi, por última vez en esta legislatura voy a contestar a sus preguntas, que veo que vienen siendo las mismas de siempre, o sea, que no hay grandes novedades, así que no espere usted tampoco grandes novedades, porque le voy a volver a responder lo que le he venido respondiendo durante estos cuatro años.

Primero me habla usted de las cuentas de ADIF y de ADIF Alta Velocidad y de que tienen pérdidas. Ya le expliqué en otras ocasiones que nuestro modelo es que se vea que no es el señor que paga el billete de tren el que paga la totalidad del coste del servicio y la manera de que se vea es precisamente que las compañías tengan pérdidas, pero esas pérdidas no generan ningún problema financiero, porque el Estado las repone todos los años. Eso lo conoce el mercado y por eso podemos hacer emisiones de bonos y nos las cubren, como la última que hicimos, que en dos horas se había vendido entera, 1.000 millones de euros. Como usted comprenderá, nadie le presta 1.000 millones de euros a alguien que piensa que no va a ser capaz de hacer frente a sus obligaciones. Gracias a Dios tenemos la garantía no explícita del Estado en nuestro papel y el mercado lo entiende exactamente con el mismo *rating* que tiene el Tesoro. Por lo tanto, desde ese punto de vista no tenga ningún problema. Verá que hay otras compañías que no arrojan pérdidas, pero es sencillamente porque reciben más subvenciones. Eso no tiene ningún mérito. Al final el tema radica en si debe o no debe ser el usuario el que pague el 100% del coste del servicio que está recibiendo. Ese es un tema que ustedes, que se dedican a esto que llamamos política, tienen que definir. No me lo pregunte a mí, porque esa tarea le corresponde a usted.

Por lo que se refiere al endeudamiento, le tengo que decir que otra vez se ha vuelto a equivocar. Le voy a dar los datos de 2011 y de 2014. En el año 2011 ADIF tenía unos activos de 33.954 millones de euros y una deuda financiera neta de 8.600 millones de euros, y lo que es más importante, unos ingresos comerciales, unos cánones de 360 millones de euros. Esos eran los ingresos que tenía ADIF. Hoy tiene 55.681 millones de activos, 12.688 millones de deuda y 621 millones de ingresos de cánones. Por resumir, y para no aburrirles, el apalancamiento, que es lo que define el nivel del endeudamiento en relación con los activos, en el año 2011 era del 25,3% y en el año 2014 es del 22,8%, es decir, no solo no se ha incrementado si no que se ha reducido en 250 puntos. Lamento decirle que si la situación actual le parece mal, aquella que gestionó el partido por el que usted es diputado le tenía que parecer espantosa y en aquel momento no recuerdo que usted lo comentara, pero bueno, simplemente le digo cuáles son los números.

Me dice usted que no hemos definido el modelo de alta velocidad. Le voy a explicar la cantidad de cosas del modelo de alta velocidad que hemos definido durante esta legislatura y además muchísimas veces en esta propia Cámara; no intento decir todo lo que hemos hecho sino solamente alguna de las cosas. Por ejemplo, en la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura, se llegó a un acuerdo en el diseño, que se presentó junto con la Junta de Extremadura en el año 2012; la conexión de Almodóvar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 87

del Río fue presentada por la ministra de Fomento y no solo esta conexión sino también Sevilla-Málaga-Granada; el eje transversal Marchena-Antequera fue un acuerdo del Ministerio de Fomento con la Junta de Andalucía para que esta ejecutara este tramo, tramo que tuvo unos problemas medioambientales muy importantes. Como usted sabe, la Junta de Andalucía fue incapaz de terminarlo y tuvo que devolverle al BEI el préstamo que le había otorgado para hacerlo, pero usted ahora, incomprensiblemente, intenta decir que ese problema es mío; ese problema será de la Junta de Andalucía, que es la que lo ha creado. Y ha dicho usted algo que me parece grave. Ha dicho que cómo es que nosotros permitíamos que alguien hiciera cosas en su terreno. Le digo lo mismo, pregúnteselo usted al último Gobierno socialista, porque fue entonces cuando se hizo, no me lo pregunte a mí. En cuanto a Almoraima-Algeciras, que me dice usted que no hacemos nada, tengo que recordarle que en el presupuesto de 2016 hay asignados 50 millones de euros para acometerlo. En fin, me podría tirar así demasiado tiempo.

Seguimos. Me habla usted de privatizaciones, de aparcamientos y de fibra óptica y no le he entendido nada. ¿Qué quiere usted, que en los aparcamientos solo aparquen los funcionarios públicos o algo así? Mire usted, de lo que estamos hablando es de la gestión. Esa gestión estaba dando pérdidas y ahora mismo para ADIF da beneficios, es decir, para el contribuyente español, para usted y para mí, ahora mismo da beneficios, porque hay una empresa que nos paga por el arrendamiento de esos aparcamientos, que cuando eran explotados directamente por ADIF nos generaban pérdidas. Luego usted y yo como contribuyentes tenemos que estar encantados de que sea así.

En cuanto a la fibra óptica, le digo lo mismo. Lo único que supone es quién está gestionando comercialmente la explotación de esa fibra óptica y eso ahora mismo lo hace una tercera empresa, una empresa privada, que lo está haciendo bien, que nos está reportando beneficios y que está consiguiendo una mayor actividad en la utilización de la fibra óptica. Por lo tanto, es algo bueno para usted y para mí como contribuyentes, pero también lo es para el país en líneas generales, en la medida en que el activo está siendo mejor gestionado ahora que antes. Con lo cual no hablemos de privatización, porque la utilización se ha realizado por el sector privado antes y ahora.

Cánones. Le digo lo mismo. Me pregunta usted por la política de cánones. Los cánones son unas tasas, las tasas se establecen por ley, las leyes, que yo sepa, se aprueban en esta casa y por lo tanto son ustedes, sus señorías, las que determinan qué es lo que sucede con esas tasas, porque son ustedes los que aprueban la ley. Nosotros aplicaremos la ley que ustedes aprueben, porque es nuestra obligación como ciudadanos y en este caso como gestores públicos.

Me habla usted de las bajas y tengo que volver a decirle lo mismo. Nosotros aplicamos lo que en el sector público es el manual de procedimientos y el manual de procedimientos del sector público para estos efectos se llama Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Esa es exactamente la regla que nosotros aplicamos y usted me está proponiendo que la incumpla, fíjese lo que le digo. Sí, sí, me está proponiendo que la incumpla y se lo voy a explicar, porque conviene que lo sepa, porque esa ley se ha aprobado en esa Cámara, no se ha aprobado en ningún otro sitio. Usted me está diciendo que no acepte las bajas y la ley dice que las tengo que aceptar, las tengo que considerar y las tengo que analizar, y una vez analizadas, debo aceptarlas o rechazarlas, y hay un tribunal que se encarga de resolver los recursos y aplica exactamente eso. Yo tengo un montón de sentencias del tribunal en ese sentido. Usted me está pidiendo que las incumpla y yo, evidentemente, tengo que cumplir lo que dice la sentencia. Ha mencionado usted aquí una empresa de seguridad, que por lo que tengo acreditado —no voy a repetir el nombre, usted lo ha dicho— está al corriente de la Seguridad Social y de la Hacienda pública. Por lo tanto, mi obligación es aceptarla en un concurso y si hace la mejor oferta hacerla adjudicataria. Yo tengo mi opinión como usted sobre esa empresa, pero evidentemente no la voy a expresar y mucho menos en público. Simplemente le tengo que decir que mi obligación como gestor público es cumplir la ley y en esta casa no me deberían incitar a que hiciera otra cosa.

Por último, en lo que se refiere a la empresa de seguridad, nosotros hemos hecho lo que hemos podido. Estamos encima de los trabajadores pero —insisto— hemos aplicado la ley porque esa es nuestra obligación. Nosotros no podemos ser ni más simpáticos ni menos simpáticos de lo que la ley dice. Nuestra obligación es cumplir la ley. Por eso le digo que al final, después de cuatro años, estamos otra vez en lo mismo, pero creo que algún día llegaremos a un acuerdo en relación con estos temas.

A don Guillermo Collarte quiero darle las gracias por su comprensión. Evidentemente, gestionar cualquier empresa pública es complicado, porque además para los gustos están los colores. Creo que nosotros estamos siendo respetuosos, extremadamente respetuosos con el dinero del contribuyente. Es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 886

19 de agosto de 2015

Pág. 88

nuestra principal obligación que el contribuyente español, al que le duele pagar sus impuestos, no tenga ninguna duda de que no nos gastamos ningún euro que no sea imprescindible gastarse para la prestación del servicio, ni un solo euro. En eso somos extremadamente responsables y con esa finalidad y con esa filosofía hemos elaborado y hemos presentado estos presupuestos que se proponen al Congreso y que esperamos que el Congreso nos apruebe. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ferre Moltó.

Con esta comparecencia damos por cerradas estas más de nueve horas de comparecencias presupuestarias. Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y quince minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-886