



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

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 430

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 24

celebrada el jueves 15 de febrero de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (De la Serna Hernáiz), para explicar el Plan de Internacionalización del Transporte y las Infraestructuras 2018/2020. A petición propia. (Número de expediente 214/000053)

2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, muy buenas tardes. Abrimos la sesión de la Comisión de Fomento.

Damos la bienvenida una vez más al señor ministro, don Íñigo de la Serna Hernáiz, que en esta ocasión comparece a petición propia para explicar el Plan de Internacionalización del Transporte y las Infraestructuras.

Vamos a desarrollar una sesión conforme a lo que es habitual. Intervendrá, en primer lugar, el señor ministro sin límite de tiempo; posteriormente, daremos a los grupos parlamentarios la oportunidad de intervenir de menor a mayor y, finalmente, contestará el señor ministro y haremos el breve turno de puntualizaciones que es costumbre en esta Comisión.

Reiterando la bienvenida, doy la palabra al señor don Íñigo de la Serna.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Gracias Presidente.

Aunque no haya límite de tiempo, trataré de que sea limitado. Voy a exponer las líneas generales, que es el motivo de la comparecencia, del Plan de Internacionalización del Transporte y las Infraestructuras 2018-2020. Para mí es un honor regresar aquí, a este Congreso, para explicar este plan que responde a nuestro compromiso, el que alcanzamos a comienzo de legislatura, cuando ya explicamos aquí cuáles iban a ser las líneas generales y donde dijimos que trabajaríamos sobre la acción exterior y el apoyo a la internacionalización de las empresas.

En el mes de mayo, tuve la oportunidad de participar en un foro dedicado al impulso de la internacionalización de las infraestructuras españolas. Ahí ya pusimos de manifiesto cuáles queríamos que fueran las líneas estratégicas claras en materia de internacionalización y me comprometí a presentar un borrador antes de que acabara el año, y así lo hicimos presentando de forma pública el 13 de diciembre el plan ante un nutrido grupo de empresas españolas del sector, tanto públicas como privadas, y ante agentes relevantes del ecosistema del transporte y las comunicaciones. Asimismo, solicité en el mes de diciembre la comparecencia para explicar en esta Cámara el plan. Para ello hemos creado Ineco. Ahora me referiré a la entidad que en estos momentos está impulsando, coordinando y desarrollando el plan, una Dirección General de Transformación, Internacionalización e Innovación dentro de la estructura que tenía Ineco, que es la dirección que ha llevado a cabo la redacción y elaboración de este documento. Nuestra voluntad sería poder disponer ya de un documento a finales del mes de marzo completamente acabado en el que se recojan también sugerencias y aportaciones que puedan hacer los diferentes grupos políticos. Hemos abierto ya un periodo de consultas, que finalizó el 31 enero de 2018, con carácter general ya hemos recibido algunas sugerencias que están siendo analizadas de cara a su incorporación en el plan.

Paso a exponerles el contenido del plan. La idea principal es aprovechar al máximo el esfuerzo que ya se está haciendo, por un lado, de forma individual desde las distintas empresas del Grupo Fomento y también por parte de las distintas empresas del sector que ya tienen un alto grado de internacionalización; asimismo, generar las sinergias adecuadas y tratar de constituir una estrategia para reforzar ese posicionamiento tan importante que tiene España ya en materia internacional. La voluntad es que genere crecimiento económico, empleo, que impulse la competitividad de las empresas, que mejore ese posicionamiento, como digo, y que contribuya, en definitiva, al desarrollo de infraestructuras en los países generando un importante impacto social que redundará en la mejora de la calidad de vida de las personas. Va a incorporar la innovación; como saben, tenemos un plan independiente que también debe servir de base como política transversal para este plan que presentamos en el día de hoy y que tiene que estar alineado, como no podía ser de otra manera, también con los objetivos de desarrollo sostenible del milenio.

Hemos puesto mucho interés en que para la elaboración del plan se tuviera la disposición de abordar este asunto de una forma flexible y compartida, integrando a todos los sectores de la sociedad, y ese es el motivo por el que ya hemos abierto esa fase inicial de consultas escuchando a las diferentes partes. Queremos alcanzar, en la medida de lo posible, ese consenso y puesta en común con todas las empresas, personas, instituciones y grupos políticos, teniendo en cuenta de forma especial, si se me permite, el trabajo que ya han desarrollado las propias empresas del Grupo Fomento: ADIF, Renfe, Enaire, AENA, Puertos del Estado, Senasa, AESA, Cedex e Ineco, y también las principales asociaciones del sector privado que han participado en la elaboración del plan: ANCI, Fidex, Mafex, Seopan, Tecniberia, por citar algunas. Por supuesto, también hemos contado con la participación de la Secretaría de Estado de Comercio y del ICEX, y, como no podía ser de otra manera, este plan forma parte, está incluido en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 3

Estrategia de Internacionalización de la Economía Española 2017-2027, que ha presentado recientemente el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad y que fue aprobado en Consejo de Ministros en el mes de septiembre.

En cuanto a los objetivos del plan, tengo que decir con carácter previo que el plan ha sido, como decía, elaborado de una manera compartida y que estos objetivos se han tratado de compartir de una forma inclusiva, transversal e integradora también con el sector empresarial español. Son los siguientes: En primer lugar, diseñar una estrategia integral de país en materia internacionalización. En segundo lugar, consolidar y reforzar la imagen internacional de las empresas del transporte y las infraestructuras, ya que muchas de ellas se convierten en un referente en el extranjero. En tercer lugar, crear, de la mano del sector privado, mecanismos que permitan el alumbramiento de una plataforma de internacionalización que acelere el desarrollo de negocio para aquellos actores que ya están presentes en el mercado internacional y que genere también vías de acceso de otros sectores y de otros agentes. En cuarto lugar, maximizar y optimizar la alineación del sector de las infraestructuras del transporte con las tendencias globales y consolidar a nuestros operadores como referentes globales en materia de internacionalización e innovación y, en quinto lugar, dotar de una mayor coherencia, coordinación y complementariedad las actuaciones internacionales de nuestras propias empresas, de las del Grupo Fomento, y también de las del Grupo Fomento con el sector privado para conseguir un efecto multiplicador. Por tanto, es un plan que no trata de sustituir sino de coordinar, como sucede también con el Plan de Innovación que ya tuve ocasión de exponer en esta Cámara.

El siguiente aspecto del que les quiero hablar es de las tendencias globales, también de forma breve. El plan describe inicialmente el marco de actuación de las empresas españolas en el sector del transporte y las infraestructuras. Es un marco global competitivo, caracterizado por una fuerte presencia de empresas europeas, asiáticas, norteamericanas, formando habitualmente consorcios internacionales. En este contexto, existen una serie de tendencias globales que entendemos van a transformar el sector en los próximos años; para elaborar un plan que tenga sentido y que vaya a funcionar es bueno tratar de identificar hacia dónde va el mercado, hacia dónde va el sector. Son tendencias que claramente están ya marcándose en el ámbito internacional. En primer lugar, el incremento de la concienciación medioambiental y la preocupación por la sostenibilidad, lo que algunos llaman infraestructuras verdes, de manera que nuestras empresas, instituciones, Gobiernos, tienen que presentar proyectos alineados con esta política. Es indudable que esto está sucediendo y nosotros lo estamos viendo, incluso en el plano económico con el acceso a los bonos verdes, y algunas de las empresas del sector representan un buen ejemplo de esto. En segundo lugar, el aumento de los procesos de concentración empresarial. Esta es otra clarísima tendencia en los proyectos que tienen una vertiente internacional. En tercer lugar, la optimización y gestión integral de los activos durante todo el ciclo de vida de las infraestructuras. Esto empieza a ser ya denominador común también en los proyectos en el extranjero. En cuarto lugar, los nuevos marcos jurídicos y fórmulas de financiación de infraestructuras; entre otros y especialmente la participación público-privada, donde España ocupa una posición de liderazgo. Esto lo vemos cada vez que salimos fuera, cómo muchos países tratan de explorar nuevas fórmulas de participación público-privada. Otra tendencia clara —en quinto lugar— es la introducción de las tecnologías disruptivas en modelos de negocio tradicional para desarrollar sistemas de transporte inteligente y fomento de la intermodalidad, *mobility as a service*. Esto es muy importante y realmente está funcionando así. Yo tuve un desayuno informativo hace unos días y una empresa muy importante del sector explicaba que más que darse a conocer fuera como empresa de la construcción o de infraestructuras, se les conocía como empresas de la movilidad, y esa fase de aprovechar al máximo también las infraestructuras que existen introduciendo tecnología para cambiar la forma de uso la estamos observando también en muchos países, especialmente de América Latina. En sexto lugar, está la mayor concienciación en materia de protección y seguridad de las infraestructuras ante amenazas de terrorismo y ciberataque. Evidentemente, esta también es una tendencia clara. Por otro lado, en séptimo lugar, el impulso de políticas, iniciativas y programas europeos para la estandarización técnica —otra tendencia clarísima—, y la última identificada dentro del plan es la evolución de los marcos regulatorios de los países hacia escenarios diversos, en algunos casos de índole proteccionista y en otros para la liberalización y apertura del mercado. Lo que entendemos es que todas estas tendencias exigirán a nuestras empresas la adaptación para mantener la posición de liderazgo que actualmente tienen en el plano internacional, y vuelvo a insistir en que quizás entre todas ellas la más clara es la de la concienciación medioambiental. Por eso, el plan también trata de fomentar e incentivar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 4

que las propuestas de proyectos llevados a cabo por las empresas españolas contemplen en su diseño el alineamiento con los objetivos de desarrollo sostenible.

Ahora haré una breve referencia a la oferta y a la demanda. El plan analiza también el posicionamiento internacional de las empresas del Grupo Fomento e identifica los servicios que componen su oferta integral. También describe el posicionamiento de las empresas privadas y sitúa los principales proyectos de referencia a escala mundial, ya estén en ejecución o en fase de desarrollo. La verdad es que los datos son muy positivos y reflejan la gran capacidad técnica y de innovación de nuestras empresas. Por citar solo algunos datos, en el caso de las empresas constructoras y concesionarias, seis de las doce mayores empresas de gestión de infraestructuras de transporte por número de concesiones a nivel mundial son españolas y gestionan el 47% de las principales concesiones de transporte. Hay dos empresas españolas que lideran la clasificación por volumen de inversión y de los ochenta y cinco países de los cinco continentes donde tenemos presencia se gestionan concesiones en veintisiete. En el caso de las ingenierías, están presentes en ciento veinte países, disponen de cuatrocientos cincuenta emplazamientos permanentes en ochenta y cuatro de esos ciento veinte países, y el peso de la facturación internacional —este es un dato muy llamativo— es del 70% para las ingenierías. La facturación internacional ocupó el año pasado la posición número dos a nivel mundial, solo por detrás de China, porque estuvo cerca de los 60 000 millones de dólares de ingresos.

Después de analizar la oferta del sector español —estos eran solo algunos datos—, el plan además estudia de manera pormenorizada los mercados internacionales, aquellos mercados en los que la demanda se ajusta a la oferta española. No vamos a perder el tiempo en aquellos mercados en los que lo que se está solicitando nada tiene que ver con lo que se puede ofrecer por parte de nuestro sector y, por tanto, en aquellos lugares en los que se presentan oportunidades para alcanzar un mayor y mejor posicionamiento estratégico. Este análisis ha hecho especial hincapié en aquellos países que arrojan un mayor potencial atendiendo a los intereses de las empresas tanto del Grupo Fomento como del sector privado, así como a unos parámetros objetivos de caracterización del mercado: evolución del PIB, seguridad económica, diferentes *rankings*, planes de inversión de infraestructuras, cuál es el *pipeline* de los proyectos más relevantes que tienen esos países. Es decir, para cada país se ha analizado lo que entendemos que era más atractivo y más interesante de cara al sector empresarial. Como resultado de este análisis, el plan identifica una veintena de países donde va a centrar las actuaciones. Los divide, por importancia y capacidad de inversión en infraestructuras, en once mercados prioritarios: Arabia Saudí, Australia, Canadá, Colombia, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, México, Noruega, Perú, Suecia y Reino Unido, y otros nueve mercados de oportunidad: Argentina, Chile, Dinamarca, Egipto, India, Israel, Malasia, Marruecos y Singapur. Además, se consideran prioritarios los proyectos que llevan a cabo las instituciones europeas al existir a nivel regional necesidades en las que las empresas y la oferta española pueden aportar un valor diferencial.

Para dar una idea de la magnitud de lo que suponen estos mercados, diré que solo en los once países prioritarios hay desarrollo de planes de inversión en infraestructura que incluyen, vuelvo a repetir, un *pipeline* de los proyectos más importantes que están en marcha valorado en 2,5 billones de euros en los próximos diez años. En estos planes destacan oportunidades en el sector de la alta velocidad, por citar algunos, en Estados Unidos, Reino Unido, Canadá y Suecia, y abro paréntesis para decir que precisamente por esto la próxima misión internacional del Grupo Fomento estará en Londres, Reino Unido, con un objetivo muy importante en el sector aeronáutico y también en el sector del ferrocarril. En este sentido, tenemos programado un encuentro empresarial con todo el sector español que está trabajando y que tiene interés en trabajar en el Reino Unido, por supuesto las reuniones bilaterales con el Gobierno y alguna visita de obra a algunas de las actuaciones más importantes que en estos momentos nuestras empresas tienen en marcha. También hay planes y oportunidades en el ferrocarril convencional y en cercanías, por ejemplo, el *crossrail* en Londres, el ferrocarril de El Golfo, las conexiones interurbanas en Australia y en Noruega, los sistemas de metro en Yeda, Sidney, Dubai, Medellín, Bogotá, Toronto o Lima, que yo tuve la oportunidad de ver. En cuanto a las carreteras, autopistas E39 en Noruega, la West Connex en Australia, la 4G en Colombia, que también tiene planes de inversión muy importantes de cara al futuro, estatales e interestatales en Estados Unidos, en Arabia Saudí, etcétera. En aeropuertos hay oportunidades muy importantes en Dubai, Lima, Los Ángeles, Londres y en México, especialmente en Ciudad de México. Y puertos, en Arabia Saudí, el King Abdullah, el Khalifa en Dubai y Veracruz en México, solo por citar algunos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 5

A partir de este análisis, lo que hemos hecho ha sido mantener reuniones con el sector, con todas las empresas, asociaciones e instituciones para identificar qué tipo de acciones podrían tener mayor impacto para las empresas y para el sector en su conjunto. Es decir, nosotros realmente entendemos que este no es un plan que diseña el Grupo Fomento, sino que es un plan que ha diseñado el Grupo Fomento por supuesto para velar por los intereses generales, como no podía ser de otra manera, pero también el sector para que nos traslade y nos identifique cómo podemos ser útiles de cara a una mayor internacionalización. Se han definido seis líneas de acción a desarrollar, tanto en España como directamente en los mercados prioritarios o de oportunidad, y que persiguen la generación de imagen del sector, el aprovechamiento de las capacidades integrales de la oferta española y la influencia institucional reforzando las capacidades de nuestras empresas en el exterior. Las líneas de acción son las siguientes: la primera, Spain Transport Lab; la segunda, Spain Tech Transport Summit; la tercera, Innovation Bridge; la cuarta, presencia en los medios de comunicación; la quinta, colaboración interministerial, y la sexta, la creación del Observatorio para la internacionalización del transporte y las infraestructuras. Las cuatro primeras se aplicarán principalmente en los países prioritarios y las dos últimas en todos los países, incluyendo también los de oportunidad. Estas líneas de acción se engloban en ciento diez iniciativas específicas que involucran al ministerio y a las empresas y que están distribuidas —lo diré una a una— de la siguiente forma.

En primer lugar, con relación al Spain Transport Lab, consiste básicamente en la mayor participación de las empresas del Grupo Fomento en foros de carácter técnico, normativo y regulatorio para que podamos actuar —quizá no lo estamos haciendo de manera suficiente— como prescriptores de la oferta española y como portavoces de los intereses del sector empresarial español, con una presencia más activa en congresos, conferencias o infraestructuras de transporte, aportando ponentes que presenten la oferta integral de servicios española, incluyendo también como componente diferenciador situar a España como un *hub* de innovación. En esta línea de acción se incluyen cuarenta y una iniciativas.

La segunda, la Spain Tech Transport Summit, prevé la organización de cumbres en los países prioritarios para presentar la capacidad española de infraestructuras del transporte destacando la componente de innovación. Serán sesiones de uno o dos días en las que, con el apoyo de colaboradores locales —pueden ser universidades, centros de innovación, medios de comunicación, colegios profesionales, etcétera—, se trata de buscar una mayor concienciación del mercado en un sentido amplio —autoridades, instituciones, agencias, etcétera— de la capacidad tecnológica española en este campo. Hemos planteado hasta 2020 doce cumbres de este tipo.

La tercera línea, la Innovation Bridge, trata de contemplar la organización en España —sería de alguna forma la contraparte de la línea anterior sobre innovación— del transporte que permita a las empresas españolas desplegar sus capacidades de innovación ante los actores decisivos en materia de infraestructura de transporte de los países invitados. Para ello se contará con el apoyo de actores clave en el mundo de la internacionalización: entidades financieras, instituciones multilaterales, entidades relevantes del ámbito de la innovación, etcétera. Se plantean once sesiones y ya cinco de ellas en el año 2018.

En cuarto lugar, la presencia de los medios de comunicación —esto es algo que ahora mismo no estamos cubriendo—, se trata de identificar en cada mercado prioritario los medios que mejor se ajusten para tratar de trasladar aspectos relativos a nuestro sector, a la innovación aplicada a proyectos de infraestructuras, etcétera, y se plantean veintiocho iniciativas.

En quinto lugar, la colaboración interministerial, se trata a través de los ministerios. Esta línea es muy importante para el sector, nos han insistido muchísimo en que las dieciocho iniciativas de esta línea sean prioritarias porque hay, como todos conocemos, en determinados países, en determinadas regiones, dificultades técnicas, normativas, legales o financieras con las que se tienen que enfrentar todos los días a la hora de acceder a concursos públicos o a la hora de conseguir contratos. El sector piensa, acertadamente desde mi punto de vista, que ese tipo de dificultades podemos tratar, si no de eliminarlas, sí de reducirlas aplicando normativa y tratando desde el Gobierno de trasladar a los Gobiernos correspondientes la necesidad de llevar a cabo modificaciones que permitan una mayor presencia empresarial.

Y en sexto lugar, la creación del Observatorio para la internacionalización del transporte y las infraestructuras como nueva plataforma de encuentro, que no existe, del sector, que se dedique a valorar la evolución de la coyuntura de los mercados, monitorizar las acciones realizadas en los distintos países, aglutinar información y conocimiento de los agentes involucrados, y esbozar el apoyo institucional que se requiere caso a caso. Es un observatorio abierto en el que por supuesto también se puede convocar a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 6

expertos y a representantes de distintos ministerios. Lo presidiría el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento y tendría representantes de la Secretaría de Estado de Comercio, del ICEX, de las distintas empresas del Grupo Fomento, también representantes del sector —los presidentes de las principales asociaciones del sector—, representantes de otros ministerios, etcétera. La idea es que tenga una periodicidad semestral la convocatoria de la reunión del observatorio.

Para acabar, me gustaría hablar brevemente de las actuaciones para la gestión, seguimiento, supervisión y actualización del plan, porque entendemos que hay que equiparse de instrumentos y mecanismos eficaces para alcanzar esos objetivos que nos hemos marcado. Para ello se trata de establecer una serie de órganos que se encarguen, por un lado, de la dirección y, por otro, de la coordinación, seguimiento y actualización. Para ello está el comité de dirección, el comité operativo y el comité de organización. El de dirección, presidido directamente por el ministro, agruparía a diecinueve representantes de la Administración, empresas públicas y asociaciones del sector. Es el que tiene que garantizar el cumplimiento y revisar en su caso las líneas estratégicas, reuniéndose una vez al año. El comité operativo es un comité de Fomento y del sector privado con diecisiete miembros para seguir ya el desarrollo de las iniciativas y proponer otras nuevas, con reuniones semestrales. Y el de coordinación tendrá reuniones cada tres meses con representantes ya de la casa, del propio ministerio.

La idea es que el plan contiene mecanismos para ir trasladando informes periódicos del grado de cumplimiento de estos objetivos y llevar a cabo una revisión y actualización ágil. Para ello, el presupuesto es reducido, porque es para poner en marcha estas medidas. Estamos hablando de un presupuesto que para el periodo 2018-2020 llega a algo más de 2 110 000 euros, porque lo que hacemos es aprovechar ya los propios recursos y las estructuras que tiene el Grupo Fomento y ponemos esta cantidad adicional solo para poner en marcha todos los mecanismos que se incluyen dentro del plan. Estamos —con ello ya concluyo— ante una oportunidad única para lanzar un plan de estas características que englobe conjuntamente a las empresas e instituciones del Grupo Fomento y del sector privado. Nuestro objetivo no es otro que mantener y hacer crecer el liderazgo de España en el transporte y las infraestructuras, conscientes de que puede ser un elemento catalizador para el crecimiento económico y la generación de empleo, así como para el impulso de la competitividad de nuestro país. Es indudable que el mundo en general está cambiando y cada vez más rápido, pero el mercado lo está haciendo también. Tenemos que identificar claramente la forma de atender ese mercado con las mejores prestaciones posibles. Somos los gestores del transporte y las infraestructuras y es nuestra obligación seguir avanzando para favorecer esas condiciones de contorno que generen un mayor crecimiento.

A partir de aquí quedo a su disposición para que me planteen todas las cuestiones que consideren oportunas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, ministro. Un plan realmente interesante. Vamos a ver qué opinan al respecto los grupos parlamentarios.

En primer lugar, el Grupo Parlamentario Vasco. Doy la palabra al señor Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor ministro, por su explicación. Lo cierto es que el plan como tal consta en la página del ministerio y lo hemos examinado ya de antemano. Son pocas las cuestiones que queremos abordar en este primer momento, porque es un conjunto de buenas intenciones basado en unos estudios paramétricos bastante interesantes, pero nos plantea dos cuestiones solamente en principio. Una relativa a la posición que mantienen en este caso las empresas dependientes del ministerio con relación al sector privado, respecto de las que estas parecen ser una plataforma de apoyo privilegiada, por llamarlo de alguna manera, y si en alguna medida eso puede suponer una distorsión del factor de competitividad entre el sector privado y el sector público. Dos, falta quizás un análisis en este estudio, que es el de aquellas empresas establecidas, por llamarlo de alguna manera; es decir, aquellas empresas que ya están presentes en algún tipo de mercado concreto —me refiero a empresas privadas— respecto de las que no se hace un elemento distintivo de cuál es la posición que pueden ocupar a efectos de competir con las del sector público en esa materia, lo cual no sería deseable si ya están establecidas, o, en su caso, si en la plataforma que se crea va a ser igualmente útil para el sector público y el sector privado. Finalmente, otra pequeña cuestión que no está dirigida exactamente al mismo plan pero sí está relacionada con él. Esto proviene de unas experiencias anteriores en todos los ámbitos y sectores, tanto terrestre y aéreo como de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 7

otro tipo. Ha habido ya empresas públicas y privadas que han participado en otro tipo de experiencias respecto de las que no se ha hecho un balance y respecto de las que quisiéramos que se hiciera alguna reflexión en cuanto a si han cumplido o no sus objetivos o si ha existido o no una desviación.

Nada más. Muchas gracias, señor ministro.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Intervendré también muy brevemente.

En primer lugar, deseo agradecerle su enésima comparecencia en esta Comisión y también su espíritu viajero a tierras valencianas, como siempre. Si yo fuera el señor Barrachina, supongo que ahora estaría aplaudiéndole hasta con las orejas. Como no lo soy, voy a hacer dos o tres preguntas sobre este primer esbozo de este plan de internacionalización. Me parece perfecto que se acometa, se lo digo además sin ningún tipo de matiz, pero me han causado cierta sorpresa dos cosas, básicamente. Primero, una muy sencilla y es por qué hay tres líneas de acción que se enuncian en castellano y tres líneas de acción que se enuncian en inglés. Viendo que el presidente de Televisión Española dice que hasta Carlos V hablaba con Dios en castellano, no entiendo por qué no podemos poner todas las líneas en el mismo idioma. No tengo nada contra el inglés ni contra ningún otro idioma, por supuesto, pero me ha causado sorpresa. Segundo, estaba esperando a que finalmente dijera el presupuesto para preguntarle cómo lo iban a sacar con presupuestos prorrogados. La cifra de 2,1 millones de euros de presupuesto me parece que no habrá problema, con unos presupuestos prorrogados, para que se pueda sacar. Pero teniendo en cuenta, por las noticias que nosotros hemos oído, que en diez años se pretenden movilizar 2,5 billones de euros, ¿a usted le parece suficiente para esa multitud de acciones, publicaciones, congresos y jornadas? ¿No le parece un presupuesto más bien modesto? Es una pregunta sin ninguna intencionalidad.

Moltes gràcies, señor presidente y señor ministro.

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

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, doña Teresa Jordà.

La señora **JORDÀ I ROURA**: Gracias, señor presidente. *Bona tarda a totes i a tots*.

Muchas gracias, señor ministro, por su asistencia esta tarde a la Comisión de Fomento. Durante su intervención nos ha explicado en qué consistirá este plan de internacionalización del transporte y de las infraestructuras. Convendrá usted conmigo en que hablar de internacionalización de infraestructuras no puede ir de ninguna manera desligado del contexto económico. Los datos del contexto económico nos dicen —voy a hablar un poco de mi libro— (**Risas**) que el aeropuerto de El Prat es el tercer aeropuerto de la Unión Europea que más creció en el año 2017, solamente superado por Manchester y por Ámsterdam. Se trata de un contexto económico, señor ministro, por lo cual *The Financial Times* identificó a Cataluña como la mejor región del sur de Europa para la inversión en los años 2018 y 2019. Quizás, señor ministro, su Gobierno haría bien en reconocer que los vaticinios catastrofistas alertando de la desinversión empresarial, la huida empresarial, el empobrecimiento de la economía catalana y las plagas de Egipto han resultado ser una gran y burda mentira, y se lo digo a usted porque lo tengo a mano, aunque no es usted seguramente a quien se lo tendría que decir. No hay quien pare el crecimiento de la economía catalana, esto es así; una economía que lleva trimestres de crecimiento —lo voy a decir alto y claro—, gracias a la gestión precisamente de la Consellería de Economía y de quien era su *conseller*, el vicepresidente del *Govern*, Oriol Junqueras, que le recuerdo que lleva 105 días encerrado en Estremera. Deje que le diga, señor ministro, que usted, con anuncios como el del pasado lunes de ampliar el aeropuerto de El Prat, deja claro dos cosas, y no creo equivocarme. La primera, que la realidad del crecimiento económico de Cataluña es cierta, existe un crecimiento económico en Cataluña. Y la segunda, la falta de inversiones crónicas que arrastra Cataluña. Todo esto lo pudimos ver el pasado lunes, cuando usted habló de la ampliación del aeropuerto de El Prat.

Mi grupo parlamentario ya ha registrado una solicitud de documentación de dicho programa director. Sin embargo, la sorpresa es mayúscula al saber que, tal como recogen los mismos medios de comunicación, este documento está en la primera fase de elaboración; es decir, usted el pasado lunes se abonó una vez más, permítame que se lo diga, a la política declarativa, anunciando, como ya hizo en su momento el presidente Rajoy, una lluvia de millones que tenían que llegar a Cataluña. Le recuerdo cómo terminó esta película de la lluvia de millones, terminó sin llegar al 10 % del total de la inversión en la red

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 8

de *rodalies* de Cataluña. Quiero reiterar una vez más que nos gusta la música de sus declaraciones, y de verdad que quisiera animarle a incluir también el aeropuerto de Reus en esta planificación de desarrollo, junto con el de Girona y el de Barcelona, pero sabe que debe pasar de las declaraciones a lo escrito y a la tinta de los Presupuestos Generales del Estado, porque, si no, todo esto queda en agua de borrajas. Estas declaraciones, sin su posterior consignación en los presupuestos, no son nada más que eso, justamente declaraciones.

Usted ha venido a hablar hoy de internacionalización del transporte. También anunció el lunes que con la nueva terminal satélite se ganarían diecisiete nuevos puestos para aeronaves de gran tamaño para vuelos intercontinentales. Aquí va mi primera pregunta, señor ministro. ¿Tiene intención su Gobierno de renegociar tratados como el convenio aeronáutico con la Federación Rusa, que actualmente impide las salidas de vuelos de alcance transiberiano desde Barcelona? Sabe usted perfectamente que esta medida aumentaría la competitividad del aeropuerto de El Prat al poder conectar con Tokio y ofrecer rutas a Asia a un precio más competitivo al acortar considerablemente el recorrido.

Otra pregunta. Usted anunció el pasado lunes un conjunto de actuaciones en mejoras funcionales de las instalaciones de seguridad del aeropuerto de El Prat. ¿Quiere esto decir que el Gobierno tiene la certeza de que no se volverán a producir las largas colas en el control de pasaportes del aeropuerto de El Prat o se trata una vez más de política declarativa? Usted hoy ha venido a hablarnos de internacionalización del transporte, y yo quiero hablarle de los hechos para la internacionalización del transporte y del corredor del Mediterráneo. ¿Piensa su Gobierno escuchar las demandas de la Junta de Andalucía, del Gobierno de la Región de Murcia, de la Generalitat Valenciana y de la Generalitat de Catalunya o incluso de las asociaciones empresariales, que están pidiendo ya casi a gritos una apuesta valiente y decidida a favor del corredor mediterráneo en lugar del corredor central? ¿Va usted a apoyar con hechos el corredor mediterráneo o hará nuevamente una aparición ante los medios a bombo y platillo para declarar su apoyo al corredor mediterráneo sin luego pasar de lo dicho a los hechos? El corredor mediterráneo —supongo que esto sobra, pero está bien recordarlo— supone una infraestructura importantísima para el progreso económico de toda la costa mediterránea y también de los países catalanes; una demanda histórica de las asociaciones empresariales y de las administraciones públicas. Esperamos en este sentido, señor De la Serna, nuevamente hechos y sobre todo que el corredor mediterráneo pase por donde indica su nombre: paralelo al mar Mediterráneo.

Otro elemento —con este sí que acabo— importante también para la internacionalización, y otro aspecto en el que usted nuevamente, señor ministro, tiene el trabajo por hacer, son las conexiones ferroviarias con el puerto de Barcelona y el puerto de Tarragona, que llevan años siendo una promesa que evidentemente nunca llega. ¿Cuándo va a pasar a los hechos?

En definitiva, señor ministro, agradecemos su comparecencia hoy aquí, pero desde Esquerra le pedimos una vez más que pase a los hechos, que pase de la política declarativa a la política —por llamarla de alguna manera— del presupuesto y de la ejecución. En Esquerra —eso sí— velaremos para que no caigan en el olvido todas estas promesas. Creo que usted va por el territorio con buena voluntad y explicando cosas muy interesantes; de hecho, se espera mucho de usted. Ahora es su responsabilidad no defraudar.

Muchas gracias, señor ministro. Gracias, señor presidente.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario de Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro, por esta comparecencia. Por supuesto, compartimos totalmente la necesidad de apoyar a las empresas españolas en su desarrollo internacional como única manera de competir en una economía global y, por supuesto, también compartimos algunas de las directrices que ha expuesto, las grandes tendencias como la concienciación medioambiental o la importancia de centrarse en el concepto de movilidad; ha hablado usted de considerarlas empresas de movilidad más que empresas de infraestructuras. En realidad, creo que todos podríamos compartir lo que se ha dicho aquí, con lo cual esta sería una comparecencia pacífica. Lo malo es que el señor Baldoví ha despertado al señor Barrachina y encima se ha ido, por lo que ya no sabemos cómo va a acabar esto. **(Risas)**.

Me gustaría manifestar un par de dudas en la línea de lo que ha manifestado el portavoz del Grupo Vasco, que ha dicho que uno de los objetivos del plan era reforzar la imagen de las empresas y coordinar las actuaciones de las empresas privadas con las del Grupo Fomento. Por lo que se refiere a las empresas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 9

de ingeniería, que ha dicho que operan en ciento veinte países, parece que hay a veces una queja por parte de estas empresas de que Ineco abre camino pero también hace competencia; es decir, funciona como un competidor privilegiado para Ineco, lógicamente, por ser parte del Gobierno, y me gustaría escuchar su opinión.

Luego, aunque no sé si realmente es objeto de este plan, cuando ha hablado de mercados prioritarios y mercados de oportunidad, entiendo que es por la presencia actual o potencial en función de las necesidades de las empresas privadas, y no sé hasta qué punto podrían existir sinergias con el propio interés general de España. De los mercados prioritarios creo que no había ninguno y en los de oportunidad me parece que solo ha mencionado Singapur entre los países de Extremo Oriente en los que habría estas actuaciones; lo digo porque no sé si usted comparte que la apertura hacia Extremo Oriente, concretamente del sector aeroportuario, quizá sería una oportunidad de negocio para España, para el sector turístico español.

Por lo demás, es un plan, es una declaración de intenciones que —repito— nos parece muy bien y nosotros esperamos a ver el desarrollo, cómo va evolucionando.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Tiene la palabra don Félix Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Muchas gracias, presidente.

Señor ministro, yo también empezaré con los agradecimientos. Primero, porque viene muy a menudo al Congreso, lo cual es muy de agradecer, tanto a petición de los grupos como a petición propia, como es este caso. Segundo, nuestro agradecimiento al personal de Ineco por haber trabajado en este encargo, que creemos que es importante; se valora cuando las cosas se hacen con recursos propios y con una herramienta pública del ministerio. El que no estará tan agradecido, lógicamente, es el compañero Barrachina, porque le ha chafado la intervención, pero conociendo a Borrachina, seguro que saca algo.

Nos trae un plan que, desde mi punto de vista, tiene un título un tanto ingenuo, porque la cuestión, aunque la ha querido camuflar aquí, nosotros creemos que no va de transporte. Le propongo otro título que es más acorde con la realidad: plan de internacionalización de apoyo a las grandes constructoras — que usted diría empresas de la movilidad— y promoción de la marca España. El plan realiza un análisis de la oferta y se olvida de las debilidades de las empresas privadas, pero, en cambio, subraya lo que ustedes ven de negativo en nuestras empresas públicas, como AENA, que dice que tiene limitaciones en la contratación del personal. Ayer mismo una compañera diputada y yo estuvimos con un grupo de trabajadoras que nos explicaron que es normal lanzar distintos contratos, a mi entender, en fraude de ley. Le doy una posible pista de lo que puede hacer en el futuro o en el presente, lo que aplicamos algunos ayuntamientos y que por tanto es legal, que es el trabajador indefinido no fijo, a la espera de la convocatoria de plazas, lógicamente. Por otro lado, se refería a la debilidad de AENA por estar sometida a la Ley de Contratos del Sector Público. ¡Faltaría más! Eso nos recuerda las afirmaciones del señor Vargas cuando nos explicaba en los Presupuestos Generales del Estado que AENA necesitaba tener más parte privada para poder volar. Por favor, de momento estamos contentos o tranquilos con el señor García Legaz; no vuelva al método de la escuela Pricewaterhouse que tantas multas comporta.

En el informe se dice que el personal de AESA, Cedex, Renfe o Senasa, tiene escasa vocación internacional, o de ADIF, que tiene dificultades de adaptación a los requerimientos de los mercados internacionales derivados de la naturaleza jurídica de las entidades públicas empresariales. ¿Qué nos está diciendo, que habría que privatizarlos? Nosotros añadiríamos que en todas estas empresas lo que falta es más personal, rejuvenecerlas y feminizarlas. Nos dice que tiene un plan y nosotros le preguntamos —alguna cosa ha contestado pero creo que no ha concretado—: ¿Dónde está el análisis coste/beneficio de cada una de esas iniciativas? ¿Cuál será el retorno que generen estas iniciativas? ¿Cómo explica y justifica si lo presupuestado es suficiente o insuficiente? ¿Cómo justifica la necesidad de cada una de esas iniciativas? ¿Quién se beneficiará de cada una de las ciento diez iniciativas? ¿Cuáles serán los contenidos y en qué consistirán específicamente? Importante: ¿Cuál es el retorno social de esas ciento diez iniciativas? ¿Qué empleo generarán en nuestro país esas ciento diez iniciativas planteadas? ¿Cómo se van a redistribuir las ganancias directas e indirectas de las iniciativas entre el sector público y privado? ¿Cuáles serán las variables que permitirán medir el éxito y cumplimiento de los objetivos marcados en cada una de las iniciativas y en el plan? Creo que lo ha contestado con el tema del observatorio. ¿Cómo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 10

piensa medir el éxito del plan, la evolución, reajustarlo, potenciarlo? ¿Cuánto del total del presupuesto del plan está destinado a pagar artículos en publicaciones extranjeras? ¿Cuál va a ser el riesgo que está dispuesto a asumir el Gobierno en dicho plan para que las empresas privadas se beneficien con garantías del Estado español? ¿Cuáles van a ser las actuaciones concretas en las que trabajará el Gobierno para la concienciación y la implantación de las empresas verdes? Y finalmente, ¿considera que el plan se enmarca dentro de una política estratégica de desarrollo de un país fuertemente vinculado o una estrategia de internacionalización del capitalismo de amiguetes español que busca beneficio o plusvalía extraordinaria por las condiciones más laxas en otros países en materia de control público y contra la corrupción? Y me había olvidado de otra pregunta, la veinte, que es muy importante: ¿Acudirá el Gobierno a rescatar también a las empresas que quiebren en la gestión de las infraestructuras en el extranjero? Es decir, ¿internacionalizará también los rescates?

Nos preocupa que todo esto acabe en publicidad y en dogma neoliberal. Un plan que dice que la internacionalización de las concesionarias y constructoras es clave para mantener la competitividad, generar empleo e impactar sobre la evolución del producto interior bruto de nuestro país y, sin embargo, aún no presenta ni un solo indicador que justifique que cada euro que se va a gastar alcanzará alguna de esas tres bondades que usted predica.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz don César Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Que en las intervenciones del resto de portavoces se haya nombrado al portavoz del PP, Miguel Barrachina —además de que creo que es muy peligroso, porque se nos puede venir arriba y soltarnos aquí uno de sus discursos incendiarios sobre que España va bien—, puede mostrar dos cosas: o que la mayoría de los portavoces no se han leído el plan y por eso utilizan a Miguel Barrachina como escudo o elemento de distracción, o que el plan es tan malo que no quieren nombrarlo. No creo que sea ni una cosa ni la otra. Todos recordamos que Jesucristo multiplicó los panes y los peces, y yo creo que Íñigo De la Serna va a ser recordado porque ha multiplicado los planes y los anuncios, y esto nos lleva a preguntarnos si el ministro de Fomento está en campaña o no está en campaña. Sé que los medios de comunicación son muy malpensados. Nosotros no pensamos eso, nosotros creemos que el ministro de Fomento se ha puesto como objetivo presentar los máximos planes posibles, pero presentar un plan por presentar un plan no creo que sea el camino. El simple hecho de presentar un plan, si no tiene un buen contenido, no nos puede servir para nada a los españoles.

Y yo le pregunto al ministro de Fomento: ¿Se ha leído el plan? Es una pregunta que parece obvia porque nos ha presentado aquí el plan, pero al hacer un repaso de lo que aparece en el plan —voy a reconocer que lo hecho durante la intervención, son algo más de 260 páginas—, permite ver si el plan está bien elaborado o no. ¿Este plan hubiera pasado un examen de proyecto fin de carrera? Sinceramente, creo que no. Voy a ser muy atrevido y voy a ponerle incluso nota. En la parte de la comunicación y la presentación le voy a poner un 7 porque aparece una imagen de un canguro que es muy chula y creo que eso salva la parte de la presentación, pero en la parte del contenido yo le pondría como máximo un 3, y le voy a decir por qué. Este plan se parece mucho a todos los planes que el ministro de Fomento ha presentado durante esta legislatura. Es un plan muy general y poco concreto. Aparecen objetivos generales y muy poco concretos y además no aparece lo que tiene que tener que aparecer en cualquier plan. Cualquier plan tiene que contemplar objetivos específicos, cuáles se quieren cumplir y qué se quiere cumplir, y aquí aparecen objetivos generales. Tienen que aparecer acciones detalladas, y es cierto que aparecen acciones detalladas. Tiene que aparecer para cada una de las acciones cuáles son los indicadores de seguimiento. Y me dirá el ministro que en algunas acciones han puesto indicadores de seguimiento. He visto varios indicadores de seguimiento, pero son los mismos indicadores para todas las acciones. Son dos, si no se ha fijado el ministro: número de reuniones mantenidas y número de acuerdos alcanzados, absolutamente para todas las líneas de actuación. El ministro nos ha hablado, por ejemplo, de una de las líneas de actuación que era la presencia en medios de comunicación cuando se va a optar por trabajar en un país. Y yo me pregunto: Cuando a la presencia en medios de comunicación le aplicamos el indicador del número de reuniones y número de acuerdos, ¿cómo se mide? A lo mejor soy muy ingenuo y no me he leído bien el plan, pero, sinceramente, me da la sensación de que el plan es un corta-pega, un plan pagado, entre comillas, al peso para llenar una serie de folios y para anunciar aquí un nuevo plan y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 11

decir que España va por el buen camino. Pero cuando uno se pone a analizarlo, se ve que el plan tiene muchos defectos y muchos déficits, y además creemos que es el reflejo de todos los planes que ha presentado el Gobierno.

En verano del año pasado, verano de 2017, el Gobierno presentó el plan de inversión en carreteras, 5000 millones de euros. El ministro de Fomento compareció en esta Cámara para presentarlo, pero es un plan que nadie ha visto. Se va a cumplir medio año y nadie ha visto ese plan. Si alguien preguntara a cualquier empresario o a cualquier escuela de formación universitaria cuáles son los elementos que tiene que tener un plan, seguramente nos haría ver que ninguno de los planes presentados por el Gobierno pasa el filtro, que ninguno aprueba con un 5 raspado. Por eso pienso que el ministro se tiene que plantear que no tiene que seguir presentando planes por presentar planes. Como hemos dicho, no creemos que la sistemática que se sigue para la elaboración sea la correcta. El ministro dice aquí que ha contado con el sector, pero no sabemos cuántas reuniones ha tenido ni con quién las ha tenido ni cómo las ha tenido ni durante cuánto tiempo ni qué conclusiones ha sacado de esas reuniones. No ha hecho partícipes a los grupos parlamentarios de este plan, cuando es un plan muy importante para el futuro de España. Además, nosotros conocemos hoy el plan y, en principio, entre comillas, se nos da un mes para hacer las aportaciones. ¿De verdad quiere el Gobierno que este sea un buen plan o simplemente quiere anunciar que ha hecho otro plan más? El plan del ministro de Fomento entre los tantos planes que se van a presentar en esta legislatura. A mí no me importa que el ministro comparezca en menos ocasiones y presente menos planes si los planes que presenta a partir de ahora son razonables.

Otro portavoz ha hecho referencia a que era curioso escuchar al anterior presidente de AENA cómo nos justificaba o nos pedía que apoyáramos un aumento de la privatización de AENA porque, según él, la privatización actual del 49% no le permitía acceder a mercados internacionales o a operaciones internacionales. ¿Está de acuerdo el ministro con esa teoría? Nosotros, evidentemente, no, porque si no, no presentaría un plan de este tipo.

Otro de los proyectos que está encima de la mesa, y que además se vende a bombo y platillo, es el AVE Medina-La Meca, del que nosotros, como todos los españoles, nos sentimos orgullosos. Que empresas españolas hayan podido desarrollar un proyecto tan complejo nos parece importante y nos tenemos que alegrar de ello, por la proyección de España y por el trabajo de las empresas, porque demuestra que durante muchos años la apuesta de la alta velocidad en España por los distintos Gobiernos se hizo bien. Pero tenemos una duda: ¿Ese proyecto va a valer algo a los españoles? Sé la respuesta del ministro: No va a valer un duro a los españoles. Y yo le voy a decir que tengo mis dudas de que, al final, ese proyecto nos vaya a valer o no a los españoles. Esto lo sabremos con el tiempo.

Nosotros creemos que lo único que ha conseguido el Gobierno del Partido Popular es exportar talento y esto nos preocupa. Es muy curioso que estemos a la cabeza a nivel internacional en proyectos tecnológicos que tengan que ver con el transporte, pero que seamos incapaces, por la política del Gobierno, de dar esperanza y proyectos de futuro en nuestro país a la mayoría de estudiantes que formamos con los impuestos, con la inversión de un Estado que pensaba que sus jóvenes iban a ayudar a desarrollar la economía española, pero, en cambio, estamos viendo cómo salen miles y miles de jóvenes españoles formados en esta tierra para generar riqueza en otro sitio porque este Gobierno es incapaz de darles oportunidades. Y creemos que el Gobierno se tiene que centrar en eso. El plan está muy bien, pero si no se centra en eso, tendremos un verdadero problema. Eso es lo que ha conseguido el Gobierno, exportar el talento español a otros sitios.

Está muy bien que consigamos llevar a cabo proyectos tecnológicos y proyectos de referencia para el mundo, para que nuestras empresas sean las mejores en ese ámbito en el mundo. Para mí uno de los modelos que mejor se ha conseguido llevar a cabo en este país en esa materia fue el de las energías renovables. España consiguió ser referente y puntera en un montón de proyectos de energías renovables. Eso permitió que la mayoría de los proyectos que a día de hoy se desarrollan en el resto del mundo se hagan con participación española. Pero fíjense cómo fue la apuesta del Gobierno del Partido Popular por eso que había sido un referente, que cuando llegó el señor Rajoy al Gobierno lo que hizo fue cortar esa referencia y hemos pasado a ocupar espacios que no teníamos que ocupar y hemos dejado pasar esa oportunidad. Creemos que tenemos que ser referentes dando oportunidades a nuestros jóvenes y presentando buenos planes.

Voy a terminar porque además se ha dado sobrada cuenta de nuestra posición, de nuestra intervención y de nuestra visión. Señor ministro, le recomiendo una cosa: No hace falta que venga aquí a presentar un plan cada mes si ese plan previamente no ha seguido la sistemática que creemos que se tiene que seguir.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 12

No hace falta que venga aquí a presentar un plan cada mes si previamente no se ha garantizado que cumple los objetivos que tiene que tener cualquier plan: objetivos específicos, indicadores de seguimiento, acciones de mejora cuando no se cumplan esos indicadores y saber cuál es la repercusión, tanto económica como social, del dinero que se va a invertir, y nada de eso aparece en este plan.

Nada más y muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Miguel Barrachina.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro, por su presencia aquí y por su comparecencia.

Decía el señor Baldoví, mi paisano, que si él fuese el señor Barrachina... Si él fuese el señor Barrachina, mi mujer esta mañana se hubiese llevado un susto. Retiro lo de susto, cuando menos una sorpresa. No sé si susto o no. Si yo fuese el señor Baldoví, señor ministro, lo que hubiese hecho es atender la petición del ministerio en abril del año pasado para poder invertir 434 millones de euros en la autopista A-7 entre Castellón y Tarragona —que une mi provincia con la de don Félix Alonso—, pero declararon en julio que estaban en periodo vacacional, y para un plazo de treinta días llevamos ya diez meses esperando. Repito, la conselleria que regenta Compromís, el grupo del señor Baldoví, para un trámite de treinta días ha consumido ya diez meses, retrasando una obra importantísima para la provincia de Castellón. Si yo fuese el señor Baldoví le pediría a mi conselleria que responda a las peticiones para invertir el dinero de España entre dos provincias hermanas como Castellón y Tarragona.

Ha intervenido también doña Teresa Jordà, confundiendo esta comparecencia con la del aeropuerto de El Prat, que ya realizó, señor ministro, hace algunos meses y tiene toda la razón. El aeropuerto de El Prat es el aeropuerto que más crece de Europa, con la inversión en solitario de su ministerio, el Ministerio de Fomento. Es uno de los grandes orgullos aeroportuarios de España, gestionado, como usted ha dicho, por la primera empresa aeronáutica del mundo, una empresa pública de la que el Grupo Popular se siente enormemente orgulloso. Ha dicho la verdad; ha crecido un 7 % este año pasado, un 11 % hasta el fallido golpe y un 0 % después, de media un 7 %. Por tanto, quiero agradecer los 3500 millones de euros invertidos por el Gobierno de España en solitario en ese aeropuerto, un esfuerzo de todos los españoles que no ha tenido correspondencia autonómica, para hacer del Aeropuerto de Barcelona-El Prat uno de los más grandes aeropuertos del mundo, el que más ha crecido en la Unión Europea en los últimos años.

Todo esto es producto también de esa apuesta del Gobierno de España, no solo de este Gobierno, sino de todos los Gobiernos de España, que ha permitido que en las dos últimas décadas se hayan invertido 28 000 millones de euros de obra pública desde el Gobierno de España en Cataluña, multiplicando casi por tres las inversiones autonómicas en aquel territorio. Por tanto, las inversiones dan su fruto y lo dan en términos de pasajeros y de creación de empleo y de riqueza. Por ello le pido amablemente a la señora Jordà que cada vez que hable representando a los *països catalans* concrete, porque los de la Comunidad Valenciana nos representamos solos. **(Aplausos)**. Yo represento a mi provincia y otros vecinos representan a Alicante y Valencia. No necesitamos que representantes de partidos a los que nadie ha votado en la Comunidad Valenciana vengán aquí a representar a los *països catalans*. Somos mayores, votamos y, democráticamente, decidimos unos representantes entre los cuales no hay ninguno de su partido político.

Me parece un acierto, además, que pidiese usted, señor ministro, el 22 de diciembre —en pleno periodo navideño para otros, no para usted— esta comparecencia. Por eso es llamativo y sorprendente que haya algún portavoz del Partido Socialista que diga que llega tarde. **(El señor Ramos Esteban: Yo no he dicho nada)**. Pero cómo puede llegar tarde, si el periodo de exposición empezó el 1 de enero, si usted pidió la comparecencia el 22 de diciembre y no ha habido comisiones ordinarias —sí extraordinarias con motivo del temporal— hasta ahora, cuando le ha emplazado esta Comisión. Por tanto, me ha parecido un acierto que venga.

A quienes son capaces y que confiesan que han leído hoy mismo el plan y hoy mismo han evaluado las 110 valientes iniciativas atreviéndose a poner una nota —yo le pondría un 3— les digo que colaboren, que el plan está abierto. Si tanto sabe de planes de internacionalización haga una aportación y en lugar de salir con las 110 propuestas del ministro don Íñigo de la Serna, de los empresarios y de todas las empresas del grupo Fomento, salgamos de esta Comisión con 111. Quien es capaz de calificar globalmente con un 3 que haga alguna aportación a este documento que, como el ministro ha dicho, es un borrador. Por tanto, mejore ese borrador en lugar de ponerlo a parir sin hacer ni una sola aportación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 13

Tendrán luego los portavoces un turno de desahogo pero ya verá, señor ministro, como sale con las 110 propuestas, no saldrá con 111, no encontrará ninguna. Unos le criticarán por venir mucho y otros por venir demasiado tarde pero el Grupo Popular le agradece que venga siempre con esa constancia e insistencia.

Nos parece magnífico, ya lo he reiterado —y el portavoz de Podemos, don Félix Alonso, decía que podíamos reiterar el discurso—, pero es que no me importa si es un discurso bueno. Por eso me gusta escuchar que de las doce empresas más importantes, entre doscientos países, que desarrollan un mayor volumen de inversión en infraestructuras del mundo, seis son españolas. Me encanta, al Partido Popular le encanta. Estamos felices por las empresas y por los 465 000 trabajadores de ese sector que permiten construir infraestructuras en ochenta y cinco países del mundo. Es un acierto crear esa plataforma, ese observatorio para aquellos que desde el sector público, el grupo Fomento, o desde el sector privado trabajan en ochenta y cinco países, que se sienten y que haya elementos de trabajo comunes, que ya los hay pero que se multipliquen. Me parece un acierto, sobre todo cuando no se crea una estructura política paralela, sino que se reutiliza, probablemente para desgracia de los esforzados trabajadores del grupo Fomento y del ministerio, y se aprovecha aquella gente que ya está trabajando y que ahora tendrá esa obligación adicional de coordinar esfuerzos.

Al Grupo Popular le gusta que este país disponga de elementos públicos y privados que busquen sinergias, que busquen elementos comunes, que sean capaces de focalizar juntos todo el esfuerzo de un país. Nos viene bien; a España cada vez que da un paso en la internacionalización le viene bien, le sienta bien. Todo lo que sea suprimir barreras, eliminar trabas nos viene bien. España ha batido este año récord de llegada de turistas y de exportaciones. Por tanto, la internacionalización es buena. Afortunadamente ha resultado fallido aquel golpe que pretendía elevar barreras, crear trabas, generar fronteras donde jamás las hubo. Antes he hablado de una actuación pública entre Castellón y Tarragona pero es que antes nos unía la Vía Augusta en la época de la antigua Hispania romana. Jamás hubo fronteras entre mi comunidad y el resto de comunidades hermanas y la comunidad catalana. Por tanto, ahora que aquel movimiento que pretendía elevar barreras, crear fronteras donde jamás las hubo ha resultado fallido y ha demostrado con la marcha de más de 3000 empresas que es una mala decisión, todo lo que sea, señor ministro, internacionalizar, eliminar barreras y suprimir fronteras es bueno porque aumenta nuestras exportaciones y trae más turistas.

Por consiguiente, al Grupo Popular le parece magnífica la iniciativa y también aquellas propuestas que, sin duda, ahora propondrá toda la oposición para ensanchar esas 110 que figuran en el plan. Por ello, quedamos a la espera de conocer las aportaciones de los grupos. Muchas gracias, señor ministro. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Es el turno del señor ministro para contestar.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Gracias, presidente.
Muchas gracias a todos porque, salvo alguna excepción, el plan ha tenido una acogida razonablemente favorable.

Hay dos cuestiones que ha apuntado el señor Barandiaran y que me parecen muy interesantes, una es en qué medida puede haber un conflicto de intereses o algún tipo de distorsión en la participación del sector público con el sector privado. Este asunto lo hemos hablado durante la elaboración del plan con el sector en muchas ocasiones. Alguien, no recuerdo quién, ha hecho una mención explícita al papel de Ineco. Me gustaría aclarar este punto. Ineco es una sociedad mercantil estatal, cumple con la normativa que le es de aplicación y está sujeta, como ustedes conocen, al control económico y financiero de la IGAE, a la Ley de Presupuestos y a la Ley de Patrimonio de la Administración Pública. Es medio propio y servicio técnico de la Administración General del Estado, de acuerdo con lo que establece la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público, por lo que puede recibir encomiendas o encargos de los poderes adjudicadores en los supuestos contemplados en la ley.

En cuanto a la participación que tiene Ineco en el ámbito internacional, esta se enmarca dentro del propósito que viene en el plan, pero que ya tenía el ministerio —que no es nuevo— de trabajar para fortalecer precisamente la presencia en el exterior de las empresas españolas en el extranjero. En este sentido, el plan trata de reforzar esa función y diseña un marco compartido entre las empresas y las instituciones. Pero esto es lo que viene haciendo y lo que tiene que hacer todavía mejor, que es servir como catalizador de la capacidad española de mercado exterior, así como colaborar con el sector empresarial.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 14

Voy a poner algunos ejemplos: la nueva terminal del aeropuerto en Ámsterdam, con el Estudio Lamela; el nuevo aeropuerto de Ciudad de México, con Ayesa; el proyecto ferroviario Corredor Bioceánico en Perú, con Incosa; el Plan de Infraestructuras de Transporte de Costa Rica, con Acciona, son líneas, por citar solo algunos ejemplos, de colaboración habitual en licitaciones internacionales con muchas empresas españolas, lo cual es una prueba clara de la orientación de la puesta en valor de los servicios internacionales. De esta forma, lo que pretendemos, incluso para las empresas que están ya allí instaladas, es intentar abrir nuevos cauces de participación en los contratos del sector público.

La segunda cuestión que apuntaba el señor Barandiaran es si hemos hecho o no un balance sobre cuál ha sido el grado de éxito de las acciones que hemos tenido en el exterior. Creo que no existe como tal o, al menos, no se ha presentado de una forma integrada. Dentro de lo que es el proceso de seguimiento, hacer un balance de en qué medida se han cumplido los objetivos creo que es una buena sugerencia yendo proyecto a proyecto, y esta quizá sea una de las debilidades que podíamos tener y que podemos mejorar.

El señor Baldoví me pregunta por qué algunas líneas están en inglés. Pues, francamente, no tengo ni idea; como es un proyecto y un plan internacional y pretende también implantar medidas en el exterior, supongo que para aprovechar otro idioma. Además, está en unos términos que están comúnmente aceptados en el sector. Quizá se podría haber hecho la traducción, pero en cualquier caso hay un reparto ahí con el que no hemos tratado de hacer daño a nadie, ni muchísimo menos.

En cuanto al presupuesto, vuelvo a insistir, los 2 100 000 es un presupuesto adicional para la puesta en marcha de la estructura del observatorio, la celebración de estas jornadas, etcétera, pero cuando nos desplazamos ahora a Londres trataremos de utilizar los propios recursos del grupo Fomento a la hora de poder celebrar los encuentros, con los apoyos también de las embajadas, etcétera. Es decir, que los recursos necesarios que se tengan que poner en marcha en la participación del sector público los pondremos desde el grupo; también desde otros ministerios. Alguien mencionaba, creo que ha sido el señor Alonso, el tema de en qué medida vamos a favorecer los riesgos. Bueno, desde la Secretaría de Estado de Comercio esto viene siendo una práctica habitual y se seguirá haciendo también en función de los distintos países. Este presupuesto entendemos que es el presupuesto adecuado para las medidas puestas en marcha, sabiendo que el presupuesto global que se va a movilizar es mucho mayor.

En cuanto a la señora Jordà, me alegro de que usted haga tantas alabanzas de la gestión del aeropuerto... Bueno, veo que no está la señora Jordà, así que, si les parece, hasta que la señora Jordà regrese, que no sé si regresará o ha avisado que no lo hará, paso a contestar otras observaciones.

El señor Navarro hablaba de la competencia con Ineco, de que tratamos de evitar otros mercados prioritarios. Bien, la elección de los mercados es un tema del que se ha hablado muchísimo con el sector. En el análisis que se hace puede chocar, por ejemplo, que no esté Brasil. Hay algunos países que, incluso, a nosotros nos puede chocar. ¿Por qué China, que aparentemente va a movilizar tantos recursos públicos, no está entre los prioritarios? Es decir, hay decisiones que tienen que ver con la situación del país, términos económicos, el crecimiento económico que va a tener, etcétera; otros con si tienen o no tienen planes de inversión en marcha, y luego la potencial capacidad de poder acceder a esos planes. Todo ello conforma un único bloque y, por eso, puede haber países que estén creciendo mucho pero que no tengan claramente identificados proyectos que estén en marcha; y hay otros, con crecimientos más moderados, que sin embargo tienen ya en licitación concursos interesantísimos y, por lo tanto, se plantean como mercados prioritarios. En Extremo Oriente hay algunos más; está Malasia, Singapur, India, Australia y alguno más adicional.

Por otra parte, toda esa historia que el señor Alonso nos ha contado sobre las plazas de AENA no la he entendido muy bien, no sé a qué se refería en concreto, pero supongo que esa será otra guerra de la que podemos hablar en otro momento. Después hace una batería de preguntas en las que prácticamente me habla ya de proyectos de construcción, de si tienen análisis coste-beneficio, etcétera. Contestando también el señor Ramos, yo creo que un plan de estas características bastante descende ya que empieza a enumerar los proyectos de forma individualizada, cosa que es en cierta medida discutible, porque a estos proyectos saldrán otros. Hay que entender que se plantea como un plan muy flexible en el que se incorporarán unos y otros caerán, simplemente si hay un cambio político en el país correspondiente y deciden no poner en marcha algunos de esos proyectos. De hecho, están previstos algunos cambios políticos que sabemos que en sus programas electorales se están planteando ya, que eliminarían algunos de los proyectos en los que España puede tener un cierto interés, y eso ya está sucediendo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 15

Retorno social, qué empleo de cada proyecto se puede generar. Hablamos de cifras globales, sabiendo que cuanto mayor cuota de participación tengamos en esos contratos, evidentemente, más crecimiento, más generación de empleo, etcétera. ¿Cuánto en la línea de medios de comunicación? Pues está puesto unos 200 000 euros inicialmente con el planteamiento que tenemos, entendiendo que tenemos que ir a modos y a medios de comunicación que sean los más atractivos para el fin que perseguimos. También ha hecho otro tipo de afirmaciones sobre rescates internacionales, el tema del riesgo, etcétera. Yo creo que no es objeto en estos momentos del contenido del plan. Me debo de estar saltando alguna cuestión, pero en el siguiente turno trataré de contestarla.

Voy a contestar al señor Ramos, que dice que ha hecho un repaso del plan durante la intervención. ¡Hombre, lo podía haber hecho antes de venir aquí, porque hubiera tenido una idea más adecuada de lo que es! Eso significa dos cosas, una, que no me ha escuchado a mí, porque claro si ha hecho el repaso durante mi intervención, a mí no me ha hecho ni caso ¿no? (**Risas**); y, dos, que no se lo traía aprendido, como decía el señor Barrachina, pero aun así ha sido capaz de lanzar unos buenos dardos en contra del plan, asegurando que es poco concreto. Yo le vuelvo a insistir en que en un plan de estas características los objetivos están muy marcados, están muy identificados cuáles son los proyectos en cada país, y creo que esto es muy importante. ¿Hemos hablado mucho con el sector? Sí, ha habido muchas reuniones con el sector; en la presentación estuvieron los principales representantes y créanme que hubo un aplauso, no en ese momento sino en general, al contenido del plan y a la forma en que se está enfocando. Y lo hicimos porque creo que es bueno traer al Congreso algo que sepamos que va a ser útil, porque si traemos al Congreso una propuesta del ministerio sin consultar al sector, entonces estaríamos seguramente proponiendo medidas y hablando sobre medidas absolutamente desacertadas. Por eso, hemos utilizado ese mecanismo, y presentamos inmediatamente después la petición de comparecencia en este Congreso.

Dice usted que no he hecho partícipe a los grupos. Eso es lo que estoy tratando de hacer en el día de hoy; este no es un plan cerrado. También dice que un mes no es suficiente. Pues díganos usted cuánto necesita, que yo estoy dispuesto a revisar el plazo si necesita más de un mes para hacer observaciones al plan. Pero sería positivo que el Partido Socialista presentara aportaciones. Creo que es un plan importante, como otros que estamos presentando. Dice usted que no saben nada del plan de carreteras, que nadie lo ha visto. Pues consulte el *Boletín Oficial del Estado* porque ya hay 1000 millones de euros, de los 5000 anunciados, de los cuales aproximadamente 600 o 700 están ya, repito, en el *Boletín Oficial del Estado*. Así de real y así de tangible es el plan, que está ya en el proceso de licitación mediante la presentación de dos estudios de viabilidad.

En cuanto a otro tipo de proyectos, usted me hablaba del Meca-Medina, que es un proyecto de Estado y de Gobierno, en el que el Partido Socialista tiene tanta o más responsabilidad que el Partido Popular. Decía usted que yo no dijera si va a ser o va a dejar de ser... Este es un proyecto en el que ustedes tuvieron toda la participación, si cabe más, porque fue licitado en 2006, si no recuerdo mal, y adjudicado o puesto en marcha en 2011, así que si usted tiene algún interés en criticar algún aspecto del Meca-Medina no se olvide de ese dato para que no vuelva como un bumerán hacia el Partido Socialista.

En cuanto a estudiantes, ya les estamos dando oportunidades en el mercado laboral; de hecho, de las 611 000 personas que se han incorporado en el año 2017 al mercado laboral y que están afiliadas de nuevo a la Seguridad Social, una parte importante son jóvenes, y en este país en obra pública tendrán mayores oportunidades. El hecho de que en 2017 hayamos licitado un 27 % más de inversión en obra pública y hayamos adjudicado un 57 % más que en el año 2016 significa que en 2018 habrá bastante más construcción y ejecución, a lo que hay que añadir la incorporación de algunos proyectos a los que se les ha dado continuidad porque estaban paralizados.

En respuesta a la señora Jordà —no puedo retrasarlo más—, quería decir varias cosas. Empezaré diciendo que alabo los grandes elogios que ha hecho a la gestión de El Prat porque me parece que son positivos y justos por lo que está haciendo el Gobierno de España en una infraestructura estratégica en nuestro país, que nada tiene que ver con esos datos. Ya ha indicado el señor Barrachina que una cosa es el crecimiento medio y otra cosa es lo que sucedió en el momento en el que había una mayor crisis política. Evidentemente, el artículo 155 ha devuelto a la normalidad institucional la situación en Cataluña en términos de procesos administrativos, etcétera. Ayer o anteayer conocíamos también los datos del mercado inmobiliario y los datos de compraventa. Efectivamente, en Cataluña tienen una tendencia muy positiva pero, si se analiza mes a mes, se ve que cuando en el resto del país se podía estar creciendo en torno al 15 o 20 %, había momentos que estaban por debajo del 5 %. Pero eso no quita que sigamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 16

invirtiendo en Cataluña porque hoy por hoy, en 2017, ha sido la comunidad autónoma en la que más inversión ha hecho el Ministerio de Fomento, el grupo Fomento. Hemos ejecutado obra en Cataluña por un 29,2% más que en el año 2016 y presentamos planes que son realidades. ¿Cómo se puede decir que lo que hemos presentado el otro día en El Prat no es una realidad, si las inversiones de este año son las contempladas en el DORA, son las que se están ejecutando y para las que AENA tiene ya la financiación necesaria? Y las del año que viene ya hemos dicho cuáles son: las del DORA; están ahí y se van cumplir y además se pueden seguir. Otra cosa distinta es el nuevo escenario que abrimos de 2022 a 2026, en el que incorporamos el Aeropuerto de Girona y en el que estamos haciendo planteamientos que tienen que tener su traslación en proyectos de construcción: lo que debe ser la terminal satélite, la nueva estación de AVE en Girona, etcétera.

En cuanto a los vuelos por Moscú, esto que se ha contado no es exactamente así porque en su momento solo una compañía aérea solicitó volar por encima de Siberia para abrir la ruta con Japón; se negoció con Rusia sobre la base del plan de esa compañía para llegar a Tokio en un vuelo directo y, si hay alguna otra compañía que tiene interés en volar desde Barcelona, se estudia y se negocia con Rusia. Pero en diciembre de este año pasado se celebró, creo que en Alicante, el encuentro bilateral con las negociaciones de las autoridades aeronáuticas de los dos países, Rusia y España, y se ha conseguido desbloquear esa situación porque se ha aceptado que pueda sobrevolar el territorio siberiano desde un punto adicional de nuestro territorio. Esto significa que, si en un futuro cercano alguna compañía aérea desea abrir alguna nueva ruta, esto ya es posible, y se trata de continuar con el trámite habitual.

No me extiendo mucho en lo de las cosas porque ya sabemos la inversión que hay hecha tanto en maquinaria como en personal de apoyo al Gobierno; tampoco en el corredor mediterráneo porque, aunque no se han llevado a cabo hechos, ha sido un año en el que finalizaron las obras de Tarragona-Vandellós, que están en pruebas; las de Antequera-Granada, que están en pruebas; finalizaron las de la llegada a Murcia; se ha puesto Castellón-Valencia y además ahora empiezan ya las del tercer carril, respecto a las cuales estamos trabajando en muchísimo tramos. Esos son hechos y no hace falta más que ir allí para ver que esas obras se están llevando a cabo.

En cuanto a no defraudar, estoy absolutamente de acuerdo, pero eso no significa que no vayamos a seguir insistiendo en el trabajo que hay que hacer en Cataluña porque es positivo, y por eso el martes estaremos en Hospitalet. Esas son realidades. Es una realidad que en Moncada llegamos a un acuerdo y es una realidad que estemos ya en la redacción del estudio informativo correspondiente, al que seguirá la redacción del proyecto básico, y creo que a satisfacción del ayuntamiento, que está viendo que se están dando pasos firmes. Es una realidad el acuerdo que alcanzamos en Sant Feliu, que también tiene ya su traslación a la elaboración de los planes correspondientes, y también creo que con un acuerdo muy positivo. Es una realidad el extraordinario dato del puerto de Barcelona, con un crecimiento del 26% en tráfico de mercancías en general y del 33% en tráfico de contenedores, y anunciamos que a partir de ahora tenemos que retomar el ambicioso proyecto de conexión ferroviaria, con una inversión superior a los 300 millones de euros. Se están haciendo proyectos que son una realidad, sin que ello suponga ninguna limitación al puerto porque tiene en estos momentos la posibilidad de desarrollar el tercer carril.

Aprovechando ahora ya la presencia de la diputada, quiero decir que a esas realidades que son fácilmente constatables añadiremos alguna más para seguir generando inversión e infraestructuras necesarias en Cataluña. Por ejemplo, el martes, como he dicho, estaremos en Hospitalet de Llobregat y creo que vamos a poder llegar a un acuerdo y presentar conjuntamente el ayuntamiento y el Gobierno un proyecto muy ambicioso pero absolutamente realista, en el que hemos venido trabajando durante los últimos meses en coordinación y que supondrá una inversión superior a los 600 millones de euros. Pronto iremos a presentar otro gran plan que ya está finalizado, que es un plan extraordinario: el plan inmobiliario en el entorno del aeropuerto, en el que surgirán oportunidades, algunas de las cuales ya están ahí. Sabemos que son factibles para el desarrollo de nuevas empresas, así como del sector logístico e industrial, también del sector terciario, en ese desarrollo inmobiliario. Y volveremos también en breve porque tenemos que poner en marcha la tercera fase —esos también son hechos y usted puede ir allí a constatarlo— de La Sagrera. La Sagrera no figura en obra licitada ni obra adjudicada en 2017 porque tendría que haber otro epígrafe que dijera: obra reanudada. Solo La Sagrera son 840 millones de euros y, como saben, comenzamos con el colector de Rambla Prim, que es una realidad, y además están ejecutadas ya las pantallas al 70%. Hemos continuado con la estructura, que ya está en construcción otra vez, y en marzo espero que podamos iniciar la tercera de las fases antes de la estación de Sant Andreu,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 17

que es ya la parte de todos los accesos a La Sagrera. Es una grandísima inversión que también es una realidad tangible para Cataluña.

En cuanto a lo que comentaba el señor Barrachina, de nuevo remarco la coincidencia de ideas en lo que se ha trasladado sobre el plan internacional. Tengo la ligera percepción de que este segundo turno se va a utilizar en gran medida para hacer referencia al señor Barrachina, pero yo trataré también de resolver las preguntas que, en su caso, puedan formularme.

Gracias.

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

Pasamos a ese breve turno de puntualizaciones. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: Treinta segundos.

Primero, he de decir que hay portavoces que nunca defraudan, que siempre hacen lo que se espera. **(Risas)**. También como representante valenciano —valenciano desde la desembocadura del río Genia a Pilar de la Horadada— ya que ha hablado usted de obra pública en el caso de la comunidad vecina, quiero decirles que hoy en el diario *Levante* hay una publicación que habla de la inversión pública, del gasto público. Es un dato que no damos nosotros sino la Asociación de empresas constructoras y licitadoras de obra pública. Es sintomático. Lo digo para que el futuro se reparta un poco más. Les recomiendo que lo lean.

Por último, para contradecir al señor Barrachina —es una de las cosas que más me gustan— quiero recordarle una propuesta que usted hizo en Valencia —y que me pareció perfecta— cuando presentó el Plan de Cercanías. Usted se comprometió a venir a Valencia cada seis meses para evaluar aquello que había anunciado. Pues bien, vista la poca concreción aún de este plan, le hago una propuesta, y no espero que me conteste porque además estoy en dos Comisiones más y tengo que irme: que dentro de seis meses, o un tiempo prudencial, usted compareciera aquí y nos diera cuenta de cuál es el grado de ejecución o de materialización de este plan.

Moltes gràcies.

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

El señor Bel quiere, por el Grupo Mixto, compartir también tiempo y hacer una pequeña intervención.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias.

De hecho, yo no había intervenido en el primer turno; entendía que esto era para presentar un plan muy concreto. Veo que nos ha hablado de su libro, otros han hablado de su enciclopedia y, por tanto, uno tiene que decir lo que quiere decir. Respecto al plan nos parece un documento de trabajo de partida correcto, quizá un poco genérico. Nada que decir, pero he oído algunas cosas aquí que no son ciertas y cuando no son ciertas se tienen que puntualizar.

Señor Barrachina y señor ministro, ustedes han dicho que en Cataluña, en El Prat concretamente, ha habido un crecimiento de un 7 % en términos medios porque los primeros meses crecía al 11 % y desde el día de autos se crecía al 0 %. Señor Barrachina, señor ministro, datos de AENA, página web de AENA, no de la Generalitat de Catalunya. Crecimiento de El Prat, mes de octubre: pasajeros, 3,9 %; operaciones, 7 %, mercancías, 16,3 %. Noviembre: pasajeros, 5 %; operaciones, 7 %; mercancías, 21,9 %. Diciembre: pasajeros, 6,4 %; operaciones, 7 %; mercancías, 10,9 %. Desde el maldito día de autos, 1 de octubre, crecimiento del aeropuerto de Gerona —datos de AENA—: Octubre, 21,8 %. Crecimiento de Reus, octubre, 28,2 %. Datos de AENA. Por tanto, cada uno que diga lo que quiera pero que no utilice datos falsos, que no engañe, que no diga que El Prat durante octubre, noviembre y diciembre ha crecido al 0 % porque es falso. Y quedan en evidencia. Estos son los datos.

Señor Barrachina, dice que a las dos demarcaciones, a las dos provincias nos une desde la época romana la Vía Augusta. Efectivamente, señor Barrachina, cuando mi ciudad era Dertosa nos unía la Vía Augusta; hoy es Tortosa y lo que tendría que unir a las dos provincias sería la A-7 y el corredor del Mediterráneo. Y en estos momentos no hay, en este punto, ni A-7 ni corredor del Mediterráneo y eso es por incumplimiento e incomparecencias del Gobierno del Estado.

En todo caso, señor ministro, ya que cada uno ha hablado de su libro, muy rápidamente, a nosotros nos parece bien la presentación de las inversiones para 2026 en Reus y en Girona y estos algo más de 1900 millones de euros de inversión. Lo que no podemos comprender es cómo se dejan a Reus aparte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 18

Es una inversión de 50 millones de euros que posibilitaría que el aeropuerto de Reus fuera otra pista de El Prat. Y que venga el señor Millo ayer mismo y diga que no lo descarta pero que no es una prioridad no lo entendemos, porque por 50 millones de euros de inversión adicional a estos 1950 que prometieron ayer no es razonable que dejen a la provincia de Tarragona y a Reus como una inversión no prioritaria. Porque en Tarragona —y lo sabe el compañero Alonso— pueden pensar que si la A-7 no es una prioridad, si el corredor del Mediterráneo no es una prioridad y el aeropuerto de Reus no es una prioridad les queda claro que la demarcación, que Tarragona, no es una prioridad para el Gobierno de España. Y como estoy seguro de que esto no es así, espero que corrijan rápidamente y que incluyan esta estación del AVE en Reus, estos 50 millones de euros que posibilitarían que, al igual que Gerona puede funcionar como una pista adicional de El Prat, también lo pueda ser la del aeropuerto de Reus.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel.
Señora Jordà, ¿desea decir algo?

La señora **JORDÀ I ROURA**: Sí, en primer lugar quiero decirle, señor ministro, que es cierto que usted aparece, y por lo que parece seguirá apareciendo mucho, en Cataluña para hacer grandes declaraciones y, por lo poco que le he podido oír, parece que muy bien puede ser que se cumplan. Por lo tanto, estamos encantados. Pero hay algo que aparece aun más que usted por Cataluña, que es el 155 y ha sido la razón de que me haya tenido que ausentar para ir a dar una rueda de prensa respecto a la cuestión que nos ocupa. Por lo tanto, le pido mil disculpas por no haber podido estar presente, porque no es de recibo cuando usted ha dado contestación a mis preguntas. Por lo que deduzco, seguramente ha estado más conflictivo el señor Barrachina, compañero de Comisión, al cual ya estamos acostumbrados, pero me sumo a las réplicas del compañero Ferran Bel, las cuales también comparto. Quiero reiterar que después de oírle a usted parece que es cierto que reconoce, de alguna manera, que el crecimiento económico en Cataluña es absolutamente real y que a la vez el hecho de que usted aparezca reiteradamente en Cataluña también obedece a que hay una desinversión crónica de primer orden. Por lo tanto, reitero que estamos encantados de que aparezca para darnos buenas noticias y, sobre todo, que estas se acaben cumpliendo.

Nada más, solo pedirle una vez más disculpas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Jordà.
Señor Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muy brevemente.

Como al final todo el mundo ha vendido su libro y nuestro libro es el de la despolitización de las infraestructuras, volveré a repetirlo. Nosotros creemos que las infraestructuras deben hacerse con un criterio de utilidad social y eso quiere decir despojarlas de sesgo político y regional. Esto es importante porque si no al final aquí los diputados empezamos a hablar de lo nuestro y no paramos. Creemos que hay que hacerlo desde una perspectiva global. La prueba es que mi compañero, Luis Salvador, a pesar de que ha dado un respingo cuando ha oído hablar del Antequera-Granada, ha renunciado a decir nada sobre lo que pueda tardar ese periodo en prácticas.

Nosotros veníamos a oír la presentación de ese plan. Nos parece buena idea la del señor Baldoví, que usted venga, no necesariamente ex profeso, pero sí que aproveche alguna comparecencia para contarnos el desarrollo.

Una vez más, gracias por su intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.
Señor Alonso.

El señor **ALONSO CANTORNÉ**: Yo también se lo pensaba preguntar cuando visitase alguna de nuestras alcaldías que, últimamente, está bastante presente en ellas, lo cual le agradecemos otra vez. Como mis compañeros de Cataluña, en este caso también de Tarragona, han preguntado le recordaría que tuvimos una reunión con el señor García-Legaz y nos insistió y afirmó que Reus no sería olvidado de este proyecto que usted presentó el lunes pasado en el Prat, por lo que hoy esperamos que nos lo venga a confirmar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 19

Dicho eso, volvamos a la cuestión. Es verdad que nosotros tenemos tendencia a adelantarnos, posiblemente nos adelantamos a veces demasiado pero vemos algunas cosas que nos preocupan. Espero y deseo que a finales de año, cuando ustedes consideren, veamos si esos estímulos de los que se habla para generar empleo se han dado, si se ha impulsado la productividad, si se ha impulsado la investigación pública y la innovación.

En referencia a las ideas, estamos preocupados, como todos los grupos han manifestado aquí y en concreto el Grupo Socialista, por el hecho de que nuestros jóvenes hayan tenido que emigrar. También podría ser una propuesta el hecho de contar en esos países con nuestros jóvenes, que tienen una preparación muy elevada, a la hora de la contratación en las empresas; podría ser una propuesta. Pero, ¿sabe lo que nos pasa? Los hechos son muy tristes —y me sabe mal porque estoy casi convencido de que usted no participa ni ha participado nunca de eso— y su problema, señor ministro, es que durante estos años han existido demasiadas empresas constructoras en España que han maridado perfectamente con la corrupción y con la calle Génova, desgraciadamente. Nosotros nos preocupamos de eso y de qué forma garantizamos que la marca España no se vea manchada por niveles de corrupción. Aquí hay otra propuesta: dentro de esos comités de los que usted ha hablado antes, ¿por qué no creamos un comité de ética pública en el que no únicamente ustedes sino otros certifiquen que la actuación es limpia y que este plan no se ve afectado por esa mancha fuera de nuestras fronteras?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Alonso.
Señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Voy a reconocer que me sorprende cuando aquí otros portavoces se sorprende que desde el Grupo Socialista hagamos oposición. Voy a reconocer que la actitud de los portavoces de los distintos grupos en esta Comisión es anómala. Es el ministro de Fomento y nadie se quiere arriesgar a enfadarse con el ministro de Fomento. Creo que nuestra obligación es esa y, señor Barrachina, no creo que nadie nos haya elegido, nos haya votado para que nosotros vengamos aquí a decir que este es un magnífico plan y que no tiene ningún defecto. ¿Creemos que es bueno que se presente un plan? Sí, creemos que es muy bueno que se presente un plan, como ha hecho el ministro aquí —además, agradecemos también que haya venido el ministro a presentarlo—, pero creemos que es nuestra obligación señalar cuáles son los defectos. El señor Barrachina nos preguntaba que por qué no hacíamos aportaciones. Además, como somos un grupo que trabajamos en equipo, aquí hemos traído algunas aportaciones que podría ser interesante incluir. Una —además me parece la más interesante de todas— es eliminar una línea de acción, eliminar la entropía demagógica de algún portavoz del color azul. Creo que esa línea de acción sería muy interesante para las próximas comisiones de Fomento y además todos lo agradeceríamos. Quitando la broma, creo que sería interesante, como hemos dicho, poner una línea de acción que fuera la recuperación del capital humano que está en determinados países en los que se va a actuar y que no consiguen volver a nuestro país a tener oportunidades; creemos que hay algunas fórmulas que se pueden utilizar. Además, poner algunos indicadores en lo que hemos dicho antes que tiene un defecto, que es la línea de acción de la presencia en los medios de comunicación en los países en los que se actúa. Creemos que los indicadores pueden ser el impacto que tienen en esos países las publicaciones que se hagan en esos medios de comunicación, cuántas publicaciones aparecen en cada uno de los medios de comunicación durante el mes o los dos meses en que se haga la campaña. Como puede comprobar el señor Barrachina, propuestas podemos hacer. Creo que cuando hemos intervenido primero hemos hecho lo que es obligatorio para los diputados que forman parte de esta Cámara, que es decir lo que piensan de lo que se presenta aquí, le guste o no le guste al Gobierno y además intentar mejorar cómo se hacen las cosas. Como he dicho al principio —vuelvo a repetir—, creo que la sistemática que se utiliza para los planes no es la más adecuada —vuelvo a repetirlo, no es la más adecuada— y creo que hay elementos de mejora que se podrían introducir, porque ya son muchos los planes que se han presentado, son muchos los planes que se van a anunciar y creo que la dinámica no facilita la participación de los grupos. No tiene que ver muchas veces con el tiempo; busquemos la sistemática en la que los grupos tengamos la obligación de, en un plazo determinado, registrar en esta Cámara cuáles son nuestras propuestas al plan y después volvamos, en una comparecencia del ministro y con los portavoces parlamentarios, a debatir sobre esas propuestas. Aquí hago una propuesta de cómo creo que podemos mejorar la sistemática de cómo se redacta el plan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 20

Antes he criticado —voy terminando— el Plan de Inversión en Carreteras. Es cierto que el plan no se conoce; es cierto que se han conocido algunas actuaciones, pero que se haya presentado en verano del año pasado un plan por valor de 5000 millones de euros y que el Gobierno presente a cuentagotas, con anuncios del presidente del Gobierno o del ministro en cada comunidad autónoma, cuáles son las actuaciones y lo vaya a ir haciendo durante este año o el año que viene también, no creemos que sea lo más adecuado; lo entendemos mediáticamente sin problemas, entendemos que mediáticamente el Gobierno lo haga de esa forma, pero no digan que está definido el plan porque cuando preguntas al sector lo primero que te dicen es: ¿Y vosotros conocéis cuáles son las actuaciones y dónde se van a invertir los 5000 millones? No lo conocemos nosotros, no lo conocen las empresas que pueden ser beneficiarias e incluso las empresas no conocen las condiciones de las reglas del juego: no conocen cómo se van a licitar, no conocen si las condiciones van a permitir que las pequeñas y medianas empresas también puedan ser beneficiarias de ese Plan de Inversión en Carreteras. Por eso digo que creemos que tenemos determinadas debilidades en determinados planes.

Señor Barrachina, me parece muy bien que haga su papel y que aquí cante las alabanzas al Gobierno; nos parece perfecto, pero creo que la gente también valoraría que en algún momento detectara alguna debilidad porque demostraría que todo esto no es tan artificial, donde el partido de la oposición critica permanentemente al Gobierno y el partido que apoya al Gobierno simplemente le alaba. Creo que podemos hacer una cosa y la otra y seguramente los ciudadanos nos lo agradecerían, pondrían en valor nuestra opinión y nuestra labor, porque si no lo que vamos a conseguir es que un día desconecten definitivamente el televisor y no vuelvan a prestarnos atención y pienso que eso sería muy preocupante.

Nada más y muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.
Señor Barrachina, su turno.

El señor **BARRACHINA ROS**: Muchas gracias, señor presidente.

Coincido, aunque pueda parecer sorprendente, con buena parte de las intervenciones, incluida la del señor Bel. Es verdad que hoy están creciendo el aeropuerto de El Prat y el resto de aeropuertos de España. De hecho, 2017 fue un año récord. No es verdad que octubre fuese un buen mes. Los primeros días, reitero, hubo crecimiento cero. En el mes de octubre hubo crecimiento del 3,9%, la mitad del crecimiento nacional en el mes de octubre, el peor mes en veinticinco meses; ese es el resultado de la actividad del separatismo en el mes de octubre en el aeropuerto de El Prat. Es verdad que después en noviembre y en diciembre se va normalizando por la aplicación del 155, naturalmente, y a día de hoy está casi normalizado. Por tanto, el dato que daba doña Teresa Jordà es correcto; se acabó el año con el 7%. Desde octubre hubo un frenazo estadístico; si el año acaba con el 7 y hay un mes con el 3,9%, eso es porque la media era superior. Estamos orgullosos, muy orgullosos del aeropuerto de El Prat, que es una inversión en solitario del Gobierno de España, de Gobiernos socialistas y de Gobiernos populares. Estamos orgullosos de cómo resolvió el problema que hubo durante el verano con determinada empresa concesionaria en materia de seguridad el Gobierno de España —la Guardia Civil singularmente—, de cómo resolvió aquella cuestión laboral. Estamos enormemente orgullosos del aeropuerto de El Prat, de los 3500 millones de euros invertidos en la última ampliación y del conjunto de 28000 millones que en los últimos veinte años distintos Gobiernos, con tres presidentes de España distintos, han invertido en Cataluña; se lo merece Cataluña y el resto de España. Por tanto, coincido con esos datos pero sin ningún sesgo, obviamente. Se produjo una paralización, una ralentización, una cancelación de viajes durante el mes de octubre y una normalización posterior. Nos parece saludable, por tanto, todo aquello que permita a España, a sus empresas y a sus trabajadores internacionalizarse; como liberales, son nuestras ideas, pero son las ideas de la inmensa mayoría de los españoles, incluso las del socialismo que canta La Internacional, aquello de ‘pobres del mundo uníos’. **(Rumores)**. Con la excepción reduccionista de esos núcleos que quieren elevar barreras, que quieren elevar fronteras donde jamás las hubo —el nacionalismo y el separatismo, singularmente—, la inmensa mayoría de este Parlamento y de esta Comisión piensa, señor ministro, exactamente igual que usted aunque usted no lo escuche. Exactamente igual que usted; no lo escuchará nunca. Por eso en esa secuencia de 110 intervenciones, de 10 acciones que promueve su Gobierno en Australia, en Estados Unidos, en México o en Canadá, yo le sugiero que se lleve a, en fin, gente que hable bien de España; en esta Comisión ya nos apañamos nosotros. Pero que viajen poco, porque para hablar mal de España —y en esto recojo el guante del último portavoz, don César Sánchez—, para hablar mal de España ya está esta Comisión. Es decir es que no hace falta... **(Rumores)**. Claro, es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 21

que me dice una amiga, que el PP critique al Gobierno. ¡Oiga, pero es que ya hay siete diciendo lo mismo!, ¡siete!, ¡siete! ¡Siete diciendo lo mismo! Por lo tanto este grupo, aun a riesgo de quedarse solo, le dice que está muy orgulloso de sus trabajadores y de sus empresas, de que seamos el primer país del ¡mundo!, (**Rumores**) en kilómetros de AVE, en empresa aeroportuaria como Aena y en tantas otras ¡que nos enorgullecen! Y si cada vez que yo digo que estoy orgulloso de España, de mi país, de nuestras empresas y de sus trabajadores, a la oposición le duele, pues la oposición tendrá que hacérselo mirar porque va y casualmente este grupo, el Popular, es el grupo que ganó en 44 de las 50 provincias de España. (**Rumores**). Por lo tanto puede que aquí seamos una única voz de siete portavoces, pero en España somos 44 de las 50 provincias.

Muchas gracias, señor ministro. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Responde el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (De la Serna Hernáiz): Muchas gracias, presidente.

Muy rápidamente. Al señor Baldoví, que hace mención a la, según su opinión, escasa inversión del Gobierno en la Comunidad Valenciana, no es el momento ahora, por supuesto, de extenderme en todas las actuaciones que estamos llevando a cabo, simplemente diré que en lo que llevamos de año acabamos de licitar y anunciar licitación por más de 500 millones de euros adicionales a lo que ya teníamos el año pasado. Me parece que es una noticia suficientemente positiva como para que hubiera hecho mención a ella, ¿no?

En relación con lo de acudir aquí cada seis meses para hablar del grado de ejecución, a mí me parece una propuesta interesante y creo que parece razonable que ya que tenemos dos planes en marcha, pues tratemos de hacer una única Comisión. Al señor Ramos le parece que vengo mucho, el señor Baldoví quiere que venga más. Podremos encontrar un término medio en el que cada seis meses podamos dar cuenta en esta Comisión del grado de cumplimiento de los objetivos de los diferentes planes. No tenemos ningún problema en hacerlo de esa manera y trataremos de cumplir con ese compromiso.

Señor Bel, ¿cómo puede decir usted que no hay corredor Mediterráneo? Lo dice precisamente la comunidad autónoma que más metros lineales de corredor Mediterráneo tiene de todas las comunidades autónomas que atraviesa el corredor Mediterráneo. Porque, ¡hombre!, algunos tramos del corredor Mediterráneo tiene precisamente la comunidad autónoma que tiene conectada la red de alta velocidad a todas sus provincias y además va a añadir dentro de poco un nuevo tramo, que es Tarragona-Vandellós, que conseguirá un ahorro de media hora en la circulación hacia Valencia y viceversa. Y por supuesto en la A-7 porque esa licitación, anunciada en Castellón, evidentemente beneficia también a un corredor que se supone no acaba donde acaba la comunidad autónoma. Permítame darle dos datos en relación con las cuestiones que ha planteado para ratificar el efecto que ha tenido en el sector que yo he mencionado, que es el sector inmobiliario. En el conjunto de España en los meses de octubre y noviembre —muy breve— el presupuesto de los visados de dirección de obra, es decir obra nueva, se situó en 1767 millones. Esto es un incremento del 36,8%. En el caso de Cataluña se produjo una caída interanual del 8% (menos 8%). Estos son visados, dato incontestable. En compraventa de viviendas, datos que se conocieron también, se situó en los meses de octubre y noviembre en Cataluña en 12 205 viviendas. Efectivamente el crecimiento interanual es del 14,1% pero es bastante más bajo que el del conjunto de España, que fue del 21,7% y en algunas comunidades autónomas, por ejemplo aquí en Madrid, fue el 35%. Es decir la compraventa en Madrid fue del 35% y en Cataluña del 14,1%. ¿Por qué? Fundamentalmente por los meses a los que me he referido —también son datos oficiales—, porque se produjo una caída de la compraventa de vivienda en Cataluña, fíjese, para un crecimiento medio del 21,7 del menos 5,1% con respecto a los dos meses inmediatamente anteriores. En la provincia de Barcelona, por ejemplo, menos 8,3%, es decir una caída que duplicaba la registrada en el conjunto de España. Estos son datos oficiales, ¿eh?, sobre el efecto que ha tenido en el sector inmobiliario. Tampoco es que lo diga yo, todos los agentes del sector inmobiliario han dicho exactamente lo mismo que acabo de decir yo. Exactamente lo mismo. Y en eso convendrá conmigo en que, ¡hombre!, algunos nos podremos equivocar, pero todos...

Reus. Este es un debate que surgió en el mismo momento y de la misma forma que cuando anunciamos el EVA en Barcelona inmediatamente salieron numerosas localidades para decir que habíamos excluido la participación de determinados territorios en el EVA cuando en ningún caso ha sido así. El planteamiento es el planteamiento del Plan director de Barcelona, no del sistema aeroportuario catalán, que tendrán planteamientos individuales, de la misma manera que Girona también tendrá que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 22

tener su propio crecimiento. Otra cosa distinta es que aprovechemos una línea que está ahí, que pasa al lado del aeropuerto y que supone una inversión mínima —en Girona; estoy hablando de Girona, estamos hablando de lo que supone hacer una estación en la parte sur a apenas 500 metros de lo que es la terminal de Girona—, una inversión absolutamente mínima para crear un único espacio y un único sistema aeroportuario. Y Reus tiene también sus inversiones programadas y va a seguir creciendo. Usted mismo ha dado unos datos que me parece que coinciden con los que yo tengo, es decir un incremento del tráfico de pasajeros del 25,1% en el año 2017, ¿pues tan mal no lo estará haciendo el aeropuerto de Reus! Porque es un incremento significativo. Y hay inversiones programadas en el DORA, como también están programadas en Girona y como también están programadas en el aeropuerto de Barcelona. Por lo tanto también podremos hablar de posibles futuras actuaciones en Reus de cara a periodos posteriores, del 2022 en adelante; de hecho creo que tengo ya una interpelación, quizá suya, creo, la próxima semana para hablar del aeropuerto de Reus y hablaremos del aeropuerto de Reus. Pero el hecho de que hayamos presentado el plan director significa que tenemos un plan director para tratar de buscar una proyección adecuada y suficiente porque entendemos que es suficiente pasar de los 47 millones de pasajeros que tenemos ahora a una capacidad de 70 millones de pasajeros, y esa es la capacidad suficiente sin necesidad de tener que poner y disponer de nuevas pistas. Por lo tanto, claro que el Gobierno va a apostar por Reus y claro que va a seguir trabajando en inversiones necesarias en Reus y claro que vamos a llevar a cabo un desarrollo de un aeropuerto que tiene hasta ahora un tráfico limitado pero que puede seguir creciendo. Eso no significa que no pensemos en un proyecto que en estos momentos une Barcelona con Girona y que por otro lado creo que también ha sido acogido de manera muy favorable.

Señora Jordà, el hecho de que aparezca no significa que antes había desinversión. También aparezco en otros lugares y simplemente es porque creo que es bueno estar allí, en el territorio, y que si se presenta algo en Hospitalet de Llobregat lo razonable es hacerlo junto con el ayuntamiento y lo razonable es hacerlo allí que es donde vamos a llevar a cabo esa inversión.

Señor Alonso, los comités que usted propone yo creo que trascienden el motivo de esta comparecencia e incluso el propio fin de este foro.

Señor Ramos, yo me quedo perplejo porque ahora, de repente, en el segundo turno tampoco ha debido escuchar a los compañeros y a mí porque es cuando se ha puesto a pensar sobre las iniciativas y las han empezado a debatir. Es curioso porque abrimos un periodo de presentación de alegaciones, han visitado nuestra web casi 4000 personas, han mandado numerosas propuestas y ustedes no mandaron ninguna. Podían haber entrado en la página web. Usted me consta que me sigue habitualmente o al menos lo intuyo; cuando me atiza, será porque está pendiente de lo que digo. **(Risas)**. Podía haber entrado en la página web a lo largo de todos estos meses, en estas largas Navidades, y haber tratado de presentar alguna alternativa. No lo ha hecho y en diez minutos presenta dos. Bienvenidas sean. Las estudiaremos como cualquier otra que ustedes vayan a presentar y trataremos de incorporarlas, porque aquí se trata de hacer las cosas lo mejor posible.

Dice que no es lo más adecuado que el presidente del Gobierno anuncie los proyectos del Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras. Eso, cuando menos, es discutible. Pero lo que no puedo aceptar como elemento de discusión es que las empresas no lo conozcan. **(El señor Ramos Esteban: Las actuaciones)**. Actuaciones evidentemente no, porque insisto en que también tenemos que tener determinados filtros. Ya le avanzo que había alguna que teníamos en mente y que tenía encaje, pero, cuando hemos puesto algún filtro, resulta que no es posible llevarla a cabo, por ejemplo, por la baja intensidad media diaria, lo cual refuerza también el papel del filtro de actuaciones prioritarias. Pero sí hemos estado trabajando con las pequeñas y medianas empresas. De hecho, esta misma semana hemos vuelto a mantener una reunión con la asociación ANCI, porque nos trasladó algunas cuestiones adicionales sobre el pliego que ellos ya habían visto para quedar tranquilos. A mí personalmente el presidente de ANCI me ha trasladado que estaba muy satisfecho del esfuerzo que habíamos hecho para modificar el pliego en el sentido de abrir de forma amplia la participación del sector empresarial. Vamos a intentar licitar la parte de obra en cuanto tengamos la Ley de contratos del sector público.

Creo que esto es todo lo que tenía que decir para reiterar nuestro compromiso con un plan que creo que es positivo. Es el segundo de los tres compromisos que teníamos, agenda urbana española aparte. Estamos trabajando en otro que es muy importante, que es el ambiental, de sostenibilidad y de lucha contra el cambio climático, pero lo importante —y en eso coincido con lo que han dicho sus señorías— es cumplir lo que viene en esos planes y poder evaluarlos de forma periódica. Eso es lo que vamos a tratar de hacer. De hecho, en el primero ya estamos haciéndolo con una persona que hemos identificado como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 430

15 de febrero de 2018

Pág. 23

responsable de cada una de las iniciativas del plan director. Cada una tiene una persona que es la que tiene que poner en marcha esa medida y vamos a dar un impulso a la ejecución de ese plan, como lo vamos a hacer también con este cuando finalmente lo aprobemos —espero— a finales del mes de marzo. Les damos un plazo de un mes, que parece razonable. Digo yo que si en diez minutos nos ha hecho dos sugerencias, en un mes podemos quintuplicar las que tenemos en estos momentos **(Risas)** para tenerlo a finales de marzo aprobado y en marcha, de tal manera que después del verano podamos hacer, si les parece, una evaluación de los dos planes y del grado de cumplimiento de los objetivos. En cualquier caso, muchísimas gracias de nuevo por el tono, por las aportaciones y por su colaboración para construir estos planes, que espero que sirvan para mejorar la calidad del sector en nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Señorías, gracias también a todos ustedes. Se levanta la sesión.

Eran las seis y diez minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-430