



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 493

Pág. 1

FOMENTO

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

Sesión núm. 28

celebrada el jueves 19 de abril de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018. (Número de expediente 121/000020):

- De la señora subsecretaria de Fomento (Navarro Heras). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001558) y Ciudadanos (número de expediente 212/001479) 2

- Del señor secretario general de Infraestructuras y Presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. Seittsa (Niño González). A petición de los grupos parlamentarios Socialista (número de expediente 212/001233); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/001385 y 212/001390); Mixto (números de expediente 212/001469, 212/001298, 212/001289, 212/001443 y 212/001470) y Popular en el Congreso (número de expediente 212/001559) 19

- Del señor secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y presidente de Enaire (Gómez-Pomar Rodríguez). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001557); Socialista (números de expediente 212/001232 y 212/001239); Ciudadanos (número de expediente 212/001478); Mixto (números de expediente 212/001296 y 212/001442) y Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (números de expediente 212/001384 y 212/001389) 37

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 2

- De la señora secretaria general de Transporte (Librero Pintado). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001560); Socialista (número de expediente 212/001234); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/001388) y Mixto (números de expediente 212/001471 y 212/001473) 61
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Bravo Rivera). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001561); Socialista (número de expediente 212/001235); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/001382); Ciudadanos (número de expediente 212/001508) y Mixto (números de expediente 212/001290, 212/00295 y 212/001444) 73
- Del señor presidente y consejero delegado del consejo de administración de AENA SME, S.A. (García-Legaz Ponce). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001564); Socialista (número de expediente 212/001237); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/001383) y Ciudadanos (número de expediente 212/001511) 89
- Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Llorca Ortega). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001562); Socialista (número de expediente 212/001238); Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/001386) y Mixto (número de expediente 212/001297) 100
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe Operadora (Alfaro Grande). A petición de los grupos parlamentarios Popular en el Congreso (número de expediente 212/001563); Socialista (número de expediente 212/001236) y Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea (número de expediente 212/001387) 121

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2018. (Número de expediente 121/000020).

- **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE FOMENTO (NAVARRO HERAS). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001558) Y CIUDADANOS (Número de expediente 212/001479).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Antes de comenzar con el orden del día, les haré algunas comunicaciones previas. Como les informamos ayer, el señor secretario de Estado, que estaba previsto en el orden del día que compareciera en primer lugar, no puede hacerlo porque se encuentra en estos momentos en una reunión inaplazable a la que ha tenido que acudir. Se incorporará a lo largo de la mañana a la Comisión de Fomento, de modo que empezaremos con la comparencia de la subsecretaria de Fomento y, a continuación, iremos escuchando al resto de los comparecientes hasta que llegue don Julio, momento en el que retomaremos el orden establecido.

Como ya informé a los portavoces, las intervenciones de los grupos parlamentarios, excepto en el caso del señor secretario de Estado, serán de diez minutos, y con los demás comparecientes tendrá un límite de siete minutos. Como siempre, habrá un segundo turno de brevísimas puntualizaciones. Hay ocho comparecientes y ustedes ya saben el tiempo que se invierte en estas interesantísimas pero largas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 3

comparecencias, por lo que les ruego que se atengan en la medida de lo posible a los tiempos y vayan un poquito al grano dentro de sus posibilidades.

Comenzamos ya, sin más. Es un honor para nosotros recibir en la Comisión de Fomento a doña Rosana Navarro Heras que, como ustedes saben, es la subsecretaria del Ministerio de Fomento. Le damos una vez más la bienvenida. Tiene usted la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Navarro Heras): Muchísimas gracias.

Señor presidente, señores diputados, en cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados comparezco ante esta Comisión con el objeto de rendir cuentas ante sus señorías sobre los presupuestos del Ministerio de Fomento para 2018. Trataré de ofrecerles una panorámica general del proyecto de presupuestos del Grupo Fomento que les hemos presentado porque posteriormente, tal y como ha comentado el señor presidente, me acompañarán también e intervendrán los secretarios generales de Infraestructuras, de Transporte, el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, los presidentes de ADIF, AENA, Puertos del Estado y Renfe, y les explicarán con mucho más detalle los presupuestos en sus respectivos ámbitos de competencia.

Lo normal es que esta comparecencia se hubiera celebrado el pasado mes de septiembre, sin embargo —como todos conocen y por causas ajenas al propio ciclo presupuestario— es ahora cuando se celebra. Por lo tanto, creemos que sería deseable y bueno para todos y principalmente para los ciudadanos, que son los principales beneficiarios de estos presupuestos, que se aprobara cuanto antes puesto que las cuantías en general se incrementan, pero para el Ministerio de Fomento se incrementan muy especialmente. En palabras del ministro de Fomento del pasado martes: Confía en la coherencia y sensatez de quienes reclaman más inversiones en infraestructuras. Y les ha pedido que respalden este proyecto de presupuestos generales porque es un proyecto que supone un punto de inflexión en lo que se refiere a nuestro departamento, ya que la inversión crece un 17 % respecto del año 2017, y vamos a verlo.

Centrándome en el proyecto de presupuestos consolidado del grupo Fomento para 2018, que integra como saben el presupuesto del ministerio propiamente dicho: organismos autónomos, agencias, entidades públicas empresariales y sociedades mercantiles dependientes del Ministerio de Fomento, una vez consolidadas las transferencias internas asciende a la cuantía de 17 466 millones, esto es un 5,7 % superior al presupuesto consolidado en términos homogéneos de 2017 —la globalidad del presupuesto frente al presupuesto—, y luego me centraré en inversiones. Me he referido al presupuesto en términos homogéneos y quiero así aclarar en este momento que ha ocurrido un cambio técnico dentro de nuestro presupuesto y, a la hora de hacer comparaciones, es importante que esto quede aclarado, porque la normativa europea nos ha obligado a regular los cánones que por la utilización de las infraestructuras ferroviarias —esto es, de las vías— deben abonar los operadores del transporte ferroviario. En nuestro caso Renfe debe abonar a ADIF unos cánones por un importe de 585 millones de euros, que es lo que hemos realizado dentro del presupuesto. La partida que en el capítulo 7 estaba destinada a ADIF se ha reducido en esos 585 millones que se ha pasado al capítulo 4, que como transferencia a Renfe se le va a pagar para que pueda satisfacer esos canales, dado que si no incurriría en un déficit y se incrementaría también el déficit de la prestación de las obligaciones de servicio público. Por lo tanto, para hacer comparaciones homogéneas, habrá que tener en cuenta esta circunstancia y, a lo largo de mi comparecencia, haré referencia a ello.

El incremento del presupuesto consolidado del Grupo Fomento, del 5,7 % al que acabo de referirme, crece muy por encima del crecimiento nominal de la economía que —como saben porque se acompaña cuadro macroeconómico al presupuesto— se sitúa en un 4,3 %, lo que muestra nuestra apuesta decidida por las políticas en infraestructuras que son competencia del Grupo Fomento. Quiero también incidir que, si bien el presupuesto consolidado de nuestro grupo crece ese 5,7 % respecto a 2007, el importe destinado a la inversión —como ya ha explicado el ministro de Fomento— asciende a 8908 y, por lo tanto, se incrementa ese 17 % respecto del año anterior. Los gastos corrientes, sin embargo, experimentan un crecimiento de un 4 % respecto al presupuesto aprobado en 2017; esto es, crecen por debajo de la media, menos que proporcionalmente al crecimiento del presupuesto global. Además, la mitad de nuestro presupuesto, concretamente el 52 %, va destinado a operaciones de capital y, mientras tanto, a las operaciones corrientes se destina un 48 %, menos de la mitad. Se trata, por tanto, de unos presupuestos que son comprometidos con el crecimiento del empleo, con el crecimiento económico, con el incremento de la inversión en infraestructuras, la internacionalización y la sostenibilidad y perseveran por la eficiencia en la gestión de los recursos públicos que se asignan a nuestro departamento.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 4

Señorías, a través de estos presupuestos pretendemos, en primer lugar, alcanzar el cumplimiento de los compromisos con las infraestructuras al transporte y a la vivienda en todas las comunidades autónomas; mejorar la calidad de infraestructuras y el transporte en España; la movilidad de nuestros ciudadanos, contribuyendo a la vertebración territorial; avanzar y finalizar, como no podía ser de otra forma, los grandes proyectos en marcha; incrementar la competitividad de los sectores implicados en las infraestructuras de transporte, dando respuesta así a las necesidades reales de los ciudadanos y haciendo una apuesta decidida por la innovación, la internacionalización y la sostenibilidad.

Centrándonos en el presupuesto de inversión al que me acabo de referir —esos 8908 millones de euros que suponen 1292 millones más que en el año 2017—, en 2018 continuamos apostando por el modo transporte ferroviario, al que destinamos el 48 % del presupuesto de inversión; al modo de carreteras se le asignan 2430 millones, el 27,3 %; a puertos, 900 millones, un 10 %; el 8,4 % de los recursos, 752 millones, van destinados a los aeropuertos, y finalmente a vivienda, el 5,2 %, con 467,5 millones de euros. Con estas inversiones nuestra estimación es que se generarán 235 000 puestos de trabajo, directos e indirectos, en la economía española y, de ellos, unos 35 000 serán nuevos puestos de trabajo debido al aumento de las inversiones previstas en un 17 % respecto de 2017.

Como final de esta introducción del presupuesto del Grupo Fomento para 2018 destaco su marcado carácter inversor, con una puesta clara por el ferrocarril, aunque nos permite impulsar todas nuestras políticas de transporte —ya sea mar, tierra o aire—, puesto que incrementamos todos los recursos en relación con el año 2017.

Señor presidente, señores diputados, permítanme antes de pasar a destacar los principales aspectos del proyecto para 2018 hacer una breve alusión a la sección 17 que, como saben, incluye Ministerio de Fomento, organismos autónomos y agencias dependientes del mismo. Este presupuesto de la sección 17 para el año 2018 asciende a 6459 millones de euros, 911 millones de euros más que en el año 2017; esto es, un 16,4 % de incremento. Centrándome ya solo en el Ministerio de Fomento, sin agencias ni entidades dependientes, el presupuesto para el año 2018 asciende a 6326 millones de euros frente a los 5456 del año 2017, es decir, 870 millones de euros adicionales. El incremento es del 16 %. Quiero también significar que es el mayor incremento del presupuesto en los últimos veinte años. Aun viviendo en una situación de mejora económica y presupuestaria, nosotros seguimos perseverando en la disminución del gasto consuntivo y en el aumento de la inversión productiva, que es lo que contribuye realmente al crecimiento económico, a la creación de empleo y a los objetivos prioritarios del Gobierno para el disfrute de nuestros ciudadanos. Pues bien, de los 6326 millones a los que me he referido se destinan a gasto corriente tan solo un 37,06 % del presupuesto, 2344 millones. El resto, un 62,94 %, 3982 millones, corresponden a operaciones de capital. En otras palabras, en el ministerio destinamos 2 de cada 3 euros del presupuesto a inversión productiva.

Dentro de los capítulos del gasto corriente, en el capítulo 1, correspondiente a gastos de personal, la cuantía es de 169 millones, un 2,67 % del presupuesto global. Este capítulo experimenta un crecimiento del 1,63 % que, como saben, corresponde el incremento salarial del 1,5 % para todo el año 2018 y del 0,25 para medio año, pero a partir del 1 de julio. En el capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios, destinamos 70,37 millones, con lo cual se va incrementar en 6,65 millones respecto a 2017. Se explica fundamentalmente por una partida de energía eléctrica para la Dirección General de Carreteras, garantizando así recursos suficientes para tener una adecuada iluminación en nuestra red viaria. El total del capítulo 2 es un 1,1 % del presupuesto del ministerio de Fomento. Quiero significar, además, que una buena muestra del camino que hemos recorrido es que si en 2011 el capítulo 2 del ministerio ascendía a 83,44 millones, en 2018 asciende a 70,37. Después de siete años, dedicamos 13 millones de euros menos a gasto corriente en bienes y servicios, que es un 15,7 % menos que se puede destinar a nuestras obras de inversión; todo ello es gracias a los nuevos contratos de energía eléctrica, de comunicaciones y a unas prácticas más eficientes que se han puesto en marcha desde todas las administraciones y, en particular, desde la Administración del Estado.

El capítulo 3, gastos financieros, es muy residual. En el ministerio apenas alcanza un millón de euros. Sin embargo, hay que recordar que en 2010 se alcanzó el máximo; era trece veces más elevado que el actual, unos 13,6 millones que ahora podemos destinar inversiones con impacto positivo en el crecimiento y en la generación de empleo.

En el capítulo 4, transferencias corrientes, el presupuesto de 2018 destina la cuantía más importante, 2104 millones de euros. Como les explico a continuación, se dedica principalmente para financiar el déficit de explotación de la prestación de servicios públicos ferroviarios declarados como OSP que presta Renfe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 5

en Cataluña y en el resto de España. Con 1190 millones de euros absorbe un 56,6 % de la cuantía. Con estas subvenciones, señorías, el Ministerio de Fomento financia de media casi el 65 % del coste del billete de los servicios ferroviarios declarados OSP. La transferencia destinada a Correos estaría dentro de esta partida. Actualmente, como saben, estamos elaborando el Plan de Prestación de Servicio Postal Universal en todo el territorio nacional, y hasta que dicho plan esté elaborado el Ministerio de Fomento está abonando pagos a cuenta de las cantidades que procedan, según la metodología del cálculo que se establezca de forma definitiva, en el que haremos un barrido de los años en los que ha estado financiado con entregas a cuenta más los años en los que debía haber pagado esta entrega definitiva y la cuantía que salga a favor o en contra será liquidada adecuadamente. La cuantía que aparece en los presupuestos es de 120 millones de euros.

Son considerables dentro de este capítulo 4 las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de ciudadanos residentes en territorios no peninsulares y familias numerosas y también de mercancías en sus desplazamientos a la Península y entre las islas en dichos territorios, por ejemplo Ceuta y Melilla. Como saben, se incrementó en los Presupuestos Generales del Estado para 2017 la bonificación a estos transportes del 50 al 75 % del precio medio del billete. Pues bien, las subvenciones al transporte que dedicamos en 2018 son 596 millones de euros, lo que representa un 28,3 % del capítulo 4. Se incrementan 74 millones respecto a las aprobadas en 2017.

A los capítulos 6 y 7 se destinan en total 3177 millones de inversión. El capítulo 6 tiene un incremento del 7,6 %, 1902 millones, que nos van a permitir realizar nuevas licitaciones de obras públicas, apoyando esta generación de empleo y riqueza. El 96,6 % de esta partida va destinada a la Dirección General de Carreteras. El capítulo 7, con 1275 millones, también experimenta un importante incremento de 286 millones. Aquí tenemos como política principal la vivienda. Se acaba de aprobar el Plan estatal 2018-2021, el pasado 9 de marzo. Para los próximos cuatro años están previstos 1443 millones, un 62,46 % más de los recursos del plan anterior, y para este ejercicio se destinan 350 millones de euros, que son 21,7 millones más que en el presupuesto de 2017. También en este capítulo aparece por primera vez una transferencia para financiar la Y vasca. No es que antes no se financiara, es que ahora se hace transparente y, en vez de descontarse del cupo, el cupo aparece en bruto y aparece esta partida con un importe de 161 millones de euros. Tenemos también convenios con carreteras por importe de 353 millones de euros —esta partida crece un 37 %— y convenios con comunidades autónomas. Principalmente, destacaría el incremento de la dotación para el Convenio de Canarias en 89 millones.

Finalmente, el capítulo 8 experimenta un 56,50 % de incremento respecto al año 2017, alcanzando los 804 millones, fundamentalmente debido al incremento de más del doble de la aportación patrimonial a ADIF, que en 2018 asciende a 445 millones, porque pretendemos reforzar la estructura de capital con el fin de alcanzar los compromisos asumidos por el Gobierno con esta legislatura.

Señorías, he tratado de explicar someramente los presupuestos del Ministerio de Fomento. Son unos presupuestos que en grandes líneas reflejan los esfuerzos realizados en los últimos años y podemos tenerlos porque se han mejorado las cuentas públicas, entendiendo que se han sentado las bases para un crecimiento sostenido y sostenible de la inversión pública.

A partir de este momento, quedo a su disposición y en el futuro para cualquier aclaración que ustedes deseen plantear.

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

Es el turno de los grupos parlamentarios, de menor a mayor. Por el Grupo Parlamentario Mixto han solicitado la palabra tres diputados; sin embargo, me apunta la letrada —creo que tiene razón— que el Grupo Mixto tiene dos diputados, por lo que son dos los máximos que pueden repartirse el tiempo. De todas maneras, voy a hacer una excepción en este turno porque el rigor a veces se puede matizar, pero les ruego que en lo sucesivo no lo planteen y se ajusten al tiempo, que son siete minutos. Si les parece, empezamos con don Isidro.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días y, en ayuda a la excepción que usted acaba de manifestar, voy a ser especialmente breve. Consumiré apenas un minuto para agradecer a la compareciente, la señora Navarro, las explicaciones relativas al presupuesto del Grupo Fomento y señalar que no dudo de los incrementos presupuestarios que se han destacado en el capítulo inversor, pero quiero llamar la atención sobre la baja ejecución presupuestaria de las partidas contempladas en las cuentas públicas del pasado año, 2017, en este ministerio y específicamente en relación con obras en el entorno de Asturias o en la propia Asturias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 6

Pueden surgir, pues, dudas razonables en la ejecución de los presupuestos de este año y de unos proyectos, porque, cuando salga adelante este proyecto de ley, apenas tendrán siete meses para ser utilizados. De ahí que le pregunte por las medidas que el ministerio aplicará para evitar que en 2018 se repita la baja ejecución presupuestaria de 2017, que en el caso concreto de Asturias, mi comunidad de procedencia, ha sido significativamente baja en la línea ferroviaria Madrid-Asturias, concretamente el tramo Venta de Baños-Palencia-León-Asturias, en el plan de vías de Gijón o en la ronda norte de Oviedo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.
Señor Bel.

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

Después intentaré clarificar el tema de intervenciones del Grupo Mixto, que pueden pedir varias comparecencias y en otras comisiones siempre hemos intervenido. En todo caso, voy a intervenir muy brevemente.

Quiero agradecer la comparecencia de la señora Navarro y el esfuerzo que ha hecho para elaborar una configuración general del presupuesto de inversiones. Como tengo que ser breve, voy a dar unos mensajes muy telegráficos. Desde nuestro punto de vista, el presupuesto del ministerio no cumple con Catalunya. Ya no es un asunto presupuestario, que también, sino de ejecución. No se inicia ninguna obra nueva y las anteriores se perpetúan. No les voy a dar datos de ejecución obra por obra, porque a lo largo de estas semanas vamos a tener ocasión de constatarlos, pero sí les voy a dar algunos otros. En los últimos diez años, de 2007 a 2017, la licitación de obras del Estado en Catalunya ha caído un 10 %. Ha pasado de 2636 millones de euros a 217. En el año 2007, la Administración General del Estado ejecutó el 35 % de las licitaciones que había en Catalunya, mientras que en 2017 solo ha licitado el 12,9 %. Es más, en el año 2017 el Estado ha disminuido en un 23 %, de una cantidad ya muy ridícula, la licitación de obras en Catalunya mientras que la Generalitat las ha incrementado un 43 %. Aquel Gobierno que solo estaba pendiente del *procès* incrementa un 43 % las licitaciones de obras mientras que el Gobierno del Estado, que estaba muy pendiente de las necesidades de los catalanes —el presidente Rajoy vino a hacer una promesa de lluvia de millones de inversiones—, las ha disminuido un 23 %.

Más relacionado quizá con su responsabilidad, debo decirle que hay una partida de 123 millones de euros para compensar el déficit del servicio de Cercanías que aparece en los presupuestos. De acuerdo con el convenio del traspaso de Cercanías a Catalunya, esta cantidad se debía facilitar a la Generalitat para que la gestionase y no traspasarla directamente a Renfe. Esta es una antigua reivindicación. El ministerio se comprometió a rectificarlo en presupuestos posteriores y no lo ha cumplido.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel.
Finalmente, tiene la palabra el señor Alli.

El señor **ALLI MARTÍNEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Le agradezco, además, la deferencia que ha tenido con el Grupo Mixto al permitirnos intervenir a las tres fuerzas políticas del grupo. Quiero agradecer a la señora Navarro su intervención.

Me gustaría plantearle una cuestión y luego hacer algunas consideraciones generales, no tanto respecto de su ministerio, sino a nuestra percepción global de estos Presupuestos Generales del Estado para 2018. Las dos cuestiones que quiero plantearle, señora Navarro, es qué concepto tiene usted respecto de la posibilidad o de la exigencia que desde Unión del Pueblo Navarro se está planteando al ministerio para que ese calendaricen las inversiones en la Comunidad Foral de Navarra en relación con tren de alta velocidad. En segundo lugar, sobre la percepción o concepto que usted pueda tener sobre la carretera A-15 que uniría Soria con Navarra, especialmente llegando a Tudela, para que los navarros podamos venir a Madrid por carretera.

En el poco tiempo que me resta quiero hacer las siguientes consideraciones en relación a estos presupuestos generales, y permítame que aproveche su intervención para hacerlo. Unión del Pueblo Navarro no está de acuerdo con la actual redacción de estos Presupuestos Generales del Estado, no estamos de acuerdo en tal y como están redactados por cuatro motivos, señora Navarro. En primer lugar, porque si analizamos la regeneración y lo que atañe a estos presupuestos en cuanto a la Comunidad Foral de Navarra, en Navarra salimos perjudicados respecto de años anteriores en términos comparativos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 7

En segundo lugar, porque estos presupuestos generales, apoyados en este momento por el Grupo Popular y por el Grupo Ciudadanos, suponen un brindis al sol, pero más que un brindis al sol suponen una concesión al mundo nacionalista, especialmente al nacionalismo vasco, y no se hará a costa de los navarros porque existe el contrasentido de que el Gobierno foral de Navarra tiene nacionalistas vascos que en Navarra están en contra de algunas inversiones como las que le acabo de citar y, sin embargo, esos mismos nacionalistas vascos están exigiendo lo contrario a nivel nacional aquí en Madrid. En tercer lugar, le voy a decir con toda humildad que no somos de teatralizaciones, de hacer que nos enfadamos para intentar exigir más a última hora; no, nosotros no; jamás lo hemos hecho en treinta y nueve años y tampoco lo vamos a hacer ahora. Lo que tengo que decirle es que nosotros, Unión del Pueblo Navarro, por convicción, por los valores navarros que tenemos, vamos a exigir al Estado, de aquí al viernes, fecha en que finaliza el plazo de presentación de enmiendas, darnos un plazo para pactar, para negociar y para acordar, que es la cultura que siempre ha tenido Unión del Pueblo Navarro, con la izquierda y con la derecha para lograr lo que entendemos que es lo mejor para los navarros.

En cuarto lugar, para evitar —lo digo sin acritud—, esa tendencia que existe tanto aquí, en el propio Congreso, como en los medios de su comunicación de sumar los 137 escaños que tiene el Grupo Popular. Pues no, no es cierto, son 134 porque los 2 que se suelen sumar son los 2 escaños que están en el Grupo Mixto y que son de Unión del Pueblo Navarro. Siempre votaremos en función de nuestra propia ideología, a partir de treinta y nueve años de trayectoria, con una enorme vocación social y con una enorme vocación navarra. Por tanto, defenderemos lo nuestro, los fueros, nuestro arraigo, nuestros afectos y, lógicamente, lo que entendamos, como embajadores navarros aquí en Madrid, que es lo mejor para los navarros y, por tanto, para el conjunto de todos los españoles. En consecuencia, nos damos este plazo de tiempo hasta el viernes que viene para la presentación de las enmiendas porque con este texto actualmente no estamos cómodos y, por tanto, no estamos de acuerdo con estos presupuestos generales.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Vasco y tiene la palabra don Íñigo Barandiaran.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Únicamente quiero hacer una pequeña precisión. En primer término, para pedir disculpas a la subsecretaria, a pesar de que no haya estado antes presente, pero la he estado viendo en televisión porque llegaba tarde y prefería a atenderla desde allí antes de venir. En segundo lugar, para comprobar que determinados compromisos cuyo cumplimiento, en principio si compadece en el proyecto de ley de presupuestos, algo que hay que agradecer porque son compromisos plurianuales aún cuando no constan como tal en la Ley General Presupuestaria, pero luego se constata que se está dando cumplimiento en este aspecto. En tercer lugar, en cuanto a las carreteras, quiero aludir a la reivindicación que siempre hemos mantenido de la devolución a las instituciones comunes del País Vasco de la gestión de las competencias en materia de autopistas sobre la A-68 y la AP-1, que formularé más tarde al secretario de Estado, aunque se la plantee a usted. Finalmente, quiero hacer una pequeña precisión a mi amigo el señor Alli porque no por estar en uno de los cuatro territorios de los que componen la parte del sur del País Vasco en España, hemos dejado de reivindicar las mismas cuestiones en los mismos sitios, es decir, el tren de alta velocidad, la titularidad de las autopistas y alguna otra. La foralidad esta incardinada en absolutamente todas las convicciones.

Muchas gracias.

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

Es el turno del grupo parlamentario ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

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

Muchas gracias, señora Navarro. El debate se ha internado por terrenos que no esperábamos al comienzo. Este es el problema del presupuesto, es decir, no creo que sea razonable verlo con una visión compartimentada. Lógicamente, nosotros estamos en una comparecencia de fomento y esta compartimentación departamental tiene que existir, pero hay que verlo de manera global, aunque es un tanto más absurda ésta compartimentación territorial. Una vez más tenemos que decir que en Ciudadanos tenemos el mismo discurso en toda España. Ha mencionado, además, el señor Alli una cuestión que para nosotros es un poco dolorosa, que es la negociación que se hizo del cupo, con la que nosotros no estamos de acuerdo porque precisamente eso supone atentar contra la igualdad de todos los españoles. Nosotros

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 8

creemos que todos los españoles deben ser iguales y deben tener los mismos derechos, independientemente de donde hayan nacido o donde vivan. Independientemente, de que no nos gustara el cupo, independientemente de que no nos gusten algunas cosas del presupuesto, nosotros lo apoyamos porque, en conjunto, creemos que es bueno para los españoles. Es bueno porque, primero, da estabilidad a España, porque España no puede vivir en una campaña electoral permanente. Es un presupuesto realista, como ya dijimos el año pasado, porque por primera vez en muchos años se han cumplido los objetivos de déficit de deuda: Lo dijimos entonces y se ha cumplido. Nosotros dimos nuestro apoyo porque exigimos ese realismo. Además, es un presupuesto moderadamente expansivo, dadas las circunstancias, consiguiendo esa difícil cuadratura del círculo de cumplir los objetivos de déficit y deuda, de no tener más recortes —que ya han cesado—, de bajar los impuestos como nosotros pedimos y, de paso, ser expansivos en el gasto social, que llega a subir 3,5 si no contamos la bajada del desempleo; es normal que si baja el paro, baje el gasto por desempleo, pero descontado esto, sube un 3,5 %. Además, hemos conseguido una bajada de impuestos, hemos conseguido que por debajo de 14 000 euros no se paguen impuestos, lo que supone en torno a 740 euros de ahorros al año para los que están ahí; entre 14 000 y 18 000 euros también hay una bajada que supondrá que se ahorren unos 300 euros al año más o menos. Las pensiones, finalmente, se van a ver aumentadas por encima de ese 0,25 y llegan a un 3% en el caso de las pensiones mínimas y las no contributivas y hay tramos de 1 y 1,5 %. Conseguimos introducir el complemento salarial, un cheque descuento por hijo en las escuelas de cero a tres años, aumentamos los permisos de paternidad, hemos conseguido, gracias a la aprobación de nuestra Ley de autónomos, ampliar la tarifa plana y reducir los recargos por retrasos, también la equiparación salarial, por supuesto, la consolidación del empleo. En fin, son unos presupuestos que superan esa compartimentación territorial y departamental, y creemos que son unos buenos presupuestos y por eso Ciudadanos ha dado su apoyo.

En lo que respecta a su departamento, me reservo para el secretario de Estado una serie de preguntas concretas, pero sí que me gustaría preguntarle a usted si entre las funciones que aparecen en la web de Fomento están la gestión de la comunicación y la publicidad institucional, el establecimiento y gestión de los sistemas de información y, especialmente, la atención informativa dirigida a los ciudadanos. En ese sentido, me gustaría preguntarle, específicamente respecto de su departamento, si piensa que la transparencia que actualmente ofrece el departamento es suficiente, si existen partidas para garantizar o para mejorar la transparencia. En esta Comisión se han planteado iniciativas en ese sentido por otros grupos y que nosotros hemos apoyado para mejorar la transparencia y conseguir un Gobierno abierto. En los procesos de información pública de estudios informativos y planes del ministerio, ¿piensa que existe esa publicidad máxima para garantizar la máxima participación pública? ¿Piensa que esa publicidad es efectiva y útil para mejorar estos planes? ¿Qué partidas presupuestarias se dedican de 2018 estos planes? Creo que el señor Oblanca ha mencionado el problema de la ejecución presupuestaria —era una pregunta que yo me reservaba para el secretario de Estado—, y compartimos esa preocupación de las cifras de ejecución presupuestaria, por lo que, si nos puede ampliar esta información, estaremos muy agradecidos.

Hay una cuestión que ha mencionado usted con respecto al plan de prestación de servicios globales de Correos. Este tema nos preocupa porque nos parece que hay un cierto estancamiento en Correos, que no hay un plan estratégico. En un momento en el que está creciendo el sector de la paquetería, que obviamente es el negocio principal, las cifras de Correos están —en el mejor de los casos— estancadas.

Con esto nos conformamos de momento. Estas son las preguntas que le hacemos en esta primera ronda. Muchísimas gracias.

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

Es ahora el turno del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Tiene la palabra don Félix Alonso.

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

Señora Navarro, le damos la bienvenida a esta Comisión con una sorpresa, y es el no de entrada a los presupuestos de Unión del Pueblo Navarro. Le quería felicitar por sus nuevas responsabilidades, que se añaden a las que ya ejercía. Somos conocedores de su capacidad ejecutiva en Fomento, por ello le preguntamos sobre una cuestión que aunque no tiene el origen en esta legislatura a nuestro grupo le preocupa muchísimo, y son los 443 millones que por medio de una cláusula —que posteriormente fue declarada ilegal— sirvió para aplicar directamente una serie de contratos. La solicitud es muy sencilla para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 9

usted; nos gustaría escucharle que este tipo de adjudicaciones u otras similares están desterradas del ministerio, más allá de las preguntas que posteriormente, al final de nuestra intervención, le formularemos, porque hoy hablaremos del servicio postal universal.

Señora subsecretaria, llevamos años padeciendo por el futuro del servicio postal universal y en concreto por Correos, la empresa pública más grande en número de trabajadores de España, unos 57 000. A ustedes parece que no les preocupa en exceso. Por favor, le pedimos que nos transmita confianza, si así lo considera. Ante la inacción del Gobierno nos preguntamos si el objetivo último no es empaquetar Correos a otro operador público o privado de otro país. Su pasividad y su falta de compromiso en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado que hacen referencia al servicio postal universal generan dudas, estrés y deudas que son innecesarios para la empresa, y usted sabe que eso es lo peor que le puede pasar a una empresa para poder seguir trabajando con tranquilidad.

Somos conscientes de que la carta convencional pierde peso frente a la paquetería y otras formas de negocio, y ustedes siguen paralizados. Tienen el compromiso de garantizar el servicio postal universal y para ello, por favor, deben apremiar a SEPI a no dejar morir una empresa que articula el territorio, la única marca España reconocible en toda la geografía peninsular. Correos tiene una gran potencialidad y usted lo sabe. Dejaron pasar la oportunidad de hacerse con Unipost, lo que les hubiera permitido mantener una estructura competitiva para relanzar la paquetería. Imaginamos que el señor Montoro no les dejó ni plantearse. ¿Dónde está el plan estratégico? ¿A qué esperan? Hace un año lo anunció a los sindicatos y hoy nos lo ha anunciado a nosotros. Hace seis meses, esta Comisión aprobó una proposición no de ley reclamando un plan de prestación de servicio postal universal, pero nada, seguimos esperando.

¿Son conscientes de que uno de los valores de la España plurinacional es el amarillo de Correos? ¿Tienen pensado reconvertir los locales distribuidos por todo el territorio en locales multifuncionales? Dejaron perder la Caja Postal y ahora, en muchas poblaciones, la gente se tiene que desplazar para encontrar un cajero automático. ¿Por qué no hacer de las oficinas postales un lugar de servicios y de conexión que rompa con la brecha digital entre el mundo rural y las concentraciones urbanas? Correos, tanto en paquetería como desde el punto de vista de empresa multiservicio, tiene unas posibilidades inmensas que ustedes no aprovechan. ¿Por qué? ¿A qué esperan? ¿Una oferta? ¿O dejarlo languidecer para al final decirle a la opinión pública que es una carga y vendérselo a algún espabilado —amigo o no— que termine privatizando Correos y, como nos tienen acostumbrados, hacer de la necesidad negocio?

Le formularé ahora una serie de preguntas que nos gustaría que respondiese. ¿Cómo valora y afecta a su departamento la adscripción de la subdirección general de relaciones internacionales? Sobre los Presupuestos Generales del Estado aprobados para 2017, ¿cuántas modificaciones se han realizado en el Ministerio de Fomento respecto al documento aprobado? ¿Por qué importes y en qué programas y departamentos se han autorizado y realizado esas modificaciones? ¿Cómo y quién y con qué criterios se decide en qué medios se inserta la publicidad institucional del ministerio? El ya pequeño presupuesto de la comisión de investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil cae un 2,21 % respecto a 2017. ¿Está el ministerio desmantelando este organismo? ¿Por qué no se presupuesta del coste del seguimiento o supervisión de las recomendaciones de seguridad operacional? ¿Por qué se reduce un 7,98 % el presupuesto para la comisión de investigación de accidentes e incidentes marítimos?

Muchas gracias, señora Navarro.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, don César Ramos.

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

En primer lugar, quiero dar la bienvenida y las gracias a la subsecretaria por comparecer ante esta Comisión.

Si tuviéramos que poner un titular a la comparecencia de la subsecretaria no sería sobre su comparecencia sino sobre la intervención de uno de los portavoces de los partidos que han intervenido aquí. Hoy nos hemos enterado de que el Partido Popular en el Congreso de los Diputados es una confluencia de partidos. Hasta ahora creíamos que Podemos era la única confluencia que existía en el Congreso, pero hoy hemos entendido que el Partido Popular en el Congreso de los Diputados es una confluencia entre UPN, Foro Asturias y el Partido Popular, y la verdad es que nos resulta muy curioso. Nos resulta curioso y además nos resulta bastante indignante que algún portavoz de un grupo que se presentó por el Partido Popular lo que haga por sistema en este periodo de sesiones en el que se debaten los presupuestos sea separarse del Partido Popular previo a la aprobación de los presupuestos y a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 10

presentación de enmiendas para intentar sacar para su territorio lo máximo posible. Eso demuestra que el Partido Popular no tiene un modelo de país único y simplemente se dedica a contentar a cada uno de los que forman parte de su grupo parlamentario y de los territorios que le interesan. Creemos que el Ministerio de Fomento, con sus presupuestos y sus actuaciones, sobre todo durante esta legislatura, está consiguiendo que ese desequilibrio que existe entre regiones aumente, lo que hace que muchos ciudadanos de este país a veces nos sintamos ciudadanos de segunda al ver cómo se prima, cómo se potencia y cómo se premia a determinadas comunidades autónomas respecto de otras. Se está haciendo un uso partidista de los fondos públicos, que no son del Gobierno del Partido Popular, sino de todos los españoles.

Después de dar el titular, que creo que es el de la confluencia de partidos que forman parte del Partido Popular (**rumores**), vamos a ir a los temas que pueden ser interesantes y que pueden permitir entender un poco lo que son los presupuestos.

La subsecretaria ha dicho que son unos presupuestos que suponen un punto de inflexión y no es cierto, porque lo que hace —y no debía hacerlo— es valorar los presupuestos teniendo en cuenta los números absolutos. Usted sabrá igual que yo que los números hay que tenerlos en cuenta de forma relativa, y si hace un cálculo del porcentaje del PIB que supone las inversiones en las infraestructuras de transporte, comprobará que es tan bajo como el año pasado: un 0,6 %. Es el más bajo de la Unión Europea, lo que nos sigue situando a la cola de Europa en inversión pública, por lo que no creo que puedan venir a esta Comisión a vender las bondades de un presupuesto porque no la tiene; al contrario, no van a generar el empleo que podrían generar; no van a generar el desarrollo que podrían generar, y lo que sí van a provocar es más desequilibrios. Además, los presupuestos de este ministerio suelen ser unos presupuestos tramposos. ¿Por qué digo esto? Porque las cifras que aparecen no son las cifras reales ni las cifras finales que se van a ejecutar. Voy a poner un ejemplo. Si vemos las partidas que se han ejecutado el año pasado, son mucho menores de las que aparecían presupuestadas, por lo que pueden aparecer 2000, 3000 o 4000 millones más en los presupuestos de este año, pero si no se ejecutan da lo mismo porque no serán unos presupuestos reales. Además, el ministerio es consciente de que las partidas que tiene presupuestadas, sobre todo para actuaciones en carreteras, no las va a ejecutar el ministerio y le voy a explicar por qué. No lo va a hacer porque el Gobierno tiene decidido que las va a ejecutar con el Plan de inversiones de carreteras. Hay partidas de actuaciones concretas que se van a ejecutar por el Plan de inversiones de carreteras con colaboración público privada —en inicio adelantan el dinero las empresas privadas— y que introducen en el presupuesto a sabiendas para después decir que han dado 100 millones a una comunidad autónoma, pero, en realidad, no es cierto que se vayan a ejecutar porque se va a hacer con otra fórmula. ¿Qué han hecho? Poner simplemente dentro del presupuesto las que van con parte al PIC, las que ya han anunciado en esa dinámica en la que ha entrado el Ministerio de Fomento y el presidente del Gobierno de ir por los territorios anunciando actuaciones del PIC, como si regalaran millones a los españoles. Por eso creemos que son unos presupuestos falsos, tramposos y no reales.

Le vamos a exigir una cosa. Hace casi un año se aprobó en esta Comisión una proposición no de ley que exigía al Ministerio de Fomento crear una página web de transparencia en la que se publicara toda la información de la inversión en obra pública en España; que se publicara cuándo está previsto iniciar una obra, cuándo se prevé finalizarla, cuáles son las modificaciones de contrato, por cuánto se adjudica, cuáles son los problemas que tiene, de dónde sale la inversión, cuál es la justificación para establecer esas prioridades... Pero el Gobierno del Partido Popular sigue sin hacer caso a esta Comisión y sin aplicar una iniciativa que tenía que estar aplicada hace tiempo. ¿Por qué lo hace? Para esconder las vergüenzas, porque, como he dicho, como son unos presupuestos tramposos, si el Gobierno crea esa página web que le ha pedido esta Comisión y publica absolutamente todos los datos, nos sería mucho más sencillo a todos los diputados y a todos los ciudadanos ver que el Gobierno una y otra vez nos está engañando en cuanto a la ejecución, en cuanto a las obras que anuncia y después no cumple. Por eso le pedimos, le exigimos, como hizo esta Comisión, que esa página web se cree lo antes posible.

Voy a finalizar, lo que no quiere decir que vaya a terminar rápido, porque voy a hablar de Correos y hay mucho que decir en este tema. También aquí le voy a hacer una exigencia. Se ha aprobado una iniciativa en la Comisión en la que se piden una serie de cosas para Correos que no aplica el Gobierno. Es vergonzoso que siete años después de que se aprobase la Ley de Correos, que obligaba a que se aprobara un plan de prestación del servicio postal universal, siga sin aprobarse. Eso le está permitiendo al Gobierno del Partido Popular con los recortes que está haciendo en Correos; recortes de personal, recortes presupuestarios y recortes en oficinas, además de precarizar unas condiciones laborales que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 11

creemos que no son justas. Hemos visto con mucha indignación cómo Correos —el Grupo Socialista le pide al Gobierno que desde mañana mismo actúe para solucionarlo— ha decidido clasificar a los ciudadanos en dos categorías: ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda. Para el Partido Popular y para el Gobierno del Partido Popular, a través de Correos, ¿quiénes son ciudadanos de primera? Los que viven en poblaciones de más de 50 000 habitantes. ¿Cuáles son los ciudadanos de segunda? Los que viven en poblaciones de menos de 50 000 habitantes; la mitad de la población. ¿Por qué digo que ha decidido clasificarlos en ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda? Porque aprobó unas tarifas a final de año, con nocturnidad para que nadie se enterara, en las que aplica un recargo del 30 % a las publicaciones periódicas que se envíen a poblaciones que tengan menos de 50 000 habitantes. El Gobierno está atacando al mundo rural, está desmantelando Correos en toda España y está abandonando a los ciudadanos del mundo rural. Ha abandonado a los trabajadores de Correos. Es una empresa pública que tiene el 35 % de los trabajadores con empleo temporal —15 000 trabajadores, lo que es una vergüenza—, 25 000 trabajadores a tiempo parcial —5000 que trabajan solo cuatro horas dos tardes a la semana y 2000 que trabajan cuatro horas de lunes a viernes—; una compañía pública que está aprovechando a los trabajadores para intentar sobrevivir con los pocos recursos que le da el Gobierno y con la justificación de que no se aprueba un plan. Le hemos pedido para Correos, primero, que se apruebe obligatoriamente el plan de prestación del servicio postal universal, que se eliminen esas diferencias de tarifas entre zonas rurales y zonas urbanas, y les pedimos que lo hagan ya, que llamen a Correos, que busquen la fórmula y que a partir de mañana esas injusticias se solucionen. Les pedimos también que se sienten ya con los trabajadores para solucionar su problema laboral, para garantizar las condiciones laborales, los puestos de trabajo y los salarios, que no se están garantizando por parte de la compañía. Les pedimos que se sienten a hacerlo porque, si no, como saben, a partir de mayo, los sindicatos han anunciado que van a empezar movilizaciones para defender algo que es justo, que es razonable, que son sus condiciones laborales. Cuiden al mundo rural, trátelo igual que a todos los ciudadanos que viven en zonas urbanas y, de verdad, no nos presenten estos presupuestos como un punto de inflexión porque sabe que no lo son; no son un punto de inflexión de nada, es la continuación de los presupuestos más austeros en temas de inversión —austeros no en el sentido positivo, sino en recortes en inversión—, son los más austeros en recortes de Europa.

Muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, don Miguel Barrachina.

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

Gracias, doña Rosana Navarro, por su presencia y por sus prolijas explicaciones. Quiero darle las gracias a usted y a todos los trabajadores del Grupo Fomento, los que trabajan por las noches cuando hay temporales, los que abren cada mañana cada una de las delegaciones del Ministerio de Fomento, porque con estos presupuestos, en los que el capítulo de personal crece solo un 1,6 %, son ustedes capaces de administrar 9000 millones de euros en inversión pública, un 17 % más. Resulta enormemente llamativo que se les califique como los más austeros de Europa, cuando si España bate hoy un récord en Europa es en la creación de empleo: 600 000 empleados durante los últimos doce meses en España, 300 000 en Alemania, 200 000 en Francia y así hasta muchos que destruyen empleo. Por tanto, sí es verdad que España es una nación líder en Europa, líder en creación de empleo, donde su ministerio tiene buena parte de responsabilidad. Esta es la primera pregunta que le hago. He escuchado que hay una previsión de algo más de 200 000 empleos a crear por el impulso inversor de este Gobierno y de su ministerio.

Además de darle las gracias por su presencia a usted y a todos los trabajadores del Ministerio de Fomento y de todas sus empresas — Renfe, ADIF, AENA—, empresas líderes mundiales que el Gobierno actual del Partido Popular recogió en situación de quiebra y que hoy dan beneficios para todos los españoles, quiero agradecerle también su intervención porque ha servido para que el primer grupo de la oposición, por expresa decisión de los españoles, haya descubierto hoy que nuestros leales socios de Foro Asturias y de Unión del Pueblo Navarro están en el Grupo Mixto porque son partidos independientes, y naturalmente son socios. Celebro que dos años después el primer grupo de la oposición sepa dónde está cada cual y, por cierto, he escuchado defender lealmente a Unión del Pueblo Navarro una serie de peticiones razonables, menos me lo ha parecido la intervención del señor Barandiaran cuando ha hablado de Navarra como uno de los cuatro territorios de la comunidad vasca. No es verdad, es falso. Si no recuerdo mal, desde 1512, el antiguo Reino de Navarra se integró, junto al resto de territorios hispanos,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 12

en lo que hoy es nuestra nación; el anexionismo del nacionalismo está bien para otros ámbitos pero este es el Parlamento de España y Unión del Pueblo Navarro y los navarros eligieron a don Iñigo Alli y a otros compañeros para representar, sin intermediarios, a su territorio, a Navarra, como también en mi Comunidad Valenciana, que nos representamos solos.

Señora subsecretaria, quería plantearles algunas cuestiones. En ese conjunto inversor que al Grupo Parlamentario Popular le satisface enormemente, se ha puesto de manifiesto la cifra de 9000 millones de euros, 1300 millones más que el año pasado. Entiendo que esto algunos lo consideren como una desgracia, pero no para la mayoría de los españoles, que estamos felices de que crezcan las inversiones en materia de carreteras, a lo que destina el departamento de don Iñigo de la Serna más de 2000 millones de euros. Hay una cantidad adicional del Plan de inversión de carreteras en el cual hay anunciadas ya licitaciones futuras de 1800 millones y que imagino que no estarán computadas en el conjunto presupuestario, lo que podría multiplicar por dos el texto presupuestario que hoy nos presenta en materia de carreteras. Aprovechando estas grandes vías, estos futuros 5000 millones de euros para carreteras, quisiera pedir lealtad a las comunidades autónomas que tienen que hacer trámites previos ambientales para que no frenen y no paren los proyectos del Ministerio de Fomento, como está sucediendo, por ejemplo, en una gran vía que une y hermana la Comunidad de Cataluña con la valenciana en mi provincia, en Castellón, donde para un trámite de treinta días lleva ya un año el Gobierno autonómico valenciano sin resolver, frenando, por tanto, una comunicación por autovía indispensable para castellonenses, para tarraconenses, para catalanes, para valencianos y para todo el corredor mediterráneo. Me gustaría que nos hiciese una reflexión al respecto.

He escuchado hablar de Correos, que efectivamente es una magnífica empresa con excelentes profesionales que presta un servicio creciente y pujante, e imagino que dentro del conjunto empresarial del Grupo Fomento habrá alguna estimación sobre las pérdidas, en este caso beneficios, ingresos o rendimientos, y la evolución que ha tenido desde que se cogió el conjunto del sistema en situación quebrada no solo del Grupo Fomento, sino del conjunto de las administraciones españolas, y hoy la situación creo que es bien distinta.

Quisiera también, señora subsecretaria, agradecer que el Ministerio de Fomento y el conjunto de las administraciones españolas, no solo el Gobierno de España, se hayan convertido hoy en motor de la actividad económica y no en lastre de la misma. Este presupuesto, que en su conjunto estima crear 475 000 empleos, cifra ya superada después de la revisión en estas últimas semanas de todas las agencias calificadoras y también de la OCDE sobre las previsiones de crecimiento, que serán superiores, quisiera decir que estas inversiones, las que usted nos ha relatado, con la reducción de la morosidad —se ha referido aquí el año 2010—, ya no se paralicen más de cien inversiones públicas, sino que ahora se multipliquen. La caída de la prima de riesgo, de los tipos de interés y de los impuestos excesivos permiten que el sector público hoy en España, liderado por el Ministerio de Fomento, sean motor y no lastre, que sumen y no resten al crecimiento y a la creación de empleo nacional.

Se ha llegado a decir que hay una inversión partidista en relación con una petición razonable de la comunidad autónoma de Navarra —subrayo lo de autónoma—; partidista, sí, porque nosotros somos del partido de los españoles, 923 millones para el corredor mediterráneo; 757 millones para todo el corredor noroeste —Castilla y León y Galicia—; 661 para todo el corredor norte —Asturias, Cantabria y País Vasco—; actuaciones de envergadura, como los 283 millones que permitirán al portavoz socialista llegar pronto a casa, a Extremadura (**el señor Ramos Esteban: Dentro de cinco años**); el corredor Cantábrico-Mediterráneo, que es el que transita por mi ciudad, Sagunto, Segorbe, Teruel y Zaragoza. Esos 9000 millones de euros se dispersan por todo el territorio y, efectivamente, hay una inversión completamente partidista del partido de los españoles, el que ganó, por cierto, en 44 de las 50 provincias de España y en las dos ciudades autónomas, Ceuta y Melilla, a las que también se dedican recursos importantes, al igual que a Canarias y a Baleares. Por cierto, del conjunto inversor del presupuesto y de la totalidad de los capítulos, la parte que se dedica a gasto corriente es un gasto corriente útil, porque así como crece tan sólo un 1 % el gasto en personal y se reducen los gastos financieros, es decir, el pago de intereses —hubo una época en la cual los presupuestos del Estado se dedicaban a pagar a los bancos; en 2010 se pagaban diez veces más—, el resto de gasto corriente es el dedicado a transferir dinero para pagar los billetes merecidamente de los habitantes de Canarias, Baleares, Ceuta y de Melilla, donde crece un 28 % —un gasto corriente productivo—, y donde crece también la obligación de servicio público. Señora subsecretaria, me gustaría preguntarle si, tal y como se aprobó en el último Consejo de Ministros del pasado año, creo recordar que el 23 de diciembre, la obligación de servicio público que elevaba la aportación del Estado la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 13

previsión es establecerlo durante este año 2018, lo que permite que a todos los vecinos de España, esa España rural a la que tantos desprecian, se pague el 65 % del billete con más de 1100 millones de euros de todos los españoles, que va a compensar la ausencia de población en aquellos territorios que la obligación de servicio público declara como idóneos y aptos para recibir esa inversión.

Quisiera subrayar, y concluyo, señor presidente, que en ese aumento, en esa apuesta por la vivienda que hace el Gobierno de España, elevando más de un 60 % las ayudas, las subvenciones a los particulares para la adquisición de vivienda, donde, por cierto, hay una discriminación positiva para los municipios de menos de 5000 habitantes —hay otros que hablan, nosotros hacemos por los núcleos rurales—, me gustaría pedir a las comunidades autónomas y a las forales que hagan su aportación, que no frenen las ayudas, que colaboren económicamente y que hagan una aportación de otro tanto de lo que hace el ministerio por sus vecinos, y dado que son ellos quienes al final lo tramitan, dado que son ellos quienes se suelen colocar —ya lo hemos leído en recientes días— las medallas del Plan de vivienda, que además de hablar, aporten, que pongan la cantidad y que igualen esa apuesta que el Gobierno de España ha hecho a favor de sus vecinos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señora subsecretaria, son muchas las preguntas que le han hecho y le informo de que intente contestar a todas las que pueda, pero de aquellas que no sea posible, como conoce, existe la posibilidad de responder posteriormente por escrito y atender las demandas de los señores diputados.

Tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Navarro Heras): Muchas gracias.

En primer lugar, muchas gracias a sus señorías por las observaciones, preguntas y puntualizaciones que han hecho, que seguro que son constructivas y que nos ayudarán a reflexionar.

Voy a intentar esquematizar las respuestas por bloques. Dado que muchos de ustedes se han interesado por la ejecución del presupuesto de Fomento, así como por Correos y por el Plan de inversión en carreteras, voy a intentar contestar, en primer lugar, estas tres cuestiones.

En cuanto a la ejecución del presupuesto del Grupo Fomento, que incluye empresas, sociedades estatales, organismos autónomos y el propio departamento, el grado de ejecución del año pasado ha sido del 73,4 %. Por cierto, en Asturias ese grado de ejecución se eleva al 77 %, más de 3 puntos por encima de la media. Esa ejecución referida a inversión en los capítulos 6 y 7 asciende aquí a 5640 millones de euros, de los cuales, por dividir por modos, porque cada modo tiene su propia problemática, en Ferrocarriles se ha ejecutado un 66,9 %; Ferrocarriles ha tenido que hacer una importante reprogramación de toda la contratación, dado que la Ley de Contratos establecía determinadas premisas para las adjudicaciones. Han tenido problemas con adjudicaciones a la baja, adjudicaciones temerarias, y han hecho durante el año pasado una fuerte reprogramación de su contratación, unido, y esto ha afectado a casi todos los modos, a una situación de prórroga presupuestaria.

En cuanto a Carreteras, he entendido a algunas de sus señorías que la ejecución era muy baja y es del 90,1 % del presupuesto final. De los 2192 millones de euros se han ejecutado 1974; Aeropuertos, el 73,1 %, 449 millones; Puertos tiene una ejecución más baja, el 44,5 %, pero tiene su explicación, tiene 409 millones ejecutados y es debido a las adjudicaciones, que tienen un seguimiento presupuestario por las bajas con las que se adjudican los propios contratos. Ellos sacan contratos por el importe en bruto que está presupuestado y finalmente lo adjudican con una baja de en torno a un 30 o un 35 %, o con bajas máximas superiores al 40 %. Es la fórmula normal. Además, los grandes proyectos de puertos están ya realizados, con lo cual en el momento actual se caracteriza por un número importante de expedientes pequeños o medianos que, como saben, tienen una gestión mucho más compleja.

Por lo que se refiere al Plan de Vivienda, se ha ejecutado este año el 97,65 %. Yo creo que los datos de ejecución son buenos, y son aún mejores si miramos solo el departamento de Fomento. El grado de ejecución de todos los capítulos, del 1 al 8, ha sido del 94,75 %. Les recuerdo que del año 2010 este mismo presupuesto se ejecutó en un 65,6 %. Por tanto, con menos personal y menos recursos intentamos trabajar y ejecutar mucho más, intentando ser más eficientes, si cabe, en la medida que podemos tener que recurrir a estos escasos recursos y poderlos organizar.

En cuanto a Correos, efectivamente, nosotros somos su órgano regulador y nos encargamos también de darle la transferencia por el servicio público universal, aunque, como saben, Correos depende también de SEPI. En lo que es nuestra obligación, que es el cálculo del Servicio Postal Universal, efectivamente

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 14

nos comprometimos el año pasado a elaborar esta metodología de forma definitiva, pero con el visto bueno de la Unión Europea; no queremos que luego la Unión Europea nos vuelva a decir que son ayudas de Estado y que Correos tiene que devolver cantidades inmensas al Estado. Por tanto, hay que hacerlo bien y hay que hacerlo con cuidado. Este grupo de trabajo se constituyó en junio del año pasado y está terminando sus trabajos; de hecho, ya tenemos la metodología prácticamente terminada. Se les ha mandado, en forma de borrador, de forma oficiosa a la Unión Europea, de tal manera que tenemos así la garantía de que lo que vamos a hacer está bien hecho. En ese grupo de trabajo participa, por supuesto, Correos, participa Hacienda, participa la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia, porque luego es uno de los máximos críticos en esta metodología. Lo que se va a hacer es que no se le va a dejar a deber ni un euro, porque se le está dando una cuantía como entrega a cuenta y provisional de la definitiva que surja de esta metodología, se harán las cuentas, se sumarán las cuantías entregadas de forma provisional y las cuantías que se les debería haber entregado durante todos estos años. Con lo cual, el signo positivo o negativo que resulte se elaborará en consecuencia. Creo que hemos avanzado bastante, el grupo no ha parado en sus múltiples reuniones y en sus múltiples documentos y análisis, y la idea es aprobar este mismo año esa metodología y hacer esas cuentas con el grupo de Correos. Por tanto, creo que ese tema quedará solventado pronto.

Respecto al Plan de inversión en carreteras, por el que han preguntado varias de sus señorías, quiero aclarar que no estamos falseando estos presupuestos para llevar a cabo este plan de forma oculta. Este Plan de inversión en carreteras se añade a nuestros presupuestos. Las cuantías presupuestadas en el Ministerio de Fomento para carreteras se van a ejecutar, y se va a hacer como se ejecutaron el año pasado, a más de un 90 %. Creo que es el departamento del ministerio que más y mejor ejecuta su presupuesto, porque los porcentajes de ejecución son los más elevados. El secretario general, que posteriormente intervendrá, se lo podrá explicar. Por tanto, es una cuantía extrapresupuestaria. Esta cuantía, la del PIC, está fuera del presupuesto. Este Plan extraordinario de carreteras, al margen o en adición al presupuesto, está dotado con 5000 millones de euros para actuar en 2000 kilómetros de carreteras en un plazo de tres años, entre 2017 y 2020, y será gestionado a través de fórmulas de participación público-privada, como saben. Pretende dar un gran impulso a toda la construcción y conservación en carreteras. Además, como característica subrayable, este plan de inversión se enmarca dentro del plan de inversión para Europa, dentro del denominado Plan Juncker, lo cual posibilita que su financiación la obtenga en unas condiciones muchísimo más favorables debido a las garantías que aporta el fondo EPSI y la financiación que va a aportar el Banco Europeo de Inversiones, lo que seguro que va a abaratar los costes financieros de los recursos ajenos y va a contribuir a la viabilidad de las actuaciones. Con lo cual, no lo miren con recelo sino como una oportunidad. Realmente, es una oportunidad que se nos ofrece ahora y que se añade al presupuesto normal y habitual de Fomento, que seguirá ejecutando su Plan de carreteras, tanto como inversión como en la conservación de las mismas. Las primeras concesiones, como saben, serían el eje norte-sur, A-30 Murcia; el eje oeste, A-7 Alicante-Murcia; la prolongación A-7 en Castellón, entre Vilanova d'Alcolea y Traiguera; y la continuación A-52, entre Vigo y O Porriño.

Sigo con preguntas que me han realizado los distintos diputados. He hablado de la ejecución, y sí creo que vamos a ejecutar este año también con cuantías mejores. Intentamos ir mejorando cada año y que los porcentajes sean superiores, pero no hemos parado de trabajar en estos meses. En estos cinco meses, el presupuesto prorrogado nos ha abierto una serie de cuantías con las que llevamos haciendo adjudicaciones y licitaciones sin parar de trabajar. Eso, respecto al Ministerio de Fomento, porque, como saben, las otras empresas tampoco están afectadas por estas limitaciones en prórroga presupuestaria.

Respecto al tema de Cataluña, el diputado Ferràn Bel me preguntaba sobre la aplicación de los presupuestos. Me gustaría darle algún dato. Es la comunidad autónoma con el mayor presupuesto del Grupo Fomento en 2018. Son 1479 millones. Crece un 15,3 % con respecto a 2017. El Ministerio de Fomento va a destinar más de 190 millones para financiar los servicios declarados obligación de servicio público, OSP, en esta comunidad. Además, destacamos que es la comunidad autónoma cuyos servicios de cercanías y media distancia declarados OSP reciben más financiación de los Presupuestos Generales del Estado. Si de todo el presupuesto de la Administración General del Estado se destina a Cataluña un 13,3 %, el del Ministerio de Fomento estaría en torno a un 15,1. Y el incremento de la inversión en esta comunidad es un 16,7 %.

En cuanto a Navarra, como sabe el señor Alli, se hizo el año pasado en el presupuesto un pago antiguo, una deuda histórica, que realmente no es una inversión que estemos haciendo en el año 2017.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 15

La verdad es que, para comparar, deberíamos hacerlo igual en términos homogéneos, descontando esa cuantía. Pero me preguntaba usted por la A-15. Existen acuerdos de colaboración para el desarrollo coordinado, incluyéndose una partida de 1 millón de euros en Navarra para los proyectos del trazado de la A-15 en el tramo navarro, que están en tramitación ambiental y pendientes de la DIA.

Por seguir con las comunidades forales del País Vasco, respondo al señor Barandiaran sobre la AP-1 y la AP-68. En este presupuesto, por parte de las sociedades concesionarias de autopista de peaje están destinados, 2,2 millones de euros. Se prevé esta inversión con carácter extrapresupuestario. Es más, la cuantía del Grupo Fomento en el País Vasco asciende a 699,3 millones, de los que 604 corresponden a inversión de capítulo 7, que es un 86,8 % más que en el anterior ejercicio.

Me ha preguntado también el señor Navarro por la transparencia y la información al ciudadano. Estamos preocupados desde el Grupo Fomento, y también dentro de la Dirección General de Organización e Inspección, que depende de las subsecretarías, por mejorar las líneas de comunicación y atención al ciudadano, por mejorar las formas de transmisión de la información, ya sea a través de la página web o de los múltiples canales que se han facilitado. Pero, en concreto, desde el funcionamiento del portal de transparencia hemos recibido 1544 preguntas de los ciudadanos y hemos contestado 1473. Actualmente se están tramitando 71. Desde el 1 de enero de 2017 se han recibido 819 y se han resuelto 755; es más, con los mismos recursos, porque, como conocen, desde 2012, con la crisis, ha habido limitaciones muy fuertes en materia de incremento del personal. Seguimos siendo los mismos, pero cada vez nos dedicamos a responder a más preguntas de este portal de transparencia. Dentro de poco nuestro principal trabajo y objetivo va a ser dedicarnos a responder preguntas en el portal de transparencia y no vamos a tener tiempo para hacer otra serie de funciones, lo cual está bien porque las preguntas se responden, están a disposición de todos, pueden acceder a ellas, por lo que les animo a que lo hagan.

Por otro lado, me pedía el señor Barrachina, aparte de preguntarme por el Plan de carreteras —cuestión que creo que ya he contestado—, datos de cómo se encuentran nuestras empresas, si ha habido modificaciones; en definitiva, cómo están, si se han saneado. Pues bien, desde 2012 el Grupo Fomento se tuvo que adaptar a duros ajustes recogidos en nuestros presupuestos —nosotros y el resto de las administraciones, los distintos ministerios, administraciones autonómicas y administraciones locales—, porque a cierre de 2011 las empresas del Grupo Fomento registraban pérdidas de cerca de 700 millones de euros y presentaban una ratio muy elevada de endeudamiento, del 83 %. Además, existían gastos de años anteriores que no estaban reflejados en los sistemas de información por un importe de 3700 millones. Además, en 2011 había seis empresas del grupo en pérdidas.

¿Cuál es la situación actual? En 2017 tenemos que esos 700 millones de pérdidas se transforman en un resultado positivo conjunto de 1241 millones para 2018. Si en 2011 el Ebitda, el beneficio antes de amortizaciones, depreciaciones, intereses e impuestos de estas empresas, era de 2156, ahora, en 2018, se prevé que el mismo casi se duplique y que sea de 4042 millones, de los cuales casi 2000 millones de euros son más que en el año 2011. Es decir, ha crecido un 87,4 %, y la ratio de endeudamiento, que en el año 2011 —como he dicho antes— era del 83 %, hemos logrado que en 2018 se sitúe en un 65 %, 18 puntos por debajo de la ratio aquella, con lo cual creo que el saneamiento de las empresas es real, va por buen camino. Es más, creo que es el camino que tenemos que recorrer y continuar para lograr crecimiento económico y crecimiento del empleo. Creo que he respondido a todas sus preguntas, no obstante —como comenta el presidente—, si quedase alguna, se respondería con posterioridad.

Muchísimas gracias a todos.

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

¿Necesitan aclaraciones? (**Pausa**). Les ruego que sean muy puntuales. Tiene la palabra el señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, señora Navarro.

Independientemente de algunas matizaciones que haré en otros turnos a los compañeros de Ciudadanos y a algún otro portavoz, intervengo exclusivamente para aclaraciones.

Usted ha dicho que el grado de ejecución del ministerio ha sido del 73,4 % y después lo ha ido sectorializando. De hecho, ha dado un dato de Asturias, 77 %, pero no ha dado el dato de Cataluña, porque en Cataluña no hemos llegado ni al 77 ni al 73 %. Ha dado datos de carreteras, aeropuertos y puertos. Respecto a puertos —dato que es muy fácil calcular—, usted ha dicho que ha ejecutado el 44,5 %. En Cataluña en puertos han ejecutado el 30 %. Por tanto, nos gustaría que nos diese un dato

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 16

desglosado del grado de ejecución presupuestaria en Cataluña. Podría entender que no lo tuviera en este momento, pero seguro que algún otro compañero del ministerio que vaya a comparecer a lo largo del día nos lo podría dar. Se lo vamos a solicitar de forma desglosada, porque yo lo tengo preparado por cada una de las sociedades y en ningún caso se llega, no ya al 70, sino tampoco al 60 %.

Muchísimas gracias. **(El señor Navarro Heras pide la palabra).**

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

En primer lugar, tiene la palabra el señor Navarro, de Ciudadanos.

El señor **NAVARRO HERAS**: Muchas gracias, señora Navarro.

Solo quiero que me aclare tres cosas muy breves. En cuanto al PIC, por muy Plan Juncker que sea, no estamos contentos por dos razones, la primera, la transparencia, porque normalmente nos vamos enterando por el BOE de las inversiones que se acometen, y relacionado con esto, porque este era clarísimamente un asunto que tenía que haberse tratado dentro del gran acuerdo nacional de infraestructuras con el que los grupos mayoritarios de la Cámara estamos de acuerdo y está recogido en el acuerdo de investidura de este Gobierno.

En cuanto a la ejecución, usted ha dicho que asciende al 72,4 %. El término ascender aquí es muy optimista. En el caso de las sociedades y antes se ha quedado sin ejecutar un 36,1 %, lo que quiere decir que más de una tercera parte se ha quedado sin ejecutar. Y en cuanto a puertos, no nos ha dejado muy tranquilos que esto se deba a bajas en contratos, porque esto es lo que nos ha provocado todos estos problemas en otras sociedades públicas de Fomento, especialmente en ADIF, lo que ha provocado esa avalancha de modificados, de bajas temerarias acompañadas de un modificado inmediato; lo que también ha provocado el incremento de la litigiosidad, esa paralización de obras que quizá explique el aumento de la provisión por sobrecostes y litigios que ahora aparece, por ejemplo, en el presupuesto de ADIF.

Por último, con respecto a Correos, quiero insistir en que a veces parece que entre la SEPI y Fomento la casa está sin barrer. No solo nosotros, los diputados, sino sobre todo los trabajadores, parece que tenemos la sensación de abandono y de que el plan estratégico se va dilatando en exceso en el tiempo.

Muchas gracias.

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

Señor Alonso.

El señor **ALONSO CONTORNÉ**: Lo primero de todo, no me resisto a dar el titular de hoy después de la sorpresa de UPN, y es que UPN se rebela y, según el señor Barrachina, el PP está dispuesto a ceder. Lo veremos en los próximos días, porque me parece que nos han dado de plazo hasta el viernes.

Dicho eso, me sumo a la petición del señor Bel respecto a la ejecución. Yo le pensaba preguntar sobre esta cuestión al secretario general, pero si a lo largo de la mañana tenemos los datos —a nosotros nos interesa los de toda España, pero a mí en particular los de Cataluña—, estaría muy bien.

Entiendo que algunas de las preguntas a las que no me ha contestado eran un poco complicadas, por tanto, me imagino que nos contestará por escrito, pero hay una pregunta casi, casi política, que nos interesa y que pensamos que nos la podría contestar: ¿Con qué criterios, a quién y cómo se decide dónde se inserta la publicidad en los medios de comunicación? Ya sabemos que es una forma de financiación —no nos vayamos a engañar; yo al menos hace un tiempo que ya me afeito—, por lo que nos gustaría conocer esta cuestión.

Dicho esto, me gustaría felicitarle, si es verdad —esperemos que sí—, de que a lo largo de este año nos presentará el plan estratégico de Correos, cuestión de la que lógicamente nos gustaría que nos mantuviera informados. Entendemos que estaría bien que la preocupación que nosotros tenemos y que tienen la mayoría de los trabajadores y trabajadoras de Correos se viera compensada a ese nivel y que esa angustia que se está padeciendo vaya camino de solucionarse.

Muchas gracias.

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

Señor Ramos.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 17

Quiero hacer dos aclaraciones muy rápidas. Como decía antes, el Plan de Inversiones en Carreteras hace que parte de lo presupuestado en los presupuestos de 2018 para alguna comunidad autónoma sea falso, sabiéndolo el ministerio. Aparecen más de 70 millones de euros presupuestados en inversiones en carreteras nuevas para el año 2018 en Castilla y León que el Gobierno ya sabe que se va a ejecutar con el PIC. ¿Por qué no lo ha puesto en los presupuestos? Por una sencilla razón, y es que así les pueden decir a los ciudadanos de Castilla y León que va a invertir 70 millones más de lo que se va a invertir. Además, si en las actuaciones que el Gobierno tiene previstas pusiera hacerlo con el Plan de inversión en carreteras, evitarían que Rajoy se fuera a hacer la foto con el ministro de Fomento a cada una de las provincias como si fuera a hacerles un regalo con los miles de millones que se van a invertir con el PIC. Como digo, 70 millones de euros falsos que aparecen en carreteras nuevas en la Comunidad de Castilla y León, y lo comprobaremos con el tiempo.

Para terminar, ya que el señor Barrachina ha dicho que dentro de poco los extremeños podremos llegar a nuestra casa en tren, como hace la mayoría de españoles, quiero decirle que los presupuestos de 2018 dicen claramente que a Extremadura no llegará la alta velocidad, como pronto, hasta 2025. Esto quiere decir que mientras la mayoría de españoles en 2020, 2021 o 2022 podrán llegar a sus casa en un tiempo razonable y las suyas podrán ser regiones competitivas, gracias al Gobierno del Partido Popular, a las actuaciones y las inversiones que se han hecho durante estos años por parte del Ministerio de Fomento, los extremeños tendremos que seguir esperando a tener un tren digno, de calidad y de primera, como tiene el resto de españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.
Señor Barrachina, ¿desea alguna aclaración?

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

Sabe bien el batallador don César Ramos que somos los que más invierten en esa línea con Extremadura y que los primeros tramos los veremos en esta legislatura. Haría bien en respaldar estos presupuestos si quiere ver llegar antes la alta velocidad no solo a Extremadura, sino a todos los rincones de España, que es, por cierto, el país con mayor número de kilómetros de alta velocidad por habitante del mundo, y hay doscientos países en el mundo. Por eso no solo somos el de mayor red de infraestructuras de Europa —166 000 kilómetros de carreteras, primeros en líneas de alta velocidad—, sino además con un uso creciente. Afortunadamente hay 82 millones de turistas que vienen cada año y los españoles, como recoge hoy el diario *Expansión*, aumentan el número de viajes de forma constante, un 7 % en el último año. Por tanto, disfrutamos de la más extensa red de infraestructuras y de un uso creciente.

Me gustaría preguntarle sobre la referencia que ha hecho al grupo empresarial, al conjunto de las empresas, que me parece un esfuerzo admirable no solo del equipo actual de don Íñigo de la Serna, sino también de doña Ana Pastor. Haber pasado de unas pérdidas de 700 millones de euros con las empresas de los españoles a unos beneficios de 1241 millones de euros de las empresas de los españoles que se reinvierten en las infraestructuras de los españoles me parece una buena noticia. Ha hecho una referencia a que en aquella época había seis empresas del grupo Fomento en pérdidas. Luego no ha dicho cuáles continúan en pérdidas, o yo al menos no lo he escuchado. Me gustaría saber la salud actual de las empresas del grupo Fomento y si de aquellos 3700 millones que en 2011 estaban por no declarar, que es lo que si yo fuese de la oposición llamaría facturas en los cajones —3700 millones de euros gastados para que los pague otro, que es lo que suele hacer el socialismo cuando gobierna, invierten mucho y lo pagan los que llegan después, 3700 millones de euros de facturas en los cajones—, ya está completamente normalizada aquella situación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Barrachina.
Cierra la comparecencia la subsecretaria. Tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Navarro Heras): Por supuesto que les vamos a dar la ejecución de las distintas partidas en las que se descompone el presupuesto del grupo Fomento. De hecho ya en el propio presupuesto las distintas empresas tienen la obligación de establecer lo que han ejecutado, pero si quieren un detalle más específico también se les puede suministrar y al secretario de Estado le comentaremos esta inquietud por parte de todos ustedes para que, si tiene ocasión y puede, también lo especifique. Me pasan el dato del grado de ejecución en Cataluña y es del 82,8 %. Cuando la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 18

media del presupuesto total es un 73,4 %, creo que es una ejecución digna de sacar pecho. Se lo pueden desagregar. La ejecución no engaña, eso es lo que se establece según los datos contables de pagados, comprometidos y licitados, y se los podrán luego especificar.

Por lo que se refiere a carreteras, que vuelven a preguntar si hemos falseado, a mí me suena como una cosa muy extraordinaria. Tenemos un problema todos los ministerios a la hora de elaborar el presupuesto, y es Hacienda. Hacienda nos limita, nos da una envoltente, nos limita una regla de gastos que conocerán todos ustedes —seguro que si vienen de comunidades autónomas y corporaciones locales la sufrirán— y tenemos unos recursos muy limitados. No se me ocurre pintar recursos en ninguna comunidad que luego vaya a hacer el Plan de Infraestructuras en carreteras, porque entonces los utilizaría para algo que realmente voy a hacer. Estamos luchando y negociando con Hacienda para intentar obtener mayores fondos para hacer nuestros proyectos. Al margen, tenemos el Plan de Infraestructuras en carreteras. No tendría sentido que yo dibujara alguna cuantía dentro de mi presupuesto que luego no fuera a realizar, porque estoy comiéndome recursos, estoy comiéndome también parte de mi regla de gasto y parte de mi envoltente. Casi prefiero no pintarlo, que se haga luego el Plan de inversiones en carreteras y coger esos recursos para hacer algo que realmente quiero o pienso que puedo hacer.

Cuando hablemos de la ejecución veremos que el presupuesto es el que se prevé llevar a cabo. A lo largo del año luego resultan siempre circunstancias que son ajenas a nosotros y que se intentan solventar. Hemos tenido, como comentaba antes, problemas con la legislación de contratos que, como saben, siempre hacía una preponderancia para las adjudicaciones por criterios económicos y no técnicos y nos ha llevado a situaciones de muchos litigios y suspensiones de contratos.

En cuanto a las inserciones en la publicidad legal, por ejemplo expropiaciones, etcétera, se autorizan por parte de la subsecretaría a través de la Subdirección de Atención al Ciudadano y Publicidad Institucional las campañas y las inserciones de publicidad institucional, que también se autorizan en el ministerio y se coordinan con el resto de empresas. Es decir, nosotros autorizamos la inserción de la publicidad, tanto la legal como la institucional del ministerio, y coordinamos las inserciones de publicidad que efectúan las distintas empresas. También existe una Comisión de Coordinación entre todos los ministerios al objeto de establecer una planificación adecuada. Pero hay que distinguir lo que es la publicación o publicidad institucional de aquella que es más bien comercial o propagandista. Nosotros nos limitaríamos a hacer aquella que es la propia de nuestra institución para dar información al ciudadano de plazos, expropiaciones o notificaciones que legalmente se tienen que llevar a cabo.

En cuanto a lo que comentaba el señor Barrachina respecto de las empresas, es cierto que en el año 2011 había seis empresas en pérdidas y en el año 2017 se reducen solo a dos, ADIF y Seitsa, pero por el propio objetivo de estas empresas son en sí mismas deficitarias, porque el negocio de ADIF no es tener beneficios, es construir infraestructuras, y porque Seitsa colabora en los convenios de infraestructuras con el Estado. Han reducido sus pérdidas al máximo y creo que están trabajando a toda máquina. Esperemos que por ese trabajo se vean resultados este año y suban esa ejecución.

Respecto de si existen cuantías que no estén reflejadas en nuestro sistema de información contable, rotundamente no. Ya no existe posibilidad alguna de dejar fuera estas facturas. Como saben, desde Hacienda establecieron una plataforma digital de facturación en la que los proveedores ya no nos dan la factura en mano, sino que las llevan a través de esa plataforma, y es imposible esconderlas en ningún lado porque realmente las está viendo todo el mundo y tienen el seguimiento de los pasos que llevan, cuándo han entrado, cuándo se han fiscalizado, cuándo se han dispuesto, cuándo se han licitado y cuándo se procede al pago. Por tanto, yo creo que ahí la transparencia es absoluta.

Siento no haber respondido igual a todas las preguntas. Como a partir de ahora vienen los distintos titulares de los departamentos del ministerio, seguro que les podrán aclarar más y también estaríamos abiertos a contestar por escrito cualquier otra pregunta que quede sobre la mesa a la mayor brevedad posible. Muchas gracias por su tiempo y muchas gracias por haber estado aquí con nosotros hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Rosana. Ha suministrado usted mucha información y de una manera muy ágil. Recogemos esa disposición a contestar lo que quede pendiente.

Despedimos a nuestra compareciente y en cinco minutos empezamos con el siguiente compareciente. **(Pausa).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 19

- **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. SEITSA (NIÑO GONZÁLEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS SOCIALISTA (Número de expediente 212/001233); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (Número de expediente 212/001385 y 212/001390); MIXTO (números de expediente 212/001469, 212/001298, 212/001289, 212/001443 y 212/001470) Y POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001559).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos la sesión con la comparecencia de don Manuel Niño González, secretario general de Infraestructuras, que nos va a dar una explicación del presupuesto dentro del área de su competencia. Bienvenido una vez más a esta Comisión en la que su presencia es tan frecuente y tan asidua.

Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, presidente. Buenos días.

Señorías, señores diputados, comparezco como secretario general de Infraestructuras y también en calidad de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seitisa, para informarles sobre los presupuestos de 2018 en los ámbitos de mi competencia.

Me van a permitir una breve introducción de cuáles son los objetivos generales, aunque supongo que los oirán a lo largo de esta mañana a través de los distintos comparecientes del Ministerio de Fomento. El ministro de Fomento ya expuso en esta Cámara en el año 2016 los objetivos generales y los compromisos, que se resumían en tres: la vertebración territorial, la cohesión social y la igualdad de oportunidades. Basándonos en estos objetivos, las líneas de trabajo que estamos desarrollando son las siguientes. En primer lugar, seguir desarrollando un sistema de transportes orientado al ciudadano y basado en la movilidad; queremos que el transporte sea seguro, de calidad e inclusivo. En segundo lugar, vamos a seguir potenciando una red de infraestructuras moderna y eficiente al servicio de los ciudadanos y del crecimiento económico. En tercer lugar, vamos a potenciar un espacio de transporte cohesionado e integrado en Europa y en el mundo, y lo vamos a hacer reforzando la apuesta por la tecnología que, como saben, es un pilar fundamental de la modernización de nuestro sector. En cuarto lugar, queremos dar un impulso a las cadenas logísticas de alto valor, eficaces, eficientes y sostenibles, con particular mención a la cadena de valor del tráfico de mercancías. En quinto lugar, queremos seguir desarrollando una política de infraestructuras y transporte que respalde de manera integral la competitividad de las empresas de nuestro país en su proyección internacional. Finalmente, queremos una gestión y una organización ágil, moderna y transparente. Sobre la base de estas premisas se han elaborado los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018. Ya anunció el ministro en la presentación del presupuesto —y lo hará nuevamente, cuando presente los presupuestos ante esta Cámara— cuáles son los objetivos fundamentales de este presupuesto, que son: la creación de empleo y crecimiento económico, cumplir nuestros compromisos con las infraestructuras, el transporte y la vivienda en todas las comunidades autónomas, mejorar la calidad de las infraestructuras y el transporte, avanzar y finalizar los grandes proyectos que tenemos actualmente en marcha, incrementar la competitividad de los sectores que tienen relación con las infraestructuras del transporte, dar respuesta a las necesidades reales de los ciudadanos y hacer una apuesta decidida por la innovación, la internacionalización y la sostenibilidad.

Me van a permitir que haga un breve balance de la legislatura, años 2017 y 2018, durante los cuales se han producido importantes avances. En carreteras hemos puesto en servicio 65 kilómetros de infraestructuras viarias; de ellos, 36,7 son nuevos tramos de autovía. En lo que se refiere al incremento de la capacidad, dentro también de las carreteras, cabe destacar obras importantes que están bajo la tutela del Ministerio de Fomento como la finalización de la AP-9 en diciembre del año 2017, la ampliación de la capacidad de la circunvalación de Santiago y la ampliación del puente de Rande. También hemos finalizado las obras del nuevo enlace de la carretera Logroño-20 y la AP-68 en Recajo y el nuevo viaducto en la N-502 sobre el río Gadiana en Castilblanco. Todo ello ha supuesto un volumen de inversión de 440 millones de euros. En estos casi dos años de legislatura hemos impulsado también la redacción de importantes proyectos y estudios informativos. Asimismo, como dato muy relevante, quiero indicar a sus señorías que desde el inicio del año 2017 hemos licitado 147 contratos en carreteras, con un importe de 1294 millones; de ellos, 12 contratos han sido de obra nueva por valor de 525 millones, 31 contratos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 20

de conservación por valor de 135 millones y 37 contratos de conservación integral por valor de 556 millones. El resto, hasta los 1294 millones de euros, serían contratos de asistencias técnicas, etcétera.

Por lo que se refiere a los ferrocarriles, como conocen sus señorías, no solamente en lo que llevamos de esta legislatura, sino también en la legislatura anterior, hemos concluido importantes tramos en las líneas de alta velocidad, que permiten a día de hoy que haya veintisiete provincias conectadas a la alta velocidad con cuarenta y ocho estaciones. Estas importantes obras que se han finalizado —recalco, en la legislatura anterior y en lo que llevamos de legislatura— han sido Barcelona-Figueras-frontera francesa, Albacete-Alicante, Santiago-Vigo-eje atlántico, Valladolid-Palencia-León, Sevilla-Cádiz, Olmedo-Zamora, Medina-Salamanca y Valencia-Castellón. También ha habido importantes actuaciones en la red convencional. Simplemente, por mencionar una, la modernización de la línea Palencia-Santander.

Si nos ceñimos a la Legislatura 2016-2018, se ha dado un impulso muy importante a la ampliación de la red ferroviaria y me voy a referir en este impulso a las actividades que más específicamente se han desarrollado desde la Secretaría General de Infraestructuras en materia de planificación: la aprobación del estudio informativo de la estación de Puebla de Sanabria, el acceso en ancho ibérico a la nueva estación de Antequera, la conexión de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga en Almodóvar del Río, la aprobación definitiva del estudio informativo del tramo Palencia-Nogales. Hemos iniciado también, para continuar en este eje, la redacción del estudio informativo entre Aguilar y Reinosa. Asimismo, hemos sometido a información pública el estudio informativo de la integración de Santander. Hemos aprobado el estudio informativo del acceso ferroviario al puerto exterior de Coruña, hemos sometido a información pública el estudio informativo entre Burgos-Vitoria, entre Pamplona y la conexión con la Y vasca, y hemos firmado el protocolo para la integración ferroviaria en Avilés. También hemos licitado el estudio informativo para la integración del ferrocarril en Granada, se han licitado dos importantes estudios informativos en la Comunidad Autónoma Valenciana, concretamente el nuevo estudio informativo para la línea de alta velocidad Valencia-Castellón y el túnel pasante de Valencia. En el caso concreto de Extremadura, hemos adjudicado la redacción del estudio informativo de la conexión Madrid-Oropesa, en la línea de alta velocidad a Extremadura. Y también se ha adjudicado el estudio informativo de la conexión ferroviaria Zaragoza-Castejón y se ha licitado el estudio informativo de la conexión Castejón-Logroño.

Quiero hacer mención a un tema que, aunque no es de un importe relevante, demuestra la clara voluntad de este Gobierno en la conexión ferroviaria entre Po y Zaragoza. Me refiero a que en el verano del año 2017 obtuvimos la ayuda dentro de la convocatoria CEF, que se refiere al mecanismo Conectar Europa, para la redacción de los estudios y proyectos que hagan viable el restablecimiento de la circulaciones internacionales de mercancías y pasajeros entre Po y Zaragoza. Y para concluir, dentro de la labor de la secretaría general, remitimos el pasado mes de agosto al Ministerio de Agricultura el estudio informativo para que haga la declaración de impacto ambiental del denominado Tren de la Costa.

Paso a darles ya cifras globales del presupuesto dentro del ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras. El presupuesto total de las inversiones en ferrocarriles y carreteras —aquí también incluyo, lógicamente, en el ámbito de ferrocarriles, las inversiones a realizar por las empresas Renfe y ADIF— asciende a 6716 millones de euros, que representa un 75,4 % de la inversión total del Grupo Fomento. Esta cifra se desglosa en 4282 millones de euros en ferrocarriles y 2430 millones en carreteras. En esta inversión de 2430 millones se incluye no solamente la inversión que se realiza directamente desde el Grupo Fomento, sino también convenios con otras administraciones.

Detallando concretamente las inversiones en carreteras y autopistas, inversiones que se realizan tanto por la Dirección General de Carreteras como por Seittsa, comenzaré por las inversiones que se van a llevar a cabo directamente por la Dirección General de Carreteras. La inversión total destinada en 2018 a carreteras va a ser de 2430 millones y dentro de esta inversión se recogen las inversiones de Seittsa, sociedad de la que yo soy presidente, y de la Dirección General de Carreteras. Ello supone un incremento del 11,9 % con respecto a la dotación presupuestaria del año 2017, lo cual es un avance notable. Dentro de este presupuesto global, y a través de los distintos programas a los que ahora me referiré, el presupuesto de la Dirección General de Carreteras asciende a 2190 millones, considerando el capítulo 6, inversiones reales, y el capítulo 7, transferencias de capital. Si a esta cifra que les he indicado de 2190 millones le sumamos los 240 millones que va a dedicar Seittsa a inversión en carreteras, estaremos hablando de una inversión total de 2430 millones de euros. A estas cifras hay que añadir las inversiones que tienen previsto hacer las empresas concesionarias de autopistas, que están bajo la tutela también del ministerio, y que van a ascender durante el año 2018 a 113 millones de euros. Y si le añadimos el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 21

presupuesto destinado a bonificaciones de peaje en autopistas, estaríamos hablando de que en 2018 para la política de carreteras estatales vamos a destinar 2588 millones de euros.

Si hablamos de las inversiones reales, lo que denominamos tradicionalmente capítulo 6, que son inversiones a ejecutar directamente por la Dirección General de Carreteras y Seittsa, la inversión, que voy a desglosar, destinada a obra nueva y a conservación asciende a 2077 millones de euros. La Dirección General de Carreteras va a dedicar 1837 millones de euros dentro del capítulo 6, de los cuales para la construcción de obra nueva son 952 millones y para la conservación y seguridad vial 885 millones de euros. En el capítulo 7, que, como saben, son transferencias a comunidades autónomas fundamentalmente, la inversión va a ser de 352,88 millones de euros. Por tanto, estaríamos hablando de que los 951,93 millones de euros destinados a la construcción de obra nueva junto con la inversión de Seittsa, que son 208,7 millones de euros, en nueva construcción, vamos a destinar 1160 millones de euros. No les voy a describir todas las actuaciones, pero sepan que esto se refiere a actuaciones en distintos ejes, concretamente a la duplicación de la N-II en Girona; a la A-11, la autovía del Duero; a la A-12, que es la autovía del Camino de Santiago; a la A-33, entre Blanca y Font de la Figuera; a la A-32, Linares-Albacete; a la A-44 y a la GR-43, la circunvalación de Granada; a la SE-40, que es la circunvalación de Sevilla; a la A-21, Jaca-Pamplona; a la A-23, Huesca-Jaca; a la A-63, Oviedo-La Espina; a la A-54, Santiago-Lugo; a la A-2, la autovía del Noroeste; a la A-14, Lleida-Sopeira; a la A-27, Tarragona-Lleida; a la A-76, Ponferrada-Ourense; a la A-67, Santander-Torrelavega, y a la A-73, Burgos-Aguilar de Campoo. Aparte, se destinan otras cantidades a diferentes actuaciones que no les voy a enumerar y si alguno me pregunta, se las detallaré con mucho gusto.

Quería destacar el importante esfuerzo que se hace en estos presupuestos del año 2018 en lo relativo a los accesos a obras, accesos viarios a puertos y a aeropuertos. Concretamente, el acceso al puerto del Musel; el acceso al puerto de Gandía, unas obras que fueron reactivadas en el año 2015; el acceso norte y sur al puerto de Algeciras, que pretendemos licitar a lo largo del 2018; el acceso norte al aeropuerto de Málaga, obras que está previsto iniciar en este año y que ya fueron licitadas el año pasado; acceso al aeropuerto de Valencia, que también está previsto que las obras se liciten dentro de este año; el acceso al puerto de Alicante, que se inician este año; el ramal de acceso directo al puerto de Santander, obras que también tenemos previsto iniciar este año y que han sido licitadas en diciembre del año pasado.

Quería también hacer mención al Plan extraordinario de inversión en carreteras, PIC, del que el Gobierno ha anunciado ya las primeras concesiones y que se irán anunciando sucesivamente los diferentes tramos. Hasta el momento presente se han anunciado cuatro tramos que ya les ha enunciado la subsecretaria, concretamente el eje norte-sur de la autovía A-30 en Murcia; el eje este-oeste de la autovía A-7 Alicante-Murcia. En estos dos ya ha finalizado el plazo de información pública del estudio de viabilidad de la concesión. El tercer tramo ha sido la prolongación de la A-7 en Castellón entre Vilanova D'Alcolea y Traiguera. Y, finalmente, la continuación de la A-52 entre Vigo y Porriño.

Adicionalmente, y por lo que se refiere al programa de conservación, en el año 2018 vamos a destinar 885,5 millones de euros en el presupuesto directo de la Dirección General de Carreteras, a los que hay que añadir 31,4 de obras de conservación que se van a llevar a cabo por Seittsa. En definitiva, se van a destinar a la conservación 916,9 millones de euros. Dentro del presupuesto que destina la Dirección General de Carreteras directamente, que son los 885 millones de euros, 390 se destinan a actuaciones de conservación integral, 300 a autovía de primera generación, 178 millones a obras de rehabilitación y conservación, y 17 millones para asistencias técnicas a los servicios y encomiendas de gestión. De este modo, la inversión en obras de conservación de carreteras, es decir, actuaciones independientes de los contratos de conservación integral o de las autovías de primera generación, se van a destinar 209 millones de euros, si consideramos también la inversión que va a destinar Seittsa, que son 31,4 millones de euros.

Dentro del capítulo 7, transferencia de capital, la inversión prevista va a ser de 352,8 millones de euros; de ellos, 327 son para los convenios de Canarias, concretamente 312 millones, y para el Gobierno y los *consells* de Baleares, que son 15 millones de euros. También se va a destinar a convenios para otras comunidades autónomas y comunidades locales un presupuesto cercano a los 26 millones de euros.

En cuanto a las autopistas de peaje, tenemos previsto destinar 44,9 millones de euros para atender las reducciones de peaje en autopistas estatales, tanto ya vigentes como nuevas, que queremos impulsar en los próximos meses, con el objetivo de potenciar su uso, en especial para los vehículos pesados. En este ámbito, y durante la presente legislatura, el ministerio ha hecho un gran esfuerzo para impulsar los acuerdos con las administraciones territoriales y fomentar, por tanto, el uso de los vehículos pesados en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 22

estas autopistas de peaje cuando discurren paralelas a carreteras convencionales. No les detallo cuáles son las partidas; algunas de ellas ya las ha detallado la subsecretaria.

Sí quería indicar a sus señorías que a lo largo de este año tenemos la pretensión de llegar a la aprobación de los correspondientes convenios para impulsar esta actuación y financiarla en algunas autopistas de peaje, concretamente en la AP-1 entre Burgos y Armiñón y en la AP-71 entre León y Astorga, con el objetivo de desviar los vehículos pesados, en el primer caso, procedentes de la N-1 y, en el segundo caso, procedentes de la N-120. También tenemos prevista una partida de 12,1 millones de euros para impulsar el desvío de vehículos pesados y también de ligeros en itinerarios de la N-230 y la N-340 en Cataluña y, dentro de la Comunidad Valenciana, en Castellón, todo ello con el fin de mejorar la seguridad vial en las carreteras nacionales. También tenemos previsto establecer la gratuidad del peaje entre Vigo y Redondela vía compensación en las tarifas generales de la concesión. Ya les he hablado de la inversión extrapresupuestaria que se va a llevar a cabo a través de las autopistas de peaje, que va a ascender a 113 millones de euros.

En ferrocarriles y por lo que se refiere a la labor realizada directamente desde la Secretaría General de Infraestructuras a través de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, les voy a indicar cuáles van a ser las actuaciones y asimismo las transferencias que vamos a hacer tanto a ADIF como a ADIF Alta Velocidad. Para dar cumplimiento a los objetivos en materia de infraestructura ferroviaria, en el presupuesto total incluido en el programa 453.A hay una partida de 412,4 millones de euros. Con cargo a esta partida se van a destinar 10,5 millones de euros para actuaciones directamente relacionadas con la planificación de las infraestructuras ferroviarias que se realizan por la Secretaría General de Infraestructuras, y 399,7 millones de euros, dentro del capítulo 7, transferencias de capital, a ADIF, que les detallo a continuación. La partida de inversiones en la red convencional va a ser de 224,7 millones de euros. Como ya conocen sus señorías, se ha suprimido el importe destinado, como se venía haciendo en ejercicios anteriores, a la administración y mantenimiento de la red convencional, que se transfería a ADIF para llevarlas a cabo, dado que ahora mismo esta aportación se hace a través del incremento del canon que se cobra a Renfe. A su vez, Renfe recibe la compensación vía OSP. El resto de las partidas, y por conceptos, serían —como ya ha indicado la subsecretaria esta mañana— 161,04 millones de euros dedicados a la Comunidad Autónoma de Euskadi para actuaciones en materia ferroviaria y, finalmente, transferencias para financiar el convenio con la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares de 3,94 millones de euros y también las transferencias para financiar los convenios con los cabildos insulares de Tenerife y Gran Canaria, por un importe de 10 millones de euros. Dentro de la Secretaría General de Infraestructuras se incluye también la dotación presupuestaria para la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. La agencia cuenta con un presupuesto de 13,9 millones de euros, dedicado a las funciones relativas a la supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tal y como está previsto en la normativa europea y española.

Por último, quiero destacar, dentro del presupuesto, el Fondo de accesibilidad terrestre portuaria. A dicho fondo se prevén aportaciones por valor de 97,4 millones de euros, que tienen como objetivo mejorar directamente los accesos interiores a los puertos, así como actuaciones de infraestructuras externas que les dotan de una mejor accesibilidad desde la red ferroviaria.

De manera muy telegráfica, en Seittsa, sociedad de la que soy presidente, en el año 2018 se van a realizar inversiones por valor de 390,2 millones de euros, lo que supone un incremento del 6,8 % respecto a la inversión ejecutada en el año 2017. En lo referente a carreteras, estas inversiones son de 240 millones de euros; de ellos, 208,7 millones de euros son para nueva infraestructura y 31,4 para obra de conservación. Dentro del capítulo ferrocarriles, en Seittsa se van a hacer inversiones por valor de 150 millones de euros y, de estos, la actuación más importante se refiere a los 98,2 millones en obras en cercanías en Cataluña.

Como conclusión, quiero trasladar a sus señorías que el presupuesto dedicado a las infraestructuras del transporte que les he presentado identifica, una vez más, el compromiso del Gobierno con la realización de las infraestructuras y con la política de inversión que lleva este Gobierno. Los porcentajes destinados a actuaciones de conservación y mantenimiento, tanto en ferrocarriles como en carreteras, dan cuenta de que la seguridad y la calidad de la vida de los usuarios sigue siendo una prioridad irrenunciable entre los criterios tenidos en cuenta para la asignación de los recursos disponibles de las distintas actuaciones.

Concluyo aquí y quedo a disposición de sus señorías para escuchar sus preguntas. Muchas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 23

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Manuel Niño.

Es el turno de los grupos parlamentarios para plantear sus preguntas. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, van a intervenir dos diputados; primero tiene la palabra don Isidro Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias también al señor Niño por su comparecencia.

Dispongo de muy poco tiempo y por eso le voy a formular directamente dos bloques de preguntas. El primer bloque es en relación con las inversiones presupuestarias para 2018 en materia ferroviaria y, en concreto, en relación con la línea Madrid-León-Asturias, dentro del corredor norte-noroeste. Usted era director general de Ferrocarriles en el año 2000 cuando el Ministerio de Fomento inició un ambicioso plan de infraestructuras del transporte que contemplaba tiempos de viaje y recorridos que considero oportuno recordar. En concreto, en su capítulo ferroviario planteaba grandes inversiones para conectar Madrid con Oviedo en dos horas doce minutos, y Madrid con Gijón en dos horas veintinueve minutos. Desde 2011 es usted el secretario general de Infraestructuras y, dieciocho años después de aquellos razonables propósitos del año 2000, en lugar de cumplir, hemos ido muy a peor. El Ministerio de Fomento, a través de su titular, del ministro, ha anunciado tiempos de viaje de dos horas cincuenta y seis minutos hasta Oviedo y de tres horas veintiún minutos hasta Gijón, que se corresponden con tiempos de baja velocidad y que no rentabilizan socialmente las enormes inversiones ya ejecutadas para construir los túneles de Guadarrama y de Pajares. Por otro lado, me gustaría en este sentido preguntarle dos cuestiones: primero, si conoce usted el pacto de legislatura suscrito entre el Partido Popular y Foro y si está usted en condiciones de asegurar que se está cumpliendo este pacto en materia ferroviaria y de alta velocidad. En segundo lugar, qué están dejando de hacer entre Valladolid y La Robla y entre Pola de Lena y Oviedo para que la línea sea de baja velocidad y no de alta velocidad.

El segundo bloque de preguntas está relacionado con las carreteras. En este sentido, me gustaría preguntarle por las actuaciones en la autovía A-63, Oviedo-Salas-La Espina, que van con cuentagotas. Le pregunto, ¿cuándo estará en servicio completa la autovía A-63, la denominada autovía del suroccidente, en todos los tramos: Cornellana-Salas y Salas-La Espina? Recuerdo que esta autovía fue paralizada en el año 2010 por el Ministerio de Fomento cuando gobernaba el Partido Socialista en España. Otra cuestión relacionada con carreteras es qué plazos tienen previstos para la circunvalación conocida como ronda norte de Oviedo, única capital de España que no dispone de ronda de circunvalación. Otra pregunta sobre carreteras es cuándo piensa autorizar, mediante convenio con el Principado de Asturias, el segundo acceso directo a la Zalia, desde la Y, a través de la A-66, previsto desde su inauguración a la altura de San Andrés de los Tacones, para ahorrar tiempo y dinero a los contribuyentes.

Finalmente —y con ello concluyo—, en relación con los accesos por carretera al puerto de El Musel, le pregunto si el ministerio piensa en algún momento aplicarse presupuestariamente a fondo para dar cumplimiento en plazo razonable y de forma ágil a un convenio firmado en 2005, hace trece años, y cuyo cumplimiento urge para rentabilizar las grandes inversiones ya ejecutadas para ampliar el puerto de El Musel y sacar el tráfico de camiones del centro urbano de la ciudad.

Muchísimas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca. Don Ferran Bel tiene la palabra.

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

Muchísimas gracias al señor Manuel Niño por su comparecencia y por su disponibilidad siempre para abordar las cuestiones de Cataluña, aunque no siempre tengamos suerte ni coincidencia en algún planteamiento. En todo caso, el anterior compareciente nos ha dado un dato de ejecución presupuestaria en Cataluña en el que no vamos a entrar en detalle en esta comparecencia punto por punto, pero sí agradeceríamos que nos pudiera hacer llegar por escrito las diferentes obras y actuaciones, porque sí es verdad que el presupuesto del año pasado era muy inferior, creo que el más bajo de los últimos quince años en Cataluña. Es verdad que el presupuesto se aprobó definitivamente en el mes de junio, con lo cual, teóricamente, había los antecedentes suficientes como para acertar en la ejecución presupuestaria; de hecho en aquellos momentos fue una de las excusas que se nos dio: hay un presupuesto bajo porque ya ha pasado una parte importante del año, pero entonces seguro que se va a ejecutar. Aun así, no nos coincide con los datos que tenemos. En todo caso, esperaremos esta información por escrito, la estudiaremos y la analizaremos, pero lo que vamos a constatar es que todas estas obras, en mayor o

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 24

menor ejecución, que se han desarrollado a lo largo del año 2017 y las que se presupuestan en el 2018, porque la mayoría son idénticas, son obras que tienen un largo, larguísimo, proceso de ejecución. Algunas de ellas arrancan en los primeros años del dos mil y todavía se están ejecutando.

Hace un momento, el portavoz del Grupo Popular —ahora no presente—, vecino de demarcación, de la provincia de Castellón, lo achacaba a que la Comunidad autónoma Valenciana ponía dificultades en el estudio de impacto ambiental para la construcción de la A-7, que es el corredor del Mediterráneo viario que tiene que unir —decía con gran énfasis, y lo comparto— Tarragona y Castellón, la Comunidad autónoma Valenciana y Cataluña. Efectivamente, yo no conozco qué está pasando exactamente en Valencia, pero sí conozco lo que está pasando en Cataluña y lo que está pasando en Cataluña es que esta obra, que en conjunto debe tener un presupuesto de unos 600 millones de euros, de los que aproximadamente 400 deben ejecutarse en Cataluña, tiene una partida presupuestaria —no se asusten— de 500 000 euros para este año; por mucho que corra la Comunidad Valenciana en hacer el estudio de impacto ambiental, dudo yo que esto acabe culminándose. Me refiero a esta infraestructura, que también se inicia a principios del 2000, pero me podría referir a la A-27, que ha nombrado usted y que es una obra que también está encallada, y podríamos seguir por Barcelona y continuar por Girona.

Por otro lado, sí le quisiera recordar —usted lo conoce perfectamente— que hubo unos acuerdos en el 2005-2006 entre el ministerio y la Generalitat de Catalunya para abordar diferentes infraestructuras de forma también conjunta, con compromisos de una y otra parte. Pues bien, los datos que tenemos, actualizados a 30 de marzo, es que de aquellos compromisos en la red viaria el Ministerio de Fomento ha ejecutado el 31 % y la Generalitat de Catalunya el 69 % y en la red ferroviaria la situación es peor porque el Ministerio de Fomento ha ejecutado solo el 24 % y la Generalitat de Catalunya el 87 %. En todo caso, tendremos otros comparecientes y, por tanto, en los temas sectoriales vamos a hablar con la gente de ADIF, por no consumir todo el tiempo.

Usted es el responsable de Seittsa y por lo que le estaba diciendo de la ejecución del presupuesto pondré como ejemplo dos obras que incorporaban partida el año pasado, que no se ejecutó prácticamente; incorporan partida este año y, por la información que tenemos nosotros, no se van a ejecutar tampoco o se van a ejecutar lentamente. La conexión de la ronda litoral, de C-32 a Sant Boi, el año pasado tenía un presupuesto de 4 millones de euros, se ejecutaron cero millones de euros. Este año proponen en el presupuesto 16 millones de euros, pero en el mes de marzo y a día de hoy estas obras están paradas por concurso de acreedores del contratista. Por tanto, difícilmente entendemos que se pueda ejecutar esta obra.

Seittsa en una obra si quiere usted menor, pero para la provincia de Girona importante, que es la A-2 en el enlace de Vidrieras, el año pasado tuvo un presupuesto de 4 millones de euros y ejecutó 1 353 000 euros, es decir, un 33 % y este año tienen previsto ejecutar 9 800 000 euros cuando las obras también están paralizadas. Por tanto, en el mejor de los casos, la estimación es que se pudiesen ejecutar 2 o 3 millones de euros. Ya le he dicho que no quiero entrar en discusiones de ejecución, pero, por ejemplo, Seittsa en Girona ejecutó el 42 % de su presupuesto. Ya sé que era un presupuesto pequeño, pero para contextualizar estos datos.

En todo caso, la sensación que hay en Cataluña —y voy terminando, señor presidente— es que las obras se eternizan, se van pasando presupuestos que no se ejecutan a presupuestos de ejercicios posteriores. Después escuchamos que incrementa mucho el presupuesto en Cataluña, pero nos gustaría que nos identificasen alguna obra nueva y algún proyecto nuevo que se plantee en los presupuestos o de cara a un futuro. No digo que esté en los presupuestos de 2018, pero que lo pongan en los presupuestos de 2019.

Muchísimas gracias.

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

El Grupo Parlamentario Vasco me pide que le disculpe porque el señor Barandiaran tenía que ir a otra Comisión.

Turno ahora del Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Miguel Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor secretario general. Gracias por su información.

Antes de empezar mi discurso, me gustaría recordarle al señor Bel que vienen aquí quejándose de la falta de ejecución en Cataluña, de la falta de proyectos en Cataluña y de la falta de inversión en Cataluña y yo, como soy economista como él, y además él es profesor de Economía y habrá dado clases a sus

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 25

alumnos y le habrá dicho qué es el coste de oportunidad. ¿Cuál es el coste de oportunidad de que su partido haya tomado la decisión de irse fuera de la legalidad? ¿De subirse al monte? Usted piense lo que el señor Alli ha dicho con dos diputados. Rápidamente se acaba de ir el portavoz del Grupo Popular con él a ver cuál es la problemática de Navarra. ¿Qué hubieran sacado ustedes con ocho diputados? Piénselo. Nosotros con treinta y dos diputados, como somos un partido que mira por el ciudadano y queremos que nuestro país siga creciendo, hemos conseguido 8000 millones de este presupuesto en medidas naranjas para hacer unos presupuestos más sociales, con un 65 % más del presupuesto que van a medidas sociales, para recuperar los recortes de la crisis de la clase media trabajadora, para una reducción de impuestos a los que más lo necesitan, para la mejora de las pensiones, para un complemento salarial para los jóvenes de menos de treinta años, mejora en la conciliación laboral, mejora en el salario de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de esa Guardia Civil y de esa Policía que hacen un trabajo excepcional en nuestros aeropuertos, en nuestros puertos y en nuestras carreteras. ¡Eso es lo que hemos conseguido! ¡No venimos aquí a quejarnos! Y, por supuesto, también he de decir que ese presupuesto ha conseguido que se crezca en inversión en carreteras un 8,6 %, llegando —mis cifras son diferentes a las suyas— a 2000 millones, de los cuales 952 —es posible que las suyas sean las más acertadas (**risas**)— van a nueva obra. Con lo cual, es importante mejorar nuestras carreteras.

Como lo cortés no quita lo valiente y nosotros vamos a apoyar estos presupuestos porque son buenos para España y buenos para el crecimiento, sí que le voy a hacer una serie de preguntas que creemos que nosotros debemos trasladarle. Ustedes y nosotros acordamos un pacto de infraestructuras y transportes en el acuerdo de investidura, un acuerdo de infraestructuras que hemos visto que para el nuevo PIC por parte de ustedes no ha habido ningún contacto con nosotros para establecer una estrategia definida. ¿Por qué? Tampoco sabemos cuál es realmente la aportación pública para invertir en ese plan.

Rescate de autopistas. Sobre esto sí que hemos hablado. ¿Cuánto va a costar el rescate? Previa a su nueva concesión, ¿se van a evaluar las autopistas rescatadas? ¿Se va a utilizar a la Oficina Nacional de Evaluación para que se informe sobre estas evaluaciones?

En cuanto a las autopistas —usted ha hablado de ello también— en la AP-7 se han establecido bonificaciones para que los camiones circularan obligatoriamente por la autopista. ¿Por qué no se ha empezado a aplicar todavía? ¿Cuándo va a empezar el Gobierno a aplicar el sistema de bonificaciones para los vehículos pesados en la AP-7? Esta era la pregunta real. ¿Tiene previsto el Gobierno establecer bonificaciones en otras autopistas? ¿En cuáles? ¿Por qué importe? Hay una autopista rescatada, Cartagena-Vera, que permitiría desviar el transporte pesado que viene desde Almería hacia Europa, que es un transporte de camiones bastante importante, y que permitiría aliviar el tráfico de transporte pesado que pasa por Murcia. Por eso se van a hacer las dos obras del PIC allí, el arco norte y el arco noroeste, para aliviar a Murcia de ese transporte y para mayor seguridad vial. Y hablando de seguridad vial, otro tema que a mí me preocupa es el mantenimiento de carreteras. Ya sé que en el mantenimiento de carreteras no se cortan cintas y no hay fotos, pero son muy importantes para el transporte. El presupuesto dedicado al mantenimiento de carreteras es similar al de 2017 y es menor que el de 2016. Aunque son 885 millones, como usted me ha dicho, ¿cree usted que es suficiente esta partida para la conservación de las carreteras para este 2018?

Por último, la inversión en infraestructuras crea riqueza y conseguir que 6000 millones de este presupuesto sirvan para la inversión es algo importante para crear puestos de trabajo y para mejorar el crecimiento de nuestro país. Pero también es importante que la ejecución sea consecuente con lo que usted antes ha comentado, intentar que la ejecución real de estos presupuestos sea mayor, más del 50 %, porque, si no, lo que estamos haciendo es ir trasladando año tras año unas cantidades de dinero de unas obras que —en eso sí que le doy la razón al señor Bel— no son para un año, sino plurianuales y que lo que hacen es que engañan un poco a los ciudadanos de cada una de las regiones al pensar que se va a invertir una cantidad importante de dinero y ven que esas obras o no comienzan o van a un ritmo muy lento. Por tanto, le pediría a su departamento, a su secretaría general, que sé que están haciendo un trabajo importante —usted mismo está siempre trabajando y dando toda la información posible, se lo reconozco—, más transparencia a la hora de dar los datos. Estoy con el señor Ramos en que esa web sería importante para tener una información detallada de cómo van las obras que se están ejecutando en cada una de las provincias de nuestra nación.

Por supuesto, apoyaremos los presupuestos y vamos a verlos en conjunto, no vamos a verlos solamente por cada uno de los territorios.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 26

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

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

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

Señor secretario general, sea bienvenido a esta Comisión, que es la suya. Nos presentan ustedes unos presupuestos llenos de buenas intenciones, eso sí es verdad, pero nos preocupa especialmente, igual que a otras señorías, que al final quede mucho proyecto y poca ejecución.

Ayer precisamente conocíamos una noticia que nos inquieta enormemente porque afecta a un aeropuerto récord como es el de Barcelona y que puede alargar la necesaria mejora de la movilidad de cientos de miles de ciudadanos. Nos referimos a la paralización de las obras de la conexión de la T-1 con El Prat que, según las informaciones periodísticas, la obra no se retomará hasta el mes de noviembre. Le preguntamos: ¿Qué ha pasado exactamente? ¿La continuidad de las obras en los meses de verano podía haber puesto en peligro la seguridad del aeropuerto? ¿Es cierto, como afirman fuentes de la Generalitat, que esto supondrá un grave retraso en las obras?

Empezaré mi intervención con una frase que pronunció el entonces presidente del Gobierno, señor Aznar, en un acto de la inauguración de las autopistas radiales madrileñas: Estas autopistas marcarán un antes y un después. Efectivamente, el señor Aznar tenía razón, ha habido un antes y estamos a la espera del después. No tengo previsto reprocharle por algo que corresponde a otra legislatura, aunque el partido que gobierna es el mismo, el Partido Popular, sino que quiero situar ante el espejo que eso fue un negocio, principalmente para las familias expropiadas, algunas con apellidos de tristes recuerdos, como la familia Franco o la Serrano Suñer, y para otras familias conocidas, como la del señor Juan Abelló. Las constructoras concesionarias en aquel momento, con el aval de la Administración, se rifaban para competir, sabiendo que era una operación sin riesgos para el capital inversor. A ustedes les ha tocado la patata caliente, les ha tocado resolver el problema, y, como hemos visto estos días, a la ciudadanía lo que le molesta, principalmente, son las falsedades, las *fake news*. En 2013, la entonces ministra de Fomento nos llegó a decir que la solución de las autopistas no costaría ni un euro a los contribuyentes. Hoy ya sabemos que, finalmente, no será así. Por favor, una vez más, díganos la verdad, aproximadamente, porque ya sé que exactamente no puede saberlo: ¿Cuánto nos costará la broma del señor Aznar? Eso sí, sin explicarnos el cuento de la lechera de que dependerá de cuánto recuperen con la anunciada nueva concesión. Y ya que hablamos de la nueva concesión, ¿durante cuántos años está prevista esta futura nueva concesión?

Sin duda, este es el debate de la XII Legislatura, señor secretario. ¿Qué hacemos con las autopistas que a partir ya de este año irán revirtiendo al Estado? ¿Cuál es el modelo que propone su ministerio? Desde el grupo confederal, y yo en particular, le hemos hablado de la euroviñeta, pero estamos receptivos a discutir otras propuestas que vayan en la línea de las recomendaciones de la comisaria de Transportes de la Unión Europea. Somos conscientes de la complejidad del problema de las vías de alta capacidad, no exclusivamente de las autopistas, en nuestro país, su influencia en el equilibrio territorial, la siniestralidad y los diferentes factores que se pueden producir en cada una de las vías y territorios. Pero hablemos, presenten una propuesta; son ustedes los que gobiernan, finalmente. Saludamos que en los presupuestos generales de 2018 aparezcan bonificaciones —y aquí contesta un poco al señor Garaulet, que acaba de marcharse— para solucionar los problemas de la siniestralidad y congestión en la N-340, la N-240 y N-II, y otras varias que usted también ha citado. En referencia a lo que decía el señor Garaulet, el señor ministro nos garantizó a los alcaldes afectados de la zona que era un problema administrativo y que, lo más rápidamente posible —esperemos que antes del verano—, se solucionará. Pensamos que esa puede ser una fórmula a estudiar para que actúe de forma transitoria mientras no llega o no negociamos ese acuerdo del futuro de las autopistas.

También tenemos pendiente en el cajón el acuerdo nacional de infraestructuras. Espero que en unas semanas nosotros les podamos dar una opinión sobre el mismo. Aprovecho la ocasión para decir que presentar planes y acuerdos está muy bien, pero sin acuerdo los planes pierden el sentido. Nos gustaría discutir sobre generalidades —perfecto, no hay problema—, pero también sobre concreciones de aquellas infraestructuras que consideramos imprescindibles para España.

Queríamos compartir con usted y la Comisión lo que ya expresamos en la comparecencia del ministro cuando nos presentó el Plan extraordinario de inversiones en carreteras, el PIC. Señor secretario, ¿no estaremos repitiendo errores del pasado? Aún tenemos grabada la imagen del señor Aznar, del señor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 27

Ruiz-Gallardón, de la señora Aguirre y del señor Álvarez-Cascos cortando la cinta de las radiales. Las presiones de las constructoras, los informes de Hacienda y de los abogados del Estado ¿no nos estarán conduciendo a que las PIC se conviertan en las nuevas radiales, en este caso, del ministro señor De la Serna?

Ahora le formularé una serie de preguntas, que luego le pasaré por escrito por si acaso no me contesta a alguna, como viene siendo habitual. ¿Cuáles fueron las razones y motivaciones para la introducción de las cláusulas arbitrarias en los contratos temporales de conservación y mantenimiento de carreteras desde 2013 que, posteriormente, resultaron ilegales y, como resultado, permitían conceder las adjudicaciones a empresas previamente elegidas? Se lo pregunto a usted, y no a la subsecretaria, porque usted estaba en el ministerio en aquel momento y creo que tenía un cargo de relevancia y, por tanto, podía saber cuál es la justificación para esas contrataciones, que vulgarmente se dice a dedo. ¿Cuáles serán y cómo se obtendrán las previsiones en las que se basen los criterios para la licitación de las autopistas rescatadas? ¿Cuál es la previsión de ingresos y de costes relacionados con la explotación en manos del Estado de las autopistas rescatadas? ¿Qué opina de las dudas que plantean Hacienda y la Abogacía del Estado sobre el contenido del pliego del Plan de inversión de carreteras, conocido como PIC? ¿Ha estudiado alternativas al modelo de financiación actual para las vías de alta capacidad? Esta última pregunta ya se la he formulado antes, más o menos.

Muchas gracias.

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

Es el turno ahora del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra la diputada doña Natalia González.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Gracias, señor presidente. Buenos días.

En primer lugar, como no puede ser de otra manera, quisiera agradecer al secretario general de Infraestructuras, señor Niño, su presencia hoy aquí, así como la información tan prolija y detallada que nos ha dado sobre el proyecto de presupuestos para el año 2018, aunque he de confesarle que, en realidad, parte de la intervención era muy previsible. Ha sido una intervención muy continuista, la que hizo aquí prácticamente hace un año en el proyecto de presupuestos de 2017. Se trata de unos proyectos claramente continuistas. Esto se evidencia, claramente, en relación con los presupuestos del año anterior. Si bien presentan un cierto crecimiento en el conjunto absoluto de sus números, hay que tener en cuenta el recorte que a lo largo del año 2017 han tenido los presupuestos y, por tanto, en ningún momento el crecimiento de 2018 puede compensar esos recortes. Se produce un aumento de algo más de un 12 % o un 17 % de media sobre unos presupuestos que desde el año 2011 han ido paulatinamente decreciendo, y este no es un escenario para el optimismo. Con ellos no se pueden cumplir ninguno de los objetivos que usted nos planteaba; no se puede cumplir con la igualdad de oportunidades, a la que se hacía antes referencia en su intervención; tampoco se puede cumplir con esa vertebración territorial a la que hace también referencia; ni con la construcción de una red moderna y eficiente de transportes que, además, mejore la competitividad de nuestras empresas con Europa. Se trata de unos presupuestos que, como bien decía mi compañero César Ramos, mantienen los desequilibrios territoriales que ya existen en nuestros territorios debido a decisiones claramente partidistas que han tenido más peso que las cuestiones técnicas. Por tanto, no atienden a las necesidades reales de la población, con lo que perpetúan e, incluso, acrecientan las desigualdades de algunos territorios. Si el año pasado mi compañera hablaba de Andalucía, este año yo voy a poner esos desequilibrios en el ámbito noroeste, en concreto en el territorio del que provengo, Asturias.

Usted, este año, como hizo también el año pasado, ha hecho una memoria, una evolución tanto de lo que se ha realizado a lo largo de la legislatura anterior como de lo que se ha hecho a lo largo de esta legislatura. Es una manera de contar los números de tal forma que no quede exactamente claro cuál es el grado de presupuesto que se dedica a cada ejercicio ni el grado de crecimiento de ese presupuesto. Al final, son estrategias presupuestarias. En este caso, no nos ha comparado el presupuesto con el grado de ejecución, como hizo el año pasado. Son estrategias presupuestarias que al final no le llegan a la población, porque lo que quiere saber la ciudadanía es si van a llegar las infraestructuras que espera año a año, si eso que se recoge en los presupuestos se va a ejecutar realmente y si van a finalizar las obras que se están recogiendo. La memoria de presupuestos, igual que la del año pasado, está llena de grandes vaguedades —seguiremos trabajando, avanzaremos— y la gente lo que quiere saber es qué infraestructuras en concreto se van a finalizar a lo largo de este ejercicio 2018.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 28

Voy a centrar las cuestiones que voy a plantear, por una parte, en el ámbito ferroviario, en la alta velocidad, que es una de las prioridades del presupuesto pues a ella se dedica gran parte del presupuesto. Voy a hablar de cercanías y luego me referiré al ámbito de carreteras.

Respecto a la alta velocidad ferroviaria, siendo asturiana, una de las cuestiones que más me preocupan tiene que ver con la puesta en marcha de la variante de Pajares. A finales del año pasado, el ministro anunció que una de las soluciones que se planteaban para que las mercancías pudiesen ir por uno de los túneles de la variante de Pajares era trazar un tercer hilo en uno de esos dos túneles, de manera que la apuesta que ustedes han hecho con Foro por el ancho internacional evitara el paso de mercancías por el mismo. Yo le preguntaría qué retraso va a significar el traslado hacia el ancho internacional, si ese tercer hilo va a ser una medida que nos pueda asegurar que el paso de mercancías va a estar vigente en el momento en el que se ponga en marcha y qué coste económico va a significar esa solución en el caso de las mercancías.

También con relación a la alta velocidad, me gustaría que precisase un poco más los tramos que a lo largo que este año se van a poner en marcha —si es que hay alguno— para su entrada en funcionamiento, sobre todo para saber si van a estar más cerca los extremeños o los almerienses de la ansiada alta velocidad.

En cuanto al ámbito de las cercanías, yo entiendo que el plan de cercanías no solo son las inversiones que se realizan en esa materia. Tenemos un problema importante con el funcionamiento de las cercanías que va más allá del estado de las estaciones y de la infraestructura, que es evidente que hay que mejorar, y que tiene que ver con la gestión y con la apuesta por una estrategia de cercanías, que al final es la que va a dar una igualdad de oportunidades en el ámbito de la movilidad de las personas. En ese sentido, me gustaría que me dijera cómo piensan funcionar en esta materia, aunque entiendo que la intervención posterior de los representantes de ADIF y de Renfe nos aclararán más este aspecto.

En cuanto a las carreteras, usted ha hablado de nuevas licitaciones, pero una de las cuestiones que más preocupan es la conservación, en primer lugar, porque el presupuesto con el que se dota esta cuestión no supone ningún crecimiento, dado que el abandono que han experimentado las carreteras a lo largo de estos años hace que estén en un estado tan lamentable que precisan un presupuesto mucho mayor. Me gustaría saber con qué criterios han seleccionado las carreteras cuya conservación o rehabilitación se va a acometer y, muy especialmente en el caso de Asturias, León y Cantabria, cómo se va a acometer la rehabilitación de nacionales como la 621, la 625 o la 634, que están en un estado claramente lamentable.

Asimismo, me alegra que hable de las bonificaciones para el transporte pesado en el caso de las autopistas de peaje. También me gustaría saber si está previsto que existan otras bonificaciones, no solamente al transporte pesado cuando cuenta con otra carretera paralela de alta capacidad, sino también a otro tipo de vehículos cuando no exista alternativa, como es el caso del Huerna, en Asturias. Me gustaría saber si esto está pensado y si tienen algún tipo de planificación al respecto. En el siguiente turno haremos más preguntas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Raquel Alonso.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente, y muchísimas gracias, señor secretario General de Infraestructuras, por comparecer hoy ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados para explicar estos Presupuestos Generales del Estado del año 2018, unos presupuestos que son los más sociales de la historia, y no solo porque se dediquen 7 de cada 10 euros a gasto social o porque conlleven una subida de las pensiones mínimas o de viudedad, como todos sabemos, o porque supongan una subida de las becas de estudio que ayudará a nuestros jóvenes, o porque sean unos presupuestos que permitan una consolidación del empleo. Queríamos llegar al objetivo de 475 000 puestos de trabajo nuevos, si bien a la vista de las nuevas consideraciones de las agencias de *rating* de España seguro que lo superamos. Este es el compromiso social que tiene el Partido Popular con todos los españoles y que, sin duda, se refleja en estos presupuestos.

Quiero hacer una pequeña matización respecto a lo que ha comentado mi compañero, el señor Garaulet, y es que estos no son los presupuestos naranjas ni tienen medidas naranjas ni tienen medidas azules ni de ningún otro color, porque son los presupuestos de todos y cada uno de los españoles, y no hay que atribuirselos a cada partido político.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 29

En el caso que nos ocupa, el Ministerio de Fomento, y en particular la secretaría general, el hecho de que estos presupuestos sean cuantitativamente muy superiores a los del año pasado implica una mejora en la calidad de las infraestructuras, que, como ya ha señalado, contribuirá tanto a la vertebración territorial como a la cohesión social y a la igualdad de oportunidades para todas las personas. De esta manera, hasta secciones que no son —por así decirlo— típicamente sociales, como las de Fomento, también lo son. Comentaba el Grupo Socialista que eran unos presupuestos partidistas, y en este sentido quiero hacer alusión a lo que comentó al principio mi compañero, Miguel Barrachina, y es que sí, son partidistas, del partido de las personas, es decir, de todos los españoles y de todos los ciudadanos, puesto que las inversiones del Grupo Fomento llegan a todos y cada uno de los rincones del territorio nacional. Como se ha mencionado anteriormente por la subsecretaria, en este ministerio 2 de cada 3 euros se destinan a inversiones productivas, lo que pone de manifiesto sin duda alguna el compromiso de este Gobierno con la creación de empleo y riqueza para todos los españoles.

Estos son los presupuestos que van a permitir avanzar en grandes proyectos, pero también iniciar otros nuevos, respondiendo siempre a las necesidades reales de los ciudadanos y siempre en aras de acercar a las personas entre sí y vertebrando y cohesionando nuestro extenso territorio. Hay que destacar también que estos presupuestos son especialmente favorables para el ferrocarril, al cual se ha destinado algo más del 48 % del presupuesto total del Grupo Fomento, es decir, 4286 millones de euros; 862,6 millones de euros más que en el año anterior, lo que supone un 25 % de incremento.

Se da un impulso a los principales corredores del país, destinándose 923 millones de euros al corredor mediterráneo, principalmente en las líneas Barcelona-Tarragona, Castellón-Valencia, Alicante-Murcia, así como Murcia-Cartagena y muchas otras más en las que no me voy a extender. También se destinan 757 millones de euros al corredor noroeste, destacando la línea Olmedo-Zamora-Lubián-Ourense, en la que Seittsa, de la que usted es presidente, tiene una participación directa. Las inversiones en otros corredores, como el del norte, con 661 millones de euros, o el de Extremadura, son de una gran importancia no solo por la obra en sí misma —que también es importante—, sino, como ya hemos señalado, por su función socioeconómica.

Me gustaría también poner de relieve que en estos presupuestos se destina una importante suma tanto a la red convencional como a las redes de cercanías. Como más adelante va a comparecer el presidente de ADIF, estoy segura de que luego conoceremos los detalles de estas inversiones con mayor profundidad, aunque a la vista de los presupuestos nos damos cuenta de que la inversión en cercanías —lo digo por comentárselo especialmente a mi compañera del Partido Socialista— es un 54 % superior a la del año 2017.

En cuanto al área de carreteras, también hemos recibido muy buenas noticias. La inversión en carreteras será de 2430 millones de euros, es decir, 259 millones de euros más que el año pasado, lo que supone casi un 12 % más, un 11,9 %, como ha comentado usted. De ese total, se destinarán 1600 millones de euros a la construcción, es decir, 1600 millones de euros entre la Dirección General de Carreteras y Seittsa para seguir vertebrando nuestro territorio y para acercar más y más rápido a las personas.

Esta inversión va a permitir iniciar la construcción de varios tramos de la A-11, la del Duero, en Soria, una reivindicación histórica de los castellanoleoneses, si bien también nos gustaría más inversión en Valladolid. También se producirán importantes avances en la A-12, la autovía del Camino de Santiago, en la A-54, Lugo-Santiago, en la A-68, Zaragoza-Pamplona, en la A-32, Linares-Albacete, en la SE-40, circunvalación de Sevilla, y en toda la larga lista que usted nos ha dado ya y que no voy a repetir. Del mismo modo, como castellanoleonesa me ha alegrado profundamente comprobar que también se sigue invirtiendo en la A-60, en los subtramos Santas Martas-León, y en la A-62, Fuentes de Oñoro-Portugal, viendo que siguen en la hoja de ruta de este Gobierno.

Por otro lado —ya se ha comentado—, otro pilar fundamental del área de carreteras en estos presupuestos es la conservación, a la que se van a destinar 917 millones de euros. El compañero de Ciudadanos comentaba que eran 800 y pico, pero es porque no había sumado la inversión de Seittsa. La conservación, y en consecuencia la seguridad vial, es una prioridad para el Gobierno del Partido Popular. Mantener nuestras carreteras en un óptimo estado de conservación es vital para garantizar en todo lo posible la seguridad de todos los ciudadanos. Por eso, estos 917 millones de euros, así como la importante cantidad en construcción —ya que entendemos que algo de nueva construcción va a estar en óptimas condiciones de utilización, con lo cual esa partida de conservación al final es mayor— son muy buenas noticias para todos los españoles. Ya sabemos que la calidad y eficiencia de las infraestructuras españolas son señas de identidad, y con estos presupuestos van a ser potenciadas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 30

Comentaba en esta misma comparecencia el año pasado que, según el CIS, tan solo el 0,2 % de los españoles consideraban que las infraestructuras eran uno de los tres grandes problemas de España, y este año la cifra se mantiene. Eso lo que quiere decir es que el Gobierno de España está permanentemente procurando que nuestras infraestructuras se encuentren en óptimas condiciones, y eso es digno de agradecer.

Quiero reiterar, aunque parezca evidente, que los presupuestos generales no son un conglomerado de cifras y números sin más. Más bien al contrario, son unas cantidades que tienen el corazón de todos los españoles y su esfuerzo. Por eso es fundamental que los presupuestos estén bien planificados y orientados a las actuaciones que dan respuestas a sus necesidades, y estos lo están, y también que sean unos presupuestos sociales que poco a poco vayan devolviendo a los españoles el grandísimo esfuerzo que tuvieron que realizar para superar la crisis, porque ellos son los auténticos protagonistas de la recuperación.

Finalmente, sin ánimo de extenderme más, quisiera pedir al resto de grupos parlamentarios que apoyen estos presupuestos en un ejercicio de responsabilidad, y no porque se lo diga yo, que soy una humilde diputada del Grupo Parlamentario Popular, sino porque estos presupuestos son buenos para todos los españoles.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Responde el señor Niño. **(El señor vicepresidente, Barrios Tejero, ocupa la Presidencia)**.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A. SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, presidente, señorías.

Quiero comenzar agradeciéndoles a todos el tono de su intervención y el reconocimiento que desde el ministerio, y concretamente desde la secretaría general, intentamos dar a sus señorías tanto a través de las comparecencias como de los distintos medios por los que se les responde. Quizás el primero, que creo es importante, sean las preguntas parlamentarias. Sepan que a lo largo de la legislatura llevamos más de diez mil preguntas. Eso es un esfuerzo que, como comprenderán sus señorías, requiere una cierta atención.

Comienzo por contestar a don Isidro Martínez Oblanca, concretamente a sus reflexiones sobre Madrid-León, Asturias, la línea de alta velocidad y los tiempos de viaje que en su momento se dieron por el señor Álvarez-Cascos. En aquel momento yo estaba con él de director general de Ferrocarriles. Los tiempos de viaje irán mejorando respecto a los actuales, porque, como conoce bien su señoría, hay actuaciones pendientes. A lo largo de mi réplica haré alusión a alguna de ellas. La primera es la supresión del fondo de saco de León; la segunda es la instalación del ERTMS y la tercera es la finalización de las infraestructuras, concretamente la infraestructura estrella, que es el túnel de Pajares. Los tiempos de viaje, como bien conoce su señoría, dependen también de la explotación comercial y del número de paradas, y con total seguridad se irán mejorando respecto de los que hay hoy.

Por supuesto que conozco el pacto de legislatura y se está cumpliendo. Como toda planificación o todo pacto que responde a un objetivo y a una voluntad política, luego requiere la correspondiente implantación y cumplir los trámites administrativos, licitar obras, etcétera, pero yo le puedo asegurar a su señoría que lo estamos cumpliendo, y como prueba le voy a dar algunos datos sobre qué es lo que estamos haciendo y en qué sitio estamos actualmente. Me voy a referir a la autovía A-63. A lo largo de este año nos vamos a centrar en el tramo Cornellana-Salas, en el que, como sabe su señoría, se retomaron las obras recientemente, en diciembre del año 2017, al haber estado paradas desde el año 2010. En este tiempo ha habido que hacer una adaptación a la normativa, que ha variado. Este año también está previsto el impulso del tramo que queda entre Salas y el viaducto del Regueirón, cuyo proyecto ha sido aprobado recientemente y que se licitará en breve plazo. Esta es una actuación importante, como también lo es la ronda norte de Oviedo, donde está previsto que se formalice el contrato y, por tanto, se inicie la redacción del estudio informativo en junio o julio de este año 2018.

En cuanto al segundo acceso a la Zalia, en San Andrés de los Tacones, como supongo conoce su señoría, para realizar el enlace y la conexión tenemos que cumplir la normativa de carreteras y la normativa respecto a los tramos de trenzado. Lo estamos estudiando, aunque le recuerdo que el acceso a la Zalia está actualmente garantizado por dos accesos, uno en las proximidades de Gijón y otro en las proximidades al nudo de la Y asturiana.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 31

Respecto al acceso a El Musel, quiero recordar a su señoría que estamos trabajando en una obra que ya hemos adjudicado. El proyecto del tramo que queda, que es el proyecto del vial de Jove, cuenta ya con informe favorable. El proyecto está siendo redactado actualmente por la autoridad portuaria de Gijón y cuando esté aprobado licitemos la obra, como es nuestra pretensión, este año 2018.

Señor Bel, tenemos un alto nivel de ejecución por lo que se refiere a carreteras en Cataluña. Ya la subsecretaria le ha indicado el 82,8 %. Las obras —no es un *mea culpa*, sino constatar la realidad— tienen problemas. Ha hecho alusión a un problema que ha surgido en el enlace de la C-32, porque la empresa contratista, que es Isolux Corsán, entró en concurso de acreedores. Estamos intentando resolver el problema y a ser posible no tener que relícitar nuevamente las obras, sino poder resolver y realizar una cesión del contrato con el administrador concursal. Ha hecho alusión a que hay obras que llevan muchísimo tiempo. A mí me recuerda la variante de Vallirana, obra que se adjudicó en el año 2003 y que ya tiene más de tres lustros, pero que está ahora mismo en la fase final de las obras, que esperamos concluir a finales de este año o en el año 2019.

Por lo que se refiere al corredor de la A-27, entre Tarragona y Montblanc, coincidirá su señoría conmigo en que a lo largo de esta legislatura y también de la legislatura anterior del Partido Popular se le ha dado un notable impulso. El tramo entre Tarragona y El Morell entró en servicio en agosto de 2013; el tramo El Morell-variante de Valls, en octubre de 2015; la variante de Valls, en diciembre de 2015, y los tramos que todavía quedan por realizar, concretamente la variante de Valls y Montblanc, que estaban paralizadas desde el año 2010 y que hemos retomado en noviembre de 2016, han ido cobrando ritmo a lo largo de 2017. El problema que ha surgido en el túnel del Coll de Lilla lo estamos resolviendo y esperamos que este año tenga la velocidad de cruce deseable y lo podamos acabar. Vamos a licitar la redacción del proyecto para duplicar la calzada de la variante de Montblanc, de manera que se produzca una adecuada conexión entre la autovía A-27, la autopista AP-2 y la N-240.

Hablaba del enlace de Vidreres. En los presupuestos hay una partida de 10,2 millones de euros para continuar con la ejecución de las obras. De esa cantidad, 9,8 millones son de la sociedad Seittsa.

En cuanto a nuevas obras en carreteras, le puedo anunciar alguna. El tramo quizás más importante sigue estando en la N-340, la conversión en autovía entre Móra y Altafulla, una obra deseada de la que hemos hablado su señoría y yo muchas veces. Una vez adaptemos los pliegos a la nueva ley de contratos que ha entrado en vigor en marzo podremos licitar las obras.

Contesto ahora al señor Garaulet, de Ciudadanos. Le agradezco el apoyo a los presupuestos, porque es mejor gestionar un presupuesto aprobado que un presupuesto prorrogado, como conoce perfectamente su señoría. Por supuesto que le agradezco también el pacto de infraestructuras que ha habido en esta legislatura y que, por lo menos en lo que a mi departamento se refiere, estamos cumpliendo.

Hay una cosa que he dicho ya muchas veces, pero tengo la sensación de que predico en el desierto. Me gusta llamar a las cosas por su nombre y me gusta la exactitud al utilizar los términos. Me estoy refiriendo al rescate de las autopistas. Ya sé que mediáticamente queda muy bien, independientemente de que cada uno es libre de decir lo que quiera, pero si leen el diccionario de la Real Academia Española —lo he dicho aquí alguna vez— verán que el rescate está definido como la facultad que tiene la Administración de extinguir una concesión asumiendo la gestión directa del servicio que constituya sujeto. Lo que nosotros estamos realizando es una reversión, porque se ha producido una decisión judicial, similar a la decisión que se produce cuando finaliza el plazo de una concesión. Eso es lo que estamos haciendo y, por tanto, no es un rescate al uso, tal y como dice la Real Academia Española.

Le agradezco también el apoyo a la política de bonificaciones a vehículos pesados que estamos llevando a cabo. Respecto a la AP-7 —que también me lo ha preguntado su compañero Félix Alonso— estamos ya culminando los últimos trámites —como ya lo han dicho el ministro y el secretario de Estado aquí presente— para poder implantar esa medida, que supondrá una mejora sustancial en la seguridad vial en el conjunto formado por la N-340 y la AP-7. La seguridad vial es la prioridad de este departamento. Cuando comparecí en la Comisión de Seguridad Vial ya comenté que los números de accidentabilidad en la red de interés general del Estado están disminuyendo, tanto en el año pasado como en el anterior. Es cierto que en el conjunto de la red española, formada por las comunidades autónomas y diputaciones, ha habido un ligero repunte, también motivado por el incremento del tráfico, pero el esfuerzo que estamos haciendo —con el desvío de vehículos pesados, por ejemplo— está dando, afortunadamente, sus frutos.

Ha preguntado también si el presupuesto destinado a conservación y mantenimiento es suficiente. Siempre deseamos tener un mayor presupuesto, pero el presupuesto forma parte de la necesaria discusión entre los distintos departamentos ministeriales. Durante estos años y en la legislatura anterior

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 32

hemos hecho un esfuerzo para racionalizar los gastos y ser más eficientes, porque a veces, cuando tienes un presupuesto, si mejoras en eficiencia puedes mejorar los resultados. Desde luego, nuestro objetivo es llevar a cabo una ejecución lo más alta posible. La Dirección General de Carreteras se ha caracterizado tradicionalmente por tener una ejecución elevada y en el capítulo 6 hemos estado en los últimos años por encima del 96 %, tanto en conservación como en construcción.

Paso a responder al diputado Félix Alonso. Me ha hecho una pregunta concreta referida a lo que ha aparecido hoy en los medios de comunicación de retraso hasta noviembre de la conexión con El Prat. El problema es que la construcción del túnel exige dar de baja una determinada pista y con las perspectivas que hay de tráfico desde ahora hasta el mes de noviembre no se pueden hacer las obras. Ese es el problema. Esperemos que este periodo, en el que la tuneladora no va a estar activa pero sí se van a hacer otras obras, se pueda recuperar al año siguiente trabajando con mayor intensidad y, si es posible, mediante tres turnos.

Sobre las radiales y la RPA, como bien conoce, la RPA se determina seis meses posteriores a la resolución del contrato. Por tanto, ahora no tenemos una cifra. A mí también me gustaría saberlo ya. Es la primera vez que se determina la RPA en una concesión y coincidirá conmigo en que es un tema muy complejo. Le animo a que un día vea exactamente cómo se calcula, porque hay que tener en cuenta, tal y como dice la ley, las obras valoradas a los precios del presupuesto en su momento aprobado por la Administración y deducir la amortización, y eso mismo hay que hacerlo en el cálculo de las expropiaciones y luego deducir las cantidades abonadas por la Administración, en este caso las expropiaciones pagadas por nosotros por sentencia judicial. Por tanto, es un proceso muy complejo y habrá que esperar seis meses a partir de la fecha de la resolución del contrato.

Le agradezco la colaboración que ofrece al Gobierno y al ministerio para el acuerdo nacional sobre infraestructuras. Aprovecho para que este apoyo, que también ha expresado el representante del Grupo Ciudadanos, se extienda al resto de los grupos parlamentarios presentes en esta Cámara.

Sobre las adjudicaciones he entendido que usted se refería a unos contratos de conservación contra los que hubo un recurso a través del Tribunal Económico y Administrativo. El problema que se planteó era una cuestión relativa a la curva que servía para la valoración de la oferta económica. Evidentemente, la curva que estábamos aplicando estaba aprobada por la Abogacía General del Estado. A partir del recurso y de la decisión tomada por el Tribunal administrativo de recursos contractuales decidimos cambiar la curva, pero la anterior era correcta, por lo que no le admito que diga que eso podría suponer que se están haciendo las adjudicaciones a dedo. Esa expresión la retiraría absolutamente, porque le puedo garantizar que en las adjudicaciones del ministerio, concretamente, en las que dependen de la secretaría de Estado y de la secretaría general, eso no ocurre de ninguna de las formas.

En cuanto a los criterios del pliego de las autopistas radiales le digo que estamos trabajando en el pliego y lo tendremos próximamente. Como ya sabe, nuestra pretensión es licitar nuevamente las conocidas autopistas radiales, pero no solo estas, sino también algunas entre Murcia y Alicante. Se hará en junio. Estamos haciendo un esfuerzo para conseguir el pliego y, por supuesto, adaptado a la nueva ley. Sobre la gestión de las autopistas, estamos gestionándolas a través de Seittsa de una manera, en mi opinión, bastante eficiente y correcta y que tiene el Ebitda positivo, por tanto no va a suponer ningún coste para la Administración ahora mismo. En cuanto al PIT estamos trabajando también en el pliego, sobre todo en la adaptación a la nueva ley. Creo que estaremos en condiciones de finalizar esta labor, que es compleja. Se trata de una concesión mediante pago por disponibilidad y hay que adaptarla a la ley que entró en vigor el pasado mes de marzo.

Paso a contestar a la representante del Grupo Socialista, doña Natalia González. Dice su señoría que los presupuestos son continuistas, y claro que lo son. Queremos que sean así porque queremos que respondan a los objetivos establecidos por este Gobierno, que ya se los he enumerado. Uno de ellos es muy importante y es la creación de empleo. Coincidirá conmigo en que se ha creado empleo tanto en el año 2016 como en el 2017 y hay una previsión de crecimiento del empleo para 2018. Por eso le garantizo que estos presupuestos van a contribuir a ello. Ha enumerado una serie de posibles recortes en los presupuestos para el año 2017. Desde luego recortes en los presupuestos que teníamos para las actuaciones previstas no ha habido. Hemos ejecutado el presupuesto previsto y la ejecución ha sido muy alta, como he indicado anteriormente.

Sobre si estos presupuestos responden a la igualdad de oportunidades de los ciudadanos, simplemente le remitiría a la evaluación que están haciendo las agencias internacionales sobre el nivel de infraestructuras que tenemos en este país, tanto en carreteras como en ferrocarriles. Estamos en los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 33

primeros lugares. Desde luego en carreteras en el primer lugar de Europa y en ferrocarriles estamos también entre los primeros puestos. Yo creo que sí atienden a las necesidades reales de los ciudadanos estos presupuestos.

Me pregunta su señoría por las inversiones en Asturias. Las obras las estamos finalizando, obras a las que me he referido, como la A-63, algunas de las cuales estaban paralizadas y hemos conseguido reactivarlas y otras acabadas. Seguimos en ese empeño y le puedo decir que a lo largo de este año verá nuevas licitaciones e incluso nuevas obras en los itinerarios por los que me ha preguntado, en la N-621, en la N-625 y en la N-634, así como obras de rehabilitación de esas autovías.

Ha hecho referencia a la alta velocidad, a la variante de Pajares. Su señoría coincidirá conmigo en que estamos llevando a cabo no solo una obra en la variante de Pajares, sino también la supresión del fondo de saco en León, que dejaron ustedes. Afortunadamente a finales de este año la finalizaremos. Permitirá un ahorro de tiempo considerable para aquellos trenes que no tengan que parar en León.

Sobre el tercer hilo, como conoce su señoría, se va a implantar una vía en ancho estándar o ancho UIC o internacional, como quiera, y otra con tercer hilo. Las soluciones están ya validadas. Hay actuaciones en la red ferroviaria que tienen tercer hilo, concretamente Tardienta-Huesca, la variante de Barcelona, que discurre desde el puerto de Barcelona, El Papiol-Mollet y recientemente se ha puesto en servicio entre Valencia y Castellón, que está funcionando de una manera correcta, garantizando que se cumple la normativa y las directivas comunitarias relativas a seguridad.

En cuanto a cercanías comparto con su señoría su importancia. En esta legislatura el ministerio ha hecho un esfuerzo enorme. Se ha hecho un análisis muy exhaustivo, un diagnóstico certero y muy profundo en algunos ámbitos. Se han presentado actuaciones en cercanías en Cataluña, en Valencia, en Cantabria, en Asturias y recientemente en Madrid. Es un esfuerzo y sobre todo se va a hacer mediante un programa que pueda ser seguido por los ciudadanos, a través del cual podrán hacer el seguimiento y ver el cumplimiento, que ya está reflejado por cierto en el presupuesto de 2018, que no detallo porque tendrá oportunidad de hacerlo el presidente de ADIF.

En cuanto a las bonificaciones también le agradezco que comparta con el ministerio la política que estamos llevando a cabo en relación con la bonificación para el desvío de pesados.

Por lo que se refiere a la pregunta que me ha hecho sobre qué actuaciones tenemos previstas en diversas carreteras tenemos contemplado en el presupuesto de conservación y mantenimiento partidas por valor de 20,6 millones de euros, que permitirán la mejora de varias actuaciones en intersecciones y en las carreteras, no solamente en las que ha mencionado su señoría, sino también en la A-64, en la A-66 y en la N-630. También afectando conjuntamente a Cantabria y a Asturias tenemos la mejora de la N-621, entre Castro Cillorigo y Panes, conocido como el desfiladero de la Hermida. Al discurrir entre las provincias de Asturias y Cantabria tiene una partida de 2,2 millones de euros.

Finalmente quiero responder a la diputada del Grupo Popular, Raquel Alonso. Coincido con su señoría en que efectivamente estos presupuestos sirven para la generación de empleo y para la mejora de la calidad de las infraestructuras. Me alegra enormemente que destaque el esfuerzo en el ferrocarril, que supone el 48 % del conjunto de los presupuestos del ministerio, y esto distribuido a través de distintos corredores. Efectivamente en carreteras el incremento que se produce es del 12 % y en números absolutos supone 259 millones de euros más. Por supuesto hay que destacar el importe del presupuesto destinado a conservación, 917 millones de euros. Refleja la preocupación del Gobierno de España y que estos presupuestos seguirán siendo presupuestos para el desarrollo económico, la creación de empleo y la igualdad de oportunidades de todos los españoles.

Muchas gracias.

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

¿Desean formular aclaraciones? (**Asentimiento**). Con la mayor brevedad posible, por favor.

Señor Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Voy a intervenir brevemente, señor presidente. Yo no he interpelado a ningún portavoz; sin embargo he sido aludido, y obviamente necesito contestarles.

Estos presupuestos son naranjas-azules, azules-naranjas, no tienen color. El Grupo Popular en la Comisión de Presupuestos reivindica que son azules mientras que Ciudadanos dice que son naranjas. En todo caso son los presupuestos que son.

El portavoz de Ciudadanos me ha afeado el coste de oportunidad. Yo creía que Ciudadanos había llegado a este Congreso para que los presupuestos no dependieran de regionalistas y nacionalistas, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 34

ahora, cuando dependen de Foro y de UPN, aplauden con las orejas, incluso cuando dependen del PNV, porque claro, mucho cuponazo, mucho no estamos de acuerdo, pero después aprueban el presupuesto y el cuponazo que determinan se liquida a través del presupuesto que aprueban. El presupuesto naranja-azul del año pasado, que ustedes aprobaron, supuso que el Estado disminuyera un 23 % la licitación de obras en Cataluña, el Estado. Esto no tiene nada que ver con el Govern de la Generalitat, el perverso Govern de la Generalitat, que solo piensa en el *procès*. En cambio, la Generalitat, ese Gobierno tan malo que había de la Generalitat, incrementó un 43 % la licitación de obra pública. Seamos pues estrictos. Yo no voy a denunciar aquí la hipocresía política de Ciudadanos, la ponen de manifiesto ellos mismos. En todo caso agradezco algunas de las aclaraciones que ha hecho don Manuel Niño, y espero que nos pueda facilitar la información detallada de la liquidación de las diferentes actuaciones del ministerio en Cataluña para alcanzar este 82 %. Si pudiese ser antes del debate de la semana que viene, se lo agradecería.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel.
Señor Martínez Oblanca, con brevedad.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Voy a intervenir con brevedad, para pedir al señor Niño, nuestro compareciente, un par de aclaraciones.

Habla usted de actuaciones pendientes para mejorar los tiempos previstos de velocidad ferroviaria en el corredor norte-noroeste, línea Madrid-Asturias, y quisiera preguntarle si tienen previsto algo para los tramos entre Valladolid, Palencia y León, que no están desdoblados y de alguna manera son los culpables de la merma incomprensible de los objetivos de alta velocidad. Y una segunda cuestión, en materia de carreteras, se refiere a por qué se detienen en la A-63, Oviedo-La Espina, en El Reguerón, y no hay nada previsto para dar continuidad desde ahí hasta La Espina, que es el objetivo que planteamos en el pacto electoral para esta legislatura; no para la próxima, para esta.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.
¿Alguna aclaración más? (**Pausa**). Señor Garaulet.

El señor **GARAULET RODRÍGUEZ**: Bueno, lo que no son estos presupuestos es amarillos. Eso ya le digo a usted que no; pero porque ustedes no han querido. Como siempre, ustedes no han querido, ustedes se van al monte y hacen cosas y no piensan en los ciudadanos de Cataluña que son los que ahora mismo tendrían que tener unas inversiones allí. Y gracias al esfuerzo que estamos haciendo vamos a hacer que 600 000 jóvenes de Cataluña puedan tener posibilidades de tener un complemento salarial, cosa que ustedes no han hecho.

Pero obviando que ustedes siguen donde están, yo voy a bajar a lo que me ha contestado el señor Niño, que me ha dicho que no es rescate de autopistas, sino reversión por decisión judicial. ¿Cuánto va a costar la reversión por decisión judicial? Previa su nueva concesión, ¿se van a evaluar las autopistas que están revertidas por decisión judicial? ¿Se va a utilizar la Oficina Nacional de Evaluación para que informe sobre estas evaluaciones en el proceso de reversión por decisión judicial? No hace falta que me conteste ahora, me lo puede mandar como siempre hacen en su departamento, donde hacen un trabajo bastante óptimo. Esas preguntas que ha dejado usted, porque me ha explicado la decisión por el tema de la definición por la RAE, se las he hecho de forma correcta de nuevo y espero que cuando usted pueda nos haga llegar las respuestas.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Garaulet.
Señor Alonso.

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

La señora subsecretaria nos ha explicado que la ejecución a nivel del Estado español es del 73,4 %; pero a nosotros nos preocupa sobre todo la cifra en ferrocarriles que es del 66,9 %. Y nos preocupa porque muchas veces pensamos a lo grande en fomento y no en las cosas pequeñas que con poco dinero o con menos dinero se pueden ejecutar. Le pongo un ejemplo, en concreto en Rodalies de Cataluña, porque un cambio de gestión en los túneles ferroviarios en la plaza de Catalunya —que tiene tres líneas— y en la de Clot-Aragón —que solo tiene una— podría ayudar en la gestión. A lo mejor también se tendría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 35

que ir pensando en la sustitución de la estación de Francia y que los trenes terminaran sus recorridos en la nueva estación, que por cierto también está pendiente, la de Sant Andreu Comtal. Esto viene porque muchas de las cosas son a largo plazo, como hemos dicho varias veces, y las inversiones en infraestructuras, por ejemplo en las áreas metropolitanas —en este caso no exclusivamente de Barcelona, sino también de Madrid y Valencia— tienen que tener muy presente la fecha del 2020, que es cuando está previsto el veto a la circulación de los coches más contaminantes.

Todo es a largo plazo, lo entendemos así, ha habido unos años en los que desgraciadamente ha habido un parón, y por lo tanto ahora casi todo son proyectos y pocas ejecuciones, y nos encontramos, por ejemplo, con que el Plan de Rodalies —también el de Madrid— de Cataluña, esos 4000 millones, no se llevarán a cabo hasta 2025; y a obras prioritarias como son el desdoblamiento de la línea R-3 o el soterramiento que ya está pactado con los ayuntamientos de Montcada i Reixac, Sant Feliu de Llobregat y el Hospitalet del Llobregat, les pasará exactamente lo mismo.

También queda pendiente —volveré a preguntar más adelante— el tema del corredor mediterráneo a su paso por Tarragona ciudad, que sigue sin resolver, y sin un baipás los trenes de altas prestaciones quedarán fuera de la ciudad. Si es verdad que están presupuestadas cosas, otra vez a largo plazo, en temas de carreteras como las que ha citado usted, la A-27 en su conexión con la P-2, el Coll de Lilla, también en la A-27; y los accesos al puerto de Barcelona y de Tarragona; en el puerto de Barcelona la ronda Litoral. Está todo muy bien, pero nos vuelve a preocupar que son propuestas que no veremos en muchos casos hasta el año 2025. Y se lo recuerdo a los compañeros socialistas porque ustedes siempre les achacan exactamente lo mismo a ellos: que ellos proyectaron, pero luego todo quedó en agua de borrajas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alonso.
Doña Natalia, tiene la palabra.

La señora **GONZÁLEZ PELÁEZ**: Gracias, presidente.

La pregunta en relación al tema del tercer hilo en la variante de Pajares tenía más que ver con cómo se ralentiza la obra y sobre todo el sobrecoste que conlleva ese tercer hilo, que ha tenido que darse como solución para que las mercancías lleguen a la vez que los viajeros al pasarlo al ancho internacional de acuerdo con el pacto que ustedes tienen con Foro. Si puede contestarme, y si no lo haríamos a través de una pregunta escrita.

Las cercanías nos preocupan, y fundamentalmente porque fijese en que si tenemos un modelo de movilidad que realmente sea sostenible las cercanías tienen que tener un papel fundamental en ello. Muy recientemente en esta Comisión hemos tenido proposiciones, iniciativas sobre los problemas de las cercanías en Madrid, y las incidencias son continuas a lo largo de toda España, incluso a nivel del presupuesto y teniendo en cuenta lo que es la antigua FEVE, la falta de personal, incluso se ha eliminado la posibilidad de o se ha reducido el presupuesto para los autobuses que se utilicen como alternativa cuando hay incidentes. Todo ello hace que los pasajeros vayan cada vez bajando más y entendemos que hay que hacer una atención integral no solamente en cuestión de infraestructuras, sino también de la gestión e incluso lógicamente del personal también.

Por último le voy a hacer una pregunta en relación con la N-VI y en concreto con la travesía a la altura de San Rafael, en el municipio de El Espinar, una travesía que utilizan también los vehículos pesados y en la que ha habido varios accidentes con personas fallecidas. Queremos saber si existe una partida presupuestaria para acometer esa travesía.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.
Doña Raquel.

La señora **ALONSO HERNÁNDEZ**: Sobre todo quiero agradecerle una vez más la comparecencia. Solo un par de matizaciones de cara a lo que han comentado varios compañeros.

En cuanto al señor Alonso, una ejecución que roza el 75 % no entendemos que se pueda comparar con que usted diga que son proyectos largos y que no se está ejecutando nada. Además en su tierra es de un 82 %, lo ha establecido la subsecretaria. Es un buen dato sin duda alguna.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 36

En cuanto a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista creo que podemos afirmar que este Gobierno se preocupa por las cercanías. Se ha aumentado —lo comentaba en mi intervención anterior y seguro que ahora lo matiza el señor secretario general— un 54 % de la inversión con respecto al año 2017. Eso sin duda es un reflejo de que el Gobierno se preocupa. Se va a actuar, tanto en la red de cercanías de Cataluña como en Madrid, Cantabria, País Vasco, Asturias, con diferentes cantidades, pero es una actuación global y completa.

Y quiero agradecerle su precisión al definir lo que ocurre con las radiales, es decir que no es un rescate, sino como usted ha establecido es una reversión de una concesión, con un procedimiento recogido en la legislación española, y tal y como se establece también en la Unión Europea. Hay que señalar que cuando se licitaron estas autopistas la Administración presentó un anteproyecto con una definición de trazados, unas estimaciones de tráfico y unas tarifas tipo, que si bien es cierto que luego surgieron imprevistos y el precio de las expropiaciones fue superior al establecido, también hay que señalar que nadie pudo prever, ni ellos mismos, en el Partido Socialista, a quienes se les escapó la crisis, que iba a suponer una destrucción de 3 700 000 empleos, que iba a suponer una reducción de casi el 50 % del uso de las autopistas. Con lo cual esto también hay que tenerlo en cuenta a la hora de atribuir las posibles culpas. Sin duda alguna el Ministerio de Fomento lo que busca es garantizar que los ciudadanos puedan seguir utilizando estas infraestructuras, y yo califico como un ejercicio de responsabilidad lo que el Ministerio de Fomento está realizando.

Muchas gracias.

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

Cierra el debate el señor secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Niño González): Muchas gracias, presidente.

Señorías, de manera muy rápida.

Señor Bel, le garantizo que nosotros sí estamos impulsando las inversiones en carreteras, estamos resolviendo problemas que surgen en las obras y a los que me he referido anteriormente, y creo que este año va a ser el decisivo para poder finalizar algunas obras como la que le he nombrado de la variante de Vallirana del año 2003 y en la que, tanto su señoría como yo, tenemos mucho interés en finalizar.

Señor Martínez Oblanca, respecto de Valladolid-Palencia-León quería indicarle en primer lugar que el que un corredor tenga vía única o vía doble no tiene relación directa con la velocidad, tiene relación directa con la capacidad. Pero contestando a su pregunta sí está contemplado que se haga la colocación de la segunda vía. Respecto al tramo por el que se interesa la primera fase es hasta El Reguerón y a continuación por supuesto llegaremos a Salas. Pero sí hemos creído oportuno dividir el tramo en dos partes. Con dos motivos, uno, para poder avanzar hasta el viaducto de El Reguerón, que creo que es un tramo más complicado, y luego se licitará el siguiente tramo, porque también tenemos el proyecto y estamos trabajando en él.

Señor Garaulet, tampoco yo he querido polemizar si es reversión o rescate. Me viene bien porque creo que sus señorías, aunque sigan hablando del rescate, están convencidos de que nos referimos a una reversión. Por supuesto que nosotros contamos con la ONE; todos los pliegos y las inversiones, previamente a su aprobación por el Consejo de Ministros, tienen el informe de la Oficina Nacional de Evaluación.

Señor Alonso, le agradezco que haya hecho referencia al cambio del encaminamiento de las líneas por los túneles de Barcelona, pero le recuerdo que es un asunto en el que se lleva trabajando muchísimo tiempo —recuerdo que en el año 1999 estábamos analizando ya este problema—; ahora estamos estudiando este problema porque tenemos dos actuaciones muy importantes —el soterramiento en Moncada y otro el soterramiento de Hospitalet— y es fundamental realizar un encaminamiento adecuado y una distribución adecuada de las líneas por esos túneles, y que las líneas sean dos por cada uno de los túneles y no que haya el desequilibrio que hay ahora, que hay tres y una línea. Lo vamos a resolver. Es un tema técnico cuyo análisis estamos acabando ahora mismo.

En cuanto al problema de que realmente queremos acabar Vandellós-Tarragona, es cierto, porque es una obra histórica. Recuerdo haber licitado las obras en el año 1999, las primeras de plataforma, y haberlas acabado en el año 2001. El plan que se ha establecido y que presentó el presidente del Gobierno por valor de 4200 millones el pasado año tiene un horizonte, que es el 2025, pero que tiene una primera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 37

fase importante, yo diría un plan, si me permiten, de choque para el periodo 2017-2020, con una inversión muy relevante. Eso no quiere decir que todas acaben en el 2025, algunas acabarán antes y supongo que eso lo entiende su señoría perfectamente.

Dando respuesta a la diputada Natalia González he de decir que el tercer hilo no ralentiza las obras; es decir, es una tecnología que tenemos probada y hay ya ejemplos de haberla implantado. En cuanto a cercanías coincido con su señoría en que todos estamos empeñados en un modelo sostenible; reconocemos los problemas que hemos tenido en algunas cercanías —ha hecho mención a las cercanías de Madrid—, que estamos corrigiendo, porque el Plan de Cercanías de Madrid pone el énfasis en la reposición de activos. De todas formas la puntualidad que tenemos es muy alta, está por encima del 96 %, por delante de otras importantes ciudades como puede ser París. Sobre la pregunta concreta de la N-VI en San Rafael quería hacer referencia a dos acontecimientos importantes. Precisamente ayer anunciamos, por parte de la Dirección General de Carreteras, que vamos a llevar a cabo unas actuaciones de seguridad vial en la propia travesía que va a mejorar la seguridad de la travesía, y que licitemos en breve plazo la redacción del proyecto de la variante.

Agradezco nuevamente a la diputada del Grupo Popular, Raquel Alonso, la precisión en cuanto a las cifras y que nuestros presupuestos sí tienen un incremento importante en las partidas destinadas a cercanías. Simplemente, como muestra un botón, quiero indicar que en el caso concreto de Cataluña la inversión en el modo ferroviario va a pasar de una cifra de 534 millones en los presupuestos del año 2017 a una cantidad de 693 millones en los presupuestos del 2018, lo que refleja realmente un apoyo de este Gobierno a los distintos programas de cercanías de la red ferroviaria.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Muchísimas gracias, señor secretario general. Ha sido exhaustiva su respuesta y le agradecemos muchísimo su presencia.

Le despedimos y continuamos con el orden del día, primero con la presencia del señor secretario de Estado, que ya nos acompaña en la sala. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, Y PRESIDENTE DE ENAIRE (GÓMEZ-POMAR RODRÍGUEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001557); SOCIALISTA (números de expediente 212/001232 y 212/001239); CIUDADANOS (Número de expediente 212/001478); MIXTO (números de expediente 212/001296 y 212/001442) Y CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (números de expediente 212/001384 y 212/001389).**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la Comisión dando la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de Enaire, don Julio Gómez-Pomar, que va a exponernos todo lo que tiene que ver con el presupuesto que depende de su secretaría de Estado.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA Y PRESIDENTE DE ENAIRE (Gómez-Pomar Rodríguez)**: Muchas gracias, presidente.

Señorías, en primer lugar quiero agradecer a la Presidencia de la Comisión que haya podido dispensar mi presencia a primera hora, por razón de obligaciones de gobierno y a la comprensión de sus señorías por este hecho.

Comparezco en la Cámara para presentarles los presupuestos del Ministerio de Fomento del ejercicio en curso 2018. Como saben ustedes el contexto económico de los últimos años ha mejorado más que notablemente. Llevamos cuatro años de recuperación económica, tres consecutivos creciendo por encima del 3 %, que han tenido como base una acertada política económica del Gobierno central en la corrección de los desequilibrios presupuestarios. En 2017 el conjunto de las administraciones públicas redujo el déficit público desde un 4,29 % del PIB hasta el 3,07, cumpliendo con el objetivo señalado del 3,1 %. En este contexto favorable, y como no podía ser de otra manera, los presupuestos de Fomento para el año 2018 están alineados con los objetivos prioritarios contenidos en el proyecto de ley Presupuestos Generales del Estado para 2018 que el Consejo de Ministros ha remitido a esta Cámara. Las claves son las siguientes: en primer lugar, la consolidación de la creación de empleo, con una previsión de crear más de 475 000 empleos en 2018. La revisión al alza del crecimiento de la economía española hasta el 2,7 %,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 38

y ya estamos viendo información de organismos internacionales que revisan incluso al alza esta previsión del Gobierno. Y por último, un crecimiento sostenible, por quinto año consecutivo, de expansión económica.

La inversión en infraestructuras y la prestación de servicios de transporte son esenciales para la consecución de estos objetivos, como intentaré detallar a lo largo de mi intervención. Somos todos muy conscientes de que las infraestructuras, el transporte y la vivienda son pilares fundamentales para la modernización, la cohesión territorial y el desarrollo, tanto social como económico, de nuestro país. Con esa hoja de ruta sobre la mesa, voy a continuación a detallar los presupuestos para el 2018, que se asientan sobre siete pilares u objetivos: la creación de empleo y crecimiento económico, cumplir con los compromisos de infraestructuras, transporte y vivienda contraídos con las comunidades autónomas; mejorar la calidad de las infraestructuras, el transporte y la movilidad de los ciudadanos; avanzar y finalizar el importante número de proyectos que tenemos en marcha; aumentar la competitividad de los sectores implicados en el transporte de pasajeros y mercancías; y, por último, apostar firmemente por la innovación, la internacionalización y la sostenibilidad. Quisiera destacar que los presupuestos del 2018 del grupo Fomento tienen la disponibilidad presupuestaria necesaria para que los principales planes que se han presentado recientemente, como el Plan Estatal de Vivienda, el Plan de Innovación o los planes de cercanías, se lleven a término. Estos planes están alineados con las reformas que estamos llevando a cabo actualmente y que, sin ánimo de ser exhaustivo, quisiera destacar. En primer lugar, seguimos insistiendo, y así se ha dicho en las comparecencias anteriores, en impulsar una planificación de las inversiones a través de un acuerdo de infraestructuras y transporte. También, en el fomento del transporte de mercancías por ferrocarril promoviendo la intermodalidad a través de una red de infraestructuras nodales con el objetivo de integrar plenamente el ferrocarril en la cadena logística. Con este objetivo se presentó el Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril. En las conexiones a los puertos, la mejora de los accesos terrestres, especialmente ferroviarios, a través del Plan de Inversiones de Accesibilidad Portuaria 2017-2021 que incluye una dotación de 1418 millones de euros y que es estratégico para afianzar la competitividad del tejido productivo español. Estamos, a su vez, implantando tecnologías de la información y comunicación en el sector del transporte. En este sentido, el Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras que presentamos es clave para el sector público, que debe situarse en primera línea a la hora de hacer de la innovación un factor que esté presente en sus actuaciones. Y, por último, continuar con la política de vivienda a través del Plan Estatal 2018-2021, con una enorme vocación social.

Realizadas estas consideraciones, paso a describir a sus señorías el detalle del presupuesto. El presupuesto consolidado del Grupo Fomento, que incluye además del ministerio a ADIF, AENA, AESA, la Agencia Española de Seguridad Ferroviaria, Enaire, Seitsa, Renfe, Puertos del Estado, Ineco, Sasemar, Sepes, Secegsa, Senasa y aquellas empresas dependientes de esta, asciende en 2018 a 17 466 millones de euros, con un incremento del 5,7 % respecto al presupuesto de 2017 o, dicho de otra manera, 943 millones de euros adicionales. Es un presupuesto que apuesta por la inversión y que, considerando los capítulos 6 y 7, presenta un crecimiento de un 17 %, casi 9000 millones de euros, 1292 millones adicionales respecto a los presupuestos de 2017. Por tanto, el incremento de la inversión resulta casi tres veces superior al crecimiento del presupuesto total y también muy superior a la previsión de crecimiento de la economía española, lo que refleja la apuesta decidida del Gobierno en 2018 por la inversión productiva. En otras palabras, no solo crecemos porque lo hace la economía, sino por la intención del Gobierno de impulsar las políticas inversoras del Ministerio de Fomento. Estas inversiones, de acuerdo con las estimaciones, podrán generar unos 235 000 puestos de trabajos directos e indirectos en la economía española. De ellos, unos 35 000 serán nuevos puestos de trabajo debido al aumento de las inversiones respecto a 2017. De esta forma la inversión total, como decía, del Grupo Fomento asciende a casi 9000 millones de euros, 8908 millones de euros.

Por sectores, el presupuesto realiza una clara apuesta inversora por la política ferroviaria, muy destacada frente a las demás, totalizando el 48,1 % de las inversiones, con 4286 millones de euros, lo que supone un incremento del 25,2 % respecto del presupuesto de 2017. Le siguen, en orden de participación, las políticas de carreteras, con un 27,3 %, 2431 millones de euros; puertos y seguridad marítima con un 10,1 %, 900 millones de euros; aeropuertos y seguridad aérea, con un 8,4 %, 752 millones de euros, y vivienda y suelo, con un 5,2 %, 467 millones de euros. Además, esta inversión será completada con otros planes, como el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras o la inversión privada que Puertos del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 39

Estado es capaz de levantar a través de la colaboración y la cooperación con sus propias inversiones públicas.

Voy a enunciar, a continuación, los datos más significativos de la distribución del presupuesto por los sectores de actividad a los que hacía referencia en el reparto porcentual antes mencionado. En el sector ferroviario el presupuesto es reflejo de los compromisos y las líneas estratégicas marcadas por el Ministerio de Fomento en materia de planificación de red, desarrollo logístico, movilidad de viajeros y mercancías e intermodalidad. En transporte de viajeros continuamos trabajando para extender los beneficios de la alta velocidad a nuevos territorios con el objetivo de avanzar en ejes estratégicos de nuestra red, poniendo a disposición de los ciudadanos nuevos servicios cuya contribución se considera clave en la estructuración del territorio nacional. El último hito ha sido la inauguración el pasado 23 de enero del servicio AVE entre Madrid y Castellón. En el horizonte más inmediato está previsto que se pongan en servicio conexiones tan importantes como el tercer túnel entre Atocha y Chamartín, el tramo Vandellós-Tarragona, del Corredor Mediterráneo, o la línea Antequera-Granada, tramos en los que ya se han finalizado las obras y se ha iniciado el periodo de pruebas. También se trabaja para concluir las obras en el AVE a Murcia y en la conexión Venta de Baños-Burgos. En el transporte de mercancías el objetivo es contribuir al establecimiento de un sistema sostenible tanto desde el punto de vista económico como medioambiental. Es necesaria una mejora de la eficiencia del modo ferroviario que permita incrementar su cuota de participación en el transporte terrestre de mercancías, que actualmente se sitúa en una cifra en torno al 5 %. Con estos objetivos hemos puesto en marcha el Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril 2017-2023 que comentaba anteriormente, plan que se vertebra en los ejes siguientes: saneamiento y consolidación de Renfe Mercancías, el plan de gestión 2017-2019 que en su primer año de aplicación ha conseguido una mejora del Ebitda de la sociedad del 89 % con respecto al año anterior; la búsqueda de una alianza estratégica para Renfe con el objetivo de fortalecer empresarialmente el transporte de mercancías de la compañía; la promoción del transporte ferroviario de mercancías con ayudas destinadas a los operadores logísticos intermodales y a las empresas ferroviarias, en coherencia con la normativa comunitaria y las prácticas que se realizan de forma similar en otros países de la Unión Europea, y el desarrollo de las autopistas ferroviarias para integrar el ferrocarril en la cadena logística y dar cabida a la iniciativa privada. Estas medidas complementan las actuaciones en materia de infraestructuras ferroviarias que ya se están ejecutando. Así, es clara la apuesta por los corredores europeo, mediterráneo y atlántico, que jugarán un papel fundamental en el transporte internacional de mercancías. En la red convencional se trabaja en la mejora orientada en gran medida al transporte de mercancías, así como la integración de puertos en el sistema ferroviario.

Otro de los elementos prioritarios y estratégicos son las cercanías, servicios que en 2017 fueron utilizados por 424 millones de viajeros, un 3,6 % más que en el año 2016. Se trata por tanto de un servicio fundamental y vertebrador del transporte metropolitano. Estamos trabajando intensamente para mantener el alto nivel de calidad de este servicio, analizando por núcleos qué actuaciones son necesarias y con qué programación pueden ser llevadas a cabo. Fruto de este trabajo ya han sido presentados el Plan de Rodalies y los planes de Cercanías de Cantabria, Asturias, Comunidad Valenciana o Madrid. Como destacaba anteriormente, el presupuesto realiza una clara apuesta por la política ferroviaria con 4286 millones de euros, incrementando en un 25,2 % su asignación con respecto al presupuesto de 2017.

Por corredores, una de las actuaciones más importante que estamos acometiendo por su relevancia social, económica y estratégica es, como resulta conocido, el corredor mediterráneo, su rama litoral, que supone una inversión total de 23 300 millones de euros, de los cuales ya se han ejecutado hasta la fecha más de 14 000 millones. Para el año 2018 se destinan a este corredor 923 millones de euros, con un incremento del 23,4 % respecto de 2017. Destacan las inversiones siguientes: frontera francesa-Barcelona-Tarragona, 122 millones; Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia-Alicante-Murcia, 508 millones; Murcia-Cartagena, 38 millones; Murcia-Almería, 89 millones; Granada-Bobadilla, 59 millones o Bobadilla-Algeciras, 32 millones. A su vez, se contempla dotación para otras actuaciones que potencian este corredor como son los accesos a los puertos de Barcelona, Castellón, Sagunto, la Dársena de Escombreras y terminales como la Tarragona intermodal zona centro, conexión del puerto de Castellón o Fuente de San Luis.

En cuanto al corredor noroeste, clave para continuar avanzando con los trabajos del AVE Madrid-Galicia, se destinan 757 millones de euros en 2018. Las principales actuaciones son: eje atlántico, 57 millones; Olmedo-Lubián-Ourense-Vigo, 668 millones de euros; Ourense-Lugo-A Coruña, 4 millones de euros. Al corredor norte se destinan 661 millones de euros, lo que supone un incremento del 26,3 %

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 40

respecto a 2017. Se continuará trabajando para que las conexiones de alta velocidad al norte peninsular sean una realidad lo antes posible. Las principales inversiones son la conexión a Asturias, a la que ya ha hecho referencia el secretario general de Infraestructuras, Venta de Baños-León-variante de Pajares. En la conexión a Cantabria destacan el tramo Palencia-Aguilar, los estudios Aguilar-Reinosa o la renovación y mejora de la capacidad del Palencia-Santander o la integración del ferrocarril en Santander. En la conexión al País Vasco, los trabajos de Valladolid-Venta de Baños-Burgos-Vitoria y el Vitoria-Bilbao-San Sebastián. Al corredor mediterráneo se destinan 82 millones de euros, un 34,5 % de aumento con respecto a 2017. Respecto del corredor de Extremadura, 283 millones de euros, un 9,1 % más que en 2017. Y para cerrar los grandes corredores ferroviarios, hay actuaciones en los tramos Sevilla-Huelva, Sevilla-Cádiz, Madrid-Sevilla, Madrid-Jaén o Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco.

La apuesta por la red convencional es también absolutamente clara y ADIF invierte 848 millones de euros, un 63,1 % más que en 2017, incluyendo actuaciones tan destacadas como la reposición de activos, electrificación Salamanca-Fuentes de Oñoro, variante este de Valladolid; renovación integral de la línea Madrid-Hendaya en Ávila, la variante de Camarillas, la renovación de las líneas Mérida-Puertollano o Mérida-Los Rosales, la mejora de instalaciones de seguridad Illescas-Navalmoral de la Mata, etcétera. En cercanías vamos a seguir trabajando para optimizar la prestación de los servicios con el objetivo de captar un mayor número de viajeros y mejorar la red, incluyendo la dotación para los planes presentados. En 2018 destinaremos 576 millones de euros, un 54 % más respecto a 2017, distribuidos en los diferentes núcleos de cercanías. A las cercanías en Cataluña, núcleo de Cataluña, Barcelona, Girona y Tarragona, se destinarán 332 millones de euros, un 22,6 % más respecto al presupuesto de 2017; al núcleo de Madrid, 78,2 millones de euros; al núcleo de Cantabria, 36 millones de euros; a Asturias, 27,7 millones de euros, con actuaciones en infraestructuras de ADIF, en estaciones de Renfe, en material rodante o en modernización de instalaciones y sistemas de información; en los núcleos de Valencia y Murcia-Alicante, 49,7 millones de euros; 34,1 al País Vasco; y a otros núcleos, como Cádiz, Málaga, Sevilla o Zaragoza, 17,7 millones de euros.

Para terminar con el sector ferroviario, quisiera hacer unas breves referencias a ADIF y a Renfe, que posteriormente ampliarán los presidentes de dichas entidades. ADIF y ADIF Alta Velocidad van a llevar a cabo gran parte de las inversiones que les he indicado manteniendo un elevado volumen de inversión, un importe de 3561 millones de euros, cuantía incluida en el conjunto de cifras que les acabo de detallar. Por último, la inversión de Renfe ascenderá a 378,3 millones de euros, destacándose la destinada a material móvil, por importe de 282 millones de euros. La previsión para 2018 es que el grupo Renfe obtenga un beneficio, antes de impuestos, en el entorno de los 65 millones de euros, asentado sobre unas premisas de crecimiento saneado que permitan su sostenibilidad en el tiempo y que consoliden sus magníficos resultados del ejercicio 2017.

En materia de carreteras, se busca impulsar la modernización de la red del Estado y su adecuado mantenimiento con una inversión total de 2431 millones de euros, un 12 % más que en 2017. De ellos, el importe destinado a inversiones en construcción de obra nueva asciende a 1161 millones de euros y 917 a conservación y seguridad vial. En el apartado de nuevas infraestructuras viarias, priorizaremos la finalización de las obras que afectan a los principales corredores de gran capacidad que prestan servicio al tráfico de largo recorrido entre las comunidades autónomas y hacia los principales pasos fronterizos, puertos y aeropuertos de interés general, tal y como corresponde a las competencias del Estado. Se incrementarán, además, la capacidad y calidad que ofrece la red de autovías y autopistas existente mediante el aumento del número de carriles. No me voy a referir en detalle, ya que ha tenido ocasión el secretario general de Infraestructuras de hacer repaso detallado de este tipo de inversiones. En los entornos urbanos se van a realizar actuaciones en nuevos accesos a puertos y aeropuertos, con el objetivo de mejorar la movilidad viaria de muchos ciudadanos y facilitar también el tráfico de mercancías. Además de esta inversión presupuestaria, como ya se ha venido comentando, el Plan extraordinario de inversión en carreteras, con una inversión total en construcción y conservación de 1730 millones, acelerará desde luego el impacto en la construcción viaria y en la inversión. Al programa de conservación —fundamental para la mejora de la eficiencia y competitividad del transporte por carretera optimizando la utilización de los recursos ya existentes y permitiendo también el tráfico en condiciones de seguridad vial, calidad y un nivel de servicio adecuado— van a destinarse, como señalaba, 917 millones de euros, 390 a contratos de conservación integral y 300 a la concesión de autovías de primera generación; 210 a la rehabilitación y conservación, y 17 millones a las asistencias técnicas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 41

Les voy a detallar, a continuación, las partidas correspondientes a transportes. En el año 2018 vamos a mantener el esfuerzo presupuestario necesario para garantizar las diferentes modalidades de subvenciones al transporte. De este modo, las partidas destinadas a la bonificación de billetes de transporte aéreo y marítimo de los residentes en territorios no peninsulares y familias numerosas ascienden a 507,7 millones de euros, con un incremento del 15 % respecto al presupuesto de 2017. Como saben, la Ley de Presupuestos de 2017, además de garantizar el 50 % de la subvención que el Ministerio de Fomento concede a los billetes de los residentes en los territorios no peninsulares en sus desplazamientos hacia y desde la Península por vía marítima y aérea, ha mejorado y reforzado las subvenciones a los residentes en Baleares y Canarias en sus desplazamientos entre islas, incrementado esta subvención del 50 % al 75 % en sus desplazamientos por avión y por barco. De la misma manera, y para minimizar el impacto y la desventaja que supone la posición geográfica de los territorios no peninsulares respecto al transporte de mercancías, la Ley de Presupuestos de 2017 incrementó en 30 puntos porcentuales las subvenciones al transporte de mercancías con origen o destino Canarias y Baleares y creó una nueva subvención para el transporte de mercancías con Ceuta y Melilla de hasta el 50 % del coste, y en este momento estamos trabajando en su desarrollo reglamentario. Todo ello ha hecho que la subvenciones al transporte de mercancías en 2018 asciendan a 67,2 millones de euros, casi 12 millones más que en el año 2017. Además, hemos incluido 4,2 millones de euros para las autopistas del mar entre España y Francia.

Por otra parte, se dedica una partida importante para la financiación de las obligaciones de servicio público. Destaca la compensación a Renfe por los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia, que en 2018 alcanza los 1190,4 millones de euros. Es importante destacar aquí —no sé si lo habrá comentado o no la subsecretaria en su intervención— el ajuste presupuestario que determina el incremento de los cánones ferroviarios en la vía convencional. Por tanto, la anterior transferencia para mantenimiento de los 585 millones a ADIF pasa ahora integrada a lo que es la obligación de servicio público, incrementando lo que era la cuantía tradicional en este concepto. Explicado esto, que además es lo que requiere un ajuste para poder realizar comparaciones en términos homogéneos, hay que destacar que el Ministerio de Fomento financia de media casi el 65 % del coste del billete de los servicios declarados OSP, lo que permite el mantenimiento de estos servicios tan necesarios para la movilidad. Como saben, el pasado mes de diciembre fue aprobada por el Consejo de Ministros la nueva declaración de OSP en los servicios ferroviarios, y esta primavera firmaremos el correspondiente contrato con Renfe. El proyecto de presupuestos contempla también las partidas para mantener las compensaciones por las OSP del transporte aéreo ya establecidas y para la declaración de nuevas OSP aéreas que conectarán Melilla con algunos destinos peninsulares, en principio Almería, Granada y Sevilla, ahora no atendidos. Esta OSP supone un total de 7,14 millones de euros. Además se dotan las partidas para garantizar los contratos de navegación en líneas marítimas de interés público con un total de 7,4 millones de euros. La Dirección General de Transporte Terrestre gestiona las subvenciones en régimen de competencia competitiva en el sector del transporte terrestre, cuya cuantía asciende a 13,8 millones de euros, partida que incluye 10 millones de euros para las ayudas al abandono de la actividad por parte de transportistas autónomos, lo que permitirá atender más de 300 solicitudes, y 3,8 millones de euros para ayudas para incentivar la formación del sector, lo que permitirá la realización de unas 1200 acciones formativas en 2018.

En lo que respecta al sector aéreo, creo que coincidiremos en afirmar la importancia que tiene para la actividad económica y muy en especial para el sector turístico, puesto que constituye una pieza clave para garantizar la cohesión y vertebración de nuestro territorio teniendo en cuenta la extensión y singularidad de la geografía española. Como destacaba al principio de mi intervención, se van a dedicar a la inversión en el transporte aéreo un total de 752,1 millones de euros, lo que supone un incremento del 22,2 % respecto de los presupuestos de 2017. Quisiera destacar que estos presupuestos se engloban en un contexto de bajada de tarifas aeroportuarias y de ruta. El documento de regulación aeroportuaria, el DORA, contempla una reducción de las tarifas aeroportuarias que, en conjunto, para el período 2017-2021 es del 11 %, mientras que el Plan estratégico de Enaire prevé una rebaja de la tarifa en ruta en 2018 del 3 %, y una previsión para 2019 del 12 %, con lo que Enaire pasará a tener la tasa de ruta más competitiva de los principales proveedores europeos de navegación aérea. Estas decisiones han sido posibles gracias a la excelente evolución del tráfico y al esfuerzo que han hecho tanto AENA como Enaire desde el punto de vista de la eficiencia, permitiendo así trasladar estos beneficios a las aerolíneas y estas, a su vez, a los pasajeros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 42

La compañía Enaire, con 86 millones de euros presupuestados para 2018, realiza el esfuerzo inversor necesario para la modernización de los sistemas e instalaciones de navegación aérea, inversiones que se engloban en el Plan estratégico 2020, que incluye los objetivos y actuaciones necesarias para hacer frente con éxito a los retos de la navegación aérea española en los próximos años y, en concreto, a la construcción del cielo único europeo. Para ello, las actuaciones se centrarán en la evolución de sistemas y la mejora en la eficiencia y capacidad del espacio aéreo garantizando la seguridad y calidad del servicio y manteniendo sus compromisos medioambientales.

Respecto a AENA, las inversiones en los presupuestos generales para 2018 van a permitir absorber el continuo incremento del tráfico aéreo que lleva experimentándose desde 2014. En 2018 la sociedad mercantil AENA tiene como objetivo mantenerse como el principal, como el primer gestor aeroportuario de referencia mundial. Para ello cuenta con una inversión que ascenderá a 645 millones de euros, centrándose fundamentalmente en aquellas actuaciones que permitan incrementar sus niveles de actividad y de capacidad operativa, dando prioridad a las mejoras en mantenimiento y en seguridad.

En el sector portuario la inversión total destinada a puertos y seguridad marítima asciende a 900 millones de euros, de los que Puertos del Estado engloba la práctica totalidad, 803 millones de euros. Con carácter general, las nuevas inversiones públicas en la legislatura se van a dirigir a la adaptación de las infraestructuras portuarias, a los nuevos requerimientos de la demanda, a la tendencia hacia los megabuques y a la mejora de las condiciones operativas y de seguridad y a la implantación de nuevas tecnologías en la actividad portuaria. Otra línea maestra en el sector portuario será la de aumentar la inversión pública en infraestructuras de accesibilidad viaria y ferroviaria, así como la mejora de las redes generales de transporte de mercancías y las interiores de los puertos. En definitiva, aumentar la posición competitiva. Con la consolidación del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria para la mejora de las condiciones de esta accesibilidad, está previsto que se inviertan 192 millones de euros en accesos a puertos en 2018. Por último, además de la inversión presupuestaria, está previsto que la inversión privada en los puertos del Estado alcance los 1143 millones de euros en 2018, lo que supone un incremento del 72 % respecto a la previsión de ejecución de 2017. Vamos a priorizar la tasa a la mercancía para favorecer la competitividad del sistema productivo nacional y el aumento de la posibilidad de bonificaciones de todas las tasas para aquellos operadores portuarios y navieras que de forma significativa asuman inversiones y prácticas operativas dirigidas a alcanzar mayores niveles de protección ambiental y descarbonización en el transporte marítimo y en las operaciones portuarias. De este modo, se ha previsto la reducción del 10 % de la cuantía básica de la tasa de mercancías, la T3, con un impacto económico estimado de 28 millones de euros anuales. Además, se sigue aplicando un esquema de bonificación de los coeficientes correctores de tasas y de bonificaciones que se ha mostrado exitoso en estos años.

En lo que respecta a la seguridad del tráfico marítimo, salvamento y lucha contra la contaminación marítima, Sasemar contará en 2018 con una inversión de casi 28 millones de euros. Sasemar continuará prestando con los mayores índices de calidad y seguridad el servicio de salvamento de la vida humana, como la prevención y lucha contra la contaminación marítima. A modo de ejemplo, les puedo decir que en 2017 Sasemar coordinó el rescate, asistencia y búsqueda de 36 079 personas, lo que equivale a una media diaria de prácticamente 100 personas, y ha asistido a un total de 4747 buques.

Señorías, para finalizar me referiré al sector de la vivienda, prioritario para el Ministerio de Fomento. La política de vivienda se basa en cuatro pilares básicos. En primer lugar, la gestión del nuevo Plan estatal de vivienda 2018-2021, que continuará potenciando el cambio de modelo en la política de vivienda operado desde la implantación del Plan 2013-2016 junto con otras disposiciones normativas, centrará su esfuerzo en facilitar el acceso a una vivienda de alquiler a los que menos recursos tienen, en la creación de un parque de vivienda de alquiler y en el fomento de la rehabilitación, regeneración y renovación urbana y rural con especial incidencia en la mejora de la eficiencia energética y la accesibilidad. En segundo lugar, la implementación de las agendas urbanas internacionales aprobadas en 2016: la Agenda Urbana Europea y la Agenda Urbana de Naciones Unidas. De hecho, la Agenda Urbana Española, en la que se está trabajando en el ministerio, ya cuenta con un amplio proceso participativo y ha sido identificada como una de las políticas palanca de implementación de la Agenda 2030. Por último, y en tercer lugar, la conservación del patrimonio arquitectónico español para dar continuidad al compromiso con la recuperación y el enriquecimiento de nuestro patrimonio histórico monumental.

Como indicaba, las inversiones recogidas en materia de vivienda y arquitectura ascenderán a 467 millones de euros en el año 2018: ayudas para hacer efectivo el Plan estatal de vivienda 426,1 millones,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 43

de los que 351,5 corresponden a ayudas estatales al alquiler y a la rehabilitación y 74,6 al mantenimiento de las ayudas a subsidiación de préstamos para adquirentes de vivienda protegida. Por otro lado, están los convenios específicos para construcción de viviendas en alquiler y rehabilitación y remodelación de barrios en Melilla, Ceuta, Lorca y Canarias, que en su caso incluyen la construcción de nuevas viviendas y a los que se destinan 16,3 millones de euros. Asimismo, rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico, 20,6 millones de euros, inversión que se complementa con el programa del 1,5 % cultural, con 29,8 millones de euros.

Finalmente, permítanme referirme a Sepes, servicio que actúa en todo el territorio nacional, con el fin —entre otros— de fomentar la actividad económica y la creación del tejido empresarial productivo mediante la creación de suelo urbanizado que otorgue valor al territorio. Después de haber realizado un saneamiento financiero de dicha entidad y la consolidación de sus cuentas por la senda de los beneficios, que se inicia en 2014, se ha podido reconducir su actividad partiendo de la máxima de que las inversiones requieren retorno económico efectivo para que sean sostenibles en el tiempo, lo que implica actuar en coordinación con la demanda real del sector empresarial, aportando las infraestructuras allí donde se necesiten. Está previsto que en el presente ejercicio los aprovisionamientos e inversiones de Sepes alcancen los 19,9 millones de euros.

Concluyo, señorías. Espero haber facilitado información necesaria para los debates de presupuestos en este repaso rápido pero detallado de las principales cifras y políticas del Ministerio de Fomento. En todo caso, los responsables del ministerio que han intervenido con anterioridad a mi mismo, y aquellos que hablarán después, habrán podido profundizar en las particularidades de cada una de estas áreas. Señorías, estos son unos presupuestos coherentes con la política económica del Gobierno para estos próximos años, que apuestan por la inversión productiva de las infraestructuras, el transporte y la vivienda y que cumplen con los compromisos en todos los territorios.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Pasamos al turno de los grupos parlamentarios. En primer lugar, voy a darle la palabra al señor Alli.

El señor **ALLI MARTÍNEZ**: Señor presidente, me gustaría pedirle como algo excepcional y siendo tan relevantes las inversiones del Ministerio de Fomento en cada una de las comunidades, que se permita que cuatro fuerzas políticas del Grupo Mixto podamos intervenir, ajustándonos al tiempo, dado que además hemos solicitado la comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Seguro que si intervienen brevemente, ajustándose a los tiempos, el señor secretario de Estado no tendrá problema en contestarles.

El señor **ALLI MARTÍNEZ**: Se lo agradecemos.

Unión del Pueblo Navarro quiere agradecer al secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, don Julio Gómez-Pomar, su intervención, la profusión en los datos y la presentación de lo que corresponde a sus responsabilidades en este presupuesto general para el año 2018.

Nosotros vamos a poner encima de la mesa, como ya hemos hecho durante las negociaciones, la exigencia de mi partido en cuanto a una calendarización, con compromisos, con fechas, con inversiones a futuro —lógicamente desde el año pasado, durante este y el futuro— con relación a la construcción de la plataforma de la línea del tren de alta velocidad en la Comunidad Foral de Navarra. Asimismo, quiero preguntarle sobre una cuestión que le compete, relacionada con la autovía que conecta Soria con Navarra, concretamente con la ciudad de Tudela, para que los navarros podamos venir definitivamente ya, en el siglo XXI, a Madrid y volver por una autovía.

El resto del tiempo que me corresponde lo aprovecharé para hacer unas consideraciones generales en relación con estos presupuestos generales, aprovechando que está usted hoy aquí. Lo he dicho esta mañana en público y lo vuelvo a reiterar: Unión del Pueblo Navarro no está de acuerdo con la actual redacción del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado por cuatro razones. En primer lugar, porque si analizamos la regionalización de las inversiones públicas en cada una de las comunidades autónomas —también en la Comunidad Foral de Navarra—, entendemos que no es de justicia y que hay cierto perjuicio comparativamente con el pasado respecto a la Comunidad Foral de Navarra y otras comunidades. En segundo lugar, porque pudiera parecer que estos presupuestos generales son una supuesta concesión de Ciudadanos y del Partido Popular al nacionalismo vasco, y si eso es a costa de los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 44

navarros, Unión del Pueblo Navarro no estará de acuerdo con estos presupuestos. En tercer lugar, no por teatralidad justo antes del trámite parlamentario, sino por puro convencimiento, por valores, y quiero que esto se entienda bien. Como embajadores de los navarros aquí en Madrid, queremos lo mejor para los navarros y, por tanto, también para el conjunto de los españoles, porque así nos consideramos. Y por último —y con esto finalizo, señor presidente—, como algo también pedagógico hacia esta Cámara y también hacia los medios de comunicación, y es que se tiende a creer que el Grupo Popular en el Congreso de los Diputados tiene 137 escaños, y no es cierto, tiene 134, porque hay dos diputados de Unión del Pueblo Navarro que están en el Grupo Mixto y que han defendido, defienden y siempre van a defender aquello que entiendan que es mejor para Navarra y para España.

Antes me criticaba el portavoz del Grupo Socialista que no entendía esta situación. Yo tampoco entiendo su situación cuando ellos en las elecciones van con Nueva Canarias, y mire lo que votó los pasados Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, nosotros vamos a seguir negociando (**El señor Ramos Esteban: Chantajeando**) estos presupuestos generales hasta el viernes que viene, que es cuando finaliza el plazo de presentación de enmiendas parciales. Por eso, insisto en que a día de hoy no estamos cómodos ni estamos de acuerdo con la redacción del presupuesto general del Estado.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alli.
Señor Bel.

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

Intervengo rápidamente; en todo caso, habíamos solicitado las cuatro comparecencias. Quiero agradecerle su presencia al señor Gómez-Pomar en nombre de mi grupo y los esfuerzos a lo largo del ejercicio, aunque desgraciadamente después no siempre acaban consolidándose. En todo caso, estamos absolutamente de acuerdo con su discurso de que las infraestructuras son un pilar fundamental para el desarrollo de la economía. En este sentido, se hace difícil entender que en Cataluña el corredor del Mediterráneo, viario y ferroviario, todavía, en pleno siglo XXI, esté absolutamente parado. No voy a dar datos ni cifras de ejecución —lo voy a hacer con cada uno de los responsables—, pero sí me gustaría referirme a un tema muy concreto.

En los presupuestos aparece una partida para compensar o para bonificar el tramo de la AP-7 a lo largo de la provincia de Tarragona, por la imposibilidad de construcción de la A-7. Esta bonificación afecta a los vehículos pesados y a los turismos con trayectos recurrentes dentro del mismo día, como sabe el señor Gómez-Pomar. Nos gustaría saber si ya tienen fecha concreta sobre cuándo podría ser operativa esta bonificación.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bel.
Pasamos al señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente, por su flexibilidad con las minorías del Congreso de los Diputados.

Quiero expresar mi agradecimiento al secretario de Estado por su comparecencia —agradecimiento que reitero, al igual que hice con los anteriores comparecientes— en relación con los presupuestos del Ministerio de Fomento de este ejercicio, que es clave, porque se trata de las cuentas públicas para ir hacia el final de la XII Legislatura. Lo que no se dote presupuestariamente ahora, no avanzará. Este es el caso de la Autovía A-63, para que llegue hasta La Espina, es el caso de la Ronda Norte de Oviedo y es el caso del Plan de Vías de Gijón. Me detengo en este asunto que usted conoce muy bien, señor Gómez-Pomar, porque el Ministerio de Fomento, en lugar de ponerse a trabajar en el equipamiento del túnel del metrotrén y en la nueva estación que sustituya el chamizo inaugurado por el Gobierno de Zapatero en 2011, ha rescatado del baúl de los recuerdos la extensión hasta Cabueñes, que, por no tener, no tiene ni planos. Oiga, no; como dice la sabiduría popular: Lo primero, antes. Por favor, hablamos de un convenio firmado hace casi diecisiete años. Acaben lo comprometido, cumplan con los acuerdos de la sociedad Gijón al Norte, y luego, si quieren llevar el tren hasta Cabueñes, hasta Villaviciosa o hasta donde sea, lo llevan, pero lo primero, antes, y las partidas contempladas para este año son insuficientes.

El Gobierno tiene que cumplir el pacto suscrito por Partido Popular y Foro en esta legislatura, por eso es tan importante que en estos presupuestos haya dotaciones presupuestarias para que se garanticen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 45

tiempos a alta velocidad ferroviaria en el trayecto Madrid-Palencia-León y Asturias —lo mismo que los demás—, para que se avance en el Plan de Vías de Gijón y para que se inicie la Ronda Norte de Oviedo. Señor secretario de Estado, si el programa de Gobierno firmado por Partido Popular y Foro no se traduce en estos presupuestos, no cuenten con el voto favorable de Foro. **(Rumores)**. Me cuesta mucho trabajo entender —y con ello concluyo, señor presidente— que el éxito del Partido Popular en Asturias con los pasados presupuestos no tenga continuidad en este año 2018.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.
Por el Grupo Parlamentario Mixto también, don Joan Baldoví.

El señor **BALDOVÍ RODA**: *Moltes gràcies, senyor president.*

Siempre me ha parecido usted un buen tipo y una persona muy razonable, aunque sea del PP **(risas)**, y lo diré siempre. Voy a corresponder a su generosidad con mi brevedad; haré cuatro preguntas. La primera es sobre la mejora de la calidad de cercanías en la Comunidad Valenciana. Un plan que tenía que terminar en 2025 con un presupuesto de 1436 millones, este año solo tiene 50 millones. A este paso, sinceramente, llegaremos a esos 1436 millones dentro de cincuenta años.

La segunda pregunta es sobre el túnel pasante. Se está haciendo el tercer túnel pasante en Madrid y, sin embargo, para el primer túnel pasante en Valencia solo se presupuestó un millón. A este paso, tendremos túnel pasante cuando mi nieto tenga nietos —más o menos, porque a lo mejor es una animalada—.

La tercera pregunta es sobre el corredor mediterráneo. Respecto a la nueva plataforma Valencia-Castellón, ¿cree usted que a este ritmo inversor podrán comenzar sus obras antes de 2022? En cuanto al tercer hilo entre Valencia y Castellón y entre Castellón y Vandellós, ¿cree usted que a este ritmo lo terminaremos en un plazo razonable?

Última pregunta: ¿Qué criterios existen a la hora de invertir en puertos o aeropuertos del Estado? Lo digo porque el puerto de Valencia es el primer puerto de mercancías y vemos que el esfuerzo inversor en el mismo está muy por debajo de otros puertos que tienen una menor actividad, y lo mismo pasaría, a nuestro modo de entender, con los aeropuertos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Baldoví.
Por el Grupo Parlamentario Vasco, don Íñigo Barandiaran.

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

Muchas gracias, señor Gómez-Pomar, por su intervención y por la de todas las personas de su área que han comparecido.

Usted sabe, señor secretario, que las preocupaciones del Grupo Vasco vienen ligadas fundamentalmente a los créditos presupuestarios para 2018 en relación con los que estaban ya comprometidos para el año 2017 como consecuencia del acuerdo presupuestario que se produjo para ese ejercicio. En ese sentido, hay varias cuestiones que me gustaría exponerle, sobre todo porque se plantean como dudas o como incógnitas, y la primera se refiere a si los presupuestos para 2018 garantizan el cumplimiento de la planificación comprometida por el Ministerio de Fomento y acordada en aquella negociación para la construcción de la Y vasca, o si realmente ha habido determinados elementos de los que no se ha dado cuenta en este proyecto de presupuestos. También le quería comentar si el proyecto de presupuestos establece créditos suficientes para el aeropuerto de Foronda y en concreto para que esté operativo las veinticuatro horas y recupere los servicios anteriores del puesto de inspección transfronteriza. También le quiero preguntar si el proyecto de presupuestos contempla, ya vinculado tanto con la ejecución de la Y vasca como con las infraestructuras necesarias, alguna partida para la construcción del intercambiador ferroviario de Riberas de Loiola, en San Sebastián. Asimismo, queremos saber si el proyecto contempla alguna partida para la integración del ferrocarril en Balmaseda, que no la hemos encontrado. También nos gustaría que nos señalara el importe total de las partidas destinadas a las supresión de pasos a nivel de Zalla y Aranguren y si el proyecto contempla la cuantía necesaria para la ampliación de los aparcamientos del aeropuerto de Loiu, en Bilbao.

Finalmente, quiero referirme a una cuestión troncal, aparte de otra que haré con relación al salvamento. Conoce usted, señor secretario de Estado, la pretensión, la reivindicación histórica por parte de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 46

comunidad autónoma de recuperar para sus territorios históricos la competencia plena en materia de carreteras referida a las autopistas de peaje. Este fin de año finalizan las concesiones relativas a la AP-1 y AP-68 y sabe que nuestra reivindicación ha sido reclamar que por el Gobierno se haga efectiva la transferencia de esos trozos —si no me equivoco— de 8 y 1,5 kilómetros cuando es el último tramo de las autopistas de peaje que queda en el ámbito de la Comunidad Autónoma Vasca. No hemos encontrado ninguna referencia a ello en los presupuestos y me gustaría oír su opinión al respecto por si en realidad nos estamos equivocando y se contempla alguna partida en el proyecto de presupuestos.

Voy a concluir con una cuestión que, aunque sea un tanto tangencial, me la han reclamado otros elementos tan aparentemente poco relacionados con el ámbito de fomento como son organizaciones no gubernamentales vinculadas al salvamento marítimo. Usted ha hecho referencia a Sasemar. Nos han hecho llegar la preocupación de que este año, al parecer, se espera —ya que en otros ámbitos físicos, geográficos la cobertura de la llegada de personas inmigrantes hacia Europa se está viendo cortada, colapsada o al menos más controlada— una gran afluencia de inmigración ilegal a través del mar de Alborán, con lo que eso va a suponer una mayor necesidad de dotaciones para Sasemar o incluso para ámbitos de colaboración que se pudieran contemplar para Sasemar con otras entidades no gubernamentales que pudieran colaborar con ella. ¿Ha contemplado esta contingencia? ¿Contemplan también alguna posibilidad presupuestaria para llegar a acuerdos con otras entidades?

Muchas gracias por su intervención.

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

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

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Muchas gracias, señor Gómez-Pomar.

Nosotros ya hemos explicado por qué vamos a dar nuestro apoyo a los presupuestos. No estamos ahora en regateos de última hora; los 8000 millones que hemos negociado —que, por cierto, son para medidas generales porque nosotros no compartimentamos— creemos que van a contribuir a mejorar, entre otras cosas, la situación de la clase media que más ha sufrido la crisis y a modernizar la economía. En lo que se refiere estrictamente a fomento, la parte buena es que a diferencia del año pasado, que hubo que hacer ciertos equilibrios para acabar con recortes, no subir impuestos y además cumplir con objetivos de deuda y de déficit y que, al final, quien pagó el pato fue el Ministerio de Fomento, este año, a diferencia de lo que ha dicho el portavoz del Partido Socialista, nosotros sí observamos un punto de inflexión, porque, a pesar de que todavía nos coloca en cifras lejanas a los países de nuestro entorno, supone una mejora: ese 17 % de aumento de la inversión territorializada del Estado en las comunidades autónomas lo encontramos prometedor para futuros presupuestos. Nos parece positivo que los ferrocarriles suban un 22 %, que las carreteras suban un 8,6 y los aeropuertos más de un 20 %. En ferrocarriles, concretamente y siguiendo en la parte buena, estamos contentos de que se le haya dedicado al corredor mediterráneo, puesto que es uno de los proyectos por el que hemos apostado, 923 millones y que se hayan hecho actuaciones concretas, con las que estamos muy de acuerdo; por ejemplo, dentro de la línea de alta velocidad de Levante, el tramo La Encina-Xàtiva; dentro de la partida de Murcia-Almería de alta velocidad, el soterramiento en Murcia; los tramos de Valencia-Vandellós y Vandellós-Tarragona; las obras de adaptación a ancho estándar de distintos tramos en el corredor. También esperamos que finalmente se culminen las obras de conexión entre Antequera y Granada y que se inicien actuaciones para la conexión directa entre Málaga y Sevilla. También estamos moderadamente satisfechos de que se le dedique atención a cercanías, puesto que es otra de nuestras apuestas. Y sobre esto también hay algo que comentar en la parte mala, pero estamos contentos de que se contemplen en presupuestos actuaciones concretas del plan de cercanías de Madrid, muchas de las cuales, por cierto, nosotros ya habíamos planteado en una PNL en esta misma Comisión.

Por tanto, desde un punto de vista general, apoyamos los presupuestos y, desde el punto de vista de fomento, ha mejorado la cosa respecto del año anterior, pero nos gustaría plantear una serie de inquietudes. La primera es la visión del ministro de Fomento paseando por toda la geografía nacional anunciando inauguraciones y obras en lo que parece ser la continuación de la práctica tradicional de pasearse con el Ministerio de Fomento convertido en bolsa de caramelos con los que se espera conseguir votos. Nosotros desde el principio queremos acabar con la politización de las infraestructuras, con el sometimiento de las decisiones de infraestructuras a criterios de rentabilidad electoral en vez de utilidad social. Por eso hemos planteado —está en el acuerdo de investidura— ese gran pacto por las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 47

infraestructuras que se afronta desde el Gobierno con tanta desgana que su secretario general de Infraestructuras acaba de decir que está funcionando satisfactoriamente, de lo cual no nos habíamos enterado. Este es un problema en el que queremos incidir para que se siga trabajando y no esperar al final de la legislatura para diez minutos antes presentarnos el acuerdo y decir que finalmente se ha firmado.

Como consecuencia de este —digamos— paseo ha salido recientemente en prensa el compromiso histórico de la conclusión de siete tramos de líneas de alta velocidad. Nos gustaría que nos confirme que esto será así. Nosotros no nos hemos preocupado de ir contrastando todas las promesas que han ido saliendo en prensa con su encaje en presupuestos, pero no sabemos cuál sería el resultado. Estamos contentos con la finalización de las obras de Antequera-Granada. Realmente ha sido terrible todo el análisis de las manifestaciones y contramanifestaciones en prensa, ha sido muy decepcionante, y ahora nos preocupa hasta cuándo se puede alargar ese periodo de pruebas. Nos gustaría saber cuándo cree usted que podría estar realmente operativo, cuándo podrá tener ferrocarril Granada.

Hemos planteado a la subsecretaria nuestras dudas en cuanto a la ejecución presupuestaria. Hemos comentado que en lo que se refiere a las sociedades y entes se ha quedado un 36,1 % sin ejecutar, más de un tercio de las obras. Algunas de las explicaciones que ha dado no han contribuido a tranquilizarnos porque ha dicho, por ejemplo, que en Puertos, que es el organismo en el que más corta se ha quedado la ejecución, es debido a las bajas en las licitaciones, y ya hemos visto lo que han producido las bajas en las licitaciones en ADIF, eso que se ha conocido como cultura del modificado, que ha provocado que licitadores acudieran con la baja y el modificado casi en la misma mano, que ha provocado retrasos, que ha provocado paralizaciones y que quizá explique ese aumento de la dotación presupuestaria para contingencias y para litigios. También nos gustaría que nos comentara un poco esto.

Sí nos ha gustado su mención a la economía productiva. Ya comentamos en su momento que ese Plan de innovación para el transporte y las infraestructuras 2018-2020 —nos parecen bien los 50 millones— quizá se queda un poco corto. No estamos pensando en los 2500 millones de Macron y su transformación digital, pero igual tendría que ser más ambicioso. Nosotros hemos incluido en los presupuestos, por cierto, nuestra Red Cervera para traer el conocimiento a las empresas desde la Universidad. Nos gustaría preguntar también sobre la dependencia de las empresas públicas, que ahora parece que pasan a depender directamente de la Secretaría de Estado. Ponía que era por cuestiones operativas y nos gustaría que nos pudiera comentar un poco esto.

Para terminar, no puedo dejar esta comparecencia sin hablar de la vivienda, que obviamente es el patito feo de estos presupuestos, y sin hacer una serie de preguntas muy breves. ¿Van a publicar y explicar dónde van todos y cada uno de los euros del plan de vivienda, o no se va a poder saber pormenorizadamente dónde están? ¿Cuándo se va a poner realmente en marcha? ¿Cuándo se van a firmar los convenios con las comunidades autónomas? ¿Cuándo piensa que las ayudas van a llegar a los ciudadanos, puesto que ya llevamos bastante retraso? ¿El Gobierno tiene previsto invertir en la constitución de un parque de vivienda? Con esto creo que me he pasado de tiempo y lo dejo ya.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene ahora el turno el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. Van a compartir turno dos diputados. En primer lugar, don Félix Alonso.

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

Antes de nada, quiero felicitar al señor Gómez-Pomar por sus nuevas responsabilidades. No sé si a partir de ahora le deberíamos llamar viceministro.

El año pasado usted, señor Gómez-Pomar, empezó con una frase que nos interesa mucho porque esta mañana la señora Navarro nos ha hablado de que la ejecución ha sido de un 73,4 % para el conjunto del Grupo Fomento, pero que no llega al 67 % en ferrocarriles. Usted el año pasado nos dijo: nos hemos visto obligados más que nunca a plantear unos presupuestos que no contengan ni una sola partida que no se tenga la certeza de que se va a acometer. ¿Lo mantiene para los presupuestos de 2018? El señor ministro, en un desayuno informativo el otro día, nos habló de un 17 % —que hoy nos han corroborado— de incremento presupuestario en inversiones y, dirigiéndose a nosotros, supongo que a la oposición, dijo que difícilmente quedaba margen para criticar a aquellos que pidieran más gasto en inversiones y no pensarán en dar apoyo a los presupuestos. No somos nosotros los que decimos que las partidas se quedan cortas, sino la comparativa con Alemania, Reino Unido, Francia e Italia, que dicen que en infraestructuras de transporte invertimos un 54 % menos que la media. Es cierto que las insuficientes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 48

inversiones públicas de estos años han estado dirigidas a anticipar el crecimiento económico —lo aceptamos— a través del turismo y las exportaciones. Especial mención merece nuestra red de aeropuertos, que absorbió el 81,5 % de turistas —66 millones—, y la red de puertos españoles, que ha movido 544 millones de toneladas de mercancías, mejora, repito, que se debería compensar en el esfuerzo de productividad de los trabajadores de esos dos sectores. Es momento también de recordar el acuerdo que propició la lucha de los estibadores.

El señor ministro nos decía que en su ministerio son gestores de la insatisfacción, ya que cada territorio considera que su necesidad lógicamente es prioritaria en los presupuestos, y nos habló de tres objetivos: vertebración territorial, cohesión social y planificación de infraestructuras. En cuanto a vertebración territorial, si nos atenemos a esos tres objetivos, en lo que podemos estar de acuerdo, no consideramos que estos presupuestos mejoren sustancialmente la vertebración territorial. La apuesta del ministerio por la alta velocidad a lo largo de estos años ha producido un efecto túnel que comporta que si España es casi perfecta para el turismo y los desplazamientos de ejecutivos no lo es para el transporte cotidiano de millones de ciudadanos, gentes que en estos años de crisis han visto empeorar su calidad de vida también en la movilidad. Estamos a la espera del informe que el presidente Macron ha encargado sobre la alta velocidad en Francia para ver los resultados.

No apuestan por la mejora de la calidad del aire promocionando la accesibilidad urbana. Las subvenciones al transporte de las áreas metropolitanas se incrementan insuficientemente, muy lejos de las cifras de 2010 —recordemos, 200 millones—. Han dejado abandonadas a las ciudades como Madrid, Barcelona o Valencia, que han tenido que sustituir la aportación del ministerio con su esfuerzo inversor. Las inversiones en estos años de crisis en el mantenimiento de las carreteras se han reducido un 19 %, mientras las víctimas de accidentes siguen creciendo, no solo en Cataluña, que es donde se dispara. Para este año tienen previsto congelar la partida de mantenimiento en carreteras. Que Granada lleve tres años sin tren no es vertebración territorial; que Almería sea una isla ferroviaria, tampoco; que el Tren de Llevant de Mallorca tenga estaciones y trenes en los almacenes pero no vías, no ayuda a vertebrar la isla; que la N-432 siga sin desdoblarse en Baena, por ejemplo, tampoco lo es y, por supuesto, que Tarragona ciudad se quede sin trenes de altas prestaciones, no es vertebración territorial.

Cohesión social. Si alguien ha visto reducir las prestaciones durante estos años de crisis han sido los millones de personas que utilizan a diario los trenes de cercanías y media distancia. No son cohesión social los problemas en Cercanías Madrid, especialmente en la zona sur, ni en las cercanías de Barcelona. Hemos de agradecer un pequeño giro en la política de mantenimiento de los trenes convencionales, pero aún lejos de las cifras con las que trabaja ADIF a alta velocidad. La ampliación de los tramos de obligación de servicio público es un paso en la buena dirección que tendrá que superar problemas heredados, como en su día fueron la supresión de la línea férrea Guadix-Baza-Almanzora-Lorca, la Ruta de la Plata o la Reus-Roda. Tampoco ayuda a la cohesión social la supresión de los trenes nocturnos, que ofrecían a la ciudadanía una forma de transporte más asequible que el AVE. La política concesional del transporte de carretera ha consolidado un mercado cerrado para unas pocas empresas que se reparten el pastel, y mientras estas ejercen su derecho a abandonar los servicios deficitarios y dejan a centenares de pueblos desconectados. Esto no es cohesión social ni equilibrio territorial.

Para acabar, planificación en infraestructuras. Si de algo puede presumir este ministerio es de que tiene un plan para cada cosa. Nos sorprende hasta a aquellos que nos veíamos más o menos reflejados con los planes quinquenales y que ustedes siempre acusan de que no sabemos gobernar ni llegar a acuerdos ni gestionar. Es curioso que su ministerio fuera del hemiciclo con quien llega a más acuerdos es con la gente común. Y es que para gobernar hay que saber planificar y priorizar. Ustedes nos superan, tienen un plan para cada cosa: AENA 2020, drones, mercancías, cercanías de ferrocarril, conexiones de puertos, vivienda, PIT de inversiones en carreteras, transversales, sostenibilidad... En fin, un plan para cada día. En líneas generales, no estamos en contra de ellos; al contrario, creemos que son necesarios. El problema que surge con el plan es que se puede quedar en papel mojado. En estos dos años que llevo en el Congreso no he parado de escucharles, señores del Gobierno, que el anterior Gobierno del señor Zapatero era planificador de todo y ejecutor de nada.

Los planes de cercanías, el corredor mediterráneo y el atlántico llevan retraso, las inversiones en infraestructuras que hubieran sido imprescindibles para salir mejor y más rápido de la crisis, fueron lastradas por el techo de gasto. Sus políticas a lo Merkel y no a lo Obama ahora son urgentes y ustedes vuelven a recurrir a la promoción de las personas privadas como locomotora de la política de infraestructuras, con el riesgo que ello supone en un país con graves problemas de equilibrio territorial. Si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 49

finalmente el plan último es repetir el error de las autopistas radiales madrileñas no contarán con nuestro apoyo.

Finalmente, en este país tenemos que definir qué modelo de financiación de transporte queremos, porque en la España plural sigue sin haber un modelo claro. El nuestro es sencillo: ampliar y mejorar el servicio público; el de ustedes parece que sea el de mejorar el servicio a su público.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Señora Martín.

La señora **MARTÍN GONZÁLEZ** (doña Lucía): Muchas gracias, presidente.

Señor secretario de Estado, para hablar de presupuestos que afectan a las políticas de vivienda es evidente que hablar únicamente del dinero que presupuesta el ministerio de Fomento no nos da una imagen completa de lo que está haciendo su Gobierno en esta materia. De hecho, cantidades mucho más importantes y sin duda decisivas salen —o no salen, que también pasa— del Ministerio de Hacienda, pero ya que le tenemos a usted aquí hoy vamos a empezar por lo que le compete.

Este año la cantidad destinada al programa principal de vivienda suma 446 millones de euros de presupuesto total. Si hacemos un ejercicio sencillo y comparamos esa cifra con la que el ministerio presupuestó para 2017, que fue de 453 millones, veremos que el presupuesto para este año ha disminuido con respecto al anterior. Si seguimos ese sencillo ejercicio y comparamos lo presupuestado en 2017 con la cantidad de 2016, que fue de 553 millones, volveremos a ver que también es inferior. Así podemos seguir con el ejercicio hasta el año 2011, que es cuando el PP llegó al Gobierno. Y lo que veremos entonces es que en siete años de Gobierno del PP el recorte que su ministerio le ha pegado al presupuesto de vivienda llega hasta el 60 %. Esto no es ninguna valoración política, es un hecho contrastable, objetivo y demostrable. Es decir, durante el tiempo en el que hemos sufrido la peor crisis inmobiliaria en décadas, cuando la situación de emergencia habitacional era la más dura para millones de personas, lo que hizo su Gobierno fue llegar y recortar, de forma brutal, precisamente el presupuesto para vivienda. Es revelador cómo de 2011 a 2012, en el que fue su primer presupuesto al frente del ministerio, nada más llegar ya recortaron de golpe un 30 %, precisamente el año que en España se alcanzaba la cifra más alta de desahucios de toda la crisis. Desde luego, empezar así fue toda una declaración de intenciones, claro que sí. Pero, además, como dato curioso —no sé si el secretario de Estado podrá darnos alguna explicación a esto— resulta que en ese mismo presupuesto de 2012 sí hubo un incremento. En concreto, ustedes duplicaron la cantidad destinada a personal. ¿Sorprendente, verdad? Recortan un 30 % el presupuesto total pero duplican la cantidad destinada a funcionarios. ¿Nos lo puede explicar el secretario de Estado? Deben ser esas cosas del PP que, como los máster que no existen, algunas no llegamos a comprender.

Pero volvamos al presente y volvamos a lo grande, porque grande fue el papelón que hizo el ministro el día que presentó el nuevo plan estatal de vivienda. Ese día, en un alarde del peor trilerismo, el ministro jugó a comparar partidas parciales del plan de vivienda anterior y el actual para poder salir a decir que el presupuesto se había incrementado un 62 %. Ya dijimos entonces que mentía y, evidentemente, así se ha demostrado. Sin ir más lejos, ha sido su propia diputada, la señora Zurita, la que ha desmentido al ministro cuando el otro día en el Pleno confirmó que el presupuesto total del próximo plan estatal de vivienda 2018-2021 es de 1883 millones. Si se compara esa cifra con los 2311 millones que en su día el mismo ministerio anunció para el plan estatal 2013-2016 los números cantan y el recorte es del 18 %. Así que, con todo el respeto, dejen de sumar y restar las partidas como les viene en ganas en función de sus intereses porque no solo es una cutrez tener que recurrir a eso sino que, además, es una falta de respeto a la ciudadanía en general y, en particular, a las personas que trabajamos este asunto.

Ustedes siguen como el primer día, laminando cada año el presupuesto público para vivienda, externalizando responsabilidades hacia el resto de administraciones y controlando la legislación clave para poder seguir fomentando el modelo en el que creen; un modelo que básicamente privatiza las políticas de vivienda y las pone en manos de los fondos de inversión, de los promotores privados y de las Socimi. Sus políticas sirven básicamente para colocarnos a la cola de Europa en derecho a la vivienda pero, en cambio, nos permiten estar y figurar como líderes en especulación. En eso no hay nadie que les gane, no tienen rival. Durante años han fomentado la burbuja hipotecaria con desgravaciones fiscales a la compra, que ni tan solo estaban sujetas a límites de renta. No sé si saben que aún estamos pagando esas políticas. ¿Saben cuánto dinero se gastará el Ministerio de Hacienda para pagar esas ayudas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 50

en 2018? Yo se lo digo, 1034 millones de euros o, lo que es lo mismo, más del doble de lo que se gasta todo su ministerio en vivienda, señor secretario de Estado.

Le hago más preguntas. ¿Saben, en cambio, cuánto dinero se gastará el ministerio de Montoro en ayudas a personas que alquilan su piso? También se lo digo: 64 millones de euros, casi veinte veces menos de las ayudas a la compra. ¿Qué le parece? Y luego vienen aquí a decir que realmente su Gobierno quiere fomentar el alquiler. ¡Es que es de risa! Si a eso le sumamos su reforma de la Ley de Arrendamientos Urbanos y la reforma de las Socimi que aprobaron en 2013 tenemos la tormenta perfecta, que hoy está afectando a centenares de miles de personas adultas, jóvenes, clases medias que no pueden pagar sus alquileres. ¿Cómo le explicaría a toda esa gente que el año que viene las Socimi, esas sociedades de inversión que especulan en el mercado del alquiler, gracias a ustedes tendrán unos beneficios fiscales que equivalen a más de la mitad del presupuesto para vivienda de todo su ministerio? ¿Qué va a hacer su Gobierno para solucionar el problema de los precios de los alquileres, después de negar que existía durante dos años? Hace dos días, por fin el ministro reconocía que existe una burbuja de precios. ¡Bravo!, ¡le felicito!, ¡aleluya! ¿Tenemos que esperar un año más para que entiendan que hay que cambiar la Ley de Arrendamientos Urbanos?

Nosotras ya hemos registrado una proposición de ley en ese sentido y esperamos poder debatirla y ganarla, porque para no volver a pasar por lo que nos hicieron pasar con las hipotecas necesitamos cambios estructurales, contratos más largos y más estables, y poder contener los precios abusivos. En definitiva, necesitamos más derecho a la vivienda y menos de su especulación.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Martín.

Por el Grupo Parlamentario Socialista sucede lo mismo, se compartirá el tiempo. En primer lugar, doña Mar Rominguera.

La señora **ROMINGUERA SALAZAR**: Muchas gracias.

Buenos días también al señor secretario de Estado; quiero darle la bienvenida y agradecer su comparecencia. La verdad es que yo también he echado de menos en su intervención una referencia más explícita a la vivienda. Siendo estos unos presupuestos que el Gobierno califica como de más sociales no entiendo cómo no se le destina, cuanto menos, algo más de tiempo a este apartado de la vivienda. No obstante, sí que entiendo que tiene que ser complicado defender el carácter social de estos presupuestos cuando la partida de vivienda habla por sí sola de lo contrario. En cualquier caso, sí que estamos acostumbradas a esto, cuando hablamos en el área de vivienda casi siempre las cifras bailan, siempre surgen errores, contradicciones —lo decía la señora Martín hace un momento—. Pero el problema es que cuando hablamos de vivienda hablamos de derechos, de un derecho fundamental según el artículo 25 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y es por eso que comprenderá el señor secretario de Estado que no estemos de acuerdo con la escasa partida que se destina para garantizar el derecho a una vivienda digna.

Convendrá también en que las dotaciones presupuestarias a los programas de vivienda no son acordes con el problema actual de la vivienda en España porque, en estas cuentas que nos presenta, el acceso a la vivienda y el fomento de la edificación tienen un presupuesto de 446 millones de euros y esta es una cifra que representa casi el 0,1 % del gasto total, o sea, solo se lleva 1 de cada 1000 euros de los presupuestos para este ejercicio. Y estos dicen ustedes que son los presupuestos sociales. Sabe usted que la partida actual está en línea con la de 2017, cuando presupuestaron 456 millones, pero es casi un 20 % menor que la que se registró en 2015 y en 2016, cuando se utilizaron 587 millones de euros y hasta un 40 % menos de la de 2012. Estamos hablando de uno de los peores momentos de la crisis. Aquel año, cuando España estuvo al borde del rescate internacional, la dotación para la vivienda alcanzó casi los 800 millones de euros y entonces no existían esas previsiones de crecimiento económico que ahora usted califica como clave para contarnos la cuantía de los presupuestos también en materia de vivienda, por no compararlo con las partidas de los Gobiernos socialistas, en los que el presupuesto de vivienda llegó a ser un 75 % superior al actual. Por lo tanto, entendemos que son unos presupuestos que no atajan, como decía, de manera eficaz el problema de la vivienda en España: 350 millones para financiar el plan de vivienda destinados a las subvenciones a las comunidades autónomas, subvenciones que están presupuestadas pero que requieren de la firma de los convenios con estas administraciones, ya que el retraso en la aprobación del plan de vivienda va a retrasar —se ha dicho aquí— las ayudas a los colectivos más necesitados. Son firmas que aún no se han producido, con lo cual tarde va a poder empezar a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 51

ponerse en práctica este plan al que vamos a dedicar un monográfico el próximo lunes con la comparecencia del señor ministro, por eso no voy a extenderme más en ello.

En cualquier caso, si de verdad quisieran que estos fuesen unos presupuestos sociales, si se lo creyesen, habrían empezado por recuperar la renta básica de emancipación para nuestros jóvenes o por cumplir con el mandato de esta Cámara de 15 de febrero, en Comisión de Fomento, a raíz de una iniciativa del Grupo Socialista en la que se instaba al Gobierno a la recuperación de la subsidiación de préstamos de vivienda de protección oficial. Además, en el último Consejo de Ministros su Gobierno incrementó el tipo de interés para las viviendas de protección oficial. Es decir, todo un despropósito, como lo es también el presupuesto que se destina a vivienda frente al verdadero compromiso que esperábamos; porque esperábamos un compromiso fuerte en estos presupuestos porque ustedes decían que el compromiso social era mucho. Si fuese así, estas no serían las cantidades a destinar.

Además de la vivienda, quería centrarme en otros dos aspectos. Uno de ellos está relacionado con las transferencias de capital a entidades públicas con Sepes y, en concreto, queremos plantearle una duda que tenemos en relación a Sepes de la Ciudad Autónoma de Melilla. Hemos visto que respecto a los presupuestos de 2017 se produce un notable descenso en esa partida. En primer lugar, queremos saber las razones por las que no se ha ejecutado la partida que se aprobó en 2017 y si se ha ejecutado díganos cómo. Además, ese año se habían presupuestado casi 7 millones de euros y actualmente solo hay 100 000 euros. He traído unas fotos que me han pasado (**muestra dos fotografías**) y, la verdad, el estado del polígono es lamentable. Por eso hemos presentado una enmienda en este sentido. Queremos saber cómo se va a acometer la accesibilidad al polígono y, sobre todo, por qué se ha reducido tan notablemente la partida, viendo el estado que presenta.

Por último, quiero preguntar por las subvenciones del 75 % para el transporte aéreo y marítimo a residentes en Ceuta y Melilla. Queremos saber si se contempla exactamente en los Presupuestos Generales del Estado. La cuantía que destinan parece que solo contempla el 50 % que ya existe, pese a que mi grupo ha solicitado reiteradamente que se contemplase el 75 % y pese a que el Grupo Popular en el Senado se ha sumado a nuestra reivindicación y ha solicitado esto. Por tanto, si no se soluciona es una injusticia para ceutíes y melillenses, por lo que dígame si contemplan o no esa bonificación para los residentes no peninsulares de Ceuta y Melilla.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Rominguera.
Señor Ramos.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Muchas gracias.

Los presupuestos son un reflejo —o tienen que serlo— de las políticas que hace el Ministerio de Fomento, por lo que voy a intentar hacer un repaso de cuáles son las políticas que tendría que hacer y qué es lo que no aparece reflejado en estos presupuestos. Aunque el Gobierno diga que los presupuestos de Fomento son unos buenos presupuestos, los datos dicen lo contrario. Siguen siendo unos presupuestos que llevan a la situación de Fomento y del Gobierno de España a la cola de Europa en inversión pública. Eso define a los presupuestos. Además, no ha subido en porcentaje del PIB la inversión pública, sigue en el 0,6 %, por lo que aunque suba en números absolutos, en números relativos no sube nada. Por ello creemos que el Gobierno ni puede ni debe decir que son unos buenos presupuestos.

Haciendo un repaso general a las áreas que tiene este presupuesto, hay que ver que en carreteras existe un déficit desde hace años de más de 7000 millones de euros y la partida de mantenimiento de carreteras sigue congelada. Esto no lo entendemos y, además, en nuestra opinión esto ha provocado un aumento de los accidentes de tráfico y de la mortalidad. El Gobierno tiene que hacer, como le pide el Grupo Socialista, un plan renove de carreteras que permita garantizar la seguridad y las condiciones de unas vías en las que se ha invertido mucho dinero.

Cuando hablamos del ferrocarril, cada día escuchamos anuncios de que se van a hacer o terminar en este año determinados tramos pero el Grupo Socialista se teme que muchos de ellos no se van a cumplir. A lo largo de este año vamos a ver que muchos de los compromisos que a día de hoy el ministro va anunciando en sus visitas a cada comunidad autónoma al final serán más incumplimientos de un Gobierno que en el tema de fomento ha tenido esa máxima: el incumplimiento una y otra vez de compromisos públicos. Lo importante no son los tramos anunciados del AVE, sino que existen determinadas poblaciones de España que no saben nada de cuándo llegará la alta velocidad, si llegará, o qué tren tendrán, si del siglo XIX, XX o XXI. Hablamos de Huelva que sigue sin saber cuándo va a llegar el tren de alta velocidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 52

y cómo va a llegar. Hablamos de Lugo, no hay un planteamiento para Lugo en relación con la alta velocidad o con qué tipo de tren llegará. Y hablamos de La Rioja que parece que no existe para el Ministerio de Fomento en cuanto a infraestructuras de transporte y, sobre todo, el ferrocarril. Vamos a hacerle una pregunta muy clara, hace dos años se reunieron con la plataforma del tren directo Burgos-Madrid, para la reapertura de esa línea, pero la plataforma todavía no ha tenido contestación por parte del ministerio. Por parte del secretario de Estado se les dijo que iban a estudiar los números y las posibilidades. La plataforma le entregó un documento de justificación de cuáles podrían ser las líneas y cuál podría ser el aprovechamiento pero dos años después siguen sin respuesta. Creemos que ha habido tiempo suficiente para tener una respuesta. Tengo claro que el Gobierno ya sabe qué quiere hacer con esa línea. Por eso, creo que es razonable que antes de verano puedan dar una respuesta a la plataforma y a los ciudadanos de Burgos, para que sepan si van a contar otra vez con la reapertura de esa línea.

Este ministerio tiene varios temas estrella que tienen que aparecer reflejados en los presupuestos de una forma u otra. Hablamos de las autopistas de peaje quebradas. El Grupo Socialista lo ha dicho muy claro, aparte de que nos pareció un error su planificación, desarrollo y puesta en servicio —como se ha demostrado con el tiempo—, no creemos razonable que se vaya a gastar un euro del Estado español y de los ciudadanos españoles en esas autopistas de peaje; como tampoco consideramos razonable lo que va a hacer el Gobierno, que ha decidido entregar una vez más esas autopistas de peaje, una vez saneadas, a las empresas privadas para que ellas hagan negocio y tengan beneficio. No nos parece razonable, ya lo dijimos el otro día en una pregunta al ministro y lo reiteramos hoy.

Hay una pregunta que se hacen muchos ciudadanos de este país y que es razonable que el Gobierno y el Ministerio de Fomento contesten. Cuatro autopistas de peaje cumplen su concesión en los próximos años, AP-1, que cumple la concesión este año, AP-4, AP-2 Y AP-7. Si el Gobierno tuviera intención de que cuando se cumpla la concesión los ciudadanos puedan circular libremente por ellas libres de peajes, tendría que haber metido en estos presupuestos, y en los anteriores, partidas presupuestarias para incluir una serie de actuaciones que es obligatorio realizar antes de esa liberalización. No hemos visto ninguna partida al respecto en estos presupuestos ni en los del año anterior. Esto quiere decir que el Gobierno, aunque no lo diga públicamente, no tiene ninguna intención de que a partir del 1 de diciembre de 2018 la gente pueda circular libre de peaje por las autopistas que cumplen su concesión. Díganselo a los ciudadanos, que sepan a qué atenerse.

Pacto nacional de infraestructuras. Más grupos ya lo han denunciado en sus intervenciones: el ministro de Fomento repite un día y otro que quiere llegar a un pacto nacional de infraestructuras con los grupos parlamentarios. El Grupo Socialista dejó muy clara su posición. Estamos dispuestos a llegar a un acuerdo que defina cuál es la sistemática para planificar las inversiones, para quitar el criterio partidista que a día de hoy se está utilizando para decidir dónde se invierte el euro de todos los españoles recaudado a través de los impuestos. Esa es la propuesta del Grupo Socialista a un pacto nacional de infraestructuras, que decidamos entre todos cuáles son las inversiones prioritarias y que no sea el Gobierno el que lo haga. La nula intención del Gobierno de llegar a ese acuerdo se demuestra con un simple hecho: Plan de inversión de carreteras, 5000 millones de euros. Los grupos parlamentarios propusimos al Gobierno que se aplicara una sistemática para definir dónde se invertía y que se llegara a un consenso. El grupo que gobierna, el Partido Popular, llegó a la conclusión de que tenía que decidirse de forma subjetiva por parte del Gobierno dónde se invertían esos 5000 millones, y así lo dijo el ministro. Esto quiere decir que, aunque a los medios de comunicación se diga que se quiere llegar a un pacto de infraestructuras, los hechos demuestran que no es cierto, que es un simple gesto de cara a la galería.

Para terminar, quiero decirle que las promesas que se han hecho una y otra vez a Cercanías de Madrid y de Cataluña se tienen que cumplir. Se prometieron hace cinco años 5000 millones y 4000 para Cataluña, y se han vuelto a prometer para Madrid pero nunca se ejecutan. El Gobierno del Partido Popular ya gobernaba hace cinco años cuando lo prometió la anterior ministra de Fomento. Se tienen que convertir en una realidad porque si no, los ciudadanos tienen la sensación de que la mayoría de promesas y de compromisos adquiridos por los políticos no se cumplen. Eso es malo para la política, es malo para los ciudadanos y es malo para esta casa, la casa de todos los españoles, en la que se sienten representados a través de sus diputados y del Gobierno y que ven cómo, una y otra vez, las palabras que se dicen aquí por parte de los responsables del Gobierno la mayoría de las veces se incumplen. Eso lleva a que esto deje en algún momento de tener sentido para los ciudadanos. Creo que, si seguimos así, estaremos haciendo un flaco favor a la ciudadanía, a esta casa y a la política.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 53

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

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

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

Muchas gracias, señor secretario de Estado, por su comparecencia. Entiendo la complejidad de una respuesta a una variedad parlamentaria en la que algunos reprochan que tanta inversión en AVE ha dejado de lado a las cercanías, mientras otros afean la lentitud de las actuaciones en el corredor mediterráneo, que naturalmente tiene ancho europeo. Más complicado es no solo responder a grupos parlamentarios con opiniones distintas sino a un mismo grupo parlamentario donde, como usted habrá podido comprobar, hay unas intervenciones puramente errejonistas y otras mucho más de Pablo Iglesias (**risas**), con lo cual es muy difícil conciliar tonos tan distintos y opiniones tan diferentes. (**Un señor diputado: ¡Qué lástima!**) Pero no salga usted desconsolado por la opinión de este Parlamento, en el cual reprochan multitud de obras anunciadas y no concluidas. El pasado jueves, día en el que muchos diputados de provincia regresamos a casa, por la tarde, cogí la alta velocidad que ADIF admirablemente ha construido entre Madrid y Castellón, que nos ahorra treinta y dos minutos y que ha multiplicado por siete el tráfico de esa línea de alta velocidad votada íntegramente en contra por todos los grupos de la oposición que antes han intervenido, y curiosamente los mismos que en este debate de presupuestos criticaban que no se ponía en marcha, los que han criticado la ejecución, compartían, señor secretario de Estado, mi vagón. En el vagón en el que yo monté el jueves pasado por la tarde en el AVE a Castellón había un diputado del Partido Socialista y una diputada de Compromís, críticos máximos —no el año pasado sino hace semanas— de la alta velocidad. (**Un señor diputado: ¡Qué demagogia!**). Los vi, compartíamos vagón y casi asiento. Se lo digo para que no salga usted desconsolado, porque una cosa es lo que dicen y otra bien distinta lo que hacen, que es utilizar la alta velocidad que este Gobierno está poniendo en marcha, utilizar los siete tramos de alta velocidad que este Gobierno pondrá en marcha a pesar de la resistencia y oposición de muchos grupos parlamentarios, que no de la mayoría parlamentaria.

He visitado la página web de la Dirección General de Tráfico para desmentir el dramatismo de alguna intervención que he escuchado sobre que la falta de mantenimiento en las carreteras del Estado está produciendo más accidentes. Falso. El número de accidentes mortales —lo acabo de ver en la web de la Dirección General de Tráfico— se ha reducido felizmente; tres personas en el último año. Hay mucho más uso de vehículos y sin embargo en el último año hay un menor número de accidentes. Utilizar cifras presupuestarias para colegir qué accidentes o no se producen con ese motivo, me parece desmedido. Este presupuesto aumenta un 17 % las inversiones, sin embargo, algunos prefieren irse a datos que —como acabo de confirmar en la página web de de la Dirección General de Tráfico— son literalmente, no inexactos, sino falsos.

Me gustaría preguntarle si en esta ejecución que el Gobierno de España lleva a cabo en todos los territorios encuentra el secretario de Estado y el Gobierno de España la colaboración, la cooperación y la lealtad necesaria de aquellos territorios que deberían estar colaborando. Yo vengo de un territorio en el que se ha hecho un esfuerzo en carreteras y quiero agradecerlo al Gobierno de España. De los cuatro anuncios que ha hecho el Gobierno de España sobre el Plan de inversión en carreteras, el PIC, de 1700 millones, 1060 son para vías de la Comunidad Valenciana. Somos la comunidad más beneficiada: Alicante-Murcia, la A-7, y también Castellón. Por eso le digo, señor secretario de Estado, lo difícil que es responder a personas y a grupos que actúan con una doblez extraordinaria. En mi provincia, 434 millones, pero hace un año que ustedes pidieron la aceptación del trazado y, sorprendentemente, el mismo Consell envió dos respuestas; la Consellería de Infraestructuras, a pesar de que se le dieron treinta días, respondió a los ocho meses aproximadamente que sí, y la Consellería de Medio Ambiente, a pesar de que la declaración de impacto ambiental es competencia del ministerio, puso multitud de objeciones y ha conseguido retrasar en un año la ejecución de una vía, la A-7, en la provincia de Castellón hacia Tarragona, de una necesidad extraordinaria. Es ese mismo Gobierno que dificulta la entrada de la gente de Cataluña y de Castellón en la ciudad de Valencia por una vía que ustedes han licitado y adjudicado, la V-21, por casi 30 millones de euros, y ahora el Gobierno municipal opone ciertas resistencias. Me gustaría saber si considera usted que la lealtad de aquellos Gobiernos autonómicos receptores de una inversión pura, íntegra, completa del Estado, es la adecuada.

Ha dado usted una fecha estimativa de la obligación de servicio público, y quiero decirle, señor secretario de Estado, que este grupo está enormemente orgulloso de que el Gobierno de España eleve un 54 % las inversiones en cercanías, pero no es solo la inversión en una red indispensable, que ha vuelto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 54

a batir un récord con 15 millones más de usuarios en el último año, sino después su mantenimiento. Por tanto, nos pareció valiente la decisión del Gobierno de España de imponerse una obligación de servicio público de casi 1200 millones de euros, en los cuales, singularmente, de los tres grandes aumentos, dos de ellos son el Alicante-Villena y el Castellón-Vinaroz, que pasarán a tener de cuatro a doce y de cinco a diez trenes en cada una de las direcciones. Ha dicho que durante la primavera probablemente se pondrían en marcha. Imagino que transitar de cuatro a doce trenes en cada uno de los sentidos se hará de forma progresiva durante todo el año 2018. Es una de las dudas que tiene mi grupo.

Quería también preguntarle acerca de las inversiones que ha relatado en materia de corredores. De los más de 4000 millones para el sector ferroviario, una parte importante, 923 millones, un 23 % más que en el año anterior, se dedica al corredor mediterráneo. Me gustaría saber si el Gobierno mantiene las previsiones de que las obras estarán en el último año de la legislatura —en 2020—, hasta Murcia, en disposición de ser finalizadas. También querría saber si el secretario de Estado tiene información sobre si España sigue siendo el país de los siete por los cuales transita el corredor mediterráneo —España, Francia, Italia, Eslovenia, Hungría, Croacia y Ucrania— que más avanzado va en los tramos de un corredor que naturalmente carecería de sentido si, llegado a la frontera francesa, no tuviera la continuidad necesaria con centroeuropa, como es su propósito. Me gustaría también saber —y ya le cedo la palabra a mi compañera Ana Zurita para hablar de vivienda— si el esfuerzo que se ha hecho transitando, pasando de la situación de práctica quiebra del sector público, de las empresas y organismos públicos del Grupo Fomento —que en 2011 tenían 700 millones de euros de pérdida cada año, además de 3700 millones de euros de facturas escondidas en los cajones de obras realizadas y ejecutadas por ellos y pagadas por los siguientes, es decir, hechas por el Partido Socialista y pagadas por ministros del Partido Popular—, a los actuales 1241 millones de euros de beneficios del Grupo Fomento va a tener continuidad durante el año 2018.

Ya, sin más, cedo la palabra a Ana Zurita.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias.

Intentaré no extenderme demasiado porque el lunes tendremos un monográfico sobre el Plan de Vivienda.

Tengo que reconocer que hablar de la política de vivienda del Gobierno es algo que realmente me llena de satisfacción porque cumple exactamente los mismos objetivos que tienen estos presupuestos: política social, crecimiento y creación de empleo. En este caso no hay que hablar solo del Plan de Vivienda, sino de todas las áreas, de la globalidad, de todo el programa que el ministerio tiene en materia de vivienda y de arquitectura. El compromiso con el patrimonio arquitectónico español, como muy bien ha dicho el señor secretario de Estado —más de 50 millones de euros—; los convenios específicos con Canarias, Ceuta y Melilla, donde se garantiza absolutamente el compromiso con la puesta a punto de nuestro parque inmobiliario en las zonas más degradadas; el mantenimiento de los datos; la Agencia Urbana y sobre todo el Plan de Vivienda. Tanto Podemos como el Grupo Socialista han criticado el Plan de Vivienda a nivel presupuestario y la verdad es que me deja perpleja la autosuficiencia con la que exigen otra manera de hacer las cosas. Y dos apuntes simples para el Grupo Socialista. Mucha teoría, mucha literatura, pero en la práctica... ¿Se acuerdan de lo que era el *kelifinder.com*? Ayudas a la compra de la vivienda con el siguiente eslogan: No podemos ayudarte a comprar la vivienda, pero sí a buscarla. Era algo así; ofrecían 140 000 euros para zapatillas deportivas para buscar vivienda. Y luego están los compromisos presupuestarios del Grupo Socialista, conscientes y causantes de una deuda de 700 millones de euros en ayudas a la vivienda que ahora ya no hay que pagar. Tampoco hay que pagar los más de 1000 millones de euros de los préstamos de subsidiación de los planes de Zapatero. Eso, señora Martín, ni es trilería ni es magia. Así son las cuentas exactamente. **(La señora Martín González: Exactamente).**

No es cuestión de decirlo porque ya lo haremos el lunes, pero, ante las críticas que se han vertido hoy en esta sala, hay que decir que es el plan más social de la historia. Además, se puede contar de dos formas diferentes y las dos son buenas. Hay una forma en función de los objetivos que tenemos que cumplir: alquiler y rehabilitación. Objetivos loables con los que estamos cumpliendo desde el antiguo Plan 2013-2016. Otra forma de contarlo es en función de los colectivos a los que da cobertura. Podemos hablar de jóvenes, de mayores, de personas con discapacidad, de víctimas de violencia de género y sobre

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 55

todo de personas vulnerables. Va a haber 500 000 ayudas y se van a proporcionar 60 000 empleos, que es de lo que se trata.

Señorías de Podemos, señora Martín, ustedes pedían en la última moción que llevaron a Pleno que aumentáramos el presupuesto del Plan de Vivienda y la respuesta fue que no había problema. No hay ningún problema porque ese presupuesto ya está aumentado sin trilería y sin magia. Las ayudas están aumentadas un 62,5 % y los números salen. El único problema —ya lo dije la otra vez— son precisamente ustedes. Apoyen este presupuesto y tendrán ese incremento presupuestario del 62,5 %.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita.
Responde el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA** (Gómez-Pomar Rodríguez): Muchas gracias, señor presidente.

Voy a intentar dar respuesta a todas las cuestiones que se han planteado, aunque de algunas que son muy concretas he tomado nota y haremos llegar cumplidamente a sus señorías la contestación.

En primer lugar intervenía el señor Alli, que no está en este momento. No obstante, dejaremos constancia en el *Diario de Sesiones* de la correspondiente contestación. La información global es que los presupuestos de inversión para la Comunidad Foral de Navarra se incrementan en un 223,2 %, lo cual deja fuera de toda duda el esfuerzo de inversión que se produce en dicha comunidad. Planteaba específicamente la cuestión relativa a la A-15 en Navarra y Soria. Sobre esto cabe decir que, de acuerdo con los compromisos que se adquirieron para realizar la nueva tramitación ambiental del conjunto de los proyectos entre Fuentesaúco y Tudela, necesaria tras la caducidad de las DIA correspondientes, se dividió la actuación en dos tramos: Fuentesaúco-Ágreda y Ágreda-Tudela, de tal forma que ya se ha obtenido la DIA del tramo Fuentesaúco-Ágreda el pasado 6 abril y en el tramo Ágreda-Tudela estamos actualmente a la espera. La situación de Fuentesaúco-Ágreda, por tanto, es que tenemos ya una DIA favorable para continuar con la redacción de los dos proyectos en que se subdivide el tramo, incorporando las condicionantes ambientales señaladas en la DIA. Y en cuanto a Ágreda-Tudela, tras la visita el pasado mes de febrero de los técnicos de la Dirección General de Carreteras, del Mapama y del Gobierno de Navarra, con quien se colabora estrechamente, se va a solicitar información adicional sobre las medidas compensatorias en relación con el impacto sobre determinado tipo de aves, que son las que afectan aquí fundamentalmente a la DIA.

El señor Bel hablaba nuevamente de la importancia dada al corredor mediterráneo y preguntaba si se iban a cumplir los plazos. He hablado de 23 300 millones de euros en números redondos para el corredor mediterráneo, cifra que cualquiera de sus señorías es capaz de poner en contexto en una Comisión como es la de Fomento. Se han ejecutado 14 000 millones, por lo que si se quiere hablar de compromiso, de velocidad, de prioridad para el Gobierno, las cifras eluden cualquier comentario adicional. En relación con la bonificación para la circulación de peajes en los tramos de los que se ha venido hablando y cuándo va a estar operativa, ya hay acuerdos con el concesionario de autopistas. Están evaluadas las necesidades presupuestarias y estamos ya en la fase de tramitación interna dentro de los ministerios —ampliaciones de techo y transferencias presupuestarias— para poder ir acometiendo estas actuaciones.

A continuación, me voy a referir a la intervención del señor Martínez Oblanca. Lo primero que conviene decir es que el compromiso que el Gobierno ha venido asumiendo en relación con las obras dentro de Gijón y en todo lo que es la conexión en Asturias, ha supuesto un cambio de peso fundamental con respecto a la situación que venía existiendo. Recuerdo el último consejo de administración en Gijón al Norte, con la participación del ministro, donde se establecieron una serie de compromisos adicionales por parte del Ministerio de Fomento, que iba a sufragar directamente una serie de obras, su compromiso con el túnel de conexión de la red de cercanías y la ampliación de las estaciones, como se ha señalado. Además, tengo que decir que tenemos convocada para el próximo 7 mayo una nueva reunión del consejo de administración, donde se va a acordar el nuevo convenio que hace falta entre todas las administraciones públicas; es decir, el compromiso con todo lo que son las actuaciones del plan de vías es absolutamente claro. En relación con el resto de actuaciones, en el caso del Principado de Asturias, hay que decir que hay un crecimiento del presupuesto de inversiones de un 19,5% y si estamos diciendo que la inversión crece en el ministerio un 17%, estamos afirmando que, con una subida tan importante como la que tiene el ministerio, Asturias se sitúa por encima del crecimiento promedio que hay en esta inversión, lo que evidentemente supone un claro compromiso. Respecto de la autovía A-63 Oviedo-La Espina, hay una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 56

partida de 1 millón de ellos, que es lo que ya permite licitar en 2018 las obras de la segunda calzada entre Salas y El Regueirón. Se ha destinado una partida de 11,44 millones de euros para finalizar las obras del tramo Doriga-Cornellana y relanzar las obras del tramo Cornellana-Salas, al igual que se destinan recursos para las obras del sistema de regulación y control de calidad de aguas de infiltración en los túneles del Fabar. Por tanto, quiero trasladarle el compromiso del Gobierno con las actuaciones de inversión en materia viaria y en materia ferroviaria, con unos crecimientos, como señalaba, por encima del promedio que contienen estos presupuestos.

En cuanto a la intervención del señor Baldoví, lamentablemente he tenido que ver que los elogios que ha hecho anteriormente se dirigían hacia al presidente de la Comisión y no hacía mí, pero qué le vamos a hacer. **(Risas)**. Esperemos que en otra ocasión sea de otra manera. Voy a intentar comentar los distintos temas que ha planteado en su intervención. Respecto de las cercanías de Valencia, hay que poner de manifiesto que los núcleos de Valencia, Murcia y Alicante van a tener 49,7 millones de euros; además, la ampliación que se produce con la nueva declaración de obligaciones de servicio público en relación con la Comunidad Valenciana, a la que ha hecho referencia el señor Barrachina, con toda la extensión de la red y con el aumento de las frecuencias en la misma, etcétera, pone de manifiesto que para el Gobierno es una preocupación importante atender las cercanías de Valencia. En lo que respecta al túnel pasante, quiero comentar el compromiso que ha realizado el Gobierno de asumir toda la financiación del citado túnel. Estamos hablando de unos 880 millones de euros la asunción por el ministerio y su incardinación dentro del corredor mediterráneo y creo que es una buena noticia que el estudio informativo para el desarrollo de esta actuación se adjudicó el pasado 9 marzo. Por lo tanto, las cosas siguen adelante y se van cumpliendo los calendarios correspondientes, y lo mismo sucede con todas las actuaciones que tienen que ver con el tramo desde Castellón hasta Tarragona. Asimismo, me ha preguntado qué fechas podemos dar para la plataforma Valencia-Castellón. Se están iniciando ya los trabajos, pero la buena noticia que no quiero dejar de poner en valor es que, habiendo una conexión entre Valencia y Castellón que se acaba de poner ya en servicio, se han detectado esas necesidades por la presión de la demanda y se va a construir esa nueva plataforma que supone una inversión nada desdeñable. Aludía también a las inversiones y a si se invierte más o se invierte menos en el puerto de Valencia. Le voy a hacer dos consideraciones al respecto. En primer lugar, tuve ocasión de comentarlo ayer, Puertos del Estado tiene la virtud de que los beneficios que obtiene el conjunto de la organización de Puertos del Estado queda en Puertos del Estado. Esto significa que puede acometer unas políticas de inversión que posiblemente el resto de instituciones públicas no tienen tantas facilidades. Una institución saneada que obtiene beneficios todos los años y donde además los recursos quedan a disposición de Puertos del Estado, comparativamente está en una situación muy diferente de la que puedan tener otras entidades. Es más, la inversión que se realiza en el puerto de Valencia es la que propone la autoridad portuaria de Valencia en las discusiones de los planes de empresa con Puertos del Estado, y en lo que a mí me consta, todas las inversiones pedidas por la Autoridad Portuaria de Valencia en su discusión del plan de empresa han sido aceptadas y admitidas. Partiendo de la base de que el reparto competencial lleva a que el nombramiento de las autoridades portuarias se hace por la propia comunidad autónoma, hay que deducir inmediata y racionalmente que el puerto de Valencia está en una muy buena situación, al igual que el resto de los puertos del Estado. A la autoridad portuaria la nombra la comunidad autónoma, los recursos de inversión los plantea la autoridad portuaria en el plan de empresa y, afortunadamente, en la mayoría de los casos, Puertos del Estado dice amén, Jesús, sin querer dar una connotación religiosa a la respuesta que le estoy dando en este momento. Por lo tanto, creo que la Comunidad Valenciana se encuentra en una situación más que favorecida por los presupuestos del Estado. Decía el representante de Podemos que todos los territorios son quejosos y que también lo dijo el ministro en un desayuno que tuvo el otro día, pero en unos casos puede ser con más motivos y en otros con menos. Creo que en estos presupuestos y en relación con estas actuaciones, la Comunidad Valenciana no debería estar quejosa, dado el esfuerzo presupuestario que se ha hecho allí.

A continuación aludiré a la intervención del representante del Grupo Vasco, comenzando por señalar que en relación con las transferencias, el Ministerio de Fomento está dispuesto a sentarse y a analizar todo tipo de propuestas. Bien es verdad que en algunos casos son tramos muy reducidos y que hay muchas cuestiones envueltas en lo que es un proceso de transferencias de esta naturaleza, pero a lo que desde el ministerio no nos negamos en ningún caso es a sentarnos y poder hablar de las distintas cuestiones. El presupuesto, como decía en mi intervención inicial, tiene unos recursos presupuestarios que permiten acometer toda la relación de obras que tenemos en cartera. Por lo tanto, la planificación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 57

acordada para la Y vasca en las anualidades correspondientes y en la anualidad de 2018 encaja perfectamente en la proyección plurianual que acompaña a los presupuestos. En consecuencia, su señoría no debe desconfiar a este respecto. Fueron unas obras que tuvieron importantes vicisitudes, hubo que resolver todos los contratos del nudo de Bergara, como bien conoce, intentamos dar la máxima velocidad y se hizo de manera pactada con el Gobierno vasco. Había problemas respecto de la capacidad de trabajo por medio de tuneladoras o por la utilización de los métodos austriacos y demás, pero las cosas se pudieron resolver, se sacaron a concurso y están en marcha. En relación con las inversiones aeroportuarias tanto para el aeropuerto de Foronda como para cualquier otro aeropuerto, la planificación de inversiones que ha puesto de manifiesto a través del documento de regulación aeroportuaria y también de las inversiones extrarreguladas, ya he dicho que los beneficios que está obteniendo AENA están permitiendo que toda la planificación de inversiones se pueda llevar adelante sin mayor dificultad. Posteriormente, ha planteado una serie de preguntas concretas sobre el intercambiador de Riberas de Loiola y otra serie de cuestiones, y yo ya empiezo a alcanzar mi nivel de incompetencia en el conocimiento de los proyectos, por lo que se lo haremos llegar. En todo caso respecto de algunas cuestiones, como estoy viendo en el fondo de la sala al presidente de ADIF y yo creo que no le hago ningún mal servicio, en relación con los pasos a nivel de Zalla y de Aranguren quizá podría él trasladarle alguna información más concreta.

En relación con Salvamento Marítimo —y esto lo quiero comentar— está cumpliendo su labor de anteponer el rescate de las vidas humanas muy por encima de cualquier otra consideración. Es decir el Gobierno es consciente de que muchos de los salvamentos que se producen en el mar de Alborán son consecuencia de movimientos organizados de personas que se embarcan en balsas, en unas condiciones donde puede haber además una explotación de dichas personas; y sin embargo el primer objetivo en un cumplimiento escrupuloso de los acuerdos en la Organización Marítima Internacional y en los convenios y en la actitud de Salvamento Marítimo es salvar esas vidas por encima de todas las cosas. Ha habido en los últimos años un aumento en las adquisiciones de embarcaciones dedicadas a Salvamento Marítimo dirigidas exclusivamente por el propio crecimiento de las necesidades de actuar para atender a las vidas humanas. Y así se seguirá haciendo. En Sasemar, Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, todos los proyectos de adquisición y de inversiones se están llevando a cabo, y por lo tanto no solo se están reponiendo su flota, sino también los contratos o las necesidades que tiene para helicópteros y para la atención en el salvamento y rescate de vidas humanas. Esté tranquilo porque esta es una prioridad para el Gobierno, y asignaremos los recursos que hagan falta como lo estamos haciendo de manera creciente.

Respecto de don Fernando Navarro, en representación de Ciudadanos, la primera cuestión es agradecer el reconocimiento que hace al esfuerzo de inversión que presentan estos presupuestos, a la atención que se está dedicando a cercanías. Y manifestaba un comentario —o su inquietud— sobre la intensa actividad que el ministro de Fomento está desplegando por toda la geografía española, y que buen trabajo nos supone a todos los que trabajamos para el ministerio esta actividad, pero son visitas que todas ellas van acompañadas de la formulación de sus compromisos o de dar cuenta de los compromisos que viene adquiriendo. Además el próximo lunes, ya se ha dicho aquí, lo está poniendo de manifiesto con su nueva comparecencia para vivienda. Yo, al menos en dos o tres ocasiones, he estado presente en sus comparecencias para hablar de los planes de vivienda; o yo mismo. Por lo tanto yo creo que hay una enorme seriedad en la formulación y en el cumplimiento de compromisos; aparte de un deseo de estar presente en el territorio, de conocer cuáles son las situaciones del mismo y dar explicaciones sobre el terreno. Véalo como un grado de compromiso elevado con todos los proyectos y no de otra manera. Yo también le trasladaré su intervención; así lo ha comentado.

También ha hecho referencia el señor Ramos al acuerdo sobre infraestructuras. Yo le trasladaré la actitud tan positiva que estoy viendo en todos los grupos parlamentarios de cara a alcanzar un acuerdo sobre las infraestructuras y poder tratar los muchos temas que aquí aparecen involucrados; uno de ellos precisamente el de las reversiones que se van a ir produciendo de las autopistas de peaje. Se va a producir la reversión a finales del 2018 de Burgos-Armiñón; en 2019 se produce otra buena partida de reversiones; también en el año 2021. Ha anunciado que no va a haber una extensión de los periodos de concesión —como se ha dicho reiteradamente—, pero cuando nos enfrentamos con un número muy importante de autopistas que van a revertir es bueno que haya un consenso respecto a qué hacer o cómo gestionar toda la red, la importantísima red de autopistas.

Es verdad que en esta legislatura se van a poner en servicio siete tramos de AVE, y esto significa una enorme complejidad porque además la propia normativa de seguridad en la Unión Europea es cada vez

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 58

más exigente con las puestas en servicio, la documentación para poner en servicio una línea es cada vez mucho más compleja; y piense lo que es poner en servicio siete tramos de AVE. Pero este es el compromiso, ahí están las fechas y así se va a cumplir. En el caso concreto de Antequera-Granada tuvimos un importantísimo retraso por los problemas que hubo con la constructora, Dragados, que llevó a una paralización de la obra durante un tiempo que superó el año. Esto fue una enorme dificultad en la anterior legislatura. Se hizo un esfuerzo enorme por retomar los trabajos para volverlos a poner en marcha, y en la actualidad se está en la fase de pruebas. En ese momento se están testando los tres enclavamientos que tiene la línea Antequera-Granada y comprobando que tiene un perfecto funcionamiento cada uno de ellos. Es decir se van cumpliendo estos hitos en la circulación en pruebas, y nuestro objetivo como no puede ser de otra manera es cumplir los plazos que se han venido dando desde el ministerio.

Hacía referencia su señoría, como también otros intervinientes, al grado de ejecución presupuestaria que refería en su intervención la subsecretaria del departamento, y que había habido un cumplimiento de un 73 % aproximadamente en la ejecución del presupuesto anterior. Todos deseáramos alcanzar una ejecución del cien por cien; esto es evidente. Pero tenemos varios comentarios que hacer. En primer lugar, que la ejecución en el año anterior —y esto no significa pasarle la responsabilidad a otros, porque éramos los mismos los que gestionábamos en el año anterior— fue ligeramente superior al 60 %. Por lo menos debemos decir que en el año 2017 hemos mejorado notablemente, en 13 puntos porcentuales, la ejecución de este presupuesto del 2017. En la ejecución es realmente muy complicado alcanzar el cien por cien en materia de obra pública. Cualquier incidencia que afecta a una obra —si hay que tramitar un modificado, si hay que tramitar un complementario, si hay que hacer un inventario de cómo va la obra— significa un desplazamiento; pero por el carácter de la inversión hay que tener presente la diferencia con otro tipo de gastos. Posiblemente en el gasto en consumo si no hay una ejecución uno pierde la oportunidad de ese gasto. Pero aquí no es que se detenga la inversión, no es que se deje de llevar adelante la construcción del ferrocarril o la construcción de la carretera o la construcción de la rotonda, sino que lo que se iba a hacer en un año se hace en un año y tres meses o se hace en un año y cuatro meses, pero los proyectos de inversión por lo tanto siguen adelante. Hay que intentar ejecutar al cien por cien, esa tiene que ser la ambición; pero por decirlo de alguna manera no se produce una pérdida de una actuación, sino que esa actuación se lleva adelante.

Hablaba también —y con esto concluyo— el señor Navarro de preocupación por las bajas en los puertos. Afortunadamente mientras que en otras áreas —en ADIF por ejemplo— las bajas que se han producido nos han llevado en la legislatura anterior a problemas muy serios en algunas obras, sin embargo en puertos la evaluación es que las bajas que se han producido han sido más recursos para la institución, pero no han supuesto en absoluto quebrantos para la gestión de las obras o problemas de paralización o de detención de las mismas. El plan de innovación se está tomando muy en serio, tiene una dotación prevista de unos 75 millones, con ellos vamos a poder poner en marcha más de setenta iniciativas, y desde luego estamos haciendo un seguimiento puntual de las mismas.

Hablaba también de las razones por las que se ha decidido que en el real decreto de reorganización del ministerio las empresas ADIF, ADIF Alta velocidad y Renfe pasen a depender del secretario de Estado. Le diré que casi me entero por el «Boletín Oficial del Estado», o sea que es una decisión en la que no he tenido una gran parte. Esto no responde en absoluto al fruto de ninguna negociación por parte de la secretaría de Estado, sino que se ha considerado conveniente lo siguiente, que es que toda la acción administrativa que conlleva la gestión de las empresas públicas, a más a más con la nueva Ley de Contratos del Sector Público, que requiere una autorización de las contrataciones en el tramo entre las que autoriza el Consejo de Ministros y la cifra de 900 000 euros, salvo que se eleve este límite, deberán ser, en una redacción muy curiosa, autorizadas por el secretario de Estado o en su caso por el titular del departamento. Es la única vez que en una ley he visto las cosas puestas al revés. Creo que aquí hay una cierta coherencia entre la adscripción administrativa de estas empresas al secretario de Estado de manera que pueda llevar a cabo una autorización de la contratación que lleva, que tiene más sentido que esté en el perímetro administrativo y no en el perímetro político, por decirlo de alguna manera. Así es como entiendo yo esta decisión por parte de la reforma del real decreto. Pero si les parece que esto es bueno para el secretario de Estado, yo se lo agradezco.

Luego ha habido una serie de referencias a la vivienda; se ha hablado sobre el plan y la inversión en el parque de viviendas. Aquí prefiero referirme a la intervención que tendrá el ministro el lunes, pero si quisiera hacer algún comentario con carácter general, porque se ha tocado la cuestión de la escasez de recursos y demás. Este Plan de Vivienda incorpora también una parte de una política que no es propia de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 59

los Gobiernos del Partido Popular, que ha sido la subsidiación o la subvención de los tipos de interés en los préstamos. Si nosotros excluimos esa parte de lo que es la planificación de vivienda, este plan de vivienda crece en más de un 70 % con respecto al plan anterior. Y hombre, hablamos ya de unos porcentajes considerables. Hablar de un 70 % de crecimiento me parece que no es nada desdeñable. Aprovecho también porque me parece que ha sido el portavoz del Grupo Podemos quien me ha dicho que el Consejo de Ministros ha decidido elevar los tipos de interés de la subsidiación de préstamos. Los planes de vivienda llevan aparejados los mecanismos de cálculo de los tipos de interés que son aplicables, y el Gobierno lo único que hace es aplicar una fórmula polinómica que le dice exactamente cuál es el tipo que corresponde, sea para actuaciones de hace cinco años, de diez años o de los que sea, es decir, no hay discreción por parte del Gobierno a la hora de fijar los tipos de interés que son de aplicación para la subsidiación de los préstamos.

A continuación me refiero la intervención de su señoría del Grupo Parlamentario Podemos, que ha hecho unos comentarios en relación con los grados de ejecución y sobre que ha habido una mejora en los grados de ejecución de este año sobre los años anteriores, y que el ministro hacía referencia la vertebración, a la cohesión y a la planificación, y que si esto es así o no. Creo que el ministro ha dicho en su intervención —y yo he tenido ocasión de decirlo muchas veces— que uno de los motivos de discrepancia en muchos territorios es cuando se nos dice que no se respeta en la inversión la proporción que significa el porcentaje de aportación o de contribución al PIB de cada uno de los territorios, que si un territorio contribuye en el 15 % cómo la inversión no llega al 15 %; o que si un territorio representa el 28 % por qué no llega al 28 %, si es que tal territorio existiese. Lo que estamos diciendo permanentemente es que la labor de redistribución, de vertebración y de cohesión exige que se alteren estas proporciones, porque si no, digámoslo de una manera llana y lisa, el rico seguirá siendo rico y el pobre seguirá siendo pobre, sin que las infraestructuras sean capaces de transformar la situación. Precisamente vamos en contra de este criterio que se nos hace llegar muchas veces en las intervenciones.

Contraoponía usted también el AVE y las OSP. Si lo simplifico venía a decir que el AVE es de ricos y las OSP de pobres. Me gustaría que los 30 millones de usuarios que utilizan el AVE fuesen todos ricos, porque nos saldríamos de la tabla de la renta per cápita en Europa. Hoy día la alta velocidad tiene unos precios que para el largo recorrido son extraordinariamente competitivos. Además yo me siento particularmente involucrado con una cierta política de reducción radical de los precios de la alta velocidad para extenderla, y el resultado final de ello es que las tasas de crecimiento que ha venido esperando la alta velocidad a lo largo de los últimos años ha sido de dos dígitos, de dos dígitos y luego de un dígito de una manera consistente. En relación con las OSP, aunque está el efecto presupuestario de los 585 millones de tasas de los que hablábamos, se van a dedicar este año más de 1000 millones a la OSP de Renfe. Le decía que con carácter general se subvenciona el 65 % del billete, es decir, el esfuerzo de todos los ciudadanos —porque son recursos que provienen de los impuestos— que se canaliza en la presentación del presupuesto que hace el Ministerio de Fomento a las OSP es enorme. Por lo tanto nosotros no servimos a nuestra clientela, porque nuestra clientela son los 450 millones de usuarios que utilizan el tren. Decía que si me parecían mal los planes, pero luego usted ha dicho que le parecían bien los planes. Desde luego a mí también me parecen bien los planes, con lo cual tenemos un tema en el que no discutir y en ese sentido creo que estamos plenamente de acuerdo.

Luego la compañera de su señoría, la señora Martín, ha hecho referencia a su opinión sobre la política de vivienda, de la que somos amplios conocedores, porque en muchas ocasiones hemos tenido la oportunidad de escuchar sus intervenciones. Pero centrándola en lo que es este Plan de Vivienda y este presupuesto deseo reiterar que si vemos las acciones de vivienda distintas de la subsidiación de intereses, el crecimiento que se produce a lo largo de este Plan de Vivienda es de más de un 70 %, lo que es un crecimiento extraordinariamente significativo. También decía que en 2012 hemos duplicado lo dedicado a funcionarios. Me cuesta creerlo, tendría que comprobarlo y se me saldrían los ojos de las órbitas si verdaderamente esto fuera así. **(La señora Martín González, doña Lucía: Viene en los presupuestos).** Si fuera así le diría que cuando entramos nosotros a finales de 2011 y a principios de 2012 fue con los funcionarios que nos hemos encontrado, con el doble de los que había, pero en fin, sería una respuesta un poco demagógica y fácil. Me extraña que se haya duplicado la cantidad porque los Presupuestos Generales del Estado establecen cuál es el crecimiento de la masa salarial año tras año, y por lo tanto difícilmente algo que abarca todo el conjunto de administraciones públicas, empresas públicas y demás instituciones, puede crecer más allá del crecimiento que se fija para la masa de crecimiento del Estado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 60

que no creo que haya sido del 100 % ese crecimiento que dijeran los presupuestos de 2012. **(La señora Martín González, doña Lucía, muestra un documento).**

En relación con la intervención del Grupo Parlamentario Socialista he hecho referencia ya a la política de vivienda y a las subsidiaciones de tipos de interés. Miraré para darle cumplida información sobre la transferencia de capital de Sepes a Melilla, porque en este momento no soy capaz de darle una respuesta completa y cabal.

Sobre las subvenciones por el momento lo que se ha hecho ha sido fijar una bonificación del 75% para los transportes intraterritoriales. Eso es lo que se ha hecho en el territorio canario y en el territorio balear, pero no se está incrementando la bonificación para los desplazamientos entre la península y las islas o los territorios que están en el norte de África.

Se refería a continuación el señor Ramos a una serie de cuestiones a las que voy a intentar dar también respuesta. Hablaba del déficit de carreteras en el mantenimiento y del impacto que ello puede tener en la accidentalidad. Se dedican prácticamente 1000 millones a mantenimiento. Por otro lado en el nuevo Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras, en el PIC, va unida la construcción al mantenimiento, con el objeto también de garantizar para todas las nuevas infraestructuras o ampliaciones de las mismas que se pongan en servicio esa conservación. Cuando uno analiza las causas de los accidentes de carretera —es lamentable que haya accidentes de carretera, pero se refería a ello acertadamente el señor Barrachina— entre las principales causas no está el mantenimiento de las carreteras, sino que hay otra serie de causas, como puedan ser los excesos de velocidad, las que ya están identificadas y que se producen de manera persistente a lo largo del tiempo.

Planteaba también las acciones en relación con Huelva, con Lugo o con La Rioja. Respecto a Huelva hubo un primer plan del ministerio para mejorar el trazado Sevilla-Huelva, hubo un problema importante con la vía que hizo que se tuviese que replantear ese proyecto; nuevamente hemos retomado el proyecto Huelva-Sevilla, con la idea de trabajar de tal manera que acortemos los tiempos de viaje, que se reduzca también el importante número de pasos a nivel, y vamos a ver si somos capaces de ir acometiendo ese proyecto, porque es una zona complicada para una vía por las marismas que hay próximas ya a la ciudad de Huelva. Por otro lado la estación de Huelva está ya prácticamente terminada y significa una inversión importante. Tampoco descuidamos la línea de Lugo; se ha hecho ya la variante de San Julián y siguen en proyecto otra serie de actuaciones que se van llevando a cabo. En relación con La Rioja están las dos actuaciones comprometidas para llevar a cabo que son mejorar la conexión ferroviaria por las dos vías que la circundan, ese decir, tanto por la vía que discurre desde Zaragoza como por la vía que discurre desde Burgos, y llevar una conexión a Logroño desde ambas vías, mejorando de una manera muy importante la conectividad. En relación con Burgos-Madrid estamos en una línea que, como se sabe, está abierta desde Aranda hasta Burgos, pero tiene el problema del túnel. Sería una línea para mercancías y lo que hemos trasladado nosotros es que los estudios que se nos han aportado requieren todavía, de una manera concluyente, un análisis más profundo porque, por decirlo de alguna manera, en algunos de los puntos más importantes de estos estudios se piensa que el tráfico de mercancías que hoy día va por Valladolid va a pasar íntegramente a Burgos; esto no va a ser así, será en una parte, pero no globalmente. En mercancías tampoco es tan trascendental que haya mayor o menor longitud, sino la certeza en los tiempos. Bien, nosotros no tenemos ninguna actitud contraria a que se abra esta vía, pero queremos que los estudios nos pongan de manifiesto exactamente las condiciones de rentabilidad y de necesidad, sobre todo en una línea que se va a abrir para mercancías, y por tanto estamos hablando de eficiencia económica, no estamos hablando de otro tipo de cuestiones.

En relación con las autopistas radiales nos plantea un dilema: dice que no quiere que nos gastemos más en el presupuesto, pero no quiere que las saquemos a la inversión privada. No sé yo cómo voy a poder resolver cabalmente este problema. Nosotros estamos asumiendo ahora los costes que son necesarios para su relicitación y para devolverlos al mercado, y creemos que esto es lo más oportuno. Respecto a los términos de concesión y al pacto de infraestructuras ya me he referido a ello, y en relación con el PIC ha habido comparecencias del ministro, ha explicado el programa y los anuncios de las carreteras los vamos haciendo de una manera más pausada. También uno tiene derecho a ir anunciando estas cosas de una manera más pausada —hay que entenderlo—, y ello no significa que no estemos dispuestos a un pacto sobre las infraestructuras o a hablar de tantas y tantas cosas que se pueden hablar en un acuerdo de esta naturaleza.

Finalmente me quiero referir a la intervención del Grupo Parlamentario Popular. Ha explicado temas en relación con la inversión ferroviaria en Valencia, y efectivamente se ha referido a unas quejas que no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 61

se corresponden ni con el esfuerzo en cercanías ni con el esfuerzo presupuestario que se está haciendo. Le reitero el compromiso del mantenimiento de las fechas que se dan para el corredor mediterráneo. Y cuando hablamos del corredor mediterráneo —y este es un tema importante— desde la perspectiva europea hay que decir lo siguiente: se trata de un proyecto que pretende el movimiento de viajeros y mercancías de una manera intermodal a lo largo de todo el territorio, y donde se dice que España tiene una posición de privilegio en la movilidad de viajeros viaria, en la movilidad de viajeros aeroportuaria, en la movilidad de viajeros ferroviaria, y que el problema que tiene es el cuello de botella del transporte de mercancías. Pero hay otras muchas cosas donde la posición de España es notable frente al resto de los países que forman parte del corredor, y aquí vuelvo a reiterar las cifras de más de 23 000 millones que tiene de presupuesto y los 14 000 ya asignados.

La señora Zurita hacía referencia a cuestiones que contiene este presupuesto, los convenios de carreteras con las islas, los esfuerzos de bonificación y también el esfuerzo en el Plan de Vivienda.

Espero haber podido dar contestación a las distintas cuestiones que se han planteado.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, si les parece no hacemos aclaraciones. **(Asentimiento)**. El señor Gómez-Pomar se ha entregado a fondo, como es habitual. **(Risas)**. Se lo agradecemos y se merece también una alta valoración. Muchas gracias.

Vamos en unos minutos con la señora Librero. **(Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE (LIBRERO PINTADO). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001560); SOCIALISTA (Número de expediente 212/001234); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (Número de expediente 212/001388) Y MIXTO (números de expediente 212/001471 y 212/001473).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la sesión de la Comisión de Fomento para sustanciar la cuarta comparecencia del orden del día, advirtiéndoles que es intención de los que integramos la Mesa tratar de agilizar la tramitación de las cinco comparecencias que nos queda con esta, de modo y manera que vamos a prescindir del turno de aclaraciones —creo que es razonable— y, al mismo tiempo, administraremos el tiempo lo mejor posible. Así que, dicho esto, que sé que ustedes comparten, damos la bienvenida a doña Carmen Librero Pintado, secretaria general de Transporte, que va a explicarnos las líneas del presupuesto en relación con el área tan amplia de su competencia. Tiene la palabra.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Muchas gracias, presidente. Buenas tardes.

Primero de todo, comparezco ante esta Comisión para presentar el proyecto de Presupuestos Generales del Estado del año 2018 relativo a las actuaciones de mi Secretaría General de Transporte. Como saben, de la Secretaría General de Transporte depende la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de la Marina Mercante, la Dirección General de Transporte Terrestre, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la entidad pública empresarial Sasemar, además de una división de prospectiva y tecnologías del transporte. Las funciones principales de esta secretaría corresponden a la ordenación general del transporte terrestre, marítimo y aéreo de competencia estatal, y en este sentido, una parte significativa de nuestra actividad está relacionada con la regulación del sector, es decir, con el establecimiento de la normativa del sector y con su actividad de supervisión, además de la gestión de las subvenciones y de las ayudas al transporte. Aunque las actividades de regulación y supervisión no tienen un impacto importante en el presupuesto, sí tienen un gran impacto en el correcto funcionamiento de los sectores. Como muestra de ello, me gustaría indicar que en el año 2017, en el ámbito de la Secretaría General de Transporte, hemos aprobado siete reales decretos, cuatro órdenes ministeriales y un acuerdo de Consejo de Ministros; y en el ámbito de su papel de supervisor, en el año 2017 se han llevado a cabo más de 7500 inspecciones a empresas de control, de las casi 900 000 jornadas de conductores profesionales por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre, así como 12 613 inspecciones por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y 19 610 inspecciones por parte de la Dirección General de Marina Mercante, con más de los 26 300 certificados emitidos, además de 1563 inspecciones a buques extranjeros que recalán en nuestros puertos.

Entrando ya en materia presupuestaria, no creo que sea necesario volver a repetir los objetivos generales del Ministerio de Fomento que todos mis antecesores han comentado, pero sí me gustaría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 62

recordar que en el ámbito de esta secretaría general el objetivo principal es contribuir a garantizar la cohesión territorial y la accesibilidad y mejorar la seguridad, calidad y eficiencia en el transporte o, dicho de otra manera, el objetivo de garantizar la correcta prestación de los servicios de transporte de forma que se asegure la movilidad de viajeros y mercancías. En esta intervención me voy a referir primero a las subvenciones del transporte tanto de pasajeros como de mercancías, a continuación pasaré a referirme a las obligaciones de servicio público y seguidamente me referiré a las partidas destinadas al salvamento y la lucha contra la contaminación marítima y la Agencia de Seguridad Aérea.

Como saben, el Ministerio de Fomento destina cada año partidas muy importantes para garantizar la adecuada movilidad de las personas a través de la compensación de los servicios declarados como obligaciones de servicio público. Como he mencionado anteriormente, garantizar la conectividad y la movilidad de los residentes en los distintos territorios de España es una prioridad para el Ministerio de Fomento, especialmente en relación a las comunidades autónomas no peninsulares. El Ministerio de Fomento dedica importantes recursos a esta finalidad, en particular a través de la bonificación de los billetes a residentes de los territorios no peninsulares. Como saben, en la Ley de Presupuestos de 2017, además de garantizar el 50 % de subvención que el Ministerio de Fomento concede a los billetes de los residentes de estos territorios en sus desplazamientos hacia y desde la península por vía marítima y aérea, ha mejorado y reforzado las subvenciones a los residentes en Baleares y Canarias en sus desplazamientos entre islas, incrementando esta subvención del 50 al 75 % en desplazamientos por avión y por barco, aunque, como saben, en los trayectos marítimos el Ministerio de Fomento solo financia el 50 % del billete y la comunidad autónoma el otro 25 % por ser un ámbito de su competencia. Así, en el año 2018 está previsto destinar más de 579 millones de euros a subvenciones del transporte que incluyen: las bonificaciones a residentes en territorios no peninsulares, las bonificaciones al transporte de familias numerosas, las subvenciones al transporte de mercancías con origen o destino en Baleares y/o Canarias, y las autopistas del mar.

Centrándome en la bonificación a residentes en territorios no peninsulares, para el año 2018 se destinan 492 millones de euros, lo que supone 68 millones de euros más que en el año 2017, y garantizan el derecho de los residentes a disfrutar de los billetes pagando únicamente el 50 % de su precio en los viajes por la península y el 25 % en los viajes entre islas, como he dicho antes. Les puedo decir concretamente que entre los años 2012 a 2017 los residentes en estos territorios han podido disfrutar de casi 82 millones de billetes aéreos y marítimos, de los cuales han pagado solo el 50 %. Respecto a las subvenciones a familias numerosas, que se suman a las anteriores, se han presupuestado 15,45 millones de euros en 2018, 11 millones para el ámbito marítimo y 4,45 para el ámbito aéreo. Por último, en cuanto a las subvenciones para el transporte de mercancías, marítimo y aéreo, para minimizar el impacto y la desventaja que supone la posición geográfica de los territorios no peninsulares respecto al transporte de mercancías, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2017 se incrementaron en 30 puntos porcentuales las subvenciones al transporte de mercancías con origen o destino en Canarias y Baleares. Además, se creó una nueva subvención para el transporte de mercancías con Ceuta y Melilla de hasta el 50 % del coste, y estamos trabajando en este momento en el desarrollo reglamentario que así lo permitirá. Todo ello ha hecho que las subvenciones al transporte de mercancías en 2018 asciendan a 67,2 millones de euros, casi 12 millones más que en el año 2017.

Por último, me gustaría hacer mención a una nueva línea de subvención que se incorpora en este presupuesto para 2018, que tiene ahora mismo una cuantía testimonial, ya que estamos en un proceso de autorización de esta misma partida por parte de la Comisión Europea. Se trata del Plan de ayudas al transporte de mercancías por ferrocarril, que va a estar dotado de 25 millones de euros al año durante los próximos cinco años, dirigidas a las empresas ferroviarias y cargadores. Ya hemos enviado a la Comisión Europea la documentación necesaria para su aprobación, aunque hay que ser conscientes de que este trámite puede tener un proceso largo.

Paso ahora a referirme a las obligaciones de servicio público que, como saben, son las obligaciones específicas que pueden imponer los poderes públicos a un proveedor de servicios de transporte con el fin de garantizar la consecución de ciertos objetivos de interés público en los casos en los que el mercado por sí mismo no lo puede hacer. Como contrapartida, el operador puede recibir una compensación económica o bien el derecho de exclusividad en la prestación del servicio o ambos, con ciertas diferencias jurídicas entre la normativa específica para cada modo de transporte. El Ministerio de Fomento va a destinar en 2018 más de 1204 millones para hacer frente a estas obligaciones de servicio público: las compensaciones a Renfe por la prestación de los servicios de cercanías y media distancia, los contratos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 63

aéreos de rutas con obligaciones de servicio público y los contratos de navegación marítima de interés público.

Me gustaría hacer mención a la situación específica de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, que son servicios de titularidad pública que se gestionan por concesión, de forma que el operador privado que gestiona cada ruta tiene derecho a la exclusividad en la prestación del servicio sin que el mismo tenga ningún coste para el conjunto de la sociedad; es decir, no hay ninguna compensación monetaria pública. En este mismo mes de abril hemos podido reiniciar el proceso de renovación de estas concesiones de autobuses, competencia de la Administración General del Estado. A partir de este momento se mantendrá un ritmo constante de licitaciones por mes, con objeto de permitir que las empresas concesionarias realicen las mayores ofertas y tengan la mayor calidad posible. Centrándome ahora en el caso del transporte ferroviario, el Ministerio de Fomento va a destinar un total de 1190 millones de euros, que es la compensación a Renfe Operadora por la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril sometidos a obligaciones de servicio público en doce núcleos de cercanías cuyos servicios son utilizados anualmente por más de 400 millones de usuarios, los servicios de media distancia, los servicios de la red de ancho métrico y los servicios Avant, que son servicios regionales prestados sobre la red de alta velocidad.

Me gustaría detenerme unos segundos en explicar que este importe no es comparable al incluido en otros presupuestos debido a la modificación que se incluyó en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2017 respecto a los cánones ferroviarios, como así ha mencionado en la comparecencia anterior el secretario de Estado. Esta ley incrementó de manera significativa los cánones ferroviarios que Renfe debía de pagar a ADIF por la utilización de la red ferroviaria, pero redujo en la misma cuantía la subvención del Ministerio de Fomento a ADIF convencional.

Por otra parte, como saben, el acuerdo de Consejo de Ministros aprobado el pasado 15 de diciembre de 2017 consolidó los servicios ferroviarios sometidos a obligación de servicio público prestados actualmente y avanzó nuevas mejoras en estos servicios de cercanías, media distancia, Avant y ancho métrico. Estas mejoras serán efectivas una vez que se apruebe esta primavera el nuevo contrato entre el Ministerio de Fomento y Renfe, que incluirá también unos rigurosos compromisos de calidad y confort. Además, el presupuesto también incluye la compensación a Renfe Operadora por los servicios prestados a la Generalitat de Catalunya bajo la consideración de obligación de servicio público, con una partida de 181 millones de euros. En el modo aéreo, en España existen veinte rutas sobre las cuales el Gobierno ha establecido obligaciones de servicio público: trece en Canarias, cuatro en Baleares, una en Andalucía y dos en Extremadura. De las veinte rutas, doce de ellas se prestan sin ningún tipo de compensación estatal, pero en seis rutas hasta ahora ha sido necesario licitar contratos para que la Administración compense el déficit de explotación. El proyecto de presupuestos para este año 2018 incluye un total de 7,14 millones para estas compensaciones que incluyen: un contrato para las rutas entre las islas Canarias, que son deficitarias, un contrato para la ruta Madrid-Menorca para los meses del año que tienen menor tráfico, principalmente la temporada de invierno, y cabe destacar también el proyecto de presupuestos que incluye una partida de 3 millones de euros para el establecimiento de unas nuevas OSP aéreas entre Melilla y algunos destinos de la península.

Por último, me referiré a la OSP Almería-Sevilla, aunque en este caso la compensación por este déficit de explotación de la compañía lo asume la Junta de Andalucía. En ese sentido, el pasado mes de marzo se firmó un convenio entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía para la financiación de este nuevo contrato que se ha licitado el pasado 2 de abril por un importe de licitación de casi 9 millones de euros para un periodo de cuatro años. Con las OSP de Extremadura se sigue el mismo mecanismo: Fomento licita y la Junta de Extremadura financia. De momento, no hay licitación lanzada, pero hay una declaración de obligación de servicio público del Consejo de Ministros y un convenio firmado con la Junta de Extremadura.

Por último, el presupuesto de 2018 incluye un total de 7,4 millones de euros destinados a los contratos de las líneas de navegación marítima de interés público para garantizar la conectividad de los distintos territorios no peninsulares. Estos contratos corresponden a las líneas declaradas de interés público y que son: península-Canarias, Almería-Melilla, Málaga-Melilla y Ceuta-Algeciras.

A continuación, me referiré brevemente al presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Como saben, AESA actúa como un órgano supervisor y, por tanto, cuenta con potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil. El presupuesto de AESA para 2018 mantiene la línea continuista de años anteriores, alcanzando los 78,8 millones de euros. Como saben, AESA se financia con cargo a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 64

sus propios ingresos sin requerir aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. La partida más importante de estos ingresos corresponde a la tasa de seguridad, una tasa que supone 0,6 euros por pasajero de salida y gracias a la cual se espera percibir un total de 67 millones de euros. El presupuesto de AESA permite mantener el esfuerzo para continuar reforzando la seguridad aérea y avanzar en los objetivos que el Ministerio de Fomento tiene en relación con el sector aéreo, como son: la mejora de la calidad de los servicios, la protección de los derechos de los pasajeros o equilibrar el crecimiento del sector con la sostenibilidad medioambiental. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia).**

Pasa ahora a referirme a los importes que el Ministerio de Fomento destina a las actividades de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, que se llevan a cabo a través de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar. Como saben, señorías, las funciones principales de esta sociedad son: la prestación del servicio público de salvamento de la vida humana en el mar, la prestación del servicio público de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores. España dispone de una dotación de medios materiales tecnológicamente avanzados que han permitido establecer un sólido sistema de salvamento y lucha contra la contaminación que cuenta con 20 centros de coordinación, 11 helicópteros, 3 aviones, 14 buques, 55 embarcaciones Salvamar, 4 embarcaciones Guardamar y 6 bases logísticas con 2 bases subacuáticas y 1 centro de formación.

Además de contar con estos medios adecuados, Salvamento Marítimo presta servicios con disponibilidad de 24 horas los 365 días del año. Para ello cuenta con una plantilla de 1500 profesionales, en alerta para dar respuesta a todas las emergencias que puedan surgir en la mar. Como ejemplo de esta actividad que Salvamento Marítimo realiza cada año, les puedo decir que en 2017 Sasemar coordinó el rescate, asistencia y búsqueda de 36 079 personas, lo que equivale a una media de 99 personas diarias y ha asistido a un total de 4747 buques. El sector del transporte marítimo, el pesquero y la náutica de recreo son conscientes de la importancia de la labor de Salvamento Marítimo para la seguridad en la mar, lo que la convierte en una organización muy bien valorada. Una organización que aspira en 2018 a continuar manteniendo el nivel de eficacia del sistema de respuesta para el salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación marítima. Salvamento Marítimo va a contar en el año 2018 con un presupuesto de gasto total de 170 millones de euros que aporta el Ministerio de Fomento, de los cuales 124 millones corresponden al importe destinado a financiar el coste de las actividades y 27,9 millones corresponden a inversiones. Además, está previsto que Salvamento Marítimo disponga de unos ingresos extrapresupuestarios de casi 19 millones.

No quisiera terminar sin hacer mención a otras partidas del presupuesto que tienen un impacto relevante en el sector del transporte por carretera, aunque no cuantitativamente. Me estoy refiriendo a las subvenciones en régimen de competencia competitiva en el sector del transporte terrestre cuya cuantía asciende a 13,79 millones de euros y que se reparten de la manera siguiente: 9,95 millones para ayudas al abandono de la actividad por parte de los transportistas autónomos que permitirá atender a más de 300 solicitudes y 3,84 millones para ayudas para incentivar la formación del sector, que permitirá la realización de 1200 acciones formativas en este año.

Señorías, concluyo ya mi intervención. Tan solo quiero remarcar que los presupuestos para este ejercicio vinculados al ámbito de la Secretaría General de Transporte mantienen una continuidad respecto a los años anteriores, muestra de la importancia que da el Gobierno a garantizar la movilidad y conectividad de los ciudadanos y las mercancías, así como también la seguridad en el transporte en un año complicado desde el punto de vista presupuestario.

Muchas gracias y quedo a su disposición para atender a cuantas preguntas quieran formular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Librero, por su síntesis, concreción y por haberse ajustado al tiempo. Se lo agradecemos.

Intervienen los grupos parlamentarios para preguntarle a la secretaria general de Transporte de menor a mayor. Don Isidro Martínez, del Grupo Mixto, no está presente en la sala. A continuación, pasamos a don Fernando Navarro, portavoz de Ciudadanos.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Dado que otros comparecientes le han antecedido, muchas de las preguntas que teníamos preparadas se han ido ya formulando, incluso de manera repetida. Por lo tanto, intentaré resumir mi intervención en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 65

unas cuantas preguntas mucho más concretas que las generales que le hemos hecho, por ejemplo, al secretario de Estado.

Modelo de transporte. Hemos insistido y volvemos a insistir —porque va en nuestro acuerdo de investidura— en la necesidad de un gran acuerdo de transporte e infraestructuras que, entre otras cosas, tiene que definir el modelo de transporte, tanto para cercanías como para media y larga distancia con todos los modos. Nosotros defendemos la vertebración del país a través de corredores en los que las actuaciones en carreteras, autovías, alta velocidad, tren convencional y puertos funcionen de manera coordinada y para eso es necesario ese modelo de transporte. Como entre sus competencias está la elaboración de estudios para el análisis del sistema de transporte y la recopilación e integración de la información necesaria para proporcionar una visión integrada del funcionamiento de los modos y de la intermodalidad, mi pregunta es si nos podría detallar las partidas concretas que se han incluido en los presupuestos para la elaboración de estos estudios para el análisis del sistema de transporte. También le pregunto si coincide su visión con la nuestra, con esa visión integrada de corredores. Además, los corredores no son solo para alta velocidad. Hace falta que se establezcan inversiones y estrategias en el tren convencional y en el resto de modos de transporte. ¿Existe alguna estrategia que coordine las políticas de transporte en ese sentido?

Sobre el suelo industrial y logístico, es evidente que aquí hay un marco competencial, que el Estado tiene las competencias que tiene y que, en principio, no tiene competencias a nivel urbanístico, pero también parece razonable intentar homogeneizar en cierta medida para crear seguridad jurídica para los inversores que quieran invertir. ¿Se están llevando a cabo desde su departamento algún tipo de actuaciones para homogeneizar o racionalizar la implantación de centros logísticos en las distintas provincias? Si es así, ¿con qué criterios?

En cuanto a la intermodalidad en torno a centros urbanos, pasa un poco lo mismo en la distribución de competencias. Las ciudades deben crear planes de movilidad urbana sostenible a través de los consorcios de transporte metropolitano o las autoridades de transporte. No siempre se consigue que esto funcione y que haya una cierta coordinación. No sé si nos podría detallar lo que figura en el presupuesto en relación con estos planes de movilidad urbana sostenible y si están trabajando para redactar una ley de financiación nacional de transporte y movilidad urbana que dé coherencia y equidad a la financiación del transporte.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Navarro.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, doña Carmen Valido tiene la palabra.

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señora Librero. Gracias por acudir a la Comisión e informarnos sobre los presupuestos de este año.

Usted es la responsable de garantizar la cohesión territorial y la accesibilidad y de mejorar la calidad y la seguridad en el transporte, la conectividad de la ciudadanía extrapeninsular e incluso el derecho al transporte. Desde el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea ya hemos realizado aportaciones consensuadas con los colectivos afectados por esta situación y aún estamos a la espera de que se busquen soluciones. Sabemos que el Gobierno está negociando con otros grupos las bonificaciones al transporte de los territorios extrapeninsulares y por eso le hago una serie de preguntas. ¿Incluirán a los familiares directos hasta el primer grado de consanguinidad residentes en España en estas bonificaciones o en la política del departamento? ¿Estas bonificaciones excluirán por fin los pasajes de primera clase y *business*, que hasta ahora se han sufragado a costa de las arcas públicas? ¿Van a decretar más líneas de transporte interinsular y entre los territorios extrapeninsulares y el resto del Estado bajo la figura de obligación de servicio público? ¿Se han planteado la opción viable, eficiente y sostenible económicamente de creación de empresas públicas de transporte que garanticen el derecho a la movilidad de la ciudadanía residente en estos territorios? ¿Tienen previsto algún mecanismo para mejorar la fiscalización de las bonificaciones? Nos gustaría que de una vez por todas la movilidad de las personas residentes en los archipiélagos y en las ciudades autónomas del Estado no dependieran cada año de la aritmética parlamentaria. Nosotros defendemos que las bonificaciones deben fijarse en todos los casos en el 75 % del precio final del billete y no pueden depender de la negociación de los Presupuestos Generales del Estado de turno. ¿Cuándo dejarán de ser los derechos de la población extrapeninsular moneda de cambio?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 66

En otro orden, señora Librero, explique, por favor, cómo y qué no ha hecho para favorecer la intermodalidad, desarrollar el equilibrio territorial, dinamizar el tejido productivo e impulsar la conectividad circular y transversal, favoreciendo la generación de riqueza y de futuro en nuestro país. Con un Gobierno que el mayor esfuerzo inversor lo destina a la alta velocidad insostenible y elitista, lo único que se hace es profundizar en la fragmentación territorial y en la desigualdad social. Se lo dijimos el año pasado y se lo volvemos a repetir ahora. Hay que priorizar y expandir la obligación de servicio público, priorizar el servicio y las conexiones con los pueblos y municipios del interior, impulsar la función social del transporte de viajeros por carretera y rentabilizar las infraestructuras de transporte desde el punto de vista de las necesidades reales de la ciudadanía y el medio ambiente. ¿Considera suficientes las inversiones reales previstas de 2,5 millones de euros para la Dirección General de Transporte Terrestre? ¿Cómo valora que el presupuesto de ordenación e inspección del transporte terrestre haya caído un 10 % respecto a 2016 y un 38 % respecto a 2012, cuando se avecinan cambios normativos en la Ley de ordenación de los transportes terrestres, de acceso y transporte de viajeros y mercancías por carretera?

En cuanto a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, con el volumen de tráfico, millas, vuelos y pasajeros que hay en España, ¿considera suficiente la inversión real de AESA de 17 millones de euros para 2018? De los 17 millones de inversión real para AESA presupuestan 12 millones para las obras de rehabilitación de la nueva sede. ¿Han resuelto ya los problemas que tiene el edificio que han destinado a la nueva sede de AESA? ¿Considera suficiente una inversión de 2,9 millones de euros, un 34 % menos que en 2017, para la Dirección General de Aviación Civil?

En cuanto a la marina mercante, ¿considera suficiente la inversión real prevista de 3,8 millones de euros para la Dirección General de la Marina Mercante?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señora Valido.

A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz don Juan Luis Gordo.

El señor **GORDO PÉREZ**: Gracias, señor presidente.

Bienvenida, señora secretaria general de Transportes, y gracias por comparecer a esta hora.

En primer lugar, quisiera hacer una valoración política para, a continuación, valorar los presupuestos y también hacer alguna consideración en cuanto a ordenación normativa en el ámbito de las competencias de su secretaría. Una primera aproximación al presupuesto pone de manifiesto un incremento notable de los distintos programas presupuestarios, que espero que contribuyan a mejorar la conectividad y la movilidad de todos los españoles no solamente en la península, sino entre los territorios insulares y entre la península y las islas. El sistema de transportes, como usted sabe muy bien, manifiesta algunas deficiencias de carácter estructural. Me voy a referir a tres en concreto. En primer lugar, la interconexión entre los diferentes modos de transporte no solamente en lo relativo al capital —a las infraestructuras—, sino también en cuanto a la lógica, a la interconexión. No cabe duda de que es necesaria la generación de nuevos mecanismos de interconexión, de coordinación y de armonización —estoy pensando, por ejemplo, en la figura de los consorcios—, y yo creo que el Gobierno de España no se ha implicado en esta empresa lo suficiente.

En segundo lugar, el transporte de viajeros en el medio rural, que sigue siendo una asignatura pendiente de las comunidades autónomas pero también del Gobierno de España, que no puede ser ajeno a la situación que tiene el transporte en el medio rural, inexistente en algún caso, como en mi tierra, Castilla y León, donde hay pueblecitos pequeños que no tienen garantizada la conectividad ni la movilidad. Por tanto, le pido que se impliquen. También le pido que se dignifiquen los nodos de transporte. Me estoy refiriendo a las estaciones de autobuses, que el Gobierno de España puede impulsar con convenios de colaboración. Hay estaciones de autobuses que responden a parámetros de la España de los cincuenta, y usted lo sabe muy bien. Es necesario que el Gobierno de España impulse y colabore con las comunidades autónomas y con la Administración local y, al mismo tiempo, clarifique el marco normativo.

En tercer lugar, es necesario un plan de innovación y mejora del sistema de transportes aprovechando la era digital, un plan que puede contribuir a mejorar la eficiencia y la prestación del servicio. Usted me puede decir que el Gobierno y que el Ministerio de Fomento tienen un plan de innovación y mejora —aquí lo presentó el propio ministro—, pero yo también le digo que no veo ningún reflejo en ninguna de las partidas presupuestarias. Es un plan que se nos presentó con todo el boato del mundo —permítame que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 67

lo pongamos en duda hasta que lo veamos—, pero del que no hay un solo reflejo presupuestario, salvo que usted nos demuestre lo contrario.

Por último, la seguridad en el transporte, que es vital en los diferentes modos de transporte. Creo que se debe reforzar y que también lo debe liderar en este caso el Ministerio de Fomento.

Con esta crítica, permítame que le diga que los presupuestos reflejan una política continuista en materia de transportes y también en materia de infraestructuras. Creo que hay recorrido para la innovación, para la mejora y, sobre todo, para reforzar la seguridad. Esto en cuanto a valoración global del presupuesto.

En cuanto a las partidas presupuestarias, un recorrido por los distintos programas, 441.P, 441.N, de subvenciones pero también de normativa, ponen de manifiesto un incremento, en algún caso muy notable. En transferencias a empresas privadas en el transporte de mercancías por vía marítima, según mi cálculo me sale un 21,6 %, pero también salvamento marítimo, con un 10 %, o Renfe, con 500 millones, que no es inocente el incremento, porque, sin duda alguna, contribuirá a mejorar la cuenta de explotación de Renfe, pero también de ADIF, y, al mismo tiempo, cabe hacer una reflexión de cómo se encuadra este incremento en la futura liberalización a partir del año 2020. No me parece que sea inocente y no sé hasta qué punto contribuye a generar valor. Pero hay un tema que nos preocupa. Le agradecería que nos dijera cuál es el nivel de ejecución de los distintos programas, y eso que las partidas asignadas a sus programas, por la propia naturaleza, tienen un nivel de ejecución alto. He de decirle, y quiero reiterarlo aquí una vez más, que la política que lleva el Ministerio de Fomento es de total opacidad. Somos muchos los diputados que nos hemos visto obligados a preguntar, concepto presupuestario por concepto presupuestario, el nivel de ejecución de presupuestos del Ministerio de Fomento. La respuesta se la pueden imaginar: o no respuesta o una respuesta totalmente ambigua, como la que he recibido esta misma mañana. Nos hemos visto obligados a llevarlo a la Mesa del Congreso y pedir el amparo de la presidenta; y la presidenta nos ha trasladado el amparo del Gobierno. Aún así, seguimos con una total opacidad en el nivel de ejecución. Aquí se han dado cifras, pero yo le puedo decir que en mi provincia la ejecución del presupuesto de inversiones no llega al 30 %, constatado, y, además, con cifras diversas. Con esta orientación, los presupuestos carecen de credibilidad, mucho más cuando tengo que recordarle que en la etapa anterior, en la legislatura en la que gobernaba el Partido Socialista, había una página web que ponía de manifiesto la evolución y nivel de ejecución; por cierto, fue eliminada por el Gobierno de la IX Legislatura. Por eso, le pido que nos diga a cuánto ascienden —si no, se lo preguntaré por escrito— los distintos programas y partidas presupuestarias, porque creo que, de lo contrario, se desvirtúa la acción de control del Gobierno por parte de los parlamentarios.

También quiero destacar el desequilibrio y discrecionalidad de algunas de sus partidas contenidas en el 441.M. Bien es cierto que tiene usted la responsabilidad compartida, pero quiero poner de manifiesto que todo lo referente a concesiones, a compensar a las sociedades concesionarias y a compensar la pérdida de ingresos de autovías tiene un claro carácter discrecional. No se puede entender que haya determinados tramos que tienen un auténtico problema de seguridad vial, el caso de la travesía de la N-VI por San Rafael, que no cuentan con ese apoyo y que, sin embargo, haya otros tramos que, discrecionalmente, por una cuestión de oportunidad política o de interés político concreto, cuentan con este apoyo. Pediría que la cobertura financiera se centrara, fundamentalmente, en las compensaciones por las obligaciones de servicio público, trenes de corta o media distancia, porque creo que es realmente lo que aporta valor.

Ha hecho referencia también a las subvenciones al transporte de mercancías por ferrocarril. Lo que observo es que la partida es de, aproximadamente, 10 millones para sociedades y 10 millones para empresas privadas, porque el resto son intereses de demora. Me parece que hay que seguir apostando por ello, porque si algo contribuye a mejorar la competitividad del sistema económico español es el transporte por ferrocarril. Más allá de las limitaciones que acabo de escucharle que puede poner Europa, es absolutamente necesario potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, porque es lo que puede unir la entrada de los puntos nodales de puertos con los grandes mercados del centro de Europa y, por tanto, lo que nos puede aportar valor. Me gustaría preguntarle qué planes tiene el Gobierno para el futuro en esta área, porque hemos avanzado muy poco.

Otra cuestión a la que usted ha hecho también referencia es la de las ayudas para el abandono, que son, por cierto, las mismas ayudas que el año anterior y que el ejercicio anterior. Los transportistas están reclamando abandono, sobre todo autónomos mayores de sesenta y cuatro años que no están en condiciones de poder seguir con esa actividad. Le recuerdo que, utilizando sus cifras, hay más de cien mil empresas o autónomos en esta situación. Me gustaría saber si le parece suficiente la asignación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 68

presupuestaria para esta cuestión dado el problema que hay, mucho más cuando la Unión Europea acaba de fallar y nos acaba de condenar porque nuestra normativa, tal y como está, declara ilegal el requisito español de tres camiones para tener licencia o cinco para el caso de los autobuses. ¿Qué planes tiene el Gobierno? ¿Qué actuaciones va a emprender para dar respuesta a este problema?

Me quiero referir también al transporte público colectivo en España, como factor esencial para garantizar la movilidad y dotarle de financiación realista. La financiación del transporte público en España es desigual, irregular e imprevisible. Ciudades como Madrid, Barcelona y un poquito Canarias recogen 250 millones, prácticamente la totalidad, y en ciudades de menos de 50 000 habitantes, con plan de sostenibilidad, como ustedes conocen muy bien, el presupuesto no llega a 51 millones. Yo le pregunto: ¿A qué está esperando el Gobierno para buscar equidad en el reparto y en la asignación? ¿Por qué no ha emprendido ninguna actuación?

Ha hecho referencia también a AESA. Se ha incrementado este año la tasa a 60 céntimos por pasajero. Le planteo si esta tasa es suficiente para abordar no solo la renovación del edificio, del equipamiento, sino también para acoger nuevas competencias en materia de seguridad aérea. Respecto a Sasemar, donde usted ha dado la cifra de 170 millones, tengo tres preguntas. En primer lugar, si el plan de salvamento marítimo ha sido actualizado acorde con los Acuerdos de París. No sé si se ha actualizado o no se ha actualizado, pero en materia de contaminación es relevante. Me gustaría abordar dos cuestiones más que creo que ha planteado el compañero del PNV al anterior compareciente. La sequía, el drama de la pobreza está consiguiendo que un gran número de pateras invadan no solamente el mar de Alborán, sino también amplias zonas del Atlántico y del Mediterráneo. ¿Tenemos en estos momentos la flota, la pequeña flota de salvamento marítimo actualizada y adecuada para ese incremento tan notable que tenemos en la actualidad de necesidades de salvamento? Le voy a formular, asimismo, otra pregunta en esta dirección. A veces se nos presentan problemas y catástrofes en alta mar, con barcos de gran tonelaje, ¿tenemos equipamiento suficiente, alguna grúa o algún equipamiento para dar respuesta a esos problemas?

Permítame, presidente, que haga un pequeño recorrido de carácter normativo en tres bloques. En primer lugar, la reforma del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, respecto del que le quiero plantear tres cuestiones. Creo que entrará en vigor en julio y en estos momentos está en tramitación el régimen sancionador, que prevé un catálogo de veintisiete sanciones, que es mucho más exigente que el régimen sancionador de la Unión Europea. ¿Qué van a hacer ustedes? ¿Por qué no lo adecuan? Sabe que hay malestar entre los transportistas. También el nuevo reglamento prevé rigideces muy notables, introducidas a la hora de renovar o ampliar la flota de vehículos. La renovación de la flota de vehículos solamente se puede hacer con vehículos nuevos, lo que genera un problema de rendimientos, sobre todo para las pequeñas empresas, y un problema en el mercado secundario de segunda mano. ¿Qué actuaciones van a emprender ustedes? También tengo que aludir a la situación de encorsetamiento a la que antes hacía referencia, con la sentencia de la Unión Europea. A los titulares de menos de tres vehículos se les impide crecer o decrecer de tamaño libremente, al igual que se les impide transmitir la propiedad, es decir, vamos mucho más allá de la Unión Europea. ¿Qué va a hacer el Gobierno para resolver este problema? El ROTT también plantea que aquellas empresas de nuestro país que entren en concurso de acreedores están orientadas claramente a desaparecer.

En segundo lugar, le pregunto también por el Real Decreto de desindexación. Sabe que, especialmente en aquellas empresas que operan en régimen de obligación de servicio público, los costes que pueden ser revisados con esta normativa no son todos los costes de las empresas, lo que les pone en una situación difícil, y que los costes de la mano de obra tienen como referente los costes del sector público, cuando a veces los costes asociados a la negociación de los convenios colectivos del transporte son muy superiores. Este es un problema respecto del que no sé qué posición tiene el Gobierno, me gustaría conocerla, y lo mismo sucede en la revisión, porque no se pueden revisar hasta pasados dos años. Por tanto, me gustaría que nos dijera si van a modificar ustedes los pliegos de concesiones para permitir minimizar el impacto. En el ámbito europeo, y respecto del paquete de movilidad de la Unión Europea, sucede lo mismo en cuanto a las cargas administrativas, tiempos de conducción y descanso para los transportistas. Pedimos más flexibilidad para que puedan estar más tiempo en su casa y, por lo tanto, concentrar los tiempos, y también una carga administrativa notable, que es solicitar autorización para cualquier tipo de vehículo dedicado al transporte.

Por último, me gustaría preguntarle por la euroviñeta. Sabe que la Comisión Europea viene planteando desde hace muchos años la necesidad de pago por el uso de la infraestructura, especialmente por las de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 69

alta capacidad. La pregunta es la siguiente: ¿tiene previsto el Gobierno de España, apoyándose en la directiva aprobada por la Comisión Europea, aplicar en los próximos años un peaje en todas las vías de gran capacidad o al menos a los camiones? ¿Cuál es la posición? Lo he preguntado en distintas ocasiones y siempre he obtenido el silencio por respuesta.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Doña Ana Zurita, tiene la palabra.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, señor presidente.

Para tranquilidad de los que no hemos comido, diré que no voy a hacer tantas preguntas como ha hecho el señor Gordo, me limitaré a poner en valor las actuaciones de esta Secretaría General de Transporte.

En primer lugar, quiero agradecer a la secretaria general los términos en los que ha realizado esta comparecencia, abarcando de manera exhaustiva y comprensible el presupuesto en materia de transporte y garantizando lo que todos queremos, que es la cohesión territorial, la articulación de los modos de transporte y la financiación de las obligaciones de servicio público.

Cuando salen los presupuestos a la luz pública, lo primero que miramos todos, hay que reconocerlo, son los capítulos de fomento, las inversiones en infraestructuras, en carreteras, en puertos, en aeropuertos, en esa rotonda que nos han prometido a ver si está, es decir, todas esas cuestiones que todos conocemos y que nos demandan en nuestros territorios. Pero lo verdaderamente importante de estos presupuestos es que son unos presupuestos sociales, donde de cada 10 euros 7 se destinan al gasto social; lo importante de estos presupuestos es que vamos a subir las pensiones hasta un 3 % las más bajas y un 3,87 % las de viudedad, que subirán los salarios de los empleados públicos, que aumentan las partidas a la dependencia y la educación, que bajaremos el IRPF de los que menos cobran y un largo etcétera. Y esto lo digo no por decirlo, sino porque pongo en valor el gran esfuerzo presupuestario que se hace para aumentar el presupuesto de Fomento, que es el mayor incremento en los últimos veinte años, y en esta área en concreto, dedicada al transporte y a la movilidad entendida como cohesión territorial, ya no sólo física, porque además necesita de la coordinación con otras áreas para dar un servicio igualitario a todos los rincones del territorio español. ¿En cuánto se traduce el esfuerzo? Ya lo han dicho varios comparecientes: el presupuesto de inversión asciende a 8908 millones de euros, que supone un 17 % más, 1291 millones adicionales al presupuesto que había en 2017. En esta área en concreto, como digo, no es tanto el valor de la asignación presupuestaria como la gestión que se hace, es decir, de la regulación del transporte, que utiliza como ingredientes las infraestructuras de soporte de otras áreas. Además, creo que hay que felicitar a la señora secretaria porque realmente lo hace bien.

Hay que reconocer que los que estamos aquí y procedemos de territorios extrapeninsulares, nunca nos hemos visto en otra igual, y eso hay que decirlo también. La subvención al transporte aéreo interinsular en las condiciones actuales para los residentes, del 75% de descuento en vuelos internos interinsulares, está vigente desde los presupuestos de 2017 y eso ha hecho que se incremente la movilidad en casi un 40 % de media en cuanto a desplazamientos. Pero no solamente afecta a la cohesión territorial en cuanto a movilidad, es también movimiento de la economía, porque las familias que se ahorran costos del billete aéreo después lo invierten en otros sectores de la economía, es decir, lo que no te gastas en el billete te lo gastas después en otra cosa en el territorio que visites. Creo firmemente que no se trata de un «vote los presupuestos», que no se trata de ponerse medallas quien lo consigue, sino quien gestiona y pone el material sobre la mesa para que estas ayudas puedan desarrollarse. Por eso reitero mi felicitación al Ministerio de Fomento y, en concreto, a esta Secretaría General de Transportes por poner esto en marcha, así como por el esfuerzo presupuestario, que llega casi a 600 millones de euros. Podemos decir lo mismo respecto del transporte de mercancías. En Canarias se compensa el cien por cien de los costes; en Baleares, el 65 % y en Ceuta y Melilla el 50 %. Por tanto, señora Valido, estoy absolutamente de acuerdo con usted en que hay que garantizar la movilidad de los canarios, pero también estoy de acuerdo con las obligaciones de servicio público pero cuando sean necesarias: durante la peor demanda de tráfico, cuando no se cubra la ruta, cuando los precios estén desorbitados, pero no es el caso. Lo puede confirmar la señora secretaria, pero ahora tenemos todas las rutas declaradas OSP, con contrato con la Administración las que tienen déficit de explotación. Ahora tenemos tres aerolíneas operando en Canarias, 44 rutas y 468 frecuencias a la semana, porque la conectividad está garantizada; usted sabe, igual que yo, que ahora es más barato volar que coger la guagua, y eso es así. **(La señora Valido Pérez: No, es**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 70

una barbaridad lo que acaba de decir). Seguro que los diputados de otras regiones que nos están oyendo pensarán que somos unos privilegiados y creo que razón tienen. También hemos adquirido un compromiso con los colectivos de canarios que residen en la península sin la condición de residentes, pero no para este ejercicio presupuestario, y así se lo hemos dicho, porque ponemos en valor el esfuerzo que hace el Gobierno con las ayudas existentes. Todos hemos hablado con esos colectivos y nos hemos comprometido de alguna manera.

Yo me estoy refiriendo a Canarias porque es mi tierra y porque parte de las quejas han venido también de la señora Valido, pero hay que reconocer también el enorme esfuerzo que se hace con las obligaciones de servicio público en ferrocarril, sobre todo en cercanías, donde hay rutas deficitarias. Como ha dicho la señora secretaria, los servicios y cercanías de media distancia suponen un gasto presupuestario de 1190 millones de euros y en el transporte aéreo también es destacable la inversión en seguridad aérea, navegación y aeropuertos, donde se destinan 752 millones de euros, pero también es destacable que esta actuación es transversal y que se hace desde la Secretaría General de Transportes. Asimismo, tenemos la modernización del sistema automatizado, el control del tránsito aéreo, sistemas de comunicaciones, nuevas funcionalidades en nuestros aeropuertos; aeropuertos que en 2017 cerraron con un récord de 249 millones de pasajeros, siendo pioneros y líderes no solo en número de pasajeros sino también en cuestiones de innovación y tecnología. También los puertos son accesibles y competitivos. Se ha creado el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria y, para aumentar su competitividad, se ha producido una bajada del 10 %, que también reflejan estos presupuestos, en la tasa de los puertos del Estado en cuanto a mercancías.

Lo realmente loable de estos presupuestos van a ser las garantías en objetivos fundamentales para los próximos años: eficiencia y competitividad en el sistema de transportes; infraestructuras que contribuyan sobre todo al desarrollo económico; movilidad sostenible, o sea, efectos económicos, sociales y de mejora del medio ambiente; refuerzo de la cohesión territorial y fomentar la integración funcional del sistema de transporte con un enfoque intermodal. Todo esto es economía, es crecimiento y es creación de empleo, que es de lo que se trata, pero sobre todo eficiencia y seguridad de nuestros modos de transporte.

Termino, señorías, agradeciéndole a la señora secretaria su intervención y a sus señorías la máxima lucidez y responsabilidad para apoyar estos presupuestos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Zurita.
Responde la secretaria general.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTE** (Librero Pintado): Voy a contestar por orden. Responderé primero al señor Navarro. Dentro de lo que me ha comentado del modelo de transporte, las partidas por las que usted preguntaba se refieren a las que están asignadas al Observatorio de transporte que, como saben, llevamos con ello desde 2012 y está siendo una herramienta vital para definir cómo es el comportamiento de los transportes y qué tendencias se siguen para el futuro. Todos los años hacemos una presentación de este observatorio en marzo, con una gran presencia de público y de aportaciones para el observatorio. Esta partida no está en mi secretaría general dentro del presupuesto, está dentro de la partida general de inversiones de la secretaría de Estado. Quizá por eso a lo mejor es más difícil de encontrar.

En cuanto a los centros logísticos, solo quiero recordarle que hay una estrategia logística de la legislatura pasada que se está gestionando y llevando por parte de una de las unidades que dependen del secretario de Estado, o sea que no depende directamente de mí. Pero se están llevando y se están haciendo actuaciones referentes a todo lo que es centros logísticos y coordinación entre los centros logísticos.

Por lo que se refiere a la intermodalidad de los centros urbanos y de las ciudades, en este sentido quiero dejar claro algo que yo creo que todos los años lo intento pero no debo tener mucho éxito, y es que mi secretaría general es Transporte. Nosotros no hacemos inversiones. Ninguna inversión es nuestra. Todo está en la otra secretaría general o en la secretaría de Estado. Por lo tanto, lo que nosotros hacemos son todas aquellas actuaciones que van en beneficio de la conectividad e intermodalidad pero desde el punto de vista de regulación, supervisión y promoción de actuaciones. No tenemos inversión, y las partidas que tenemos de inversión son inversiones pequeñas necesarias para las propias direcciones generales para su propio trabajo del día a día. Lo que sí le puedo decir es que estamos haciendo cuestiones de intermodalidad no asociadas a la inversión pura y dura, pero sí desde los conceptos de experiencia de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 71

usuario, plataformas inteligentes, rutas inteligentes y eficiencia energética y sostenibilidad. A modo de ejemplo les puedo decir que estamos trabajando en el diseño de una plataforma denominada simple, cuyo objetivo es contribuir a un sistema de gestión integral y colaborativo entre los distintos modos de transporte y nodos de la cadena de transporte, con el objetivo fundamental de la digitalización de los flujos de información y documentaciones ligados al transporte multimodal de mercancías y también de viajeros. No sé si me he explicado bien, pero realmente no hay una partida de inversión justificada, sino que lo estamos haciendo a través del plan de innovación y de modelos de sistemas de gestión, tanto de información como de conectividad.

Respecto a las preguntas de la señora Valido, en el tema de familiares directos, nosotros no tenemos prevista la bonificación a los familiares directos. En cuanto a las OSP, la bonificación de los billetes *business* o primera, nosotros no bonificamos los billetes en *business* ni en aéreo ni en marítimo. Por lo que se refiere a la fiscalización de las bonificaciones, nosotros ya tenemos unos sistemas que fiscalizamos a través de una plataforma que se planificó, se diseñó y se desarrolló a través de la interfaz entre las distintas bases de datos que tienen el Ministerio de Hacienda, el INE y nosotros, y fiscalizamos los billetes y todas las subvenciones que damos. Por eso, ha habido momentos en los que hemos tenido que reclamar a compañías aéreas cantidades de dinero que no estaban siendo bien justificadas. En cuanto a la creación —creo que así la he entendido; perdóneme si no es así— de empresas públicas de transporte, nosotros creemos que las empresas tienen que dedicarse a lo que se tienen que dedicar y el ministerio se tiene que dedicar, por lo menos en mi secretaría, a regular y supervisar y no a establecer empresas. Las empresas tienen que manejarse con unos parámetros distintos de los de la Administración pública. En cuanto al 75 % del precio final del billete, supongo que se está refiriendo a las conexiones interinsulares que están existiendo ya en el transporte aéreo; en el tema marítimo, el Ministerio de Fomento aporta el 50 % y el 25 % lo aportan las comunidades de Canarias y de Baleares, por lo tanto la suma total sigue siendo el 75%. Por lo que se refiere a las inversiones, que ha planteado que las cantidades son pequeñas, es verdad, las cantidades son pequeñas, pero insisto en que esas cantidades no están para invertir nada más que en aquellos sistemas informáticos, de gestión o cualquier otro sistema de información que requieran las direcciones generales para su propio desarrollo en el día a día. Cualquier otra inversión iría destinada en otra línea en las otras unidades del Ministerio de Fomento, y es así tanto para la Dirección General de Transporte Terrestre como para la Dirección General de Aviación Civil o para la Dirección General de Marina Mercante. En cuanto a AESA, como he comentado, es una agencia de supervisión de la seguridad —*safety, security*, derechos de los pasajeros—, luego su principal objetivo es gestionar. La inversión que tiene es también propia, para sus propios sistemas, desarrollo de nuevos sistemas informáticos o de gestión requeridos para facilitar esa labor de supervisión. Los 12 millones que son de la sede, es cierto que han tenido que estar presentes varios años por distintos problemas que ha habido en la contratación; hubo una contratación, una adjudicación a una empresa que suspendió pagos y tuvimos que reiniciar la nueva contratación.

En cuanto al señor Gordo, no sé si voy a ser capaz de contestar a todas las cuestiones porque no sé si lo he apuntado todo; si me olvido de algo, le pido por favor que me lo haga llegar y se lo contestaré. En el asunto de la logística, como he comentado previamente, lo que nosotros desde mi secretaría estamos haciendo es intentar que los sistemas se interconecten de manera que pueda hacer la experiencia de los pasajeros, como dicen los ingleses, *seamless*, es decir, sin costuras; esto es que un pasajero o un viajero pueda utilizar cualquier origen o destino utilizando cualquier modo de transporte que para ellos sea transparente. En ese sentido, es lo que he comentado antes del sistema que estamos desarrollando, que es importante. Nosotros estamos promoviendo eso, pero los que hacen las inversiones son las empresas y, en ese sentido, por ejemplo, ya hay acuerdo entre Renfe y algunas empresas de autobuses, entre Transmediterránea y empresas aéreas como Iberia o AirEuropa, entre empresas de autobuses como Alsa con otras compañías como AirEuropa. Es decir, ya está habiendo acuerdos entre compañías para que esa posibilidad de interconexión de los viajeros y su experiencia sean más eficientes y gratas.

En cuanto al transporte en medio rural, nosotros tenemos la competencia que tenemos, y nuestra competencia son las concesiones —estoy hablando del transporte terrestre, que supongo que es al que usted se refiere—, y hemos diseñado y hemos hecho una labor en los últimos años de reformulación de las concesiones para que de alguna manera se puedan tener en cuenta también esas rutas que discurren en territorios rurales. Pero sí es cierto que cuando esa ruta discurre solo en el territorio de una comunidad autónoma, eso es competencia de la comunidad autónoma y nosotros no podemos entrar. Lo que le puedo comentar es que en la Comunidad Autónoma de Castilla y León sí que hay un transporte a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 72

demanda, que es un transporte eficiente, porque entre poblaciones con poca densidad puedes ser eficiente en el transporte sin necesidad de tener un coste elevado. No sé si esto es suficiente para su pregunta.

Por lo que se refiere a la innovación y la digitalización, desde mi secretaría general claro que apostamos por esto. Esto es el futuro, señores, a eso vamos, por tanto, estamos trabajando en todos los foros europeos y en todos los foros nacionales para que esto se realice. Y aquí les tengo que hablar sobre el plan de drones que próximamente presentará el ministro y al que, por supuesto, no quiero pisarle nada, pero eso es innovación. Los drones son innovación; el uso de los drones, no el dron *per se*. En la renovación de flota de las grandes embarcaciones de Sasemar, de los remolcadores, estamos intentando que esa innovación también se lleve a cabo. ¿A través de qué? A través del uso del GNL, del gas licuado, como combustible alternativo porque es mucho más sostenible y menos contaminante, así como con la utilización de drones para las tareas de salvamento, para que se puedan utilizar y lanzar desde el propio barco remolcador. Claro que estamos usando cosas de esas; lo que pasa es que a lo mejor no vamos al ritmo que podrían ir otras empresas.

La seguridad en el transporte. Esta es una palabra absolutamente esencial para mi secretaría general en todos los modos de transporte, pero sí hay diferencias en el tratamiento. En el tratamiento aéreo, la seguridad está residenciada en las competencias de la agencia de seguridad. En el tratamiento marítimo, la seguridad está residenciada en la Dirección General de Marina Mercante, y en el transporte aéreo, la seguridad está residenciada en el Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico. Claro que estamos en eso, pero no solamente en la seguridad desde la vertiente de los equipos, seguridad operacional o en inglés, *safety*, sino también en la *security*. Claro que estamos trabajando en eso y de manera muy importante.

En cuanto al incremento de 500 millones de euros de Renfe, lo voy a volver a explicar. No ha habido tal incremento de aportación; lo que se ha hecho es que en la aportación que se le pasaba en el presupuesto a ADIF convencional para financiar el déficit de explotación de esas líneas convencionales, esos 500 millones aproximadamente, un poco más, se han eliminado de esa partida presupuestaria y se han pasado a la partida presupuestaria de Renfe, es decir, es copia-pega de esa partida presupuestaria para financiar las obligaciones de servicio público. ¿Cómo se alimenta ADIF si le hemos quitado eso? A través de un incremento de los cánones ferroviarios que ha supuesto la misma cantidad que se le estaba aportando. No sé si me he explicado ahora bien, pero no ha sido un incremento *per se* de la aportación.

Ya he dicho en mi intervención que el plan de mercancías por ferrocarril por supuesto que tiene una partida pequeña porque estamos empezando. Es la primera vez, pero es la primera vez que se ha hecho. Se podría haber hecho antes y, sin embargo, lo hemos hecho nosotros ahora. Ahí está; hay que dejarle nacer y ver cómo se comporta. Lo que he comentado sobre la tramitación de la Comisión Europea es porque requiere mucho tiempo. A lo mejor no es fácil llevar a ejecución este plan de la manera en que nos hubiera gustado porque necesitamos tener el beneplácito de la Comisión Europea, para que no lo consideren como ayudas de Estado.

Respecto a las ayudas para el abandono, esto es una ayuda social a la hora de la jubilación, y sé que a 300 autónomos o 300 transportistas no les parecerá suficiente; las 104 000 son empresas, no son autónomos. Hay empresas que tienen muchos transportistas, aunque es verdad que hay otras empresas que tienen solamente dos personas, pero creo que estamos haciéndolo de manera constante a lo largo de los últimos años. Yo no tengo la percepción que tiene usted sobre cómo se comporta o lo bien o mal que lo aceptan los transportistas. Yo me reúno con los transportistas de manera muy continua y no tengo esa percepción que usted me ha mencionado. No obstante, preguntaré. **(El señor Gordo Pérez: Insuficiencia).** No tengo esa percepción, a mí no me han transmitido eso, pero yo no dudo de su palabra. **(El señor Gordo Pérez: Insuficiencia; hay más demanda, más oferta).** En el tema de AESA lo que yo he dicho no es que se haya incrementado en 0,6 euros, es que la tasa es 0,6 euros. **(El señor Gordo Pérez: Ha subido este año).** No, no ha subido es 0,6. La cuestión es que, con esa tasa, como es por pasajero de salida, nosotros tenemos presupuesto suficiente —AESA— para cubrir las necesidades. No necesita más presupuesto, porque, si no, habríamos hecho algo para remediarlo. En cuanto al Plan de Salvamento Marítimo de Sasemar, como sabe, el plan finaliza a finales de este año 2018; llevamos meses trabajando en el nuevo plan y estará listo y lo presentará el ministro cuando lo considere oportuno. Como he dicho, en ese plan están incorporadas nuevas inversiones tanto de guardamares, de salvamares, de este remolcador del que estoy hablando que tiene dos sistemas de innovación importantes, tanto en su sistema de combustible como en las medidas para hacer más fácil el remolque y las actividades de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 73

rescate del propio barco. Tenemos cincuenta y cinco salvamares y, en los últimos años, hemos comprado cuatro más. Tenemos una flota suficiente para cubrir las necesidades que se están planteando.

En cuanto a la Ley de desindexación, cuando hay una ley lo único que puedo hacer es cumplirla. En el pliego de condiciones de las concesiones, como no puede ser de otra manera, hemos cumplido con el reglamento, con el real decreto de desindexación *ad hoc* para el transporte terrestre porque, como sabe, la ley era muy general y el Ministerio de Hacienda ha tenido que establecer un real decreto de desindexación para las concesiones del transporte por carretera, y es lo que vamos a cumplir, lo que está en ese real decreto.

Paquete de movilidad europeo. Creo que se refiere solo a la parte 1, a la de mercancías. Nosotros estamos defendiendo nuestro sector dentro de Europa, estamos planteando unas condiciones tanto para las empresas buzón, la vuelta a casa, los tiempos de conducción y descanso, la aplicación de la Directiva de Trabajadores Desplazados. Estamos defendiendo absolutamente la postura de nuestro sector, de nuestro transporte por carretera y de nuestros transportistas, y en eso creo que estamos totalmente alineados. Por último, creo que ha hablado sobre la euroviñeta. La euroviñeta se traspuso a nuestra normativa hace unos años a través de un real decreto y es el que estamos cumpliendo. Yo no tengo más información sobre que haya otra nueva euroviñeta para trasponer.

En cuanto a la intervención de la señora Zurita, del Grupo Popular, solamente quiero darle las gracias. Es verdad que nosotros hacemos un presupuesto que está vinculado a la regulación y a la supervisión. En nuestro presupuesto no busquen cantidades importantes de inversión porque no las van a encontrar. Sin embargo, sí tenemos cantidades importantes que garantizan la conectividad, la vertebración de nuestro territorio y, lo que es más importante, la posibilidad de movilidad de todos los ciudadanos con los mismos derechos, por tanto, agradezco su aportación y lo tengo en cuenta.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a la secretaria general de Transporte, doña Carmen Libro, por toda la información que nos ha suministrado.

Continuamos en cinco minutos. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (BRAVO RIVERA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001561); SOCIALISTA (Número de expediente 212/001235); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (Número de expediente 212/001382); CIUDADANOS (Número de expediente 212/001508) Y MIXTO (números de expediente 212/001290, 212/00295 y 212/001444).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión de la Comisión de Fomento, para sustanciar la comparecencia del presidente de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, don Juan Bravo Rivera, a quien damos la bienvenida a esta Comisión y al que vamos a escuchar con mucha atención.

Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (Bravo Rivera)**: Muchas gracias.

Señor presidente, señorías, es de nuevo un honor para mí comparecer en esta Cámara para explicarles las líneas esenciales en materia presupuestaria para el año 2018 de ADIF y de ADIF Alta Velocidad, de las dos entidades públicas empresariales. El año pasado ya les anuncié que estábamos inmersos en un proceso de cambio. Hoy tenemos ya en marcha una nueva orientación estratégica plasmada en el Plan 2020, articulado en tres pilares básicos para nosotros: la seguridad, el servicio y la sostenibilidad. Un plan que se ha elaborado desde el conocimiento de la realidad ferroviaria que tiene el propio equipo de ADIF y con el referente que como empresa asumimos con los objetivos de desarrollo sostenible planteados por Naciones Unidas y que nos han permitido, con un enfoque totalmente nuevo, ordenar y dar coherencia a todas las líneas de actividad que ahora tenemos desplegadas en ambas empresas. El fruto de esta nueva orientación estratégica tiene, lógicamente, su reflejo en los presupuestos que hemos propuesto para 2018 y que también consolidan los dos grandes compromisos apuntados hace ya un año. En primer lugar, nuestra prioridad es la red convencional ferroviaria, como un elemento de vertebración del territorio y, en segundo lugar, la consolidación de nuestra red de alta velocidad para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 74

seguir impulsando la competitividad del conjunto del país. Entonces, hace un año, algunos portavoces de la oposición, coincidiendo en la necesidad de dirigir la mirada y los recursos a la red convencional, mostraron su escepticismo en que los compromisos se consolidaran en una realidad. Anuncié hace un año que aquellos presupuestos eran de transición y los que hoy vengo a defender ante esta Cámara son los que abren una nueva etapa que habrá de reafirmarse y prolongarse a lo largo de los próximos años.

Como saben, ADIF gestiona más de 13 000 kilómetros por los que circula tráfico de cercanías y de larga y media distancia, la red convencional. En las últimas legislaturas, los sucesivos gobiernos de uno y otro signo han centrado su atención prioritaria en la alta velocidad, y es verdad que hemos conseguido una red envidiable para muchos países de nuestro entorno, pero estamos obligados en un ejercicio de responsabilidad a volver a dirigir nuestra mirada y nuestro trabajo a la red convencional, que es la esencia de nuestro sistema ferroviario y que necesita de una potente inversión durante los próximos años para dar un óptimo soporte a dos realidades fundamentales: una, para la economía de nuestro país, las mercancías y, en segundo lugar, la movilidad en nuestras ciudades, la red de cercanías, además de poder ganar mayores cotas de fiabilidad y rapidez en la media y larga distancia. A lo largo de algunos de los debates de esta mañana que he escuchado —como escuché el año pasado—, muchos grupos coinciden en esta necesidad y es una satisfacción para mí que podamos coincidir en algo tan esencial, desde el punto de vista estratégico, para la empresa que en este momento presido. La liquidación del presupuesto de 2017 para ADIF ha sido un 52 % superior al cierre del 2016, 396 millones frente a los 260 de aquel año. En el año 2018 continuaremos esta tendencia con 848 millones de euros presupuestados para la red convencional, un 63 % más que lo presupuestado en 2017, cifra que habrá de seguir creciendo en los próximos años, como ustedes habrán comprobado en la senda plurianual presentada con estos presupuestos. Dentro de esta red, quiero destacar especialmente el gran servicio que prestan las cercanías. Es este un servicio que el año pasado movió a más de 423 millones de personas, un 3,6 % más que el año 2016 y que representa la mayoría de los viajes que se realizan anualmente, un 87 %, y que tiene una relevancia cada vez mayor por la necesidad de hacer frente a los problemas de sostenibilidad y calidad del aire de las grandes conurbaciones, complementando las esenciales redes de transporte público, locales y autonómicas. Es una realidad a la que no podemos dar la espalda y a la que tenemos que enfrentarnos con instrumentos como los planes de cercanías que, a lo largo de los últimos meses hemos tenido ocasión de presentar y de empezar ya a ejecutar en Asturias, Cantabria, Comunidad Valenciana y Madrid, que se unen a las presentadas el año anterior en Cataluña, con unos proyectos que articulaban las demandas de la red de Rodalies en aquella comunidad autónoma. Un compromiso anunciado en la comparecencia de presupuestos del año pasado, como decía antes, y que son hoy una realidad ya en ejecución, no solo en el año que llevamos, 2018, sino en los últimos meses del año 2017.

Como digo, lo defendí el año pasado y lo reitero ahora: la cifra de inversión de un presupuesto no es nada si no tiene detrás el trabajo previo de planificación y de redacción de proyectos que hacen posible transformar luego el presupuesto en certificaciones de obra. Les aseguro que no es fácil con los mecanismos que nuestro sistema administrativo pone a nuestra disposición. Nos hemos volcado en ese trabajo y quiero agradecer públicamente el enorme esfuerzo que ha realizado todo el equipo de ADIF y de ADIF Alta Velocidad en los últimos meses. Los 576 millones de euros para cercanías que el Ministerio de Fomento ha recogido en estos presupuestos tienen plena vocación de ser ejecutados con realismo y, de esa cantidad, le corresponde desarrollar a ADIF 328,25.

La red convencional es además fundamental para el transporte de mercancías. Nuestro país dispone de una excelente plataforma logística y portuaria, con orientación internacional, y que necesita un reequilibrio del reparto modal, a fin de equiparar nuestra situación a la del resto de países de la Unión Europea. En base a esta necesidad de reequilibrio está establecer un sistema de transporte sostenible que contribuya a la descarbonización de nuestro propio sistema para alcanzar el objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero marcado por la Unión Europea. La posición y el reto de ADIF en este campo es fundamental. Tenemos que superar el déficit estructural que tenemos con el resto de Europa y, en breve, podremos visualizar de una forma sistemática el planteamiento que desde el Ministerio de Fomento y desde ADIF estamos haciendo para alcanzar ese objetivo. De momento ya hemos dado pasos importantes con la renovación integral, electrificación incluida, de corredores fundamentales llamados a dar soporte a esta necesidad, como son: el Mérida-Puertollano, el Sagunto-Teruel-Zaragoza, así como la variante de Camarillas, el acceso al Bajo de la Cabezueta, la línea Bobadilla-Algeciras o la mejora de la conexión de Extremadura con el puerto de Huelva por la línea de Los Rosales, conexión fundamental para la instalación de Majarabique.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 75

Sigue siendo prioritario el corredor mediterráneo, se ha aludido a él en reiteradas ocasiones a lo largo de la mañana. Es este un corredor fundamental que conecta grandes áreas metropolitanas y de producción industrial con puertos y con el resto de Europa. El trabajo desplegado en los últimos meses por el Ministerio de Fomento y ADIF empieza a ver sus frutos, y el propio sector empresarial y territorial, que lidera la reivindicación de un corredor como eje vertebrador del dinamismo económico de todo el eje mediterráneo, así lo está empezando a reconocer, aun cuando sin duda reconozco que queda mucho por hacer, pero lo estamos haciendo. Estamos dedicando en 2018 a este corredor una inversión de 894 millones de euros, de los que ADIF y ADIF Alta Velocidad aportarán 850 millones. Esta inversión en distintas líneas se complementa con la inversión en instalaciones logísticas, como las que se están planteando simultáneamente con distintos niveles de alcance y maduración en Madrid-Vicálvaro, Barcelona-La Llagosta, Valencia-Fuente de San Luis o Vitoria-Jundiz. Por no hablar de la coordinación con Puertos del Estado y ADIF en la mejora de las conexiones ferroporcuarias a través de la conexión de la última milla y la construcción de apartaderos de 750 metros.

Un capítulo esencial en el ferrocarril es la seguridad en la circulación, y a este capítulo le dedicamos en el presupuesto de ADIF para el próximo año un total de 44 millones de euros, destacando de forma singular la continuación en la implantación del ASFA digital, así como otras actuaciones como la supresión de bloqueos telefónicos o las mejoras en los estándares tecnológicos vigentes.

En la red convencional destacan también otras inversiones como la supresión y mejora de los pasos a nivel y la instalación de pasos a distinto nivel entre andenes, 25,8 millones de euros en 2018; así como inversiones en líneas para mejoras puntuales y supresión de LTV, y planes específicos para la instalación de protecciones acústicas o para la intervención en túneles de más de 1000 metros, y puentes y estructuras. Tiene especial relevancia —lo apuntaba antes— la inversión en electrificación de líneas, que conllevará una importante mejora medioambiental. En este sentido, se destaca el comienzo de los trabajos en el tramo entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, entre Bobadilla y Algeciras, Vigo-Tui o Monforte de Lemos-Lugo, además de la planificación y redacción de los proyectos para las líneas que le he comentado antes de Mérida-Puerto Llano y Sagunto-Teruel-Zaragoza.

Quiero destacar, igualmente, la inversión en estaciones: 17,7 millones de euros en 2018, adicionales a la inversión prevista en la red de cercanías que asume Renfe, destacando en ese sentido la nueva estación de Huelva, a la que también se ha hecho referencia en la mañana de hoy. Las estaciones son la puerta de entrada de los ciudadanos al ferrocarril y es, por tanto, necesario que el tránsito por las mismas sea cómodo y accesible. De esta forma, hemos previsto la dotación necesaria para continuar con la mejora de las estaciones y de su accesibilidad tanto en la red de cercanías como en el resto de la red convencional.

Quiero detenerme en un aspecto casi siempre relegado en los debates políticos sobre el ferrocarril y casi nunca con la suficiente y necesaria atención en los presupuestos. Uno de los ejes a los que estamos dedicando especial atención desde ADIF y ADIF Alta Velocidad en los últimos meses es el mantenimiento; un mantenimiento de los más de 15 000 kilómetros de red, incluida la red convencional y la red de alta velocidad. Hemos dado un primer paso con el nuevo contrato de mantenimiento de la red convencional, hoy ya en ejecución, que ha elevado los estándares de exigencia a las empresas adjudicatarias, además de incorporar instrumentos para atajar las necesidades de pequeñas inversiones detectadas en el propio proceso de mantenimiento, pero necesitamos avanzar también en procesos de mantenimiento preventivo y predictivo.

Nos preocupa y mucho la descapitalización de conocimiento que nuestra empresa puede sufrir en los próximos años si no conseguimos avanzar rápidamente en el relevo generacional al que nos aboca la situación de nuestra plantilla. La edad media de la plantilla de ADIF es de 55 años, solo el 7 % tiene menos de 40, y el 21,7 %, casi una cuarta parte de la plantilla, tiene 60 o más años, pero en áreas específicas, como la circulación o el mantenimiento al que estoy haciendo referencia, tenemos que hacer un esfuerzo para, junto con el relevo generacional, reforzar la plantilla. Es algo esencial para garantizar un óptimo servicio público que, con independencia de posibles diferencias políticas en otros ámbitos, deberíamos respaldar sin fisuras todos los grupos políticos. Desde la dirección de ADIF estamos promoviendo cambios organizativos en los próximos meses tendentes a dar coherencia a la mayor relevancia y dotación de la red convencional de forma estructural, con una mayor especialización y dotación de recursos a la organización que se debe hacer responsable de llevar a buen puerto ese objetivo, porque la mera consignación presupuestaria sin esta palanca no servirá de mucho.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 76

Como hemos comentado anteriormente, estamos trabajando para completar la red de alta velocidad porque es una oportunidad que entendemos no debemos perder, para dar la máxima conectividad a los ejes ya construidos y puestos en servicio a lo largo de los últimos veinticinco años. En el año 2017, hemos ejecutado una inversión un 22 % superior a la realizada en el año 2016, 1346 millones de euros en 2017 frente a los 1105 de 2016; y tenemos todas las obras normalizadas tras la reactivación de las 68 obras paralizadas hace tan solo algo más de año y medio. Y lo que es más importante, y también se ha hecho referencia esta mañana, o se ha aludido a ADIF: promoviendo desde el marco legal de contratación pública la calidad de las ofertas en los procesos de licitación.

Quiero destacar, tal y como he sostenido en otras ocasiones, que las inversiones en infraestructuras ferroviarias se desarrollan mediante corredores, corredores que acaban formando una red, pudiendo utilizarse un determinado tramo para distintos itinerarios. De esta forma, las inversiones no favorecen solo al territorio donde se encuentra un determinado tramo en el que se produce la inversión un año concreto, sino que resultan beneficiadas todas las posibles relaciones e interrelaciones que puedan utilizar el tramo en cuestión. Por ese motivo, insisto en que no vean las inversiones de ADIF y ADIF Alta Velocidad de forma territorializada —sé que es una petición pocas veces atendida—, sino como una inversión que debe entenderse en su conjunto, como un esfuerzo de todo el país para completar una red que sea capaz de conectar distintas regiones y ayudar así al crecimiento económico del conjunto. El fin último es crear una red interna integrada en la red europea, articulada desde la cohesión y la vertebración territorial, una red que mantenga una gran potencia dentro del Sistema Nacional de Transporte, de forma que se contribuya a una mayor captación de demanda y a un incremento de la rentabilidad económica y social.

Otro aspecto que quisiera destacar es el esfuerzo que estamos realizando en estrecha colaboración con muchos municipios y comunidades autónomas a lo largo de España, para avanzar en la definición de las actuaciones necesarias para la integración del ferrocarril en los entornos urbanos. La gran ventaja que presenta el ferrocarril frente a otras infraestructuras de transporte de alta capacidad es su posibilidad de estar inserto en la trama urbana, lo que permite mantener la centralidad de las estaciones. Muchas operaciones de integración urbana del ferrocarril, canalizadas en su día mediante la creación de sociedades de integración, estaban en una situación de parálisis, en algunos casos próximas al concurso de acreedores, consecuencia de la profunda crisis económica. Después de un intenso trabajo de diálogo y trabajo conjunto entre ayuntamientos, comunidades autónomas, ADIF y Renfe, hemos reconducido su situación, estando en este momento en condiciones de abordar, bajo parámetros de sostenibilidad y plena viabilidad, nuevos proyectos ambiciosos de integración del ferrocarril en esas zonas urbanas. Valladolid, Valencia, Alicante, Gijón, Murcia o Barcelona son algunos de esos ejemplos.

Toda la actuación de ADIF y ADIF Alta Velocidad debe estar soportada, lógicamente, en una envolvente de estabilidad y sostenibilidad financiera; de esa forma, el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2018 incorpora también actualizaciones de las tarifas de cánones. Quiero recordar aquí que la Ley de Presupuestos para el año 2017 incorporaba la entrada en vigor de la nueva estructura de cánones definida en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, según la cual estos deben fijarse de acuerdo con los principios de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios. Además, para la cuantificación de los cánones de utilización de las infraestructuras ferroviarias, debemos tener en cuenta los costes directamente imputables al servicio ferroviario, tal como establece el Reglamento de la Unión Europea 2015/909.

En el proyecto de Ley de Presupuestos para el año 2018 podemos ver en ADIF el efecto de un ejercicio completo de la aplicación de la nueva estructura de cánones. Esto supone un incremento significativo del importe neto de la cifra de negocios, alcanzando más de 663 millones de euros en 2018, que hay que poner en paralelo con la supresión de la subvención por la administración de la red convencional, que en ejercicios anteriores ascendía a 585 millones de euros. Este traslado de los costes subyacentes a los operadores que realmente utilizan los servicios ha sido valorado de manera muy positiva por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por favorecer la transparencia en la asignación de los recursos públicos y suponer un decidido paso adelante para la correcta distribución de costes, aspecto este que será clave en los próximos años de cara a la plena liberalización de los servicios ferroviarios de viajeros, concretamente a finales de 2020. En ese sentido, el proyecto de Ley de Presupuestos para el año 2018 incorpora un incremento de las tarifas para los servicios de larga distancia con el objetivo de ir recuperando progresivamente los costes del servicio, y mantiene sin variación el resto de tarifas, incluyendo las mercancías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 77

Quiero destacar aquí también el mantenimiento de la bonificación para fomentar nuevos servicios de transporte que se pusieron ya en marcha el año pasado y que ahora se pretenden consolidar para conseguir un uso cada vez mayor de la red ferroviaria en España.

Dentro de este apartado de sostenibilidad financiera, quiero citar igualmente la emisión en el pasado mes de junio de un total de 600 millones de euros en bonos verdes que ya estamos reiterando en este ejercicio y que ha supuesto que ADIF Alta Velocidad se haya convertido en la primera empresa del sector público estatal en España que opera en este mercado respecto al cual pretendemos convertirnos en referencia por alinearse perfectamente con nuestros compromisos sociales y medioambientales plasmados en ese plan estratégico al que hacía referencia al inicio de mi intervención.

Como conclusión, querría agradecer a los diferentes ayuntamientos y comunidades autónomas y a todos los sectores institucionales y empresariales con los que cada día y a lo largo de todo el año mantenemos una interlocución permanente, su colaboración en el buen fin de nuestra gestión porque, desde el comité de dirección de ADIF y ADIF Alta Velocidad, creemos y entendemos que, solo desde ese diálogo permanente con todos ellos y el trabajo conjunto, es posible transformar estos presupuestos en realidades tangibles a lo largo de todo el país.

Señorías, estamos hablando de una inversión para el año 2018 de ADIF y ADIF Alta Velocidad que asciende a más de 3560 millones de euros. Por eso, dado el escaso tiempo disponible, he preferido centrarme en la motivación de nuestra actuación y en la estrategia que la soporta, sin perjuicio de que, a continuación, en el turno de intervenciones pueda responder a aquellas cuestiones específicas o concretas que puedan ponerse sobre la mesa y a las que también se han hecho referencia en intervenciones anteriores, concretamente la del secretario de Estado, que he tenido ocasión de escuchar directamente, que ha dado respuesta a muchas de esas inquietudes, dudas o planteamientos que el documento presupuestario lógicamente puede generar porque las cifras frías son lo que tienen, que muchas veces no dejan traslucir la realidad física y la realidad social que tiene detrás cada uno de los proyectos en los que se concretan.

Quedo a su disposición para aclarar cualquier aspecto sobre esas cuestiones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de ADIF.

Pasamos ahora al turno de los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra primero don Ferran Bel.

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

Agradezco al señor Bravo su comparecencia aquí en esta Comisión de Fomento para explicar los presupuestos, igual que lo hizo el ejercicio pasado.

Son unos presupuestos que se presentan con cierto retraso y eso siempre es un inconveniente, pero también es una ventaja porque tiene más capacidad para predecir realmente la capacidad de ejecución presupuestaria, y aquí vendría una parte de mi intervención. Esta mañana nos han dado algún dato que nos ha sorprendido, esperamos el desglose, ya que nos decían que en Cataluña se había invertido por parte del ministerio en términos globales el 82 % de las cantidades presupuestadas. Esta mañana, y después lo voy a reiterar, he dicho que, por ejemplo, en Puertos no me cuadra porque estamos en una ejecución de un 30 %. Me he reservado el tema de ADIF, del corredor mediterráneo y de cercanías. En cercanías tampoco me cuadra. Según nuestras cifras, teníamos un presupuesto de 92 millones de euros, ejecutaron 58 millones de euros, un 62 %. Es verdad que este año tienen un presupuesto que dobla el del año pasado, pero es lo de siempre, una parte de este presupuesto es lo que se dejó de ejecutar en este ejercicio y esto es una situación que se va produciendo ejercicio tras ejercicio. Ya no le digo en provincias como Tarragona, donde se ha ejecutado en cercanías un 55 %.

En cuanto a ADIF en su globalidad, según las cifras que nosotros tenemos, prácticamente van a doblar la inversión en Cataluña de 132 millones a 254 millones, pero, en cambio, cuando estudiamos la ejecución presupuestaria, vemos que ha llegado al 48 % de lo presupuestado. En Tarragona, que somos la provincia damnificada en este aspecto, el 29,36 %. Estas cifras no coinciden exactamente con el estado de ejecución presupuestaria de la inversión ferroviaria en el conjunto del Estado español que ha fijado esta mañana el representante del ministerio en prácticamente el 67 %. Sí que es verdad que estos porcentajes mejoran en ADIF Alta Velocidad, pero aun así en Tarragona, y no es que les quiera cansar con Tarragona, pero les voy a cansar, solo alcanzan el 71,7 %. Por tanto, ya no es un tema solo de presupuestos, sino de ejecución.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 78

Y hablando de Tarragona, el año 2018 tiene que ser el año del corredor del Mediterráneo y la verdad es que tiene muchos tramos. En Tarragona tenemos el tramo Vandellòs-Tarragona, 44 kilómetros, que todavía hoy es de vía única con pasos a nivel. Las obras se iniciaron en el año 2000 y teóricamente se tienen que finalizar este año. Por tanto, la pregunta es obvia: ¿Tenemos garantizado que se va a poner en marcha esta parte del corredor del Mediterráneo, aunque sea en ancho ibérico y no en ancho europeo, como estaba previsto durante este año? La segunda pregunta es: ¿Cuándo está prevista la adecuación al ancho europeo?

Hay otros tramos en Cataluña del corredor del Mediterráneo del que tanto se habla y la verdad es que también las inversiones son cuantiosas y la ejecución no va al ritmo que tendría que ir. Las obras Vilaseca-Castellbisbal estaban adjudicadas en 2013, pero solo se han ejecutado actuaciones puntuales. ADIF rescindió el contrato entre Martorell y Castellbisbal y se prevé que durante el año 2018 se liciten. No sé si también tenemos confirmación al respecto. Y en cuanto al tramo entre Sant Vicenç-Martorell el inicio de las obras estaba previsto en marzo de 2018 y el ministro en sus visitas a Cataluña se comprometió a que finalizaban las obras en 2019, cosa que nosotros hoy por hoy vemos complicado. Sería un éxito que se pudiesen finalizar en 2020. También quisiéramos confirmación al respecto.

Nuestra pregunta, aparte de estas puntuales, es obvia: ¿Tienen previsto mejorar el estado de ejecución de ADIF en Cataluña? ¿Cómo piensan hacerlo? Entiendo que usted ha hecho una reflexión a que no tenemos que fijarnos en la inversión territorializada. Esta mañana el portavoz de Ciudadanos dijo que ellos tienen el mismo discurso en toda España y yo también les puedo asegurar que tengo el mismo discurso en toda España, pero entenderán que soy diputado por una demarcación por la que me tengo que preocupar y por el conjunto de Cataluña. Por tanto, le pediría esta aclaración en relación con la ejecución presupuestaria de 2017 y la prevista en 2018 en la demarcación de Cataluña.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Bel. Señor Martínez Oblanca.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias igualmente al presidente de ADIF, a don Juan Bravo, por su comparecencia y también por su paciencia, ya que lleva aguardando unas cuantas horas entre nosotros su entrada en escena.

Tengo poco tiempo y le voy a formular cinco cuestiones muy concretas. Todas van a girar en torno al cumplimiento de los compromisos en materia de infraestructuras ferroviarias que el Partido Popular y Foro adquirimos ante los electores asturianos en las generales de 2016.

No le oculto, no lo he hecho en toda la mañana, que Foro no ha encontrado en el proyecto de ley de presupuestos motivo suficiente para apoyarlo y una parte sustancial de la insatisfacción deriva precisamente de las cuentas públicas derivadas del Ministerio de Fomento.

Entiendo que conoce usted perfectamente el pacto de legislatura Partido Popular-Foro y por eso le pregunto si cree que está en condiciones de cumplirse, si se está cumpliendo y, en concreto, para este año 2018, en cuanto a los varios compromisos relacionados con ADIF, primero, qué plazo hay para la eliminación del fondo de saco de la nueva estación ferroviaria de León que, como sabe usted, tiene unos efectos penalizadores sobre los tiempos de recorrido de la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Asturias. La segunda cuestión se refiere al acondicionamiento a ancho internacional del tramo León-La Robla para conectar la variante ferroviaria de Pajares a la red europea de alta velocidad y trasladar el cambiador de ancho a Pola de Lena. ¿Puede fijarnos algún plazo para estas cuestiones? Tercero, le pregunto por la puesta en servicio en ancho internacional de los dos grandes túneles de la variante, es decir, del tramo entre La Robla y Pola de Lena que, como sabe, tenemos comprometido que uno sea puesto en servicio de manera inmediata y el segundo lo antes posible. Cuarta cuestión, si es un error técnico que ha pasado inadvertido para ADIF que se haya dotado ahora entre León y La Robla un acondicionamiento que prevé una tensión para la catenaria de 3000 voltios y corriente continua, que es la misma que la actual. Esto difiere tanto de la que llega a León desde Madrid en vía única de ancho internacional como de la del tramo de la variante de Pajares que, como usted bien sabe, será de 25 000 voltios. Esto es singularmente importante porque no hay alta velocidad con 3000 voltios. Finalmente, quisiera preguntarle si hay plazos para completar los estudios informativos de los tramos Pola de Lena-Oviedo-Gijón-Avilés, en Asturias, manteniendo la centralidad de las estaciones afectadas por la circulación del AVE para combinar su uso con la de cercanías.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 79

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Martínez Oblanca.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidente.

Gracias, señor Bravo. Se ha ido don Ferrán Bel después de atizarme, de todas maneras le voy a contestar para que lo pueda ver convenientemente en Congreso Televisión. Ciudadanos tiene un discurso único en toda España y no creo que todos puedan decir lo mismo. Efectivamente, somos diputados de nuestra circunscripción pero unimos a eso la doble cualidad de ser diputados y representar los intereses de toda España. Estoy convencido de que el señor Bel es diputado por su circunscripción pero si me dijese que defiende lo de toda España me quedaría favorablemente sorprendido.

Ya hemos explicado por qué nosotros apoyamos estos presupuestos, no vamos a volver a entrar en la explicación general. Ya hemos dicho que desde el punto de vista de Fomento es prometedor que aumente la inversión, cosa que no había pasado el año pasado, por lo que estamos contentos. Las inversiones en ferrocarriles suben un 22 % con respecto a 2017. Efectivamente, la alta velocidad sigue siendo la estrella. Estamos contentos —ya se lo hemos dicho al secretario de Estado— con la apuesta por el corredor mediterráneo porque también es nuestra apuesta, y me ha gustado oír que se apueste por la red convencional. En concreto nos preocupa mucho el transporte de mercancías por ferrocarril, que no sea una mera declaración de intenciones. España está muy lejos del porcentaje de transporte por ferrocarril no ya de Estados Unidos, evidentemente, sino del porcentaje de la Unión Europea; si no me equivoco está en el 18 % y nosotros en el 5 %. Aquí hay varios problemas que casi seguro no son solo de ADIF. Ampliar los apartaderos de 450 a 750 metros es un paso absolutamente necesario pero supongo que también es necesaria una coordinación con Renfe porque entiendo que será más competitivo el transporte por ferrocarril cuanto más largos sean los trenes, cuanto más pesados, cuanto mejores horarios tengan y cuanto menos tiempo estén en las estaciones. Por tanto, esto no solo depende de ustedes pero me gustaría saber si en este sentido tienen algún tipo de estrategia coordinada.

En cuanto a la red convencional, las cercanías son otra de nuestras apuestas. Con los 576 millones de euros destinados a la red de cercanías, que incluye FEVE, se detallan actuaciones muy concretas del Plan de Cercanías de Madrid, que nos parecen muy bien. Como he dicho esta mañana, muchas de ellas las presentamos en una PNL, por lo que estamos de acuerdo. Lo que pasa es que lo que no se detalla tanto —o nada— son otras cercanías: Barcelona, Valencia, Asturias, Cantabria, Murcia o Alicante. Nos preocupa un poco porque el Plan de Cercanías de Madrid contempla para dos años unos 580 millones y estos son 576, por lo que podría pensarse que la mitad de la inversión de los presupuestos es para Madrid, quedando un poco desguarnecido el resto. Por eso nos gustaría que nos aclarara esto. Hablando de las cercanías, el otro día leímos una noticia en un diario que nos preocupó también porque decía que el túnel Atocha-Chamartín estaría cerrado durante cuatro meses, no sé si este verano o el siguiente. En todo caso, es bastante alarmante porque afecta a toda la red de cercanías. También nos preocupan las cercanías de Zaragoza porque no acaban de arrancar, de tener los datos. Entiendo que esto también tendremos que preguntárselo al presidente de Renfe en su comparecencia.

También le hemos hablado al secretario de Estado de la línea de alta velocidad Antequera-Granada, en la que parece que han finalizado las obras. Sí que nos gustaría que nos diese una fecha de puesta en servicio porque parece que las prácticas se están alargando. Si no nos puede dar la fecha a lo mejor nos puede decir cuáles son los problemas concretos que se están encontrando en ese periodo de prácticas. También le hemos preguntado al secretario de Estado qué opinaba de que el ministro anunciara como un hito en el ferrocarril la conclusión de siete tramos de AVE. Quisiera saber si usted comparte que, efectivamente, se finalizarán este año los tramos que mencionó el ministro en sus declaraciones.

Por último le comentaré unas cuestiones más accesorias. Ha mencionado la línea Algeciras-Bobadilla como si ya estuviera a pleno rendimiento y nos ha llamado la atención. Si pudiera detallarnos un poco más las actuaciones ya hechas y las pendientes se lo agradeceríamos. También quería preguntarle por la eventual unión ADIF Alta Velocidad. No sé como está, si está previsto o no o en qué fase se encuentra. Ha hablado de las integraciones del ferrocarril en las ciudades pero no nos ha dicho si apuesta más por integraciones blandas cuando ello es posible o si continuamos con los soterramientos. En todo caso, entiendo que se apuesta por la fórmula del convenio en el que intervengan todas las administraciones. Esto es fundamental a la hora de priorizar las inversiones. Les hicimos una pregunta hace unas semanas en Comisión sobre la estrategia indicativa a la que obliga la Ley del Sector Ferroviario y no sé cómo está en este momento, por eso le pido que nos informe al respecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 80

Por último, parece que se han ido arreglando los problemas en ADIF derivados de ese juego perverso de bajas, modificados y paralizaciones que han ocasionado el problema de Granada. Como las previsiones sobre costes y litigios han ido creciendo a lo largo de los años, quisiera saber cómo está previsto este año, si se prevé que sea más o menos lo mismo, si se prevé una reducción o cómo está la cosa.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la palabra don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias, presidente.

Señor Bravo, tengo la sensación de que todo el día asistimos a un ejercicio no tanto de discusión sobre los presupuestos, sino más bien de sorteo del trámite de los presupuestos por la vía de la lectura a modo notarial de los documentos que cada uno de ustedes traen, sin demasiada capacidad como para entrar en el detalle real de cómo se elaboran, cuáles son los criterios y, sobre todo, cuál es el nivel de ejecución y, por tanto, de gestión que ustedes han desempeñado durante el año anterior. Voy a entrar en detalle de esto antes de hacerle algunas preguntas concretas.

En primer lugar, creo que en cualquier empresa, casi en cualquier comunidad de vecinos, lo primero que hay que hacer antes de abrir el año siguiente es rendir cuentas del año anterior. Y creo que no lo hacen porque realmente los datos arrojarían cifras vergonzantes; algunas de ellas el propio ministro trataba de decir que era un 45 % más del presupuesto que el año anterior de la parte que ejecutamos, etcétera. Lo cierto y verdad es que de los últimos datos que tenemos de un año completo ejecutado, solamente el 51,3 % se consiguió llevar a cabo. Hay algunas provincias, como la mía, Sevilla, que se quedó en el 34 %, una cifra realmente ridícula. Si miramos a Andalucía, el 28,6 %, pero hay algunas otras comunidades autónomas, como Castilla-La Mancha donde fue el 15,3 % del presupuesto ejecutado. Honestamente, creo que ustedes deberían dar algún tipo de explicación de cuáles son las razones por las cuales ese presupuesto no se ejecutó, y cuáles son las soluciones que ustedes han puesto encima de la mesa, porque si no, al final, los presupuestos tienen menos credibilidad que el máster de Cifuentes.

En segundo lugar, le rogaría también que fuera algo más claro o, al menos, nos diera algún ejemplo sobre el criterio que ordena la asignación presupuestaria de una entidad tan importante como ADIF. Releyéndome los presupuestos una y otra vez, he intentado buscar ese criterio para tratar de armar también la intervención sobre la base del mismo. Y decía, puede ser quizá la cohesión territorial; pero resulta que la cohesión territorial no se ve, o al menos yo no entiendo que se vea favorecida con sus presupuestos. Tenemos casos que son verdaderamente aberrantes y de supersencilla solución. Por poner un solo ejemplo, porque si no, no me da tiempo, en el caso del tramo que va desde Jaén a Cádiz, pasando por Córdoba, existe un intercambiador en Alcolea que está muerto de risa porque no se ha puesto un material rodante de eje intercambiable, para que en el último tramo desde Córdoba hasta Sevilla y luego hasta Cádiz los trenes puedan circular por la red de alta velocidad, ahorrándole casi una hora de trayecto a la gente de Jaén que se desplaza hacia occidente. No hay mucha lógica de cohesión territorial cuando, en este caso, estamos hablando —insisto— de poner en marcha una medida a un coste muy bajo.

Algo parecido ocurre con todo el eje desde Almería hasta Madrid, que tiene más de cien limitaciones temporales de velocidad, y ustedes nos dicen que le van a dedicar 6 millones de euros a toda esa línea. Creo que no se corresponde con la lógica de la cohesión territorial. Y en este caso, además de no corresponderse con la lógica de la cohesión territorial, nos encontramos con que el propio ministro había dicho que se iban a invertir 300 millones de euros en el Almería-Granada, y de esos 300 millones para el año que viene vemos menos de 1 millón de euros. Hombre, si el año que viene van a invertir menos de 1 millón de euros, al menos, esperen ustedes para prometer los 300, porque suscita ciertas dudas la credibilidad de estas promesas y afirmaciones.

Otro de los criterios que uno podría explorar sería el de la compensación entre territorios, pero ya nos decía usted en su intervención que mejor no miráramos la lógica presupuestaria por comunidades autónomas. Yo, rápidamente, he intentado redefinir la lectura y me encuentro con que, aunque no mire los presupuestos con lógica autonómica y la mire, por ejemplo, con una lógica de corredores transversales, nos encontramos con que hay corredores transversales que están verdaderamente castigados; el de la Ruta de la Plata creo que es una evidencia, que es un corredor abandonado y ustedes deberían decir si lo dejan de lado definitivamente, o en algún momento querrán restituir ese eje que circula por todo el oeste de nuestro país, que verdaderamente estructure y vertebre el territorio. Otro ejemplo es el corredor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 81

cantábrico; resulta que los corredores norte son los que unen Madrid con el norte, no son los que circulan por todo el norte. Y ahora mismo seguimos teniendo una red, la de la antigua FEVE, que requiere casi trece horas para circular desde Ferrol hasta Bilbao. Al corredor cantábrico-mediterráneo, que sería otro de los corredores que usted mismo ha mencionado, se le dedican en torno a 80 millones de euros. Eso apenas da para 8 kilómetros. No creo que sea para sacar mucho pecho en este asunto.

En cuanto al corredor mediterráneo, yo le tengo que hacer una propuesta aquí, no sé si me la aceptará, pero cambiémosle el nombre: no le llamemos corredor mediterráneo, llamémosle corredor levante, porque en realidad a día de hoy muere en Murcia. Ustedes están destinando a la provincia de Almería 7,4 millones de euros, que es aproximadamente un 0,4 % de lo que debiera destinarse para ese tramo; o sea que el corredor no va bajar de Murcia por lo menos en los próximos años venideros. Si a eso le sumamos lo que le indicaba antes del Almería-Granada con más razón; aunque el Mediterráneo español acabe en Algeciras, en realidad, el corredor mediterráneo acaba en Murcia; con lo cual, llamémosle corredor levante, y así no tendremos usted y yo estos problemas la próxima vez que venga a la Comisión.

Añado otro criterio, el criterio económico, el criterio de: hagamos de España un nodo logístico internacional, que yo comparto cuando ustedes lo enuncian. Bien, si queremos hacer de España un nodo logístico internacional, deberíamos hacer una apuesta seria porque, efectivamente, el Algeciras-Bobadilla entre en funcionamiento en tiempos competitivos, antes de que otros puertos de Europa se conecten con el centro y tomen posiciones de ventaja en los mercados europeos. Y esto no está sucediendo nuevamente. Destinamos un 9 % de lo que sería el presupuesto total para finalizar ese tramo del corredor mediterráneo, que además es del corredor atlántico, por esto de que es doblemente prioritario. Yo creo honestamente que habría que hacer una apuesta más seria por terminar en tiempo y plazo este corredor. Me consta que en el Senado también se va a discutir una PNL en este sentido.

Tengo dudas porque no acabo de encontrar el tema de los apartaderos de 750 metros, unas obras que son fundamentales para que, efectivamente, nuestra red de mercancías pueda ser competitiva. Quisiera saber exactamente cuánto se destina al soterramiento de Murcia, porque al menos yo lo he leído englobado en el dinero destinado al corredor mediterráneo en esa región, pero no he visto, para el caso de la integración del tren en Murcia, que sabe usted que es una demanda ciudadana importante, cuánto se destina. Tampoco para la integración del ferrocarril en Granada, que ni siquiera lo ha mencionado usted dentro de los casos que se van a solucionar ahora que han remodelado la lógica de las sociedades de integración.

Sobre los pasos a nivel tampoco encuentro el dato. Me he dedicado a sumar y me sale unos 13 millones de euros en supresión de pasos a nivel. No sé si esto llega a 15 pasos a nivel o 20 pasos a nivel, haciendo la cuenta a ojo de buen cubero, pero son muy pocos pasos a nivel teniendo en cuenta que solo en Andalucía, que es el dato que tengo más fresco, hay 600. En cuanto a la accesibilidad, tampoco sé cuál es el criterio para mejorar la accesibilidad de las distintas estaciones. Me encuentro con que la estación de Los Rosales va a tener accesibilidad, y yo me alegro muchísimo, pero no sé por qué la de Camas no. ¿Cuál es el criterio que ordena por qué unas sí y otras no?

En cuanto a los cercanías, el cercanías de Málaga es uno de los cercanías con mayor presión de demanda; está en torno al 50 %, según el informe último de Ineco, y sin embargo le destinan ustedes un presupuesto ridículo, mientras que al de Santander —ahí sí que se me ocurre un criterio y es que, claro, el ministro es de Santander— le van a dedicar 500 millones en los próximos años, cuando tiene una tasa de uso del 10 %. Lo digo por ir explorando algún criterio que yo pueda entender.

En definitiva, insisto, me gustaría que me diera algún dato sobre el nivel de ejecución en cuanto a por qué va a mejorar este año; por qué es más creíble este año el presupuesto; qué criterios en concreto están usando para ordenar los presupuestos, o por qué no congelan el presupuesto de alta velocidad si, efectivamente, lo que usted me dice —y yo me lo quiero creer— es que se está apostando por la red convencional de cercanías, pero siguen destinándose 80 euros por cada usuario de alta velocidad, por un euro en usuarios de convencional y cercanías. Se sigue destinando el 70 % del presupuesto a alta velocidad frente al 30 % para convencional y cercanías. Si de verdad hubiera un empeño en mejorar la red de cercanías y convencional, no subirían ustedes el 22 % el presupuesto de alta velocidad, sino que lo congelarían y destinarían los excedentes al resto de la red. Y no digo no invertir para no terminar las obras, pero, ¡hombre!, todo el excedente destínenlo ustedes al resto de la red. Porque un 22 % del macropresupuesto de alta velocidad es más que el 63 % que han aumentado en convencional y cercanías. La cuenta sale muy sencilla.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 82

Son muchas preguntas, por ejemplo, cuándo va a terminar realmente la obra de Algeciras-Bobadilla al ritmo que ustedes planifican; por qué no se considera el corredor cantábrico y el de la plata, como le decía; por qué no se pone en marcha el intercambiador de Alcolea. Son muchas cosas; se las dejo ahí, pero quizá con las de groso calado, insisto, las del tema de ejecución y temas de criterio me conformaría. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el diputado don José Miguel Camacho.

El señor **CAMACHO SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Bravo, y muchas gracias por su comparecencia en esta Comisión de Fomento para hablar de presupuestos; al final, de presupuestos hablamos poco y hablamos más de inversiones. Y, si me permiten la broma, después de tantas horas de estar aquí, «¿qué hay de lo mío?». Yo también le preguntaré «qué hay de lo mío» luego, al final.

Una consideración general sobre la cuestión económica pura y dura, de las cifras que aparecen en los presupuestos. Si no me equivoco, y espero que no, en los presupuestos para este año 2018, entre ADIF y ADIF Alta Velocidad aparece como inversión 3561 millones de euros —si no me he equivocado al hacer el cálculo—. La primera pregunta que le quería hacer, por una razón muy sencilla, es: ¿usted considera que es creíble esta cantidad?, ¿que es la que se va a ejecutar en este año 2018? Con respecto al presupuesto del año 2017 es muy complicado, por no decir imposible, saber realmente lo que se ha ejecutado, pero las primeras cifras que aparecían en los presupuestos del año 2017, sumando ADIF y ADIF Alta Velocidad, eran de 2849 millones y según las propias cifras —no sé si ejecutado o comprometido, porque parece ser que es el secreto mejor guardado— son al final 1741 millones. Por lo tanto, difícilmente a lo largo de los meses que quedan del año 2018 se van a poder invertir 3561 millones de euros. Le pongo un ejemplo que puede que no sea significativo por la cuantía pero sí por el conocimiento que tengo de esa inversión en concreto. Me estoy refiriendo al tramo de la línea de alta velocidad entre Madrid y Naval Moral de la Mata. Aparecen en el presupuesto 12 millones de euros. ¿Me puede decir dónde los van a invertir? Ahora se está en fase de estudio informativo y, por tanto, no sé dónde van a invertir esos 12 millones de euros, a no ser que sean de estos típicos millones que aparecen en el presupuesto que luego le vienen muy bien al señor Montoro para otra serie de cuestiones como la reducción del déficit. Ahí lo dejo en cuanto a lo que son las cifras.

Vamos a lo concreto, a las inversiones. Quería hacerle algunas preguntas en cuanto a determinadas líneas, en este caso de alta velocidad, cuya situación actual nos preocupa. Me gustaría que, en la medida de lo posible, nos dijera en qué situación se encuentra cada una de ellas. Por ejemplo, la llegada de la alta velocidad a Burgos o a Galicia —los dos últimos tramos que quedan por llevar adelante—, que vemos por los presupuestos que se quedan fuera. Evidentemente, quien se queda fuera es la ciudad de Lugo que no aparece por ningún sitio. ¿En qué situación está la llegada de la alta velocidad a Granada o a Huelva o a Almería? O en el caso de La Rioja, que también es de los que se quedan fuera, y que no existe para nada para el Gobierno de España. También una pregunta con respecto a la estación de Tarragona. ¿Tiene prevista la llegada de la alta velocidad a la ciudad de Tarragona? No a la provincia de Tarragona como en estos momentos, sino si hay alguna expectativa de algún tipo de acuerdo con el Ayuntamiento de Tarragona o con la Generalitat para que la alta velocidad pueda llegar a la ciudad de Tarragona.

Con respecto a los corredores, no tengo nada que decir en cuanto a lo que se está invirtiendo en el corredor mediterráneo, aunque quizás tenga razón el compañero que hablaba anteriormente de Unidos Podemos en que a lo mejor convendría cambiarle el nombre, pero sí me preocupa la situación de otros corredores, fundamentalmente el que afecta a mi zona que es el corredor atlántico. No se está mirando exactamente igual lo que ocurre en el este de nuestro país que lo que ocurre en el oeste; antes era el norte y el sur, ahora es el este y el oeste, y creo que es también una obligación de las entidades públicas, en este caso del Gobierno de España, redistribuir de una manera mucho más equitativa las inversiones para que todos los ciudadanos, independientemente del territorio en el que vivan, tengan las mismas oportunidades. Por lo tanto, le pediría que en ese corredor atlántico también se hicieran las inversiones que correspondan para que esta gente pueda, o podamos, tener las mismas posibilidades.

Me ha gustado de su intervención, y se lo tengo que reconocer, las indicaciones o el concepto que ha querido trasladarnos con respecto a la red convencional. Coincido con usted en que debe ser una prioridad, pero no debe ser una prioridad de discurso, debe ser una prioridad real y hay que llevarlo adelante. Tengo una muy mala experiencia con esto que está llevando adelante el Gobierno del Partido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 83

Popular desde que está gobernando, no ahora solamente sino cuando estaba gobernando con mayoría absoluta. Esto forma parte de lo que le decía al principio de «qué hay de lo mío». Yo soy de una ciudad que se llama Talavera de la Reina que, probablemente, usted conozca, y si no la conoce se lo digo, está en la N-V, corredor Madrid-Extremadura, antiguamente Madrid-Extremadura-Lisboa. Se empezaron las inversiones en la alta velocidad en este corredor por Extremadura, una decisión con la que se puede estar más o menos de acuerdo pero es la que se tomó en aquellos momentos, y como he dicho en otras ocasiones —también en tono un poco de broma, porque quizá tomarse esto demasiado en serio le puede producir a uno hasta dolor de estómago—, y con permiso de mi portavoz en esta Comisión, Extremadura va a tener el mejor cercanías del mundo, porque va a tener una conexión entre Mérida, Cáceres y Badajoz tremenda, pero no está conectado absolutamente con nada.

¿Qué está ocurriendo ahora en el tramo que queda pendiente entre Madrid y Navalmoral de la Mata? Está en fase de estudio informativo que han licitado ustedes y ya está adjudicado, pero según la previsión del propio Gobierno hasta el año 2025, como muy pronto —como muy pronto— no estará esa conexión. Y yo le pregunto, ¿hasta 2025 qué hacemos? Porque en estos momentos, esa conexión entre Madrid y Navalmoral de la Mata es una línea única, sin electrificar donde van unos trenes que unas veces llegan y otras veces no. Tenía intención de gastarles una broma con el famoso problema que le ponen a los niños de que si un tren sale de tal ciudad, a tal hora, a qué hora llega a tal destino. Pues hay trenes que salen de Madrid con destino a Talavera de la Reina que no llegan, que los viajeros se tienen que bajar en una parada, y en taxis llevarlos a sus localidades. Esa es la realidad que tenemos en estos momentos, que no conecta a Madrid con Extremadura que, vuelvo a repetir, según las propias palabras del ministro, dentro de un par de años va a tener terminada toda su infraestructura en alta velocidad pero sin conectar con nada.

Ha anunciado usted, y ya lo hizo también el ministro, la electrificación de la línea entre Mérida y Puertollano. Perfecto, nos parece fenomenal pero nosotros lo que le pedimos es tener las mismas circunstancias que hay en otros lugares para poder competir. No nos planteamos en ningún momento que esas inversiones no se realicen; tienen exactamente el mismo derecho que tenemos los demás, pero es que los demás, hasta ahora, no hemos tenido ese derecho y lo que queremos es poder competir. Y mientras la línea que existe en estos momentos entre Madrid y Navalmoral de la Mata esté en la situación que está (**el señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia**), en la que se han producido desde el verano para acá cerca de trescientas incidencias, en la que se han tenido que bajar los viajeros en un sembrado, coger las maletas e irse con ellas por el sembrado porque el tren se quedaba allí tirado, malamente podremos cumplir lo que ustedes dicen en su página web: «ADIF ejerce un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad». Eso es lo que le pedimos, que esas condiciones de igualdad sean reales. Los presupuestos de este año para ese tramo que le estoy mencionando —7 700 000 euros— para un sistema de seguridad. Eso es lo que hay dentro del presupuesto y, por tanto, le pediría, señor Bravo, un esfuerzo en ese sentido porque cuando venga la alta velocidad probablemente no haya necesidad de esa inversión.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Camacho.
A continuación, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Manuel Blasco.

El señor **BLASCO MARQUÉS**: Buenas tardes.

Bienvenido, presidente de ADIF. La ventaja o el inconveniente de intervenir después de siete u ocho horas es que muchos portavoces ya no aguantan y se han marchado; nosotros, como tenemos más banquillo, aquí seguimos.

La intervención del portavoz de Podemos y del portavoz socialista me da pie para el comienzo de mi intervención. Decía el portavoz del Grupo Parlamentario Confederado de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea que el debate de presupuestos no les resultaba especialmente útil. Ha dicho algo así como que hemos venido a ver una cuestión notarial. Permítame que le diga, con todo el cariño del mundo, que han tardado dos años en darse cuenta; otros llevan décadas y tampoco se han dado cuenta. Es mucho más útil negociar los presupuestos. Hay partidos nacionalistas que a lo largo del día han manifestado su voluntad de negociar hasta el trámite de enmiendas para votar que sí o que no a los presupuestos, pero ustedes y el Partido Socialista han dejado claro desde antes de la presentación de los presupuestos que iban a votar que no. Con ese argumento es difícil que vengan ahora a la Comisión y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 84

pregunten qué hay de lo mío. El señor Camacho, representante del Grupo Socialista, ha dicho que iba preguntar por lo suyo y al final lo ha hecho. Yo creo que prácticamente ninguno de los portavoces del Grupo Popular a lo largo de la jornada ha preguntado qué hay de lo mío; él ha dicho lo que se está ejecutando que pasa por Castellón. En cualquier caso, señor Camacho, si el que a mí me interesa —si yo preguntara por él, que lo ha nombrado usted: el corredor Cantábrico-Mediterráneo— estuviera completamente terminado en doble vía electrificada, conectando el País Vasco y Cantabria con el Mediterráneo, con Valencia, en 2025, firmaría ya.

Voy a ser reiterativo, por la importancia que tiene, con el argumento principal que han utilizado mis compañeros a lo largo del día: la importancia de la situación económica nacional, de la situación económica de España, y la importancia del Ministerio de Fomento una vez recuperada la situación económica en España. ¿Por qué es importante la situación económica de España? Por un lado, porque ahora tenemos disponibilidad para poder repartir como mejor entiende el Gobierno o quien negocia con el Gobierno los recursos que sí tenemos —cuando aumenta la recaudación, porque la economía española va bien, el Gobierno dispone de recursos y los distribuye de una forma u otra, y ahora entraremos en ADIF—, y por otro lado, por la importancia que tiene el Ministerio de Fomento en un país que, como dice mi compañero, el señor Barrachina —y no es mi intención competir con él porque perdería yo claramente—, es la quinta economía de Europa y la segunda potencia mundial en turismo, con lo que esto conlleva para el transporte de las personas: 82 millones de turistas vienen a España en avión o en barco y luego se mueven a lo largo del territorio y cerca de 200 millones de españoles hacen turismo de interior y se mueven por las carreteras y por los ferrocarriles. Es la primera o la segunda potencia mundial en AVE —no estoy seguro— y también es una potencia mundial en navegación aérea y uno de los países de Europa con más kilómetros de autovía. Yo le diría al portavoz del Grupo Socialista: Saquen pecho de esto también, porque han gobernado España trece y ocho años. Desde que Felipe González comenzó el AVE a Sevilla a mediados de los años ochenta, el Partido Socialista ha gobernado una gran parte de ese tiempo en España y, por tanto, también es responsable, pero ustedes vienen aquí y niegan la situación de las infraestructuras en España.

Creo que hay que contextualizar bien las intervenciones y entrar directamente en lo que más nos interesa y lo que más le interesa al Grupo Popular de lo que ha dicho el presidente de ADIF. Ha sido coherente con lo que dijo en su intervención del año pasado, 2017, cuando dijo claramente que la vocación del presupuesto de ADIF era iniciar un proceso de mejora de la convencional —que era la primera vez que se oía en esta casa, después de muchos años— y continuar con la red de alta velocidad, que, como digo, comenzó con Felipe González y el PSOE allá por los años ochenta. Pero el PSOE tiene que oír esta tarde aquí que cuando gobernó abandonó en cierto modo la red convencional, abandonó las mercancías, apostando directa o indirectamente por transportarlas por carretera, y abandonó también la vertebración del territorio, porque al abandonar la red convencional abandonas la vertebración del territorio. Eso es lo que trata de corregir el Gobierno del Partido Popular con lo que hizo en 2017 y con lo que hoy nos ha dicho el presidente de ADIF respecto de 2018. Lo vuelvo a repetir porque es muy importante: mejorar la red convencional y continuar la red de alta velocidad. ¿Alguien está en contra de esto? ¿Alguien puede decir que no está de acuerdo con esto? ¿Alguien puede decir que no quiere continuar con las infraestructuras de alta velocidad que se vienen gestionando en España desde hace veinticinco años? No, porque mueven millones de personas y generan actividad económica, pero la mejora de la red convencional va más allá, porque vertebra el territorio con las líneas de media y larga distancia, mueve millones, tanto como 423 en mercancías —el 87 % de los españoles utiliza mercancías—, mejora la seguridad de las personas —de trabajadores, de viajeros— para evitar accidentes, mejora la red convencional y también la red de mercancías y, a la vez, suma esfuerzos con la red de puertos de España y con las plataformas logísticas. Por tanto, es muy importante lo que esta tarde se está discutiendo aquí, señor portavoz de Podemos. Pero también le digo que es mucho más interesante, mucho más edificante, mucho más gratificante negociar con el Gobierno que anunciar previamente el no a los presupuestos.

Veo que se me enciende la luz roja y que el presidente cruza los brazos, así que termino haciendo un llamamiento a Pedro Sánchez, y estoy seguro de que el señor Camacho se lo transmitirá a su jefe de filas: abandonen el no es no, negocien los presupuestos, y luego, si llegamos a un acuerdo, voten a favor, y si no llegamos a ese acuerdo, voten que no, pero no anuncien su objetivo de bloquear o de votar que no sin llegar a discutir los presupuestos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia)**. Pero, por encima de esto, no critiquen aquí, en sede parlamentaria, a aquellos partidos que están negociando con el Gobierno, unos desde el ámbito nacional, como Ciudadanos, y otros desde un ámbito autonómico, como han dicho los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 85

representantes de otros partidos. A algunos les interesa más la red de alta velocidad y a otros nos interesa más la red convencional, porque vertebra el país y llega a más millones de ciudadanos sin abandonar, como hemos dicho, la red de alta velocidad, muy importante.

En cualquier caso, creo que a los socialistas no les va ser útil votar que no. A mí me preocupa el futuro del Partido Socialista, aunque le parezca raro. España necesita un Partido Socialista potente, que defienda y que gobierne como lo ha hecho cuando le ha tocado. Los presupuestos son útiles cuando se aprueban en tiempo y forma y cuando hay estabilidad para ejecutarlos. Votar que no por sistema no es útil; en cambio, los presupuestos de 2018, presentados y mejorados por los partidos que se prestan a negociar y presentados por el presidente de ADIF esta tarde, sí que son útiles para España, porque llegan a muchos españoles, porque mejoran la economía y porque, mejorando la economía, hay mucha gente que encuentra empleo, que es el gran problema que tiene nuestro país. Así pues, como aún están a tiempo, no presenten su enmienda a la totalidad y negocien los presupuestos, y si la presentan y no sale, negocien los presupuestos, porque eso sí que será útil para el PSOE y para los españoles. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Blasco.
Responde el señor presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Bravo Rivera): Muchas gracias, señor presidente.

Hay elementos comunes en las intervenciones de los diferentes portavoces, y aunque voy a tratar de ir por orden, abordaré también algunas cuestiones que se han cruzado en las diferentes intervenciones.

Empiezo con las referencias a la ejecución de algunos ámbitos territoriales del presupuesto, como es la referencia específica que se ha hecho a la ejecución de Rodalies en Cataluña. Estamos hablando de la segunda anualidad en el 2018, que estamos desplegando en coordinación permanente con la red de ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, con la secretaría general de ferrocarriles. Creo que a diferencia de otros casos anteriores, lo que nos permite garantizar una buena ejecución de las previsiones presupuestarias de las inversiones en Rodalies es precisamente una labor que estamos desarrollando codo a codo con los equipos de la Generalitat de Catalunya. Eso nos ha llevado en el año 2017 a una ejecución del 62,43 % en obra estrictamente vinculada a ADIF, pero también hay otra que se ha citado en numerosas ocasiones a lo largo de esta mañana, el acceso al aeropuerto de El Prat, que ha tenido una sobreejecución en el año 2017: de 120 millones que estaban presupuestados hemos ejecutado 143. Eso nos lleva en su conjunto a tener una ejecución del 90,25 %.

Pero lo importante no es la frialdad de los números y de los porcentajes de ejecución —y quiero insistir en eso con carácter general, lo he apuntado en mi primera intervención— que muchas veces pueden trasladarnos una imagen distorsionada de la realidad. ¿Un porcentaje del 62 % es un fracaso en relación con la primera anualidad del Plan de Rodalies que hemos puesto en marcha en el año 2017? Pues personalmente creo que no; creo que hemos conseguido poner las premisas para que a lo largo de los próximos años, no tanto la ejecución presupuestaria o su porcentaje de ejecución, sino la materialización de las diferentes actuaciones que estaban recogidas en el Plan de Rodalies y que han sido una a una planteadas, dialogadas con los equipos de la Generalitat de Catalunya, creo que esa es la mejor garantía para que dentro de unos años, cuando podamos hacer un balance global con un foco más abierto que el que nos da un simple ejercicio presupuestario, poder hacer balance de si se está cumpliendo o no se está cumpliendo. Creo que si lo comparamos con la dinámica de ejecución de otros planes anteriores de Rodalies —estoy seguro de que sabe a lo que me estoy refiriendo— una ejecución como la que estamos planteando este año pero, más allá del porcentaje de ejecución, la realidad de las actuaciones que se están desplegando en Cataluña en este momento en el ámbito de cercanías, creo que es satisfactorio para nosotros y creo que también para algunos de los responsables de la Generalitat como responsables también de ese servicio de Rodalies.

En relación con la preocupación sobre el Vandellós-Tarragona, es verdad que estamos en esta primera fase tendiendo la vía en ancho ibérico y está previsto y planificado pasar a ancho internacional en el año 2020. Me preguntaba por la fecha: el año 2020. Ahora bien esa transición hay que hacerla de una forma ordenada. ¿Por qué? Porque el corredor del Mediterráneo es un corredor complejo en el momento en el que se está desplegando la infraestructura. En el año 2020 está previsto el cambio a ancho internacional en este tramo, pero está condicionado lógicamente a que también entren en servicio las dos vías con tercer hilo en el tramo Vilaseca-Castellbisbal y la segunda vía con tercer carril en el tramo Valencia-Castellón, que está ya en este momento en ejecución una vez que se ha puesto en servicio una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 86

de las vías en el mes de enero pasado. Además, tiene que cambiarse a ancho internacional en el tramo de doble vía entre Castellón y Vandellós. ¿Para qué? Para dar continuidad precisamente a las circulaciones. Estamos trabajando, insisto, sobre una infraestructura compleja y en muchos casos tenemos que simultanear el servicio operativo con los cambios o actuaciones en la propia infraestructura. Son por lo tanto actuaciones que tienen que estar muy bien coordinadas y creo que puedo decir que en este momento están perfectamente planificadas en un horizonte que va hasta 2023, que es cuando tendremos desplegada la última actuación del corredor, que está relacionada con el tramo entre Almería y Granada y la instalación del tercer hilo en el tramo Bobadilla-Algeciras. Son los últimos hitos para culminar todo el corredor desde la frontera francesa hasta Algeciras.

En relación con el corredor del Mediterráneo, paso a hacer una referencia a otros planteamientos que se han hecho por cuanto parece que está cortado, que el corredor acaba en Murcia. Hemos trabajado durante los últimos meses de forma muy intensiva en dar continuidad, en resolver ese problema que había. Se había avanzado razonablemente en los tramos anteriores, pero es verdad que desde Murcia a Almería había un espacio prácticamente en blanco, con algunos tramos que no tenían ni origen ni destino, que no estaban unidos entre sí. En este momento nos están entregando y estamos aprobando los diferentes proyectos. Son siete proyectos que cubren todo el tramo Murcia-Almería. Vamos a licitar las obras de forma simultánea en este segundo trimestre del año por un importe que ronda los 1500 millones de euros. Eso, después de haber realizado un estudio funcional a lo largo del primer semestre del año pasado, nos va a permitir redactar los proyectos que, como he dicho antes, es función necesaria, pues de nada sirve presupuestar una cantidad si no tenemos hecho el trabajo previo de planificación y de redacción de proyectos que nos permiten, con los créditos que tenemos consignados, avanzar. Por lo tanto, damos continuidad al Murcia-Almería.

Estamos trabajando ya en la planificación para redacción de los proyectos entre Almería y Granada. Antequera-Granada está en fase de pruebas. También se ha hecho referencia a ello; el secretario de Estado ha respondido esta mañana y no creo que yo tenga que incidir. Se está trabajando de forma intensa por parte de todos los servicios técnicos de ADIF. La complejidad de los trámites y certificaciones que hay que conseguir para una puesta en servicio son muy exigentes —cada vez más exigentes—, tendentes exclusivamente a garantizar la seguridad una vez que se pone en servicio comercial la línea. Por lo tanto, no seré yo el que introduzca presión a los equipos técnicos, que son los que tienen que decidir en qué momento está la línea en condiciones para ser puesta en explotación. A todos nos gustaría —en el caso de Antequera-Granada llevamos casi tres años sin servicio y con una lanzadera en autobuses desde Antequera— ponerla en servicio cuanto antes, pero —insisto— es algo que tienen que determinar no solo los servicios técnicos de ADIF, sino también la formación que exige para los maquinistas de Renfe y los certificados que tiene que emitir la Agencia de seguridad ferroviaria. De Antequera hacia abajo estamos trabajando —no lo he dicho yo; si se me ha entendido así, no quería en modo alguno ni insinuarlo— en avanzar de forma sostenida y con paso firme en el tramo Bobadilla-Algeciras. El compromiso es terminar la electrificación entre 2020 y 2021. Estamos trabajando en la renovación integral de vía y la previsión —como he dicho hace un momento— es que ese tramo tenga tercer hilo para dar continuidad en ancho internacional desde la frontera francesa hasta Algeciras. Insisto en lo que decía antes cuando hablaba del tramo Vandellós-Tarragona. Son obras estas del corredor que exigen una plena coordinación entre todos los tramos para conseguir, y creo que lo vamos a alcanzar, el objetivo de tener en el año 2023 un corredor completamente operativo en ancho internacional, sin ningún tipo de laguna a lo largo de todo el recorrido.

Trato de seguir un poco el orden de intervención de los grupos. El portavoz de Foro Asturias se interesaba, lógicamente, por la situación de la llegada de la alta velocidad a las ciudades asturianas. A lo largo de los últimos meses, después de la explicación que tuvimos ocasión de dar en la comparecencia de presupuestos del año pasado, hemos conseguido avanzar de forma firme en la licitación de los proyectos, tanto en el tramo León-La Robla como en la variante de Pajares. La situación es muy distinta a la que teníamos encima de la mesa hace un año. En el caso de las obras León-La Robla, el contrato fue licitado el 24 de enero, la apertura de las ofertas se hizo el 12 de abril y en las próximas semanas tendremos un adjudicatario que inmediatamente, con un plazo de ejecución de doce meses, empezará a ejecutar para llegar al objetivo de junio de 2019 y tener terminada la infraestructura en ese tramo con tercer hilo. Lo haremos con una electrificación que nos permita, lógicamente, seguir dando tráfico a la rampa de Pajares, en tanto en cuanto es utilizada no solo por las mercancías en este momento, sino también en el futuro para algunos tramos de la red de cercanías. Por tanto, esa es la razón de esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 87

electrificación diferencial en ese tramo. Además, en el tramo de la variante de Pajares hemos licitado ya la obra entre La Robla y Campomanes el 6 de marzo de 2018. Estamos trabajando ya —está en fase de redacción— en el cambiador de ancho en Campomanes y se está redactando el proyecto de remodelación de la estación de Pola de Lena, con la previsión de que se apruebe el proyecto a finales del mes de julio de 2018. La fecha de finalización de los trabajos en ambas vías, en ambos túneles, está entre diciembre de 2019 y el verano de 2020. Esos son los plazos, que son los que nos determinan la necesidad de abordar las obras con la configuración técnica que hemos decidido como óptima para cumplir los requerimientos que la infraestructura exige para optimizar al máximo los tiempos entre Madrid y las ciudades asturianas. Además, como se anunció por parte del ministro de Fomento, se está trabajando en la redacción de los pliegos para la duplicación de la vía en los 67 kilómetros que restan entre Valladolid y León. Estamos hablando de una inversión adicional de más de 90 millones de euros, tanto en lo que es la vía como en el resto de superestructura.

En relación con la intervención del portavoz del Grupo Ciudadanos, en este momento están terminados y en fase de pruebas o próximos a su terminación siete tramos que esta mañana el secretario de Estado ha enumerado: Zamora-Pedralba, Vandellós-Tarragona, Monforte del Cid-Murcia, Antequera-Granada, Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco, Venta de Baños-Burgos. Son tramos que en algunos casos están ya en pruebas. No es posible —lo he dicho al hablar de Antequera-Granada— hablar de una fecha de puesta en servicio comercial, pero lo importante es que a lo largo de los últimos meses hemos conseguido, después del desbloqueo de obras, llevar a buen puerto estas infraestructuras. Ahora ya es cuestión de cumplir con todas las prescripciones de seguridad que nos exige la normativa vigente y las ETI para ponerlas en servicio. Creo que eso es una buena noticia para todos y es algo que mejora y optimiza el trazado de la red de alta velocidad que a lo largo de los últimos veinticinco años hemos conseguido alcanzar. Esa red tiene un mayor potencial si conseguimos interconectar determinados puntos para cerrar algunos de los corredores que tienen ciertas franjas que todavía requieren de inversión durante los próximos años.

En relación con la reflexión del portavoz de Podemos —que también estaba en línea con otras intervenciones— sobre cuáles son las líneas estratégicas y los criterios que tenemos que tener para acercarnos y entender las decisiones que están detrás del proyecto de presupuestos para 2018, lo he tratado de explicar en mi intervención. Nuestra apuesta por la red convencional se materializa en actuaciones concretas como la apuesta por la recuperación de líneas que estaban prácticamente sin tráfico por el mal estado en el que se encontraban, por ejemplo, la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, en la que llevamos actuando aproximadamente un año y donde hemos conseguido un incremento de los surcos para mercancías que nos ha permitido pasar de tres a treinta surcos a la semana, y no hemos abordado todavía las principales actuaciones que están recogidas en el plan integral de renovación de la línea. Lo mismo ocurrirá —estamos trabajando codo con codo con la Junta de Extremadura— en el corredor Mérida-Puertollano, un corredor que tiene poco tráfico en este momento, pero que estamos convencidos de que, si conseguimos optimizar la línea a través de una renovación integral de los diferentes tramos de la vía y de una electrificación plena de todo el corredor, tendrá mucho más tráfico dentro de unos años. En cuanto a la red de cercanías —no solo la de Madrid, a la que se ha hecho referencia en numerosas ocasiones, sino también la de Valencia y la del Cantábrico, lo que se pretende básicamente —aun cuando se actúa también sobre parte de la red de ancho ibérico en esa línea del norte— es poner al día una infraestructura, que es la de ancho métrico, que exige una importantísima inversión a largo de los próximos años. Si queremos hacer compatibles esas inversiones con el mantenimiento del servicio, esto nos lleva a unos plazos que a todos nos gustaría acortar, pero hemos decidido que si podemos mantener el servicio al mismo tiempo que renovamos la línea, es preferible hacerlo así por las dificultades que en algunos puntos tiene para los ciudadanos trasladarse en ese ámbito territorial.

Creemos que con las actuaciones concretas —he citado solo algunas de ellas— queda contrastado el eje estratégico al que he hecho referencia: una apuesta por la red convencional, insisto, no solo con actuaciones de infraestructura y de inversión nueva, sino también —y no me cansaré de decirlo; he hecho referencia a ello en mi intervención— con los esfuerzos en gasto de mantenimiento de esas líneas. Tenemos que incrementarlos a lo largo de los próximos años; lo hemos hecho ya en el primer ejercicio, pero tenemos que insistir en ello, reforzando no solo el contrato de mantenimiento, sino estableciendo unos equilibrios mejores que los que tenemos en este momento entre la plantilla interna de ADIF —convencional y alta velocidad— para el mantenimiento de las líneas y las contrataciones externas a las que acudimos en estos momentos. Tenemos que garantizar que el conocimiento de la red que se tiene en la plantilla de ADIF no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 88

se pierde en los próximos años con la jubilación de nuestra plantilla, y para eso tenemos —insisto una vez más en esa idea— que trabajar todos para incrementar la plantilla de nuestra empresa. Por lo tanto, una apuesta por la red convencional contrasta con actuaciones muy concretas que se despliegan a lo largo de las diferentes partidas del presupuesto y, sobre todo, ese despliegue de la red convencional lo estamos tratando llevar a cabo y lo estamos consiguiendo a través de un diálogo permanente con los territorios, con las comunidades autónomas.

Quiero hilvanar aquí con la referencia que me hacía el portavoz del Grupo Socialista en relación con Extremadura. La primera vez que visité Extremadura hice unas declaraciones que sorprendieron bastante viniendo del presidente de ADIF. Dije que me parecía inexplicable la situación del ferrocarril en Extremadura. Es verdad que la decisión que se adoptó en su día de trabajar sobre el tramo Plasencia-Badajoz es positiva para Extremadura, pero no soluciona los problemas de conexión con Madrid. Basta acercarnos al mapa ferroviario de España para ver que hay un espacio en blanco, que es la conexión de Madrid con Extremadura. Llevamos trabajando un año con el equipo de la Junta de Extremadura y dicho equipo nos trasladó que era verdad y que era positivo dar continuidad al corredor entre Madrid y Plasencia, pero que al mismo tiempo, como el horizonte temporal a que nos aboca el despliegue de todos los proyectos y ejecución de infraestructuras en ese tramo es a largo plazo, teníamos que actuar sobre la red convencional actual para darle más fiabilidad, para lograr en la medida de lo posible que se produjera una reducción en las incidencias que se producen en el tramo, sobre todo entre Madrid y Plasencia. Eso es lo que estamos haciendo, pero tampoco se pueden obrar milagros, porque esas actuaciones también requieren de tiempo, de redactar los proyectos y de ejecutarlos. Pero estamos trabajando en el tramo Humanes-Monfragüe para conseguir una mejora de la fiabilidad en ese ámbito. Estamos instalando el bloqueo de liberación automática en vía única entre Illescas y Navalморal. Estamos actuando en materia de señalización y mejora de comunicaciones. Estamos actuando también en el tratamiento de terraplenes entre Griñón e Illescas. En definitiva, estamos trabajando con actuaciones pequeñas que tienen como objetivo no tanto mejorar los tiempos de viaje —cosa de la que tendrá que ocuparse el nuevo trazado— sino mejorar la fiabilidad de la línea en tanto llega la nueva plataforma de alta velocidad. Ese es otro ejemplo de actuación y apuesta por la red convencional.

Me preguntaba también por las cifras que aparecen en el presupuesto en relación con el entorno de Navalморal-Casatejada. Dentro de las actuaciones que se ejecutaron de la nueva plataforma entre Madrid y Plasencia hay dos pequeños tramos a derecha e izquierda de Navalморal, en uno de los cuales está finalizada la plataforma pero en el otro todavía está en ejecución; por tanto, la cifra que aparece en el presupuesto para el año 2018 va dirigida a finalizar ese tramo para unirlo a la red convencional y ganar también en fiabilidad en un futuro relativamente cercano. Más allá del estudio informativo entre Madrid y Oropesa, pasando por Toledo y a continuación por Talavera, estamos trabajando en un tramo que hemos de agilizar porque la declaración de impacto ambiental está vigente, que es entre Casatejada y Plasencia. Estamos adecuando los proyectos y creo que a finales de este año o principios del próximo estaremos ya en condiciones de licitar la obra de nueva plataforma en ese tramo, que tendrá una ventaja en tiempos con respecto al tramo Madrid-Oropesa, que requiere, porque no tiene DIA vigente, un estudio informativo que está ya contratado y en redacción. Por tanto, es una prioridad, con hechos, ya que estamos apostando por un corredor que ha estado muy mal tratado hasta ahora, que es el corredor de Extremadura. Se ha hecho referencia también a otros puntos, como Burgos, Granada y Almería; a estos dos últimos ya he hecho referencia y en Burgos estamos trabajando también con el horizonte de tener a final de año culminada la infraestructura. Hemos tenido alguna incidencia a lo largo de la línea que está siendo ya resuelta en estos momentos.

Antes se ponía en cuestión la credibilidad de los presupuestos por el porcentaje de ejecución. He hecho referencia a ello al principio de esta segunda intervención, pero quiero acabar con una reflexión de carácter general. La dinámica de los presupuestos en relación con la propia exigencia de la normativa de contratos nos lleva muchas veces a tener que presupuestar con unas estimaciones que se quedan enseguida obsoletas como consecuencia de muchas y múltiples incidencias que la dinámica contractual nos genera. Una baja por adjudicación en un contrato —con independencia del porcentaje de las mismas, que estamos trabajando para que sean las menores posibles porque en el equipo actual de ADIF estamos convencidos de que las menores bajas nos garantizan una mejor calidad y una mayor rapidez en la ejecución de las mismas porque luego tiene menos incidencias la obra—, una suspensión como consecuencia de la aparición a lo largo de la ejecución de la obra de una incidencia que nos obliga, por la Ley de contratos, a suspender la obra y a reanudarla una vez que se llega a un acuerdo en el alcance del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 89

modificado, etcétera. Son muchas las incidencias que surgen a lo largo de la ejecución de las infraestructuras, y en las ferroviarias y viarias con mayor profusión que en otros ámbitos. Por tanto, es lógico que no se pueda ejecutar un presupuesto al cien por cien. Porcentajes de ejecución del 60 o 70 % son razonablemente aceptables si tenemos en cuenta lo prioritario, que es analizar a final de año si las obras que estaba previsto que se ejecutaran a lo largo de ese ejercicio o si los proyectos que estaba previsto redactar a lo largo de ese ejercicio han llegado a buen puerto. Lo importante es no tanto que nos fijemos en el presupuesto y en el porcentaje de ejecución —que también, y estamos en el debate de presupuestos, donde se recogen las prioridades y los criterios con los que se elabora ese presupuesto y es lo que tenemos que debatir— sino analizar qué nivel de cumplimiento para cada uno de los proyectos que se han comprometido a lo largo del ejercicio anterior ha llegado a buen puerto. En ese sentido, ponía como ejemplo el presupuesto de Rodalies en Cataluña, un presupuesto con un porcentaje de ejecución del 67 % pero que prácticamente todas las actuaciones están ya en marcha. Eso es lo importante. Hay que trabajar no con un marco estrictamente anual sino plurianual en infraestructuras. Antes reivindicaba que no nos fijemos tanto en los territorios sino que tengamos una visión más de conjunto y lo mismo digo en cuanto al análisis de los números, que muchas veces son demasiado fríos, del presupuesto y de los porcentajes de ejecución. Fijémonos más en si llevamos a buen puerto las actuaciones que vamos comprometiendo de forma dialogada con los municipios y con las comunidades autónomas. Desde ADIF podemos planificar y aportar nuestro conocimiento técnico desde la excelente plantilla de ingenieros y trabajadores en todos los órdenes que tanto en ADIF como en ADIF Alta Velocidad realizan cada día su trabajo, pero sin el conocimiento —lo decía el año pasado— que del territorio tiene cada comunidad autónoma, gobierne quien gobierne, y cada ayuntamiento, el trabajo de ADIF quedaría muy lejos de la eficacia que puede desplegar y que está desplegando, creo, con la ejecución de los presupuestos de 2017 y con los próximos presupuestos, que espero puedan ser aprobados en las próximas semanas.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Bravo. Han sido unas reflexiones finales bastante interesantes, ciertamente.

Suspendemos un momento la sesión para despedir al presidente de ADIF y dar paso al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A. (GARCÍA-LEGAZ PONCE). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001564); SOCIALISTA (Número de expediente 212/001237); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (Número de expediente 212/001383) Y CIUDADANOS (Número de expediente 212/001511).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con la sesión de la Comisión de Fomento para desarrollar la comparecencia del presidente y consejero delegado del Consejo de Administración de AENA. Estamos hablando de don Jaime García-Legaz Ponce, que hoy ostenta esta responsabilidad pero con el que hemos tenido la fortuna de poder compartir escaño en el Congreso de los Diputados y que dejó aquí muy buen recuerdo. Vuelve en calidad de presidente de AENA, pero está, como es evidente, en su casa.

Tienes la palabra, Jaime.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A. (García-Legaz Ponce)**: Muchas gracias, presidente. Gracias, señorías.

Comparezco en esta Comisión en mi condición de presidente y consejero delegado de AENA en esta que fue mi casa durante dos legislaturas. AENA es una sociedad mercantil estatal en la que el Estado ostenta la propiedad del 51 % del capital a través de la entidad pública empresarial Enaire; por ello, toda la información presupuestaria se recoge de forma consolidada con la información de Enaire y no de forma individualizada. Me gustaría recordar que además de las obligaciones en materia presupuestaria aplicables a AENA en su condición de sociedad mercantil estatal, como empresa cotizada, también le son de aplicación todos los requerimientos de gobierno corporativo exigidos por la normativa vigente, y como empresa cuya actividad está sujeta a regulación está sometida a los requisitos y obligaciones contemplados en el DORA 2017-2021. El modelo de regulación aeroportuaria contemplado por la Ley 18/2014 tiene como piedra angular este documento, el DORA, que garantizará hasta 2021 el correcto desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y la adecuada prestación de los servicios básicos en la red de aeropuertos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 90

de AENA. También es necesario tener en cuenta que, en el caso de AENA, los fondos para cubrir los gastos y realizar las actuaciones inversoras necesarias para la prestación de los servicios en los aeropuertos se financian exclusivamente con los ingresos propios de su actividad y no a través de los Presupuestos Generales del Estado. Este marco regulador constituye uno de los primeros y más importantes retos de AENA en los próximos años.

El DORA asegura el mantenimiento de la red de aeropuertos, dado que prohíbe el cierre o la enajenación de cualquiera de las instalaciones o infraestructuras aeroportuarias sin autorización del Consejo de Ministros o del Ministerio de Fomento. El DORA asegura también la accesibilidad, suficiencia e idoneidad de la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias; garantiza la sostenibilidad económica de la red basada en una gestión eficiente; asegura la continuidad y adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos y las condiciones más adecuadas de calidad y seguridad; garantiza la sostenibilidad medioambiental; asegura la movilidad de los ciudadanos y, por supuesto, asegura la cohesión social y territorial. El DORA recoge, asimismo, las obligaciones de AENA durante los próximos cuatro años, fijando entre otros aspectos la senda de las tarifas, con el establecimiento de un ingreso máximo por pasajero anual que permita a AENA la recuperación de los costes asociados a la prestación de los servicios aeroportuarios básicos, costes que además responden a criterios de eficiencia establecidos por el regulador. En segundo lugar, las inversiones que AENA deberá realizar han de responder a los estándares de capacidad suficiente y a los niveles de servicio establecidos, siendo también acordes a las previsiones de tráfico. Y, finalmente, debe garantizar los niveles de calidad de servicio que hay que cumplir en la red aeroportuaria, incorporando un sistema de incentivos y de penalizaciones para asegurar dicho cumplimiento. En resumen, señorías, el DORA garantiza que se van a cumplir los estándares de capacidad, ya que AENA realizará las actuaciones necesarias para garantizar la capacidad de las infraestructuras en las condiciones de calidad adecuadas y, en segundo lugar, esos estándares de calidad sujetos a un sistema de incentivos y penalizaciones. Para cumplir con todos estos compromisos, AENA ha desarrollado un plan de calidad que garantice que los servicios prestados se realizan de acuerdo con los criterios exigidos en el marco regulatorio, que es objeto de seguimiento por parte del órgano regulador, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Las inversiones deberán responder a los estándares de capacidad y a los niveles de servicio establecidos de acuerdo con las previsiones de tráfico, respetando el nivel máximo de inversión media anual, fijado en 450 millones de euros. La inversión regulada para estos cinco años asciende a 2185,4 millones de euros, siendo la inversión media anual regulada de 437,1 millones de euros. En consecuencia, el Programa de actuación plurianual 2018-2021 de AENA, recogido en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado 2018, cumple con los criterios establecidos en el DORA. En este programa de actuación plurianual de AENA se han incluido, además de la actividad regulada, los ingresos y costes no regulados previstos en AENA Sociedad Mercantil Estatal Sociedad Anónima y los de AENA Desarrollo Internacional, así como los correspondientes al aeropuerto de Londres Luton, que consolida con AENA, y los del aeropuerto internacional de la región de Murcia, que AENA ha incorporado recientemente a su red mediante la concesión de un contrato de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del aeropuerto por un plazo de veinticinco años. De acuerdo con el calendario establecido, está previsto que el inicio de las operaciones tenga lugar en enero de 2019.

En lo que respecta a la planificación de las inversiones en el periodo 2018-2021, las actuaciones están alineadas con las estrategias establecidas en el DORA, que tiene como objetivo reforzar el crecimiento del tráfico y la eficiencia en la calidad del servicio, orientándose siempre a la mejora continua de la seguridad. El plan de inversiones de AENA prioriza aquellas actuaciones si satisfacen la demanda de capacidad, calidad y seguridad. Así pues, las principales líneas estratégicas de este plan de inversión de aeropuertos son acometer todas las inversiones necesarias y viables, garantizar la seguridad de las operaciones y de bienes y servicios, mantener los compromisos medioambientales y obtener rentabilidad y optimización de la capacidad disponible. En el periodo que abarca el programa 2018-2021, el volumen de inversiones es de 2546 millones de euros con criterio de previsión de pago, de los cuales 1926 millones de euros corresponden a inversión regulada. La inversión total prevista en el PAP de AENA para el año 2018 asciende a 645 millones de euros, de los que 440 corresponden a inversión regulada. Este presupuesto incluye actuaciones inversoras para todos y cada uno de los cuarenta y seis aeropuertos de la red, entre los que debemos incluir el aeropuerto de la región de Murcia en régimen de concesión y los dos helipuertos, así como el aeropuerto de Luton, en el que AENA tiene la mayoría del capital.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 91

Las actuaciones inversoras más importantes que se contemplan en el presupuesto de inversión de 2018 son, señorías, las siguientes: inicio del plan director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, 15,7 millones de euros; adecuación general de la plataforma en Tenerife Sur, 15,2 millones de euros; adaptación del edificio T2 a los procesos de embarque en Tenerife Sur, 6 millones de euros; recrecido de la pista de vuelo en Fuerteventura, 6,4 millones de euros; adecuación de la plataforma en Lanzarote, 4,7 millones de euros; remodelación de la plataforma dique sur en la T1 en Barcelona-El Prat, 4,2 millones de euros, y la remodelación y ampliación del edificio dique sur de la T1 en Barcelona-El Prat, 400 000 euros. Asimismo, reconstrucción de la plataforma B y C en Palma de Mallorca, 18,5 millones de euros; incremento de la capacidad punta y nuevas funcionalidades del sistema automatizado del transporte de equipajes de Palma de Mallorca, 5,2 millones de euros; recrecido del planeamiento de pista 12-30 en Bilbao, 6,4 millones de euros; adecuación de la capacidad portante en plataforma, rampa 2 y calle E Vitoria, 3,7 millones de euros; adecuación de franjas y calles de rodaje en el aeropuerto de Ibiza, 2,1 millones de euros; actuaciones en balizamiento y campo de vuelo en Sevilla, 1,9 millones de euros, y actuaciones de balizamiento para el cumplimiento de normas técnicas en Málaga-Costa del Sol, por un importe de 6,7 millones de euros, entre otras actuaciones.

En cuanto a las tarifas aeroportuarias, quiero subrayar que España es el único país de Europa que establece por ley que no podrán incrementarse estas tarifas hasta el año 2025, lo que añade, además de una mayor competitividad a la actividad de transporte aéreo de nuestros aeropuertos, una importante ventaja de estabilidad y capacidad de previsión para las compañías aéreas. De acuerdo con lo establecido en el DORA, las tarifas se reducirán en el periodo 2017-2021 un 11 %. Para el establecimiento de las tarifas aeroportuarias del año 2018, entre los meses de mayo y julio de 2017 tuvo lugar el proceso de consultas entre AENA y las asociaciones representativas de las compañías de aviación comercial y general, produciéndose un amplio consenso sobre la disminución para este año de las tarifas. Además de esa reducción, durante 2018 se continuarán aplicando medidas destinadas a favorecer la movilidad de los ciudadanos; por un lado, bonificaciones generales en las tarifas para todos los aeropuertos de la red, y por otro, bonificaciones específicas para los aeropuertos insulares, Ceuta y Melilla. Para las tarifas de 2019, próximamente se va a iniciar el periodo de consultas con las compañías aéreas. Está previsto que la primera reunión se celebre a finales de este mes de abril.

Señorías, además de estas bonificaciones, el consejo de administración celebrado el 21 de febrero de 2017 aprobó los incentivos comerciales para fomentar el establecimiento de nuevas rutas o el fortalecimiento de las ya existentes. El conjunto de bonificaciones e incentivos comerciales para el fomento del tráfico aéreo en los aeropuertos supone una importante minoración de ingresos para AENA, que en 2017 dejó de ingresar por estas bonificaciones e incentivos 156 millones de euros.

Señorías, hoy AENA es la empresa líder mundial en el sector aeroportuario. Es el primer operador del mundo por volumen de pasajeros, con más de 315 millones en 2017. Entre los aspectos más destacables de la evolución del tráfico y de los resultados obtenidos por la compañía, cabe destacar, en lo que se refiere a la actividad aeroportuaria, que en 2017, por segundo año consecutivo, AENA ha vuelto a alcanzar un récord histórico de pasajeros. Asimismo, en 2017 se han registrado récords históricos de pasajeros anuales en diecinueve aeropuertos de nuestra red nacional de diferente tipología, no solo en los dos grandes aeropuertos de Madrid y Barcelona, sino también en aeropuertos turísticos y regionales.

Cabe destacar que los dos principales aeropuertos de la red de AENA, Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona El Prat, forman parte de la red de los diez mayores aeropuertos de la Unión Europea, ocupando la posición quinta y sexta respectivamente por volumen de tráfico. El tráfico del aeropuerto de Luton, en el que AENA tiene una participación del 51 %, alcanzó en 2017 récord histórico, con prácticamente 16 millones de pasajeros, un incremento del 8,6 % respecto del año anterior.

Un dato importante, señorías, es que fruto del excelente comportamiento del sector turístico y de la labor que AENA realiza para impulsar las conexiones aéreas a través de los incentivos comerciales a los que me he referido con anterioridad y de las actuaciones en materia de *marketing* aeroportuario, en 2017 se han creado 449 rutas nuevas, 427 rutas a destinos de corto y medio radio y 22 rutas nuevas a destinos de largo radio. Quiero subrayar la importancia en términos de creación de empleo y de riqueza lo que representa la apertura de nuevas rutas en los aeropuertos de la red. De acuerdo con los estudios del Consejo Internacional de Aeropuertos, ACI, por cada 1000 pasajeros adicionales se generan 0,9 empleos directos y cerca de dos empleos indirectos. Esta tendencia, señorías, se sigue manteniendo en 2018. Con datos acumulados al mes de marzo, el tráfico de pasajeros en el primer trimestre ha alcanzado los 50 millones de pasajeros, con un crecimiento del 9,7 % respecto del mismo periodo 2017. No obstante,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 92

debemos seguir muy cercanamente todos los acontecimientos que se producirán en torno a la salida del Reino Unido de la Unión Europea, por el fenómeno llamado *bretxit*, o las derivadas del incremento de actividad de nuestros destinos competidores, puesto que suponen elementos de alerta respecto a la evolución futura del tráfico.

Por lo que se refiere a los resultados económicos, los ingresos totales alcanzaron en 2017 los 4028 millones de euros, un incremento del 6,8 %; el Ebitda alcanzó los 2517 millones de euros, un crecimiento del 9,8 % respecto a 2016; el beneficio neto obtenido por AENA ha ascendido a 1232 millones de euros, es decir un 6 % superior al registrado en el año anterior; y la deuda del Grupo AENA ha pasado de 8228 millones de euros a 7156 millones de euros.

La reducción de los niveles de endeudamiento, unido a un crecimiento sostenido y generalizado del tráfico en toda la red de aeropuertos, ha permitido fortalecer la solvencia de AENA y alcanzar una mejora en su calificación crediticia. El pasado 16 de abril, AENA recibió una buena noticia, que es la mejora en la calificación crediticia otorgada por Moody's de Baa1 con perspectiva estable a A3 con perspectiva estable, tras la revisión al alza del *rating* del Reino de España.

Entendemos, señorías, que para valorar la importancia de la actividad de AENA hay que tener en cuenta no solamente sus resultados económicos, también es esencial entender la función que lleva a cabo AENA como facilitador de la movilidad de los ciudadanos y la accesibilidad al transporte aéreo. Esta actividad contribuye tanto al crecimiento de la economía como a la cohesión social y territorial en España.

Los positivos resultados económicos y de actividad han sido también consecuencia de las medidas de mejora competitiva adoptadas en AENA durante los últimos años, que son una garantía para asegurar que AENA continúe presentando en el futuro un balance de buenos servicios aeroportuarios y altos niveles de seguridad y de calidad, como se exige en la sociedad, y continuidad en las buenas magnitudes económico-financieras que presenta la compañía.

Para finalizar mi intervención, señorías, haré referencia a algunos objetivos y prioridades que se ha planteado la compañía en los próximos años y que han sido la base para la presentación de los presupuestos del año 2018. Necesitamos consolidar la solvencia de AENA, su crecimiento y su posicionamiento como referente mundial en gestión aeroportuaria, esforzándonos en la búsqueda continua de la excelencia, manteniendo los mejores niveles de seguridad y los más altos estándares de calidad de los servicios prestados. La calidad del servicio constituye, señorías, una de las prioridades en la gestión diaria, por lo que se garantizarán todos los recursos necesarios para la continua mejora de la calidad de los servicios prestados por AENA en todos sus ámbitos de actividad. AENA va a poner el foco en esa calidad de los servicios que prestamos con la finalidad de mejorar la percepción de calidad de servicio de todos aquellos que transitan por las infraestructuras aeroportuarias españolas. Otra prioridad, señorías, es la sostenibilidad medioambiental, por lo que todas las actuaciones que se desarrollen serán compatibles con la conservación del entorno aeroportuario y la gestión estará basada en el equilibrio entre las variables económicas y sociales y las variables medioambientales. Todo ello nos debe permitir alcanzar un modelo de crecimiento medioambientalmente sostenible y socialmente responsable.

El compromiso de ser mejores, señorías, no se limita, como decía antes, únicamente al ámbito económico-financiero, sino también al del servicio prestado a la sociedad. Citaré un ejemplo. El esfuerzo de AENA para ofrecer una experiencia óptima a las personas con movilidad reducida, mejorando el servicio sin barreras, teniendo en cuenta la evolución demográfica española y europea que nos revela que cada vez son más las personas con movilidad reducida que hacen uso de nuestras instalaciones aeroportuarias. Por ello, en los últimos contratos de este servicio suscritos por AENA se incluyen un conjunto de requisitos muy exigentes en cuanto a la asistencia ofrecida, los medios técnicos y humanos necesarios, los tiempos de respuesta, la formación del personal y la atención y trato para que el pasajero con problemas de movilidad reducida sea atendido de forma adecuada.

Para dar cumplimiento a todos estos retos, estamos trabajando en la elaboración del plan estratégico para el cuatrienio 2018-2021, que va a marcar el camino por el que la compañía deberá avanzar en los próximos años. Como parte destacable de este plan, quiero resaltar el desarrollo de los planes directores de los dos principales aeropuertos de la red: el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y el aeropuerto de Barcelona El Prat para el período 2017-2026, que han sido presentados recientemente por el ministro de Fomento. La finalidad de estos dos planes es asegurar unos niveles elevados de conectividad aeroportuaria mediante el fomento de la intermodalidad con otros medios de transporte complementarios, principalmente el ferroviario, así como la modernización y mejora de las infraestructuras existentes en los aeropuertos para adaptarlas al crecimiento esperado en la demanda de tráfico. Adicionalmente, cabe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 93

mencionar que AENA tiene establecido un mecanismo de seguimiento continuo de los planes directores de todos los aeropuertos que conforman la red para atender siempre de forma eficiente las demandas de movilidad y que en ningún momento se limite la posibilidad de atender incrementos de tráfico de acuerdo con las previsiones.

Por último, señorías, quiero transmitirles mi convencimiento de que los objetivos y prioridades estratégicos que he expuesto en mi intervención permitirán consolidar a AENA como el operador aeroportuario de referencia en Europa y en el mundo, garantizando la eficiencia y la competitividad futura del sistema aeroportuario español. Las inversiones de AENA previstas en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2018 incluyen a todos y cada uno de los aeropuertos de AENA en todas las comunidades y ciudades autónomas para atender adecuadamente el tráfico que reciben. Con ello seremos capaces de asegurar la conectividad, el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, promoveremos el desarrollo de la actividad económica, estimularemos el turismo y desarrollaremos y potenciaremos el sector del comercio por la capacidad de atracción que tiene nuestra actividad. De esta forma contribuiremos también a los objetivos fijados por el Ministerio de Fomento en este anteproyecto de ley de presupuestos, como es la vertebración territorial de España, el desarrollo económico y social de nuestro país y la creación de empleo.

No quiero terminar mi intervención sin agradecer a todos y cada uno de los empleados de AENA el enorme esfuerzo que han realizado durante el pasado ejercicio y que llevan realizando durante estos meses, que son la mejor garantía de calidad del servicio prestado en nuestros aeropuertos.

Quedo a su disposición para responder a todas las preguntas que deseen formularme.

Muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García-Legaz.

Es el turno ahora de los grupos parlamentarios, empezando por el Grupo Parlamentario Ciudadanos. Tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor García-Legaz. Ha hecho una intervención muy exhaustiva y meticulosa, por lo que me voy a limitar a hacerle unas preguntas muy concretas sobre cuestiones que me gustaría que nos aclarase.

En primer lugar, quisiera hablar sobre los comités de coordinación aeroportuaria. Es frecuente que las distintas comunidades autónomas expresen deseos de participar en la gestión del aeropuerto cuando ese instrumento ya existe y, con frecuencia, está infrautilizado. ¿Tiene su departamento asignada alguna partida presupuestaria para los comités de coordinación aeroportuaria? Nos gustaría saber también qué comités de coordinación aeroportuaria han tenido reuniones extraordinarias en los dos últimos años. Igual no es el objeto de esta comparecencia, pero nos interesaría saber el motivo de la convocatoria, quién fue el solicitante y si se acordó abordar alguna actuación. Asimismo, me gustaría que nos dijera —insisto que igual es abusar de la comparecencia— qué comités no han celebrado al menos dos reuniones anuales en los dos últimos ejercicios.

Planes especiales. Todos los aeropuertos de la red de AENA tienen su correspondiente plan director que, obviamente, es muy útil, pero a veces no se logra la eficacia plena por no estar aprobados los planes especiales asociados a los que obliga la norma de 1998, de la que han pasado ya veinte años, lo cual parece un plazo más que razonable. La pregunta es ¿en estos dos últimos años se ha tratado en los comités este asunto alguna vez para que se resuelva de una vez y así cumplir lo que marca la legislación? ¿Puede decirnos cuáles son los planes especiales que están aún sin aprobar?

Por último, en cuanto a los servicios de tránsito aéreo, la Ley 9/2010 permitió la liberalización de los servicios de tránsito aéreo en los aeropuertos. Ahora hay aeropuertos de la red de AENA en los que el control de torre es gestionado por proveedores distintos al ente público Enaire. Aparentemente se han obtenido buenos índices de calidad y de puntualidad, no parece que se haya visto afectada la seguridad y ha habido reducción de costes. En es qué planes tiene con respecto a los servicios de tránsito aéreo y si se van a asumir las recomendaciones que se han promulgado en numerosas ocasiones, contenidas en el proyecto de Cielo Único Europeo, encaminadas a la eliminación de monopolios para mejorar el servicio.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra la diputada doña Carmen Valido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 94

La señora **VALIDO PÉREZ**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señor García-Legaz, le agradecemos que comparezca en la Comisión para hablarnos de los presupuestos de AENA.

Si AENA fuera cien por cien pública tendríamos la posibilidad de realizar enmiendas más políticas a los presupuestos de una de las mayores compañías del país. El Estado, es decir, la ciudadanía de este país, ha dejado de ingresar 475 millones de euros de AENA, que han ido a parar a manos privadas en forma de dividendos, en lugar de ir a toda la compañía o para pagar el resto de servicios del Estado.

Tengo una intervención corta pero con bastantes preguntas. ¿A qué se debe este incremento del reparto de dividendos? ¿Cuál es la justificación? ¿Es porque AENA ha realizado todas las inversiones necesarias de presente y futuro para la seguridad y mejora de la gestión de la infraestructura aeroportuaria? ¿Qué intereses ha defendido usted a la hora de aprobar este reparto de dividendos? ¿Contentar y ganarse el apoyo de los inversores privados o solucionar todos los conflictos laborales internos? Usted está en la difícil posición de gestionar una compañía con una fuerte presión de intereses privados, pero no se olvide de que AENA no es una empresa al uso en la que hay que maximizar la rentabilidad. AENA es una empresa que vuela sola y económicamente es autosuficiente. Gestiona la movilidad y la seguridad y en estos aspectos todo gasto es una inversión que repercute en la situación laboral y esta, a su vez, en el servicio que ofrece a las personas usuarias. Tenemos al principal gestor aeroportuario del mundo con una conflictividad laboral a flor de piel, sobrecarga, precariedad y estrés laboral insostenibles. ¿Qué subidas salariales contempla en sus planes para el total de la plantilla de la compañía, bien sea directa o externa? ¿Cómo va el endeudamiento y la emisión de bonos de la compañía? ¿Cuándo van a llegar las mejoras de las condiciones laborales que permitan garantizar la estabilidad y la calidad en el primer operador aeroportuario del mundo? ¿Cuál es el plazo y la inversión para atender todas las demandas argumentadas por el Defensor del Pueblo? ¿A quién está beneficiando la bajada de tasas contemplada en el DORA?

En cuanto a la sostenibilidad ambiental, que usted ha mencionado antes, ¿ha contemplado la posibilidad de utilizar los terrenos de AENA para regenerar los ecosistemas o compensar la contaminación de la actividad aeroportuaria, en lugar de calentar la especulación inmobiliaria para lograr unos resultados deslumbrantes? ¿Por qué esta operación inmobiliaria? ¿Considera que fue valorado en el precio de venta de las acciones el valor de los terrenos de la compañía? ¿Por qué la expansión internacional? ¿Por qué el aumento del negocio comercial frente al operativo? ¿Es porque el DORA ha fracasado o porque la sed de los inversores privados es infinita?

El señor Vargas, su predecesor, lo tuvo muy claro. Usted, señor García-Legaz, puede pasar a la historia de dos formas: como el que, para tener el mejor personal posible y en las mejores condiciones posibles, hizo al principal operador aeroportuario del mundo invertir en sostenibilidad y en futuro, o como el que profundizó en el expolio de la compañía para tener las mejores rentabilidades posibles para los fondos de inversión e inversores privados a costa de sacrificios laborales, pelletazos urbanísticos y negocios comerciales frente al operativo.

Gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra don César Ramos.

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

Esta es la comparecencia del presidente de AENA sobre presupuestos, pero como pedimos la comparecencia del presidente de AENA cuando fue nombrado y nunca tuvo lugar, voy a utilizar mi turno para hacer la intervención que iba a hacer entonces.

AENA es muy importante para nuestro país, sobre todo porque el sector aéreo es fundamental para el sector turístico, que tiene una gran importancia para la economía española; no hay que olvidar que gran parte de la salida de la crisis de nuestro país se debe al buen funcionamiento del turismo español. Hay varias reflexiones que le voy a hacer. Al anterior presidente de AENA el Grupo Socialista le reprochó y pidió su dimisión en varias ocasiones por una sencilla razón, porque nos daba la sensación de que ponía los intereses de los accionistas por encima de los intereses públicos que tienen que regir, en nuestra opinión, la dirección de una compañía como esta. Por eso pedimos su dimisión varias veces, porque cada día nos encontrábamos con un conflicto laboral nuevo. No entendíamos por qué había un conflicto laboral en el aeropuerto de Barcelona porque los trabajadores de seguridad veían que sus condiciones laborales no eran las que tenían que ser. Veíamos cómo el colectivo de trabajadores de hostelería del aeropuerto de Barcelona, llamado «lote 22» —y que ahora están en huelga—, temía que podían empeorar sus condiciones laborales por la forma en la que se habían sacado las licitaciones por parte de la compañía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 95

Esto era algo que nosotros no compartíamos y por eso pedimos reiteradamente la dimisión del anterior presidente de AENA.

Tiene la oportunidad de hacer una política distinta a la del presidente anterior. Recuerdo su última intervención aquí, también con motivo de los Presupuestos Generales del Estado, en la que se mostró más como el CEO de una compañía privada que como un político que tiene que gestionar una empresa pública pensando en el interés público. Por eso le pedimos que piense en el interés público de una compañía tan importante como esta. Voy a reconocerle que no hemos entendido ni entendemos el porqué del aumento de los dividendos que se ha dado a los accionistas, principalmente a fondos de inversión extranjeros, que dieron un gran pelotazo cuando se hizo la privatización. A nuestro modo de ver, fue una mala privatización porque, como se demostró al día siguiente de salir las acciones a bolsa, se revalorizaron ostensiblemente porque el cálculo de la acción por parte del Gobierno no se hizo de la forma adecuada y esos fondos de inversión consiguieron grandes beneficios. Ahora, el compromiso que asumieron cuando se privatizó la compañía de tener unos dividendos del 50 % ha pasado al 80 %. Le voy a reconocer que no lo entiendo. La única explicación que se me ocurre es que el Gobierno del Partido Popular quiere hacer caja con su 51 %. Si el reparto de dividendos es del 80 % en vez del 50 %, la parte pública, que es del 51 %, tendrá más beneficios que si era el 50 % comprometido.

Voy a terminar —porque además llevamos un día largo y todavía quedan varias comparecencias— hablando de un conflicto del que hemos hablado privadamente en muchas ocasiones, y yo agradezco al presidente de AENA su disposición a estar permanentemente en contacto y que podamos buscar una solución, que es el de los trabajadores del Aeropuerto de El Prat, la parte de hostelería, que han estado casi un mes de huelga. Yo creo que es incomprensible que un grupo de trabajadores de una empresa pública, que anuncia cada día que tiene grandes beneficios, se tengan que poner en huelga porque no tienen la seguridad de que se les vayan a garantizar sus condiciones laborales y los salarios que han tenido hasta ahora simplemente porque se ha sacado una licitación que lleva a que las empresas adjudicatarias vean la oportunidad de empeorar sus condiciones laborales.

Con esto no voy hacer demagogia, por lo menos hoy (**Risas**), y lo digo además con todo el sentido del mundo, porque no se entendería que en un conflicto abierto nosotros dijéramos —como podríamos hacerlo— a bombo y platillo que los grandes fondos de inversión se han llevado grandes cantidades de dinero mientras los trabajadores tienen unas condiciones malas. Pero como creemos que lo principal es solucionar el problema, le voy a pedir que actúe, que interceda —sé que lo está haciendo, aunque públicamente no se vea— para que se garanticen las condiciones laborales que tenían, se garanticen los puestos de trabajo, los salarios y que puedan tener la seguridad de que una compañía pública no saque un contrato para que otras empresas lo gestionen y, como consecuencia, al final tengan peores condiciones laborales. Creo que es un conflicto que hay que solucionar ya, son demasiados días los que han estado los trabajadores en huelga, y creo que no se lo pueden permitir ni la empresa ni la imagen de la compañía, y creo que tampoco como país nos podemos permitir ver esa imagen que se dio en el Aeropuerto del Barcelona en una época y que puede darse otra vez.

Confío en que se solucione y que en dos semanas —le voy a poner plazo—, como mucho, los trabajadores puedan decir que creen que se garantizan la mayoría de demandas y, a partir de ahí, negociar el resto de asuntos. Creo que las empresas —y aquí hago un llamamiento a las empresas adjudicatarias— tienen que dejar de jugar. Entiendo que una negociación sindical entre trabajadores y patronal lleva lo que lleva, pero que dejen de jugar y se pongan a trabajar para garantizar ya lo que puedan garantizar.

Nada más y muchas gracias.

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

Es el turno del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el diputado don Jaime Mateu.

El señor **MATEU ISTÚRIZ**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor García-Legaz, es un placer verle de nuevo en esta casa, porque yo creo que la última vez que nos vimos en actividades parlamentarias fue en el Senado, en el desempeño anterior del cargo de secretario de Estado de Comercio. Es una garantía tenerle a usted aquí, señor García-Legaz. ¿Por qué? Porque su formación como técnico comercial y economista del Estado es un marchamo de calidad para regir una empresa como AENA, con un 51 % de capital en manos del Gobierno de España.

Yo estoy contento, y creo que nuestro grupo parlamentario también está contento. ¿Por qué? Porque AENA es una empresa de éxito. Aprovecho también para dar las gracias a todo su equipo, parte del cual

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 96

está aquí presente, los más representativos, porque son colaboradores fieles y necesarios en la gestión de AENA, que va por buen derrotero. Lo mismo digo de cualquier trabajador de los 8234 que usted tiene en plantilla y les doy las gracias por ese éxito de AENA. Decía que era marchamo de calidad y es una empresa de la cual estamos satisfechos el Grupo Popular porque, a pesar de los achaques que hace el señor Ramos con respecto a los dividendos, podemos estar muy satisfechos los españoles que usan las instalaciones de AENA y sus cuarenta y seis aeropuertos, los dos helipuertos, el aeropuerto de Luton, los de Colombia, Jamaica o México, porque ahí ven, sencillamente, cuál es la tarea de AENA en cuanto a las capacidades, a las infraestructuras y a la calidad del servicio que se presta. Y, por ende, a los que no utiliza normalmente los servicios aéreos de AENA, también tenemos que decirles que se benefician de otro modo, precisamente por la marcha que lleva en la evolución en bolsa esa participación del 51 % que permite a las arcas públicas recuperar este año 6,5 euros por acción, que más o menos viene a suponer para las arcas del Estado español cerca de 500 millones de euros que, como bien ha dicho antes el secretario de Estado, son fundamentales para seguir haciendo las inversiones oportunas también en el resto de las actividades que desarrolla el Gobierno de España. Por eso, señor García-Legaz, le deseamos una magnífica gestión y cuente par ello con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular.

Hay que recordar que la evolución positiva de AENA está dentro también de una política estable de un Gobierno que ha sabido tomar las decisiones oportunas con respecto a las materias económicas para reflejarlo en unos presupuestos generales, al margen de las peculiaridades que usted ha dicho para esta empresa pública, y generar un estado o confianza de bienestar, en el sentido de que estos presupuestos han ido a favorecer a los que teníamos que devolver el esfuerzo que habían realizado en el ajuste económico derivado de la crisis, fundamentalmente los pensionistas, los jóvenes, las familias, la modificación del IRPF, y lo que es fundamental para cualquier país: la creación de empleo. Más de 500 000 puestos de trabajo netos ha creado el Gobierno de España y el objetivo es 20 millones de empleados en el año 2020. Eso no es baladí para afirmar con orgullo que AENA —como usted bien ha dicho— es el primer operador del mundo en cuanto a número de pasajeros.

Pero esto no es por azar, no es por casualidad. No me gusta poner el retrovisor para mirar al pasado, sino mirar hacia adelante, pero es menester, para que se valore más todavía el esfuerzo y el trabajo que ha hecho AENA, recordar con tres datos sintéticos cómo estaban AENA y el Grupo Fomento en el año 2011: 40 000 millones de euros de deuda en el Grupo Fomento en global; más de 3000 millones de euros en facturas sin pagar en los cajones; ratio de solvencia y ratio de endeudamiento del Grupo Fomento por los suelos, con un incremento de esta última en más de un 50 %. La deuda de AENA era de 14 942 millones de euros en aquel momento, no había prácticamente ni para pagar las nóminas en ese momento. Y había un aspecto terrorífico, la ratio de endeudamiento de AENA, que era prácticamente veintiuna veces el Ebitda, 1287 millones de euros. Como ve, la evolución que ha tenido AENA es lo que me permite decir —y creo que nuestro grupo parlamentario lo acepta— que AENA es una empresa de éxito, porque ha estado inmersa en un mar en el cual las olas se han movido por un viento que ha sido el Gobierno del Partido Popular que las ha empujado favorablemente.

Quiero recordarle datos macroeconómicos de la propia empresa, por ejemplo, en cuanto al Ebitda, ahora hablamos de 2517 millones de euros, pero en el año 2011 era de 1287. Vean cómo se ha mejorado enormemente. Y usted ha sido muy modesto en cuanto a la definición del beneficio neto consolidado, porque ha dicho que se ha incrementado un 5,8 % con respecto al año 2016, por un importe de 1232 millones de euros. Pero si obviamos el efecto positivo de la incorporación de la reversión de las provisiones por los procedimientos judiciales derivados de las exportaciones en el aeropuerto Adolfo Suárez en Madrid, podríamos hablar de un beneficio neto de un 21,9 %. Otro aspecto fundamental, que precisamente ha propiciado la calificación de Moody's en los términos que usted ha determinado, ha sido el trabajo magnífico que se ha hecho por la propia solvencia de la empresa. En deuda financiera neta estamos en 7156, frente a los 14 973 millones de euros que he dicho al principio. Por eso, en definitiva, en un trabajo totalmente exitoso.

Le voy a hacer una serie de consideraciones finales porque es importante encorsetar estas decisiones que han permitido que AENA sea la empresa de la cual actualmente nos enorgullecemos todos los españoles, porque es seña de identidad, es marca España, aquella decisión que se tomó en el año 2011; usted se acordará perfectamente, señor García-Legaz, en otros cometidos en los que usted estaba inmerso. Me refiero en concreto a aquella decisión de anular las privatizaciones de los aeropuertos de Barcelona y de Madrid, que hubieran destruido absolutamente lo que era la mayor fortaleza del sistema aeroportuario español, el sistema en red. Ello permitió allanar el camino, fortalecer esta sociedad, para dar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 97

entrada al capital privado; y eso, por muchas críticas que haya, ha robustecido la gestión en AENA; le ha dado una sostenibilidad al sistema de red aeroportuaria español fantástica y, por supuesto, ha culminado el liderazgo de España en cuanto a red o tejido aeroportuario. El DORA es otro acierto; no voy a entrar en él porque usted lo ha definido perfectamente; es nuestra hoja de ruta, nuestro libro de actuación de mesa camilla. Está todo perfectamente definido y garantiza el interés público, que no va a permitir que una decisión caprichosa pueda cerrar aeropuertos; se tendrán que tomar decisiones en acuerdo de Consejo de Ministros.

Me complace —también se lo escuché al ministro en el desayuno de Europa Press hace unos días— que una de sus bases de actuación futura es el desarrollo del plan inmobiliario. Hablaba de rentabilizar los terrenos, esas 900 hectáreas, 400 netas edificables en Barajas que, fundamentalmente, iban a dar empleo y una capacidad económica de colaboración público-privada de cerca de 1000 millones de euros en el plazo de ocho años. Me agrada mucho también esa capacidad, ese corazón social que también tiene AENA, con ese más de millón y medio en el PMR, pasajeros con movilidad reducida, que ustedes han atendido divinamente. Yo he sido testigo de cómo lo hacen y por eso le doy la enhorabuena. En cuanto a las molestias que muchas veces se causan por el ruido aeroportuario a viviendas, ustedes han insonorizado más de 20 000 viviendas para estos menesteres.

Voy terminando, animándole a que usted siga en esta misma línea empresarial al margen de las críticas que puedan venir de otros grupos políticos, que también tienen que reconocer que AENA es marca España y allá donde tenemos un aeropuerto o alguna representación de AENA ahí hay una buena gestión económica e, insisto, usted y su equipo deben seguir manteniendo esa trayectoria. Muchas gracias, señor García-Legaz, a su equipo y deseamos que esta no sea su única intervención sino que tenga muchas más y nos venga a demostrar unos resultados extraordinarios, como se ha podido ver después del estudio que ha realizado tanto de la presentación de resultados como del informe de gestión consolidado, como del informe de la gestión corporativa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mateu.
Responde don Jaime García-Legaz.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A.** (García-Legaz Ponce): Muchas gracias, señorías. Muchas gracias a todos los portavoces por sus preguntas y por sus intervenciones.

Comenzaré por dar respuesta a las preguntas que ha formulado el señor Navarro, portavoz del Grupo Parlamentario Ciudadanos, pero antes querría aclarar algo, porque ha habido una mención del portavoz del Grupo parlamentario Socialista. Yo comparezco aquí para explicar los presupuestos, pero quiero hacer constar que solicité en su momento la comparecencia a petición propia para explicar los objetivos de la compañía. No ha sido posible —no soy yo quién para entrar en las razones— fijar esa comparecencia, pero me hubiera gustado mucho poder comparecer con anterioridad para dar cuenta de los objetivos empresariales de la compañía en este momento.

En lo que se refiere a los comités de coordinación aeroportuaria, lo primero que sí querría aclarar es que AENA ni preside ni convoca estos comités; estos comités los convoca el Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Transportes y AENA es miembro de ese comité de coordinación aeroportuaria. Por tanto, nosotros somos objeto de la convocatoria y la atendemos con la mayor diligencia posible, siempre que esta se produce por parte del ministerio. No tengo aquí los datos uno por uno de todas las reuniones de los comités; me comprometo a enviárselo con todo detalle por escrito, pero sí tengo recuerdo de que se han celebrado, como mínimo, los siguientes comités de coordinación aeroportuaria: el de Canarias, el de Baleares, el de País Vasco, el de Cantabria, el de Madrid, Galicia, Asturias, Aragón, Melilla, Extremadura, Valencia, Navarra, Ceuta, Castilla y León, Castilla-La Mancha y La Rioja. Pero para no caer en ningún error de omisión, procederé a enviarle con todo detalle la lista de todas las reuniones que se han celebrado a lo largo del último año, también con el detalle relativo a los planes especiales pendientes de aprobar asociados a los planes directores. Todos esos datos relativos a los dos últimos años, dado que procede recabarlos de la Secretaría General de Transportes, se los enviaré con mucho gusto.

En cuanto al servicio de tránsito aéreo, quiero decirle con toda claridad que AENA está encantada con el servicio que prestan los proveedores privados del servicio de tránsito aéreo. La experiencia ha sido un enorme éxito, es una experiencia que proviene de la Administración anterior —también hay que decirlo con toda claridad—, que se ha traducido en un éxito incontestable de calidad de servicio, de estándares

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 98

de seguridad y, por tanto, no puedo tener nada más que las mejores palabras para el servicio prestado por los proveedores privados de tránsito aéreo en los aeropuertos de AENA. Es un servicio de extraordinaria calidad y con unos estándares de seguridad extraordinariamente elevados.

En segundo lugar, haré mención a las preguntas formuladas por su señoría, por la portavoz del Grupo Podemos, y me referiré a algunas de las preguntas que me ha dirigido. Se ha referido, entre otras, a los 475 millones de euros que en concepto de dividendos se han repartido en el día de hoy a los inversores privados. Yo quiero decirle con toda honestidad que estoy muy orgulloso de poder repartir 475 millones de euros entre los inversores privados porque, además de esos 475 millones, hay otros 500 millones de euros que AENA está ingresando en la caja del Estado y que es dinero que todos los españoles van a poder disfrutar a través de su Hacienda pública en servicios públicos, en reducción de la deuda, en aquello que el Gobierno de España decida usarlos. De esos 475 millones de euros —lo quiero dejar también claro— un 40 % del capital —es decir, más de 300 millones de euros— se reparte entre muchos pequeños accionistas españoles, muchos ciudadanos españoles que han invertido sus pequeños ahorros en acciones de AENA y ahora están recibiendo el retorno de esos pequeños ahorros en forma de mayores dividendos, algo de lo que yo como presidente y consejero delegado de AENA me siento muy orgulloso.

El incremento del reparto de dividendos responde a una razón y solamente a una, a un criterio de gestión racional financiera de una sociedad mercantil estatal como es AENA. Esta compañía genera, señoría, 2500 millones de euros de Ebitda y más de 2000 millones de euros de generación neta de caja al año. Es una compañía que, como se ha indicado ya, tenía un volumen de deuda superior a los 15 000 millones de euros, que se ha reducido drásticamente hasta apenas 2,7 veces nuestro Ebitda, es decir, se ha producido una reducción extraordinaria de la deuda. Cualquier director financiero —y aquí está el nuestro que, por cierto, es extraordinario y que no me dejará mentir— le recomendará a cualquier consejero delegado de una compañía, sea AENA o sea otra, que cuando uno tiene 2000 millones de euros en caja y cuando los bancos le van a pedir dinero por colocar esa caja, porque en la situación monetaria que vive la Unión Monetaria Europea colocar depósitos en volumen elevado en una entidad bancaria implica pagar por ese dinero, lo sensato en esas circunstancias es no acumular esa caja y pagar por ese depósito sino devolvérselo a sus accionistas para que ese dinero esté en el bolsillo del dueño de la compañía, que en este caso es el Estado en un 51 %. La compañía no se puede gestionar con criterios de racionalidad solamente con capital y sin deuda. Eso no tiene ningún sentido desde el punto de vista financiero, porque eso implicaría renunciar a hacer funcionar la compañía con un coste de la deuda extraordinariamente bajo. Por tanto, son criterios técnicos, de racionalidad financiera los que nos han llevado a aumentar el ratio de dividendo.

En segundo lugar, me gustaría hacer mención a la situación laboral en AENA. Le quiero informar, señoría, de que hay un acuerdo con los sindicatos mayoritarios de AENA; ahora mismo no hay ninguna situación de conflicto laboral en la plantilla de AENA, todo lo contrario. La relación con los sindicatos que representan a los trabajadores de AENA ha permitido, entre otras cosas, una mejora de las condiciones laborales de nuestros trabajadores de la que también me siento muy orgulloso. Esto ha supuesto un incremento de la masa salarial extraordinario con respecto al incremento contenido de los Presupuestos Generales del Estado de más de 8 millones de euros que se está repartiendo entre todos los trabajadores de AENA y cuyo primer plazo de pago se efectuó hace ya más de un mes. Esto supone una mejora de las condiciones salariales. Se ha aprobado también, con el concurso de los representantes de los trabajadores, unas mejores condiciones de flexibilidad en la jornada laboral de los trabajadores y, por tanto, en estos momentos la conflictividad laboral en AENA no existe. Esto es un hecho. El acuerdo con los sindicatos, que ha permitido esa mejora de las condiciones salariales y de otra naturaleza, creo que es un motivo de satisfacción para todos.

También querría hacer mención a la evolución del endeudamiento, que es otro aspecto por el que me ha preguntado su señoría. El endeudamiento de AENA se ha reducido drásticamente, y creo que esto es una buena noticia. Si una compañía está muy endeudada, es una compañía más vulnerable a los vaivenes de la situación monetaria y financiera que una compañía poco endeudada, como es AENA. Creo que eso es bueno para la salud de la compañía en el corto, en el medio y en el largo plazo.

Asimismo me ha preguntado sobre quién se beneficia de las bajadas de las tasas aeroportuarias. Le voy a dar una respuesta muy sencilla: se benefician los pasajeros, que son los que en el precio de su billete pagan precios más bajos porque las tasas que se aplican son más bajas; se benefician también todos aquellos que trabajan en los entornos aeroportuarios porque la bajada de las tasas y de los precios implica mayor volumen de tráfico, y por tanto una potenciación del turismo y del comercio, que está generando datos muy positivos, y se beneficia también la Hacienda pública porque a través de ese mayor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 99

incremento del tráfico —y lo hemos visto en los datos, con récord histórico en 2017: 250 millones de pasajeros— se genera una mayor actividad económica, mayores ingresos por IVA, mayores ingresos por sociedades, mayores ingresos por IRPF, mayores impuestos especiales, siendo por tanto el Estado el principal beneficiario de esa bajada de tasas aeroportuarias.

Respecto del uso de los terrenos me ha preguntado por qué vamos a dar un uso a esos terrenos, y me atrevo a responder que porque esos terrenos han sido pagados con el dinero de todos los españoles. Los terrenos de Madrid Barajas son terrenos expropiados, y por tanto son terrenos que fueron pagados a precios muy altos en los momentos previos al estallido de la burbuja; están en el balance de AENA, pero han sido objeto de un pago muy importante cuando AENA era una sociedad mercantil estatal al cien por cien. Por tanto el uso que vamos a dar a esos terrenos es un uso productivo. Cuando visitan los aeropuertos de Madrid o de Barcelona otros gestores aeroportuarios muchas veces nos preguntan: ¿por qué tienen todas estas parcelas sin usar aquí? ¿Qué es lo que le pasa al aeropuerto de Madrid o al aeropuerto de Barcelona? En todos los demás aeropuertos europeos aquí tendríamos un hotel para que se puedan alojar los pasajeros, aquí tendríamos oficinas para que se instalen las empresas que prestan servicios aeronáuticos, habría instalaciones para desarrollar el comercio electrónico y habría activos productivos en lugar de activos improductivos. ¿Por qué no explotan esto? Y nuestra respuesta ha sido: lo vamos a explotar, y eso es lo que vamos a hacer, poner en uso, generar puestos de trabajo, generar actividad económica y generar ingresos para la compañía que serán retornados al Estado en un 51 %, como corresponde a una condición de sociedad mercantil estatal.

Hago también referencia a las preguntas formuladas por el señor Ramos. En primer lugar, que no le quepa ninguna duda de que yo estoy muy cómodo con la condición de sociedad mercantil estatal de AENA. El hecho de que el Estado conserve un 51% me parece que es una buena noticia, y el hecho de que no haya ninguna intención de privatizar un paquete de AENA más allá de ese 51% es una decisión que obviamente toma el Estado y con la que yo me siento muy cómodo. No hay ninguna intención de vender un paquete accionario público más allá de lo que se vendió en su momento, del 49 %, y hoy tengo la oportunidad de volver a aclararlo. Quiero también agradecerle la ayuda y la comunicación que estamos manteniendo de forma permanente en relación con el lote 22. Sabe su señoría que es un asunto que a mí me ha generado preocupación desde que llegué a mi responsabilidad. Creo que es una buena noticia que la huelga se haya suspendido y que entremos en un período en el que los trabajadores y las empresas adjudicatarias de esos contratos puedan llegar a un acuerdo. Sí quiero aclarar —porque me ha parecido que en su intervención su señoría decía que eran trabajadores de AENA— que no son trabajadores de AENA, son trabajadores que no están en la nómina de AENA. Nosotros vamos a hacer todo lo que esté en nuestra mano por intentar que finalmente, en el menor tiempo posible —ojalá que sea en menos días de los que su señoría ha mencionado en cuanto al plazo que consideraba idóneo de dos semanas—, ese acuerdo finalmente se pueda alcanzar, se conserven todos los puestos de trabajo —que ya están garantizados porque existe el derecho de subrogación en el puesto de trabajo—, y se mantengan las condiciones económicas, que es algo también muy importante. No le quepa duda, señoría, de que voy a hacer todo lo que esté en mi mano por intentar que las dos partes —porque no es AENA parte negociadora— puedan llegar a un acuerdo en el menor tiempo posible.

El señor Ramos también ha hecho referencia al interés público de AENA y tengo que decirle que, por descontado, no se trata solamente de prestar atención a las variables económicas y financieras, que son fundamentales, sino también de ser conscientes de nuestro papel para servir al interés general, al interés público. Por eso he mencionado antes el ejemplo del incremento, muy importante, que hemos hecho en los contratos para prestar servicios a las personas con movilidad reducida; todo este tipo de consideraciones y de sensibilidades que van más allá de la pura rentabilidad económico-financiera están en nuestra hoja de ruta y no le quepa duda, señoría, de que haremos todo lo que esté en nuestra mano para garantizar que todas las personas que pasan por nuestros aeropuertos estén adecuadamente atendidas, y las variables medioambientales estén con un carácter prioritario en nuestra hoja de ruta.

He mencionado anteriormente las razones que nos han llevado a incrementar los dividendos y a reducir la deuda, por lo que creo que quedan razonablemente explicadas las preguntas que ha formulado. Finalmente respecto del lote 22 he de decir que hemos convocado reuniones con las principales empresas adjudicatarias para la próxima semana para transmitirles el mensaje inequívoco de que AENA quiere que se cierre este conflicto con un acuerdo en el menor tiempo posible y en las condiciones lo más razonables posibles para los trabajadores.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 100

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García-Legaz. Felicidades por la gestión de la empresa a usted y a todo su equipo. Vamos a despedirle y continuamos rápidamente con el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO. A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001562); SOCIALISTA (número de expediente 212/001238); CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (número de expediente 212/001386) Y MIXTO (número de expediente 212/001297).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la Comisión con la comparecencia del presidente del ente público Puertos del Estado, don José Llorca Ortega, a quien nuevamente damos la bienvenida a esta su casa, a la que acude con frecuencia. Le vamos a escuchar en relación con los presupuestos generales de su ente para este año 2018.

Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes a todos. Como ha venido siendo la norma en los proyectos de presupuestos del sistema portuario de interés general de los últimos años, el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 incluye en el ámbito portuario nuevas medidas específicamente dirigidas a la reducción de los costes de paso de las mercancías por los puertos españoles, que estamos seguros de que contribuirán a la mejora de la competitividad de nuestra economía al reducir los costes logísticos de nuestras empresas.

En ese sentido los aspectos más relevantes del proyecto de presupuestos del sistema portuario de interés general para 2018 son los siguientes. En primer lugar, reducción del 10 % de la cuantía básica de la tasa de la mercancía (tasa T-3) que es soportada por todas las mercancías que entran y/o salen por nuestros puertos; y la reducción propuesta, con un impacto estimado de 28 millones de euros, repercutirá directamente en una mejora de la competitividad de las exportaciones españolas y en una reducción del coste de nuestras importaciones con una repercusión directa en los costes logísticos.

En segundo lugar, se mantienen un ejercicio más, sin ser objeto de revisión con respecto a 2017, las cuantías básicas del resto de las tasas portuarias, a diferencia del incremento del 1,01 % que se propone en esta misma ley para las tasas de la Hacienda estatal. Tampoco se varían los valores de los terrenos y las aguas de los puertos, las cuotas íntegras de la tasa de ocupación, los tipos de gravamen de la tasa de actividad y las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación y de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques. Ante el repunte de la inflación esta medida representa en términos reales una reducción de la carga tributaria de los operadores portuarios.

En tercer lugar, reducción del 50 % en el porcentaje de las tasas devengadas por la Autoridad Portuaria de Sevilla que corresponden al organismo público Puertos del Estado, porcentaje que pasa del 4 % al 2 % así como en el porcentaje de aportación de dicha Autoridad Portuaria al Fondo de Compensación Interportuario. Estas reducciones, con un impacto anual estimado de 560 000 euros, contribuirán sin duda a mejorar la competitividad del puerto de Sevilla, que constituye una instalación portuaria de interés general de carácter muy singular y diferenciada del resto, como único puerto marítimo del interior del sistema portuario español. Dicha singularidad conlleva un efecto directo en la gestión y viabilidad del puerto de Sevilla, al tener que afrontar la total financiación de la construcción y mantenimiento de grandes infraestructuras de carácter singular en el sistema portuario español, como son la exclusiva del puerto de Sevilla y el canal de navegación Eurovía Guadalquivir E-60-02.

También, por lo que respecta a los coeficientes correctores en relación con los aprobados en la Ley de Presupuestos para 2017, la propuesta incluida en el proyecto de presupuestos para 2018 mantiene prácticamente la totalidad de estos. Cuatro autoridades portuarias modifican un único coeficiente corrector, dos al alza y dos a la baja, con un impacto neto de reducción de ingresos cercano al medio millón de euros, si se hubieran aplicado evidentemente durante todo el ejercicio, lo que no ocurrirá, por lo que su impacto real será lógicamente menor.

Respecto a las bonificaciones comerciales estas constituyen otro poderoso instrumento que las autoridades portuarias pueden aplicar a las tasas de ocupación, a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, con el objeto de captar, fidelizar o incrementar tráficos y clientes. Las que se proponen para 2018 hubieran tenido un impacto anual cercano a 112 millones de euros, de haberse podido aplicar durante todo el ejercicio. No obstante hasta la entrada en vigor de este proyecto de ley se encuentran

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 101

vigentes por la prórroga presupuestaria las aprobadas en la Ley de Presupuestos de 2017, que tenían un impacto estimado ligeramente inferior a las que ahora se proponen.

Como novedad debe señalarse que 2018 será el primer ejercicio en el que se aprobarán coeficientes correctores para la tarifa fijada de recepción de desechos generados por buques, tras la modificación del artículo 132.8 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en la redacción dada por el apartado uno de la disposición final vigésimoprimera de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 2017. Como recordarán el objetivo de esta medida es paliar el importante déficit entre lo recaudado por la tarifa fija y las cantidades que esos organismos públicos pagan a los prestadores del servicio en función de los volúmenes de desechos efectivamente recogidos en aquellas autoridades portuarias con un importante volumen de pasajeros, ya sean en crucero, ya sean en ferry. Los coeficientes que se proponen permitirán reducir dicho déficit en 1,8 millones de euros.

El proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 incluye también otras dos importantes, desde mi punto de vista, novedades normativas de gran importancia para el sistema portuario de titularidad estatal. Por un lado, el artículo 78.3 del proyecto de ley introduce una modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, según la cual la energía eléctrica suministrada a las embarcaciones atracadas en puerto que no tengan la condición de embarcaciones privadas de recreo no pagarán el impuesto especial sobre la electricidad, al preverse una reducción del cien por cien en la base imponible del mismo. Se trata de una medida destinada a fomentar el *cold ironing* o suministro de energía eléctrica a buques atracados en puerto, que complementa la reducción del 50 % de la tasa T-1 que, para los buques que durante su estancia en puerto utilicen la electricidad suministrada desde el muelle para alimentar sus motores auxiliares, ya contempla el artículo 197.1 del texto refundido de la Ley de Puertos.

Por otro lado, la disposición adicional sexagésimasegunda del proyecto de ley de presupuestos introduce la exención en el impuesto sobre sociedades para las rentas obtenidas por las autoridades portuarias, como consecuencia de la transmisión de elementos de su inmovilizado, siempre que el importe total de la transmisión se destine a la amortización de préstamos concedidos por Puertos del Estado o por entidades oficiales de crédito para financiar inversión en elementos del inmovilizado relacionadas con sujeto o finalidad específica. Esta es una medida de gran importancia que contribuirá a facilitar el saneamiento financiero del sistema portuario, mediante la reducción de su endeudamiento con el producto de la enajenación de activos improductivos, y de lo que se podrán beneficiar como es obvio principalmente las autoridades portuarias de Gijón y de La Coruña, con altísimos niveles de endeudamiento, pero también otras autoridades portuarias como Sevilla, Santa Cruz de Tenerife o la bahía de Cádiz, que tienen importantes enajenaciones pendientes para el saneamiento de sus cuentas.

Paso ahora a comentar los aspectos más destacados de los presupuestos de explotación y capital y del programa de actuación consolidado del sistema portuario de titularidad estatal, que integran los presupuestos y programas individuales de Puertos del Estado y de las 28 autoridades portuarias, elaborados a partir de los planes de empresa 2018 acordados, otra vez sin discrepancias, entre Puertos del Estado y cada una de las autoridades portuarias, de acuerdo con los objetivos y principios establecidos por el Ministerio de Fomento, conforme con la política económica del Gobierno, como prevé el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Antes de nada debo señalar que hasta que se apruebe esta ley de presupuestos que actualmente está en tramitación parlamentaria para el sistema portuario está vigente, al igual que para el resto de los organismos públicos, la prórroga del presupuesto consolidado 2017. No obstante, al igual que ocurrió el año pasado, las posibilidades de reasignación interna de dotaciones presupuestarias entre Puertos del Estado y las autoridades portuarias previstas en la Ley de Puertos, sin afectar a las dotaciones consolidadas, han permitido que todos los organismos públicos portuarios puedan en este momento disponer de un presupuesto individual, adecuado a sus necesidades desde el primer día del ejercicio 2018, excepto lógicamente en lo que se refiere a los coeficientes correctores, a las bonificaciones comerciales, a las cuantías básicas de las tasas y a que, como se ha señalado, continúen en vigor los aprobados en 2017 hasta que se aprueben las nuevas propuestas contenidas en este proyecto de ley.

Respecto a principios y objetivos en este apartado no puedo sino reiterar los ya enunciados y perseguidos en los sucesivos presupuestos de esta y de la anterior legislaturas, ya que los presupuestos consolidados del sistema portuario para 2018 inciden en medidas dirigidas especialmente a seguir incrementando la competitividad de los puertos españoles y a hacer frente a las inversiones consideradas prioritarias sin poner en peligro la solvencia económico-financiera, ni del sistema en su conjunto ni de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 102

ninguna de las autoridades portuarias individualmente, como exige el principio legal que rige al sistema portuario español de autosuficiencia financiera del conjunto del sistema y de cada una de las autoridades portuarias. Por tanto los principios y objetivos que perseguimos, y que expongo a continuación, les recordarán con toda seguridad a comparecencias de ejercicios anteriores, y los mantenemos, como ya he señalado, porque estamos convencidos de que iban y siguen yendo en la dirección correcta.

En primer lugar, racionalización de las inversiones ajustadas a criterios fijados por el señor ministro en su intervención ante la Comisión de Fomento del Congreso del 19 de diciembre de 2016, en la que informó sobre las líneas generales de la política del departamento. Por el lado mar, no generación de nueva capacidad, sino adaptación de las infraestructuras portuarias a la demanda, por ejemplo, para buques megaportacontenedores, que están pasando en este momento de capacidades máximas de 18 000 a más de 28 000 TEU, y por el lado de tierra, infraestructuras de accesibilidad viaria y ferroviaria y mejora de las redes generales de transporte de mercancías de nuestro país, con el objetivo común de favorecer las condiciones competitivas del tráfico del mercancías a través de nuestros puertos, pero sin perder de vista tampoco otros principios de racionalidad ya aplicados desde hace años en el sistema portuario: rentabilidad económico-financiera y máximo ajuste a la evolución de la demanda.

En segundo lugar, reducción del apalancamiento financiero del sistema, con el objetivo, tanto de liberar recursos para la mejora de la competitividad como para su aplicación a las inversiones prioritarias en conectividad. Así el endeudamiento consolidado con entidades financieras a corto y a largo plazo ha pasado de 1851 millones al cierre de 2016 a 1747 millones al cierre de 2017. Estimamos que al cierre de 2018 el endeudamiento total con entidades financieras ascenderá a 1681 millones de euros, del orden únicamente de 2,5 veces del Ebitda consolidado del sistema. Como información adicional les recuerdo que a finales de 2011 dicha magnitud ascendía a 2659 millones de euros, por lo que la reducción producida en este periodo se situará muy cerca de los 1000 millones de euros.

El presupuesto de nuevo endeudamiento para 2018 recogido en el estado de flujos de efectivo consolidado asciende a 34,2 millones de euros, correspondientes a las siguientes autoridades portuarias: Bahía de Cádiz 10 millones; Bilbao 10 millones; Motril 2,5 millones; Santa Cruz de Tenerife 5 millones; Vigo 2,7 millones; Villagarcía de Arousa 1 millón; y Puertos del Estado 3 millones. Adicionalmente la financiación procedente del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria ascenderá a 18 millones de euros, 13,5 millones para la Autoridad Portuaria de Ferrol y 4,5 para la Autoridad Portuaria de Sevilla.

En tercer lugar, austeridad en el gasto público y eficiencia en la gestión, prolongando el esfuerzo de contención de gasto corriente, personal y otros gastos de explotación. Los gastos de explotación ascenderán a 1035 millones de euros, de los que el 44 %, 452 millones, corresponden a amortizaciones; el 26 %, 274 millones, a gastos de personal; y el 30 %, 310 millones, a otros gastos de explotación. Esta distribución porcentual de gastos se mantiene en proporciones muy similares a la de los ejercicios anteriores, poniendo de manifiesto en la carga de amortización la intensidad de capital que requiere la actividad de los organismos públicos portuarios.

En relación con los gastos de personal el incremento de efectivos previstos en la plantilla media alcanzará los 5600 trabajadores, y el impacto del incremento de las retribuciones del personal al servicio del sector público del 1,75 %, que establece el proyecto de ley de presupuestos en su artículo 18.2, dan lugar a una previsión de aumento del gasto de personal con respecto al gasto real incurrido en 2017 del 9,8 %. Por su parte también los otros gastos de explotación experimentan un ligero incremento para 2018, aunque el mayor aumento corresponde a la partida de gastos de reparación y mantenimiento, imprescindibles para garantizar la operatividad de los activos públicos con el nivel de calidad que demandan nuestros operadores privados.

En cuarto lugar, prudencia y realismo en las previsiones de ingresos y de demanda —los tráficos—, en un escenario macroeconómico de plena consolidación de la recuperación de la economía española con incrementos, tanto de las exportaciones como de las importaciones. No obstante aquí debo señalar que la prudencia con la que normalmente elaboramos estas previsiones ha sido ampliamente superada por la realidad, ya que afortunadamente y como muestra de la positiva evolución y vitalidad de nuestra economía, en 2017 hemos alcanzado el volumen de tráfico portuario de mercancías que teníamos previsto alcanzar en 2018. Cuando comparecí aquí el año pasado les dije que para 2017 esperábamos que el tráfico portuario alcanzara los 530 millones de toneladas frente a los 509 de cierre del año 2016. Pues bien, el cierre real de 2017 se ha situado en los 545 millones de toneladas; cifra que constituye un récord histórico para el conjunto de los puertos españoles, y que como acabo de señalar era el volumen de tráfico que se estimaba alcanzar en 2018. Si anticipamos un año nuestras previsiones en 2018 podríamos llegar a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 103

alcanzar los 565 millones de toneladas, crecimiento que los primeros meses de 2018 respaldan, con un crecimiento de prácticamente el 6 % durante el primer trimestre del presente año. En términos de superficie el incremento de la actividad portuaria elevará en 2018 el ratio de superficie concesionada sobre superficie concesionable hasta el 68,5 %, mejorando sensiblemente el grado de ocupación con respecto a la previsión de cierre de 2017, 65,5 %, y sobre el cierre real de 2016 que fue del 61,9 %.

En quinto lugar, por su parte la cifra de negocio del sistema portuario consolidado ascenderá a 1089 millones de euros, una cifra inferior a la realmente obtenida en 2017, 1126 millones de euros, por el impacto de las medidas de mejora de la competitividad descritas anteriormente y asociadas fundamentalmente a la reducción de las tasas portuarias. Descontados los gastos de explotación, a los que me he referido anteriormente, los beneficios de explotación presupuestados ascienden a 204 millones de euros, reduciéndose con respecto a los obtenidos en 2017 por las reducciones de tasas a las que hice referencia durante esta intervención. A pesar de la disminución del endeudamiento financiero mencionado anteriormente los gastos financieros ascienden hasta los 28 millones de euros, como consecuencia del empeoramiento de las expectativas de la evolución de los tipos de interés en el corto plazo. En sentido contrario, dentro de los resultados financieros está previsto un resultado positivo de 16 millones de euros resultante de la enajenación de las acciones de la terminal EBHI por parte de la Autoridad Portuaria de Gijón.

Los resultados financieros en su conjunto arrojan un saldo negativo de 12 millones de euros, por lo que los beneficios del ejercicio 2018, antes del impuesto sobre sociedades, se espera que ascienden a 192 millones de euros.

Como ya tuve ocasión de exponer en mi intervención del año pasado, relativa a los presupuestos de 2017, el presupuesto de 2018 que ahora presentamos permite constatar la mejora de la competitividad de nuestros puertos que están produciendo las medidas adoptadas por el Gobierno, que se están demostrando totalmente compatibles con la consolidación en los próximos años del importe neto de una cifra de negocio por encima de los 1000 millones de euros, con la generación de Ebitda anuales de entre 500 y 600 millones de euros, y con la obtención de resultados anuales positivos del orden de los 200 millones de euros, lo que a su vez, permitirá compatibilizar la reducción sostenida del apalancamiento financiero del sistema con una media de inversión pública programada en el escenario plurianual 2018-2021 cercana a los 750 millones de euros anuales, y con la continuación progresiva y continua de la reducción de las tasas portuarias en ejercicios futuros.

En lo que respecta al presupuesto de capital, representado por el estado de flujos de efectivo, el presupuesto de 2018 contempla los flujos de efectivo de las actividades de inversión que recogen principalmente los pagos por adquisiciones de activos no corrientes, es decir, el inmovilizado intangible, el material, inversiones inmobiliarias y financieras, así como los cobros procedentes de su enajenación o amortización al vencimiento. En la estimación del presupuesto para 2018 las actividades de inversión supondrán una disminución de 638 millones de euros en el efectivo o equivalentes del sistema portuario, principalmente por los pagos de 803 millones de euros correspondientes a adquisiciones de inmovilizado material intangible e inversiones inmobiliarias. Esta cifra representa un aumento del 127 % sobre la cifra de ejecución real del ejercicio 2017, que ha sido de 354 millones de euros. En sentido contrario destacan también 133 millones de euros de incremento de efectivo por cancelación de otros activos financieros.

El programa de inversiones incorporado al presupuesto para 2018 pretende como se decía anteriormente acometer las inversiones con criterios de racionalidad, con el fin de evitar situaciones de sobrecapacidad, priorizar los proyectos de inversión imprescindibles para garantizar la demanda de infraestructuras y servicios, especialmente los proyectos dirigidos a mejorar, como he señalado también reiteradamente, la conectividad viaria y ferroviaria de nuestros puertos. A partir de 2017 se potencia el creciente esfuerzo que el sistema portuario pretende realizar en lo que se refiere a la mejora de sus condiciones de accesibilidad terrestre, viaria y sobre todo ferroviaria, incluso acometiendo actuaciones fuera de sus vigentes zonas de servicio, paliando de este modo un déficit existente en este momento en nuestros puertos, que resulta a día de hoy incluso más evidente tras las importantes obras marítimas realizadas en los últimos años, que no han tenido su correspondiente contrapartida en inversiones del lado terrestre.

El caso del ferrocarril es especialmente significativo, dados los elevados costes de inversión necesarios. Sin embargo la apuesta por el tráfico ferroviario es clave en una estrategia de descarbonización del transporte y lo es también como atributo de calidad y competitividad de los operadores marítimos y portuarios, como así lo demuestra la evolución de los tráficos ferroviarios en nuestros puertos. El tráfico

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 104

ferroviario en los puertos no ha dejado de crecer, incluso en el periodo de crisis, desde 2009 en adelante. Los puertos representan del orden del 60 % de todo el tráfico de mercancías que se mueve en nuestro país por ferrocarril. En 2017 se movieron por ferrocarril 15,8 millones de toneladas de mercancía, casi un 11 % con respecto a 2016. Asimismo, la cuota ferroviaria se ha incrementado en un 7,1 % en 2017 respecto al tráfico total terrestre —ferrocarril más carretera— en nuestros puertos. Para 2018 las previsiones son optimistas y pensamos que incrementaremos en un millón adicional de toneladas lo que hemos movido por ferrocarril en 2017, hasta prácticamente los 17 millones de toneladas. La cuota ferroviaria se ha incrementado el 7 % en 2017 y los datos muestran que hay un trasvase real desde la carretera. En algunos segmentos y puertos la cuota ferroviaria alcanza el 15 %, por ejemplo en contenedores en Barcelona y en el mismo puerto hasta el 30 % en el transporte de vehículos nuevos como mercancía. Los puertos atraen actividad de empresas ferroviarias privadas, las más importantes están presentes en los puertos y en algunos de ellos operan varias, junto a Renfe, en régimen de total concurrencia. Con datos del Observatorio del Transporte, en este momento el 40 % de todo el tráfico en toneladas/kilómetro ya es operado por operadores ferroviarios privados.

En este sentido, el elemento más relevante de inversiones que se recoge en los presentes presupuestos es la consolidación del mecanismo del Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, creado por el artículo 56.4 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia que modifica el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y posteriormente regulado reglamentariamente a través del Real Decreto 707/2015, de 24 de julio, que representa un instrumento decisivo para articular y dar viabilidad presupuestaria al Plan de inversiones de accesibilidad terrestre y portuaria 2017-2021, presentado por el ministro de Fomento el 9 de enero de 2017. Este mecanismo dota al sistema portuario de una herramienta eficaz que le permite invertir y contribuir financieramente al desarrollo de actuaciones relacionadas con la mejora de su accesibilidad terrestre fuera de las actuales zonas de servicio de los puertos, conjuntamente y de forma coordinada con las entidades y centros inversores competentes en materia de ferrocarriles y carreteras, ADIF y Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, principalmente. De hecho, con un presupuesto de 97 millones de euros para el ejercicio 2018, el fondo asumirá la mayor parte de las inversiones en materia de accesibilidad terrestre y portuaria previstas fuera de la zona de servicio de los puertos en este ejercicio.

Desde el punto de vista de su funcionamiento, el fondo garantiza que las inversiones y contribuciones financieras del sistema portuario al desarrollo de actuaciones se cubran con la propia generación de recursos, sin comprometer el principio de autosuficiencia económico-financiera de cada organismo público portuario. Asimismo, los recursos del fondo permiten a las autoridades portuarias que lo deseen solicitar préstamos a un interés competitivo para hacer frente a las inversiones programadas. Concretamente, el de las obras de acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol se están ejecutando con un préstamo del fondo a la Autoridad Portuaria y está previsto que también se financien de este modo las obras del nuevo acceso ferroviario al puerto de Sevilla.

El proyecto de Presupuestos Generales del Estado incluye el presupuesto del Fondo de accesibilidad para 2018 —la ley así lo prevé—, y dicho presupuesto contempla la financiación del proyecto de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao por importe de 13,5 millones de euros y el de la Autoridad Portuaria de Sevilla por importe de 4,5 millones de euros, en el marco de una financiación total para este último de 13,5 millones de euros. Por tanto, las actividades del fondo en 2018 ascienden a un total de 18 millones de euros en términos de préstamo. Los orígenes de fondos para atender a dicha financiación, como sus señorías conocerán, provendrán en un 80 % del crédito suscrito con el Banco Europeo de Inversiones, incluido en el Plan Juncker, y en un 20 % de las aportaciones de los organismos públicos portuarios. No se prevé resultado económico patrimonial en el ejercicio al compensarse los costes financieros de la financiación con los ingresos financieros a percibir de las dos operaciones citadas. Es preciso señalar, además, que en el activo y pasivo del balance que forma parte del presupuesto del fondo se han incluido las aportaciones exigibles generadas de 2016 a 2018, que aún no está previsto exigir a los distintos organismos portuarios y que al cierre de 2018 alcanzarán 94,4 millones de euros.

En cifras globales, para el periodo 2018-2022, estos presupuestos contemplan 559,7 millones de euros de contribución del fondo a una inversión global estimada de más de 900 millones de euros de inversión en actuaciones que se desarrollan fuera de las zonas de servicio de los puertos, bien en actuaciones denominadas de última milla o bien en actuaciones sobre la red general que administrará y explotará ADIF. Actuaciones en última milla entre las que se pueden citar como más relevantes: el acceso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 105

ferroviario sur al puerto de Barcelona —la parte que acomete la Autoridad Portuaria de Barcelona—; el acceso ferroviario de la dársena de Escombreras, en Cartagena; la red ferroviaria en la dársena sur del puerto de Castellón; el acceso ferroviario al puerto exterior de Ferrol; el acceso ferroviario al puerto de Sagunto o el acceso ferroviario al puerto de Sevilla a través del enlace de La Salud.

Actuaciones en la red general que se acometen fuera de la zona de servicio de los puertos, entre las que se pueden citar como más relevantes: la contribución a la línea Algeciras-Bobadilla, por parte de la Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras; apartaderos y mejoras en el corredor ferroviario Barcelona-Madrid para trenes de 350 metros, por parte de la Autoridad Portuaria de Barcelona; actuaciones ferroviarias en la línea Bilbao-Miranda, también con apartaderos por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao; la variante ferroviaria de Camarillas, por parte de la Autoridad Portuaria de Cartagena; apartaderos en la línea Huelva-Sevilla, por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva; mejoras del tramo ferroviario Redondela-Arcade, por parte de la Autoridad Portuaria Marín y Ría de Pontevedra; mejoras en la línea Sagunto-Teruel-Zaragoza, con apartaderos también para 750 metros, de la Autoridad Portuaria de Valencia; o el ramal de acceso ferroviario al muelle de La Cabezueta, en Cádiz, con una inversión directa ferroviaria por parte del organismo público Puertos del Estado. Estas últimas inversiones serán llevadas a cabo básicamente por ADIF, si bien financiadas por el sistema portuario a través de dicho mecanismo del Fondo financiero de accesibilidad terrestre con la firma de los preceptivos convenios de colaboración que están ya en marcha o que están próximos a cerrarse entre las partes. En este momento hay once firmados ya.

Entre las actuaciones de red general y última milla que el fondo contribuye a impulsar, también se incluyen desarrollos de terminales en el interior del territorio que coadyuvan al desarrollo de tráficos portuarios a través de una mejora de las condiciones intermodales y de los servicios logísticos que se prestan a la mercancía, pudiéndose destacar en este sentido ejemplos tales como las plataformas de Pancorbo, en la provincia de Burgos, y Arasur, en Álava, por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao; la terminal de Majarabique, en la provincia de Sevilla, por parte de la Autoridad Portuaria de Huelva; la estación intermodal de Lezo, asociada a la Autoridad Portuaria de Pasaia; la terminal de Muriedas, asociada a la Autoridad Portuaria de Santander; la terminal intermodal en zona centro, en Marchamalo, en Guadalajara, por parte de la Autoridad Portuaria de Tarragona; la terminal Fuente de San Luis, por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia, o la plataforma logística intermodal de Salvaterra-As Neves, por parte de la Autoridad Portuaria de Vigo.

A todo lo anterior hay que sumar las inversiones que las autoridades portuarias vienen realizando dentro de las zonas de servicio de los puertos a través de sus respectivos planes de inversión. Estas inversiones en las redes interiores de los puertos dan continuidad a las actuaciones programadas en la red general, o de última milla, que financia el fondo y que completan la estrategia de inversión global que busca articular el plan de accesibilidad al que antes me he referido. Concretamente, el presupuesto de inversión en el ejercicio de 2018 para actuaciones viarias y ferroviarias en las redes interiores de los puertos asciende a 91 millones de euros, a invertir a través de los planes de inversión de las autoridades portuarias. Este presupuesto de inversiones adicional a los 97 millones de euros del fondo citados anteriormente que se refieren a actuaciones programadas en la red general y en la última milla.

Entre las actuaciones que se acometen dentro de la zona de servicio de los puertos, se pueden citar como más relevantes el anillo ferroviario de la dársena del Cuarto en el puerto de Sevilla; el puente de conexión ferroviario norte-sur en el puerto de Castellón; la terminación del vial de acceso a la terminal de contenedores en el puerto de Cádiz; el acceso viario a la ZAL de Punta del Sebo del puerto de Huelva; el viario del puerto de Granadilla en Santa Cruz de Tenerife o la remodelación de la terminal ferroviaria del muelle Príncipe Felipe del puerto de Valencia. Por otra parte, el sistema portuario continuará con actuaciones funcionales que han venido siendo tradicionales en su esquema de inversión, básicamente destinadas a diques, muelles, generación de nuevas superficies, habilitación de explanadas, edificaciones, estaciones marítimas, etcétera, si bien representando porcentajes más reducidos en lo que respecta al destino de sus inversiones, precisamente por el protagonismo que ganan las actuaciones relativas a la mejora de la accesibilidad terrestre antes apuntada.

En este capítulo se pueden citar, a modo de ejemplo, actuaciones a desarrollar en el «lado mar» de la importancia de la primera fase del espigón central en el puerto de Bilbao; el muelle Raos 9 en el puerto de Santander; la ampliación del muelle A2-A3 y dragado del canal de acceso al puerto de Langosteira en A Coruña; la ampliación norte del muelle sur del puerto de Huelva; los nuevos muelles y explanadas de La

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 106

Galera en el puerto de Algeciras; la mejora de calados en muelles Príncipe Felipe y Costa en el puerto de Valencia; la segunda y tercera fase del muelle adosado, el nuevo *syncrolift*, la profundización del muelle Álvarez de la Campa y la ampliación del muelle de la Energía en el puerto de Barcelona; la segunda fase de la ampliación del dique reina Sofía y muelles interiores segunda fase en el puerto de las Palmas; el contradique cierre sur del puerto de Arrecife de Lanzarote; el segundo tramo del muelle polivalente del puerto de Granadilla en Tenerife —recientemente inaugurado el dique que conforma el puerto—; o la ampliación de Poniente norte en el puerto de Palma de Mallorca.

De este modo, la distribución funcional de los totales de inversión de las autoridades portuarias para 2018 presentan las siguientes cifras porcentuales: un 11 % para obras de abrigo, accesos y señales marítimas; un 25 % para muelles y atraques; un 18 % para accesos terrestres interiores de los puertos; un 5 % para terrenos y urbanizaciones; un 4 % para actuaciones puerto-ciudad y medio ambiente; un 6 % para I+D+i e informática; un 5 % para edificios; un 4 % para seguridad y un 22 % para el resto de inversiones.

Muy importante y por lo que respecta a la inversión privada, uno de los objetivos estratégicos del sistema es potenciar en la medida de lo posible su participación en la financiación de activos portuarios, no solo en aquellos aspectos tradicionalmente ligados a la prestación de servicios y generación de superestructuras sino también en lo que respecta a la construcción y ejecución de obras de infraestructura, para lo que en los últimos años se han desarrollado figuras normativas al respecto, como conocen perfectamente sus señorías, que ya están empezando a dar sus frutos en algunos de nuestros puertos. De este modo se prevé en 2018 una inversión privada en el conjunto de los puertos de 1143 millones de euros, lo que representa una ratio de 1,4 respecto a la inversión pública, superior por tanto a la ratio 1/1 que tradicionalmente hemos venido teniendo en términos medios a lo largo de los últimos ejercicios, valor que esperamos —es nuestro objetivo a medio plazo— que crezca aún más hasta alcanzar valores incluso superiores al 1,5.

Voy concluyendo, señorías. Como puede comprobarse un ejercicio más, España sigue disponiendo de unos puertos saneados y competitivos, con costes ajustados e infraestructuras marítimas y terrestres con capacidad para atender las demandas del transporte marítimo internacional y de la política de transporte europea dirigida a la potenciación de la intermodalidad y que contribuyan a la mejora de la competitividad de la economía española y a su dinamización. En este momento, con datos del Foro Económico Mundial, estamos en el top 10 en el mundo en el índice de calidad de las infraestructuras portuarias. **(El señor vicepresidente, De la Encina Ortega, ocupa la Presidencia.)**

Espero que mi intervención haya permitido profundizar en el presupuesto de 2018 del sistema portuario de interés general, haciéndoles partícipes de una forma directa de los objetivos estratégicos y de las medidas que están en la base de su elaboración. Quedo a su disposición para cuantas preguntas quieran realizarme en esta comparecencia.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (De la Encina Ortega): Muchas gracias, señor Llorca.

Efectivamente, para plantear las preguntas oportunas, como portavoz del Grupo Mixto, PDeCAT, señor Bel, tiene la palabra.

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

Le doy la bienvenida al señor Llorca y le agradezco su exposición, extensa exposición. En todo caso yo voy a plantearle, como puede entender, lo que se refiere a los puertos catalanes, Barcelona y Tarragona. Debo decirle, y usted lo conoce perfectamente, que los puertos catalanes, Barcelona y Tarragona, han tenido un buen ejercicio, han tenido un ejercicio espléndido, un ejercicio que tuvo momentos de inquietud con la aprobación de la reforma de la estiba. Este grupo parlamentario negoció lo que tenía que negociar, lo que era bueno para el puerto de Tarragona y lo que era bueno para el puerto de Barcelona; se llegó a un acuerdo, digo esto porque a veces se dice que este grupo parlamentario solo está por lo que está, y está por lo que está, que son los temas que les preocupan a los catalanes.

Barcelona ha tenido récord en tráfico de contenedores, 32 %; incremento de tráfico en general, 26 %, una cifra de negocios también récord. Tarragona exactamente lo mismo, es un puerto de referencia en el tráfico agroalimentario. En todo caso, ahora nos toca hablar de presupuestos y estas cifras nos tienen que iluminar, y si esto es así, no quiere decir que no se tenga que invertir en estos puertos porque lo requieren más allá de la gestión y la inversión que pueda hacer la Autoridad Portuaria. Uno cuando ve datos, lo digo porque yo estoy pendiente de que desde el ministerio nos faciliten el dato desglosado, esta mañana nos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 107

han dicho que en Cataluña el ministerio había invertido el 82 % de lo presupuestado; yo tengo dudas, pero antes se lo planteaba al presidente de ADIF y en Puertos tampoco me cuadra. En Barcelona el año pasado Puertos del Estado tenía un presupuesto de 157 millones de euros, ha ejecutado 53 millones de euros, por lo tanto, una ejecución baja, 34 %, dejaron de ejecutar 103 millones de euros.

¿Presupuesto para 2018? 109 millones de euros; es decir, prácticamente lo que dejaron de ejecutar en 2017 es lo que plantean para inversión en 2018. Tarragona un caso similar, presupuesto de 2017, 40 millones de euros; ejecución, 16 millones de euros; porcentaje, 23 %, ¿cuánto dejaron de ejecutar? Ascende a 23 700 000 euros. ¿Cuánto presupuestan este año? Figuran 33 769 000 euros. Es decir, en Cataluña, en los puertos catalanes este año presupuestan 143 millones de euros, pero de lo que presupuestaron el año pasado, dejaron de invertir 127 millones de euros. Por tanto, para que la gente lo entienda, el 88,94 % del presupuesto de Puertos del Estado de 2018 es lo que se dejó de ejecutar el año anterior. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Por tanto, obviamente la pregunta se impone: primero, por qué estas bajas tasas de ejecución. Quiero recordar que esta mañana la subsecretaria del ministerio nos explicaba que la ejecución de Puertos del Estado en el conjunto del Estado español era del 44,5 %, un porcentaje bajo pero muy lejos del 30 % de los puertos de Cataluña. Por tanto, la primera explicación que le pido es por qué esta baja ejecución presupuestaria; y segundo, ya que en el año 2018 están presupuestando prácticamente la misma cantidad que dejaron de ejecutar en 2017, si se puede comprometer formalmente a que el grado de ejecución va a estar cercano al cien por cien, porque los buenos resultados de los puertos de Barcelona y Tarragona no deben servir de excusa para que no se hagan las inversiones que se requieren. Ya no entro en todas aquellas inversiones que no debe hacer Puertos, usted ha mencionado algunas que tiene que hacer ADIF, o tienen que hacer Seittsa en alguno de los casos de accesos, pero quisiera una concreción respecto a estos dos casos de Tarragona y Barcelona.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Mixto también, don Isidro Martínez Oblanca tiene la palabra.

El señor **MARTÍNEZ OBLANCA**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor presidente del ente público Puertos del Estado. Dispongo de poco tiempo, así que iré directamente al grano, y sospecho que usted sabe qué le voy a plantear: la autopista del mar, que desde el año 2010 ha sido suspendida. La línea Gijón-Saint-Nazaire dejó de operar ese año y Puertos del Estado no ha hecho nada concreto para reabirla, salvo obstaculizar a un empresario asturiano interesado en su momento. De esta forma, el País Vasco tiene línea con Portsmouth, Cantabria la tiene con Plymouth y Cork, Galicia con Nantes, y tan solo Asturias carece de comunicación marítima con Europa. Siendo, como soy yo, de Gijón, allí a principios del año 2000 precisamente en el Consejo Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea se realizó la declaración conocida como Declaración de Gijón, que priorizaba para Europa el cabotaje marítimo. Pues resulta que en Gijón precisamente hemos sido las primeras víctimas al no poder disponer de esta autopista del mar que estaba funcionando yo creo que con gran éxito para todos.

Señor Llorca, usted conoce el compromiso del Partido Popular y Foro para restablecer el tráfico marítimo en la autopista del mar entre el puerto de El Musel y Saint-Nazaire. En este sentido, ¿no cree usted que, por el perjuicio económico que esto significa, no merecería la pena un esfuerzo adicional por parte del ministerio para poner en marcha esta compañía? Es decir, hay un importante volumen de tráficos que se están desviando a los otros tres puertos de la fachada norte de España. Señor Llorca, se lo he dicho también el año pasado, le tengo como un gran conocedor y extraordinario gestor de la política portuaria y no quiero dejar de subrayar y agradecer el decisivo papel que usted tuvo precisamente para la gran ampliación portuaria del puerto de El Musel. Sin embargo, creo, y lo recalco aquí un año más, es una inversión desaprovechada, no tiene buenos enlaces por carretera para salida de transporte de mercancías y en materia de transporte marítimo esa autopista del mar ha sido suspendida hace siete años y seguimos a la expectativa. No deja de resultar un despilfarro que las grandes inversiones portuarias ya ejecutadas en El Musel no tengan una traducción para mejorar el interés general de los españoles y específicamente de los asturianos porque usted sabe mejor que nadie que precisamente el PIB que generan los puertos es de extraordinaria importancia. Por tanto, le pregunto exclusivamente por esta cuestión de la autopista del mar en la confianza de que me traiga lo más pronto posible buenas noticias.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 108

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez Oblanca.
Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.
Gracias, señor Llorca. Conforme va avanzando la jornada, nuestras intervenciones son más concisas, lo cual, por otra parte, es de agradecer supongo.

Nosotros ya hemos dicho que vamos a apoyar los presupuestos, eso ya lo hemos explicado por activa y por pasiva, en vista de lo cual, aprovechando su comparecencia le quería preguntar algunas o algunas inquietudes. Hace unas semanas salió una noticia de que la compañía Mediterranean Shipping Company ya había lanzado una línea a través de su operador ferroviario Medway entre Sevilla para dar salida a las exportaciones que se generaban en Sevilla y la zona de influencia al puerto de Sines en Portugal. Claro, Sines está a unos 380 kilómetros, Algeciras está solo a 150 kilómetros, pero el elegido fue Sines. No sé si esto pone de manifiesto un cierto problema, no sé si de competitividad o de otro tipo de los puertos españoles con respecto a los competidores portugueses en este caso.

La segunda cuestión está relacionada también con Algeciras. Hace también unas semanas se licitó el espacio que hay más allá de la terminal coreana, que no me acuerdo como se llama, y se quedó desierto, si no recuerdo mal. ¿Nos podría decir las razones por las que cree que quedó desierto? ¿Es menos competitivo Algeciras ahora frente a Tánger Med o no tiene nada que ver o el pliego de condiciones quizá era excesivamente optimista? Me gustaría que nos lo pudiera aclarar un poco.

En Melilla la inversión de ampliación es muy notable, en torno a 300 millones. Parece que la habilitación de una nueva bocana es una cosa absolutamente necesaria, pero llama la atención el montante de la inversión. Nos gustaría que nos precisase la necesidad, si efectivamente esto es necesario.

Me parece que usted ha mencionado antes las plataformas logísticas de Pancorbo y Arasur. También en un espacio bastante próximo podíamos mencionar la de Jundiz o incluso el Puerto Seco de Burgos. Es decir, en una superficie más o menos cercana hay cuatro centros logísticos. ¿Podría decirse que esto demuestra en cierto modo la ausencia de una planificación ordenada respecto al *Hinterland* de las autoridades portuarias.

Se ha mencionado aquí también la estiba. Nos gustaría que nos pudiera contar un poco el estado en el que está ahora el reglamento, como está, cuáles son el número de horas, cuál es su opinión sobre el decreto y qué tal ha funcionado.

Para acabar y no alargarnos mucho más, una reflexión sobre la gobernanza portuaria, que supongo que es buena. Hace poco en la Autoridad Portuaria de Cartagena se cesó a su presidente y se nombró a otra persona, cargo regional en este caso, no sabemos si con la experiencia profesional adecuada para el desempeño de una función como la autoridad portuaria o logístico. También nos gustaría que nos diera una pincelada brevísima sobre este modelo de gobernanza portuaria. Esto es todo por mi parte.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navarro.
Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos-Podemos-En Comú Podem-En Marea tiene la diputada doña Alexandra Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GÓMEZ**: Gracias, presidente.

En primer lugar, he de agradecer al señor Llorca la comparecencia hoy aquí. Ya se ha dicho por parte de otros compañeros y a lo largo de todo el día que el organismo que usted preside es uno de los cuenta con un grado de ejecución más bajo, un 44,5 %. Se tiene justificado que es debido a las bajas en las licitaciones, pero cuando menos es preocupante que se sistematicen y se normalicen las modificaciones y que esto, unido con los retrasos y con paralizaciones, al final están suponiendo un auténtico descontrol en las cuentas y al final también supone una falta de transparencia.

En primer lugar, quiero preguntarle qué están haciendo por modificar esta situación y si no creen que deberían también cambiar la forma en que se desarrollan los proyectos, de manera que los presupuestos sean una hoja de ruta real y no que acaben siendo media verdad y medio propaganda. Y precisamente si hablamos de la forma en que se desarrolla su acción política como presidente, tengo que pararme como En Marea, en primer lugar, en su rueda de prensa de ayer en A Coruña. Ha ido a A Coruña a firmar un protocolo para la transformación de una buena parte del litoral coruñés de una forma absolutamente desleal con los coruñeses y coruñesas, y digo desleal porque quien tiene la principal responsabilidad de ordenar la fachada litoral es el ayuntamiento, que es quien tiene las competencias

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 109

urbanísticas, pero que ustedes han dejado fuera de las decisiones por el simple hecho de que no son de su partido. De esta forma le están dando la espalda no solamente al Gobierno, lo que a nivel institucional es grave, sino que también lo hacen con los vecinos de A Coruña por el simple hecho de que quieren un futuro alternativo al de la especulación para su ciudad.

Ustedes han preferido, en lugar de reunirse con quien tenía competencias al respecto, que es el ayuntamiento, reunirse con el presidente de la Xunta, con Alberto Núñez Feijóo que para más evidencia de lo mal que están haciendo las cosas, él mismo reconocía ayer en la rueda de prensa que la Xunta no tiene competencia directa sobre los puertos de interés general del Estado y ante el ministro de Fomento Íñigo de la Serna y el presidente de la Autoridad Portuaria. Están haciendo de la ordenación del litoral coruñés una excusa para la campaña del partido contra el Gobierno de una ciudad, mientras el Gobierno de los coruñeses y coruñesas sigue sin contar si quiera con la documentación o las propuestas que ustedes presentaron ayer. Cuando se hacen las cosas así se entiende mejor el porqué de los pésimos grados de la ejecución real de los presupuestos cuando se utilizan más para propaganda que realmente para abordar proyectos. Por tanto, la pregunta que le hago es: ¿Por qué no se ha contado con el ayuntamiento de A Coruña, que es quien tiene competencias? ¿Por qué no se apuesta por la propuesta del ayuntamiento de una fórmula de consorcio entre las tres administraciones —ayuntamiento, Xunta y Estado—, como pasa en otras ciudades como Bilbao?

Y la pregunta clave sobre esta cuestión: ¿Cuál es el futuro de los terrenos de San Diego? Porque todo indica que ustedes están trabajando desde el Ministerio de Fomento para abrir las puertas a la privatización de los terrenos portuarios, fragmentando el litoral, según el interés especulativo de los terrenos, en lugar de trabajar por el interés de todos los ciudadanos y con una visión global de la ciudad. Le pregunto si usted nos puede mostrar hoy su compromiso firme por un futuro público para los terrenos portuarios. Porque hemos visto cómo han tenido que ir dando pasos atrás respecto a su propuesta inicial de privatización porque, como se han visto presionados por la movilización social, parece que ahora están tratando de buscar algún tipo de fórmula para que finalmente parezca público, pero que realmente acabe en manos privadas. Visto lo oscuro del protocolo que han seguido, creo que usted debería aclarar esto aquí, en sede parlamentaria.

Entrando en lo que es el proyecto de presupuestos que presenta, como bien decía, todo lo que tiene que ver con la intermodalidad y la necesidad de conectar los puertos con el sistema ferroviario, nos parece bastante preocupante la falta de conexión ferroviaria con el puerto exterior de A Coruña, de Punta Langosteira. De hecho, el 2 de abril el presidente del Gobierno anunciaba en un gran despliegue de propaganda que ADIF y Puertos habían llegado a un acuerdo para cofinanciar esta necesaria infraestructura con 138 millones, pero en el proyecto de presupuestos no figura la inversión de esta conexión anuncia por Rajoy. En el proyecto sí que observamos una partida de 900 000 euros para conexión con el puerto interior, pero no hay nada sobre la conexión con Punta Langosteira y, como sabe, es un puerto que llevó una millonada conseguir avanzar en él. ¿Cuál es la utilidad final de tanta inversión si no va a tener competitividad si no está conectado con el sistema ferroviario? ¿Qué previsiones maneja la entidad de Puertos del Estado en relación con esta conexión? ¿Dónde están las partidas? ¿Qué fecha nos puede dar para esta conexión?

En el caso del puerto exterior de Ferrol, es cierto que hay una partida, pero hay que recordar que ese puerto se finalizó hace ocho años y sigue el mismo guión, que es realizar las grandes infraestructuras y luego ya veremos cuándo se conecta con el sistema ferroviario. Ante la desconfianza por los bajos grados de ejecución, queremos preguntarle si los 22 millones presupuestados, de los 86 totales, son íntegros para este año o recogen la falta de ejecución del año anterior. En cuanto al puerto de Vigo, se contemplan 2,7 millones de euros para el desarrollo de la terminal intermodal de Bouzas pero nada sobre la necesaria conexión ferroviaria entre Bouzas y Guixar. Podemos estar otra vez ante la misma situación: se abordan mejoras en el puerto pero no hay conexión ferroviaria. Este es un compromiso que adquirió la señora Pastor cuando fue ministra de Fomento pero sigue esperando. ¿No cree que estas infraestructuras deben ser gestionadas o calendarizadas con un sentido global para que no se pierda esa competitividad? ¿Nos puede dar alguna fecha para esta actuación o hay alguna partida contemplada al respecto? Existen también para Vigo 13 millones de euros presupuestados para la Plisan y quisiera que nos indicase los plazos de ejecución para su consignación, porque en el ejercicio 2017 ya había una consignación de 8,9 millones y no sabemos si se ejecutó íntegramente o son parte de esos 13 millones previstos para este año.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 110

Por último, quiero pedirle su opinión sobre la reciente inclusión de Zaragoza en el corredor atlántico de la red europea de mercancías, mientras que los puertos desde Oporto hasta Bilbao quedan desconectados de ese corredor atlántico. Usted, como presidente de Puertos del Estado, tendrá una opinión sobre las consecuencias que puede generar respecto a la desigualdad entre puertos en el conjunto del Estado el hecho de que haya puertos que sí estén conectados a la red europea de mercancías y puertos que no, y si esto va a generar puertos de primera y puertos de segunda. Quisiera saber su opinión al respecto y si están haciendo algo para cambiar esta situación o si es que ya han renunciado a que los puertos gallegos formen parte de la red europea de mercancías.

Quiero disculparme porque me tengo que marchar para no perder el avión, pero voy a seguir con mucha atención e interés sus respuestas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señora Fernández.

Tiene ahora la palabra el señor De la Encina, del Grupo Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Llorca, discúlpeme si no entramos en profundidad numérica. Llevamos cerca de once horas seguidas y por eso ya le dije al entrar que iba a optar más por plantearle una serie de cuestiones de contenido económico-portuario pero también político. Coincidimos en que ha habido una buena evolución del sector en los últimos diez años. Con una crisis como la que hemos tenido nuestros puertos no han parado de crecer en torno al 25 % desde 2008, cuando comenzó la crisis. Este es un logro de todos porque en este sistema —que pactamos con la reforma del año 1996— de reparto institucional con presidentes de autoridades portuarias nombrados por las comunidades autónomas y el presidente de Puertos del Estado nombrado por el Gobierno de España, siendo ecuánime, el reparto de estos logros llega a todos, empezando, obviamente, por usted, como presidente de los puertos españoles, pero terminando por los presidentes de cada una de las veintiocho autoridades portuarias y los trabajadores y empresarios que han logrado esto, que es muy importante. Es muy difícil encontrar empresas como las que tenemos en los puertos españoles, con grandes beneficios; ha dicho usted que este año están en torno a 200 millones antes de impuestos. Mi partido y yo estamos de acuerdo; de hecho, mi partido —siempre lo digo— cuando usted vino aquí, pactó en 2010 —usted y yo participamos activamente en esa reforma—, pero luego tuvimos el lunar de la estiba, por la que ahora le preguntaré. ¡Cómo no va a compartir el Partido Socialista —si, como le he dicho, fuimos artífices de esa reforma— la racionalización de las inversiones, la adaptación de las infraestructuras a la demanda, la rentabilidad económico-financiera y la austeridad en el gasto! Hay un punto sobre el que usted ha hecho referencia, que es el gasto de personal, 5600 trabajadores. Sería justo decir que esa tarta de los beneficios tiene que llegar a los trabajadores. Acaba de decirnos que se va a producir un incremento del 1,75 %, pero es que —como usted sabe mejor que nadie y por eso se lo pregunto y, además, el año pasado se comprometió a cumplir el convenio colectivo— ellos también deben tener ya esa parte de beneficios en este reparto de los sueldos para que se les incremente conforme al bienestar que una empresa pública debe trasladar a sus trabajadores, que son parte corresponsable de lo que se ha hecho. ¿Qué previsiones tiene usted? Se ha prorrogado el convenio para 2018. A finales de diciembre hubo una reunión para intentar llegar al tercer convenio. Me gustaría que me dijera qué previsión tiene porque el 25 de abril del año pasado usted dijo en esta Comisión de Fomento —son palabras textuales—: es una asignatura pendiente y, para mí, uno de los elementos fundamentales de esta legislatura. ¿Cree usted que con ese incremento del 1,75 % se cumple lo que le he planteado? ¿Qué previsiones tiene de llegar a un acuerdo a lo largo de este año 2018?

Segundo aspecto que quiero resaltar, conectividad de los puertos. Efectivamente, hay que mejorarla, señor presidente de Puertos del Estado, y usted mismo lo ha reconocido. Nos preocupa la conectividad con el ferrocarril y las carreteras porque pasan los años y no se producen los avances que se han logrado en el ámbito económico, a los que he hecho antes referencia, y eso debilita la competitividad de nuestras empresas y de nuestros puertos. ¿Considera suficientes las inversiones programadas?

Estiba. El 12 de febrero el ministro de Fomento aseguró que el reglamento se aprobaría antes de verano. Usted mismo, en una visita a mi ciudad, Algeciras, declaró el 19 de febrero que los análisis indicaban que, después de consultar con los distintos ministerios, se preveía para antes del verano o durante el verano. Quedan todavía una serie de trámites. Creo que lo habrán mandado ya a la Unión Europea pero queda el Consejo de Estado —no me consta que esté hecho el informe, y por eso le

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 111

pregunto en qué fase se encuentra— y se tiene que llevar al Consejo de Ministros. Señor Llorca, esto dará seguridad jurídica, después de haber pasado todos una etapa convulsa el año pasado con el conflicto de la estiba. Este reglamento da contenido jurídico y seguridad a las empresas, y bienestar y tranquilidad a los trabajadores, por lo que habría que intentar tenerlo antes de verano, como se comprometió.

Permítanme terminar —dije que no me iba a extender— con tres minutos hablando de mi puerto, el de Algeciras —digo esto porque antes un compañero ha dicho, con más gracia que yo: de lo mío, ¿qué?—, del primer puerto de España, ya que tengo el honor de representar a la provincia de Cádiz porque vivo en esa ciudad. Señor Bel, antes hablábamos de los 545 millones de toneladas, pero es que, por segundo año consecutivo, más de 100 millones se transportan a través del puerto de Algeciras. ¿Sabe usted que el 99,9 % de esas mercancías tienen que volver a salir en barco o en carretera porque no hay ferrocarril? Todavía tenemos un ferrocarril del siglo XIX, vía única y sin electrificar. Después de siete años de Gobierno del Partido Popular, se han invertido 13 millones de euros. En este presupuesto se contemplan 31 millones de euros. Me consta que una de las principales prioridades de la presidenta de la Junta de Andalucía es esta reivindicación y ayer, en el encuentro que tuvo con el presidente del Gobierno, le arrancó revisar esa partida presupuestaria en un encuentro con el ministro de Fomento y el consejero de Fomento. Sería oportuno porque estamos hablando del primer puerto de España que, por segundo año consecutivo, mueve más de 100 millones de toneladas —el 20 % del total de la mercancía que se mueve por nuestros puertos—, pero tiene una debilidad terrible porque a esto se le suma la falta de personal. Me consta que usted, señor Llorca, está haciendo lo indecible con Hacienda para que se aumente el personal, como los contratos de alta dirección y de personal fuera de convenio, porque tienen mucho menos que otros puertos.

Por no alargarme, quiero también felicitar, ¡por qué no!, a todos los trabajadores y a toda la comunidad portuaria, pero también —como he hecho con usted— al presidente de su puerto, y usted sabe por qué lo digo. Dijo usted en la pasada comparecencia —y yo no le pude replicar porque no hubo tiempo— que se llevaba bien con todos los presidentes de los puertos del sur menos con uno. Yo creo que don Manuel Morón, presidente del puerto de Algeciras, decano de los presidentes de los Puertos de España, se merece ese reconocimiento, y más ahora que anuncia que no continuará en un futuro, porque me consta su entrega, su profesionalidad y, sobre todo, su independencia. No es militante del Partido Socialista. Y creo que aquí, en las Cortes Españolas, a este decano que ha hecho de un puerto, que era un puerto mínimo, pequeño, el cuarto puerto de Europa y el primero de España, junto con el esfuerzo de los empresarios y los trabajadores, se merece un reconocimiento por su parte, como el que yo le he dedicado a usted en el contenido general.

El señor Navarro ha preguntado —yo lo iba a hacer también— por la preocupación que tenemos —es lo que yo he deducido de su interpretación— por las amenazas que tiene ese puerto, no de nuestros queridos puertos nacionales, sino de puertos internacionales, como el de Marruecos, Tánger Med. Yo he podido escaparme esta mañana para estar en el IV Foro hispano-marroquí. Nos han dado una documentación extensísima, y le puedo garantizar que las inversiones que se están haciendo son espectaculares. ¿Cómo prevé usted esa competencia que tenemos a 14 kilómetros, en frente, con unos costes, como usted sabe, infinitamente inferiores? ¿Cómo prevé el futuro del puerto de Algeciras? Y también, con respecto a Sines, que es otro competidor.

Sin más, le doy las gracias por el contenido, la extensión y su conocimiento, que sé que es mucho, y siempre aprendemos cuando viene. **(Aplausos).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Barrios Tejero): Gracias, señor De la Encina.

Para terminar, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Albaladejo tiene la palabra.

El señor **ALBALADEJO MARTÍNEZ**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señor Llorca, bienvenido, y muchísimas gracias por su comparecencia. Me va a permitir que mis primeras palabras, aprovechando el intento de homenaje del señor De la Encina a una determinada persona, sean en este instante para hacer también un homenaje a la figura de una persona que ha desaparecido, que ha fallecido, la señora Luisa Pastor, presidenta de la Diputación Provincial de Alicante, alcaldesa de San Vicente del Raspeig, por cierto, una persona que en sus cuatro años de su ejercicio como presidenta de la Diputación Provincial de Alicante consensuó los presupuestos siempre, aun teniendo mayoría absoluta, con el Partido Socialista. Quiero poner en valor esa situación de la política, a veces, tan difícil de encontrar. Y quiero hacerlo también aprovechando una de sus afinidades más conocidas, como eran las habaneras. Era una mujer a la cual le gustaban las habaneras, como gustan

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 112

también en Cádiz, como gustan también en la Escala y como gustan en muchas partes de España. Además, una habanera que era muy singular, del maestro Francisco Lafuente, *Habanera salada*, que viene a decir: «cantando una habanera me pongo a pensar / desde la misma playa, mirando a la mar... / pienso que allá en La Habana tienen caña de azúcar / y que aquí en Torrevieja... solo hay sal, solo hay sal, solo hay sal...» Como todos ustedes saben, la habanera es un canto de ida y vuelta, fundamentalmente basado en el intercambio comercial que había de los puertos españoles con los puertos antillanos.

Señor presidente, desde luego, tengo muy claro que en estos momentos los puertos de España son un motor para la economía española. Ha hablado usted en su intervención de la reducción de los costes de paso de las mercancías por los puertos españoles. Ha hablado también de la mejora en la competitividad de nuestra economía; ha dado unos números espectaculares. Además, ha dicho que sus principios y sus objetivos fundamentalmente pasan por el hecho de aumentar la competitividad de todos y cada uno de los puertos de su competencia, y hacer frente a las inversiones consideradas, según tengo entendido, prioritarias —es lo que ha dicho usted—, sin poner en peligro la solvencia económico-financiera y, además, permitiendo que las autoridades portuarias individualmente tengan también la capacidad que se exige de autosuficiencia financiera.

Es usted, probablemente, esta tarde-noche el hombre del consenso. Ha dicho que ha consensuado todas las inversiones y toda la actividad de 2018 con los presidentes de cada una de las autoridades portuarias sin ningún tipo de problema. Déjeme que lo ponga en valor; déjeme que ponga en valor el elemento del consenso, en estos momentos, en la política nacional. He tenido el placer de analizar cuáles fueron las intervenciones en el anterior presupuesto del año 2017 en esta misma Comisión, y le voy a decir algo: la dirección es la correcta. Usted ha dicho que hay que racionalizar inversiones, que hay que reducir el apalancamiento financiero, pero parece ser que aquí alguien no ha oído que también ha dicho que va a poder culminar, en relación con los gastos de personal, un presupuesto mucho más social que el anterior. En este presupuesto que va a traer aquí, que el Ministerio de Fomento quiere presentar, que el Gobierno de España quiere sacar adelante en el año 2018, va a tener la oportunidad de anunciar un incremento que va a tener además un alcance, una plantilla de 5600 trabajadores.

En su intervención, en el año 2017, el señor De la Encina dijo que si no había crecimiento no había reparto, y el beneficio debe repartirse. Totalmente de acuerdo. Debe repartirse con los empleados de la entidad que preside, con la Policía, con la Guardia Civil, con los funcionarios de todas las administraciones, completamente de acuerdo. Pero para eso hay que aprobar los Presupuestos Generales del Estado. Y no vale decir que tenemos que tener unos puertos competitivos. Porque, como muy bien dijo mi portavoz, Miguel Barrachina, en su intervención del año pasado, tenemos una condena encima. ¡Es que no nos queda otra! ¡Es que tenemos que competir con puertos cercanos de otras naciones que nos van a hacer mucho daño como no nos pongamos en primer estado de revista! ¡Es que en cuestiones como esta se pide altura de Estado!

En este sentido, no puedo más que decirle al señor Bel que tiene la legitimidad de sus votantes para exigir aquello que considere oportuno. La mía es el beneficio de España. Y yo quisiera, señor presidente —porque estamos en una circunstancia temporal que es la que es, en el mes de abril del año 2018—, que usted tenga a bien, si tiene sus números aquí, darnos las pinceladas de cuál ha sido la evolución del puerto español de Barcelona en el primer trimestre de 2018; ¡que sepamos aquí de lo que estamos hablando! **(El señor Bel Accensi: ¡Los he dicho yo!)** No, aquí se han dicho algunos números, pero quiero conocer algún detalle más, porque resulta que si nos dedicamos a evitar que haya un presupuesto en vigor en este país, estaremos paralizando entonces la evolución del incremento de la actividad económica en España, lo cual va a permitir que no tengamos una evolución en el crecimiento, no vamos a tener mayor empleo y no vamos a tener una mayor garantía de mantenimiento del Estado del bienestar, y entonces va a ser imposible repartir el beneficio de todo lo que se genere en la actividad de los puertos, dentro de la actividad de los trabajadores del organismo que usted preside. Seamos coherentes. A estas horas de la tarde, después de oír durante muchas horas varias comparecencias, uno puede venir tal vez con un planteamiento hecho para dirigirse al presidente de una institución como la que usted dirige, pero, ¿sabe lo que ocurre? Que, al final, hay que apelar a la coherencia. Yo estoy hablando de lo mío, y lo mío es España, que es lo de todos ustedes, y alguien debe decirlo aquí esta noche. Por eso, señor presidente, voy a ser muy breve, porque no estamos de acuerdo en todo. Hay que aprobarlo, hay que avanzar, hay que ser más competitivos todavía. No tenemos otra opción. Hay que ser muchísimo más dinámicos. Pensamos que la propuesta que nos plantean aquí, como Grupo Popular, es la adecuada, y estamos en la intención de impulsarla, y así lo presentamos al resto de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 113

grupos. Pero queremos ser todavía muchísimo más objetivos en el futuro a la hora de alcanzar resultados.

Como conclusión, queda claro que tenemos unos puertos saneados, competitivos, que tienen unos costes ajustados y unas infraestructuras marítimas, pero la verdad es que es el momento de los consensos y de la toma de decisiones, señor presidente. Por eso, yo estoy muy contento y muy feliz de ver los números maravillosos que usted nos presenta, pero creo que es una oportunidad que perderemos todos si no conseguimos sacar adelante estos Presupuestos Generales del Estado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Agradezco su presencia y su explicación. Le ruego que me dé un poquito más de detalle respecto de la evolución del puerto español de Barcelona y de la importancia de su evolución para todo el país, porque sin el país no tendría esa evolución. También quisiera saber con un poco más de detalle cuáles son las líneas fundamentales que usted ha cerrado, en cuanto a la inversión de los puertos de la cuenca mediterránea, porque yo creo que también son importantes en la evolución del día a día.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
A continuación, responde el señor Llorca.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Llorca Ortega): Si me permiten sus señorías, responderé en el orden en que se han ido formulando las preguntas.

Sin lugar a dudas, señor Bel, la evolución de los puertos catalanes ha sido magnífica en el año 2017. Y no solamente la de los puertos catalanes, sino la de los puertos de todo el país. Es el primer año que tenemos autosuficiencia económica en todos los puertos; quizá en Ceuta y Melilla no, por sus condiciones de *hinterland*. Ha sido un año espectacular a pesar de que empezaba con una crisis de la estiba que nos hacía temer que no hubiera una evolución positiva.

Además, el puerto de Barcelona ha dado un salto espectacular, con un crecimiento impresionante, y esto es debido a muchas circunstancias, desde mi punto de vista, entre ellas, que hay una naviera, MSC, que ha tomado una decisión estratégica, que es que muchas líneas que funcionaban en Sines y en Giogia Tauro han pasado a Barcelona. Las navieras deciden en este momento dónde van y en qué condiciones, y un puerto que sea competitivo está en mejores condiciones para llevarlo adelante. Nosotros estamos muy felices de que Barcelona haya crecido mucho; eso va a permitir, lógicamente, que Barcelona genere más recursos que pueda emplear en sus inversiones y en sus temas de conectividad, que son gastos muy importantes. Eso es favorable porque un puerto que crece en los tráficos mejora en conectividad, y una parte muy importante de los tráficos en los que ha crecido Barcelona es en tránsito. Barcelona había perdido prácticamente todo los tráficos de tránsito de contenedores. Los tráficos de tránsito no generan mucha riqueza pero nos dan conectividad, y conectividad significa fletes más baratos y, por tanto, menores costes logísticos para nuestras empresas. Barcelona ha acabado con 60 millones de toneladas, en número redondos; es un salto cualitativo enormemente importante para nuestro país y entiendo que también para todos los cargadores que utilizan el puerto de Barcelona para sus exportaciones. Este año Barcelona —y contesto a lo que me pedía el portavoz del Grupo Popular— sigue creciendo a tasas superiores al 15 % —entre el 17 y el 18 %—, igual que en contenedores y seguimos con el tránsito, que está creciendo al 37 % y, por tanto, mejorando conectividad. En ese sentido, tengo que decir que de todos los puertos del mundo el sistema portuario español es el decimoprimeros en conectividad marítima, lo que es muy importante, y está ligado fundamentalmente al tránsito marítimo.

También me preguntaban sobre la ejecución presupuestaria. El Partido Socialista decía que todos nos tenemos que apuntar los logros de un sistema portuario que va bien en función del modelo institucional que tenemos que, como todos sabemos, surge del Pacto del Majestic. Pero también nos tenemos que apuntar aquellas cosas que hacemos mal, y tenemos que apuntárnoslo todos, no solo el presidente de Puertos del Estado, sino también los gestores que el propio Gobierno de la Generalitat y los otros Gobiernos nombran en los puertos. Soy consciente de que la ejecución presupuestaria es muy baja; mi propio jefe dice que somos los peores en ejecución presupuestaria, y es cierto. También tenemos algo que decir en cuanto a qué gestores tenemos en los puertos y qué pasa en los puertos para que no se haga ejecución presupuestaria en esos niveles. Coincido no solamente con mi jefe, como no podía ser de otra forma, sino con que la ejecución presupuestaria es enormemente baja; no es de recibo que tengamos un 40 % de ejecución presupuestaria en los puertos. He tomado medidas también en ese aspecto con un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 114

seguimiento de ejecución presupuestaria muy detallada en cada momento para saber cuáles son las circunstancias que hacen que cada puerto no cumpla la ejecución presupuestaria.

Le daré algunos *flashes*. Por supuesto es porque tenemos bajas, de media, del 30-33 %, lo cual significa que ya hay un 33 % menos de ejecución. Mi impresión particular, y lo estamos vigilando en los planes de empresa de este año, es que los puertos ponen inversiones optimistas dentro del pacto global; es decir, muchas veces los proyectos no están suficientemente maduros o tienen algunas dificultades, como la falta de un informe ambiental o cosas de ese tipo. Creo que, como conforme al modelo portuario si hay que modificar inversiones se tiene que pedir un informe a Puertos del Estado, hay una tendencia a sobreprogramar. Pero también hay un elemento enormemente relevante, y es que en los puertos hemos pasado de tener obras muy gordas —ampliación de los diques en Barcelona, el propio Langosteira, etcétera— a tener muchas obras mucho más pequeñas. Una parte de la enorme programación de inversiones son obras menores, que tienen su proceso de tramitación y creo que ahí los puertos tienen que hacer un esfuerzo detallado. En cualquier caso, este año hemos dicho que en los planes de empresa solo se incluyan obras maduras, obras que sea previsible en un alto porcentaje que vayan a tener un cien por cien de ejecución en el año 2019.

En Barcelona también ha habido algunas cuestiones que hay que poner en valor y que son dificultades ajenas a la propia dinámica portuaria; entre ellas, la oposición municipal al tráfico de cruceros y las votaciones en contra del tráfico de cruceros de Barcelona en Comú y su representante en el consejo de administración. Hay una oposición a la ampliación de los muelles para cruceros. Yo creo que no se valora suficientemente lo que representa y la riqueza que genera el tráfico de cruceros. En España toda la actividad crucerística genera 2500 millones de euros y más de 28 000 empleos, y eso hay que ponerlo en valor. Afortunadamente, se llegó a un pacto entre el puerto de Barcelona y el Ayuntamiento de Barcelona que permite avanzar en el tráfico de cruceros. Eso ha representado un retraso en las ejecuciones en el puerto de Barcelona. También hay que decir que ha habido dificultades, como su señoría sabe, en los accesos ferroviarios al puerto de Barcelona, aunque hay el acuerdo de volver a la situación inicial con la capacidad total. Eso también ha representado el replanteamiento de una inversión muy importante sobre los accesos.

En cualquier caso, todos tenemos que hacer autocrítica, porque todos estamos en el negocio portuario por el propio modelo institucional que tenemos; es muy duro enfocar solamente al presidente de Puertos del Estado en este asunto, ya que también nuestros gestores portuarios, a los que nombramos y a los que cesamos desde los Gobiernos autonómicos, deben tener una participación activa en el cumplimiento de las inversiones. Me comprometo desde Puertos del Estado a ser mucho más estrictos en la programación, mucho más estrictos en la planificación y, por tanto, como órgano de tutela que somos, mucho más exigentes ante las autoridades portuarias para el cumplimiento de las inversiones, aquellos que son nombrados por el Gobierno de la Generalitat, aquellos que son nombrados por el Gobierno vasco, aquellos que son nombrados por la Comunidad Valenciana, aquellos que son nombrados en Andalucía por la Junta de Andalucía o aquellos que son nombrados en Galicia por la Xunta de Galicia.

Nosotros hemos logrado un modelo de consenso, y en eso le doy completamente la razón al portavoz del Partido Popular. Los planes de empresa los aprobamos por consenso y yo creo que trabajamos sin partidismo, sinceramente, para que nuestros puertos sigan siendo un elemento fundamental para la competitividad de la economía española, sin lugar a dudas. Por tanto, autocrítica de todos por la parte que nos toca, desde el órgano de tutela y también desde el órgano específico de gestión, la Autoridad Portuaria de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Tarragona.

Foro. Cuando el señor Martínez Oblanca me interpela parece que ni yo ni el Gobierno hacemos nada respecto a la autopista del mar. He hablado más de una vez con el señor Martínez Oblanca y sabe los esfuerzos enormes que estamos haciendo por poner en marcha una autopista del mar, pero le tengo que decir una cosa. La Unión Europea considera que los programas de subvención a la oferta, que son las navieras, han sido un fracaso y por eso anuló el Programa Marco Polo. En este momento son impensables ayudas públicas respecto a la financiación de una línea marítima en las condiciones que se daban hasta ahora y, como saben, todas estas cuestiones requieren una tramitación de ayuda de Estado ante la Unión Europea. El camino son los fondos de la Unión Europea de conectividad, los CEF, aunque ya no está dentro de su marco la subvención a la oferta naviera. Pero hay muchos fondos europeos para la conversión de los barcos al gas. Como saben sus señorías, el futuro del transporte marítimo, en cuanto a combustible, va a ser el gas; quizá con un periodo de transición, pero en esto estamos todos involucrados. Hay infraestructuras gasineras en los puertos, cambios regulatorios para que haya reducciones en los peajes

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 115

de embarque, todo aquello que pueda promocionar a nivel mundial que haya una conversión al gas. ¿Por qué? Porque las exigencias de regulación internacional van a impedir en el año 2020 consumir combustibles marítimos que tengan un contenido de azufre superior a 0,5 %. Saben que los buques son emisores, al contrario que el transporte terrestre, de óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas sólidas. En la medida en que el transporte terrestre tiene vehículos mucho más eficientes ecológicamente, está resultando que el transporte marítimo, que no produce gases de efecto invernadero, sí que produce mucho más óxidos de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas sólidas que el transporte terrestre.

En ese sentido, la Unión Europea lo tiene muy claro: va a dar subvención a las transformaciones de las flotas, tanto a la conversión de barcos a gas como a potenciar que los nuevos barcos sean con gas o sean híbridos. Por tanto, cualquier elemento que permita poner en marcha una autopista del mar, obligatoriamente tiene que hacerse a través de una subvención a la conversión al gas. Hemos trabajado no solamente en eso, sino en un acuerdo entre el Ayuntamiento de Gijón, de Foro, y el Principado de Asturias, justamente para que cuando en su momento haya que complementar, tengamos una aportación del 40 % de Puertos del Estado, del 40 % del Principado de Asturias y del 20 % del Ayuntamiento de Gijón. Habrá que complementar aquello que ya hemos hecho, que es presentar el 13 de abril de este año una propuesta de fondos CEF para conversión de cinco barcos de Balearia al gas, conforme a la legislación europea, con la condición de que uno de esos barcos sea obligatoriamente para la línea Gijón-Nantes. Por tanto, señoría, no puede usted decirme que no estamos haciendo nada desde el Gobierno de España y tampoco que cada vez que vengo aquí le digo lo mismo porque precisamente hemos estado trabajando en el marco de la legislación europea y de las posibilidades que tenemos de generar ofertas a la demanda. Además, estamos trabajando en el ecobono, es decir, estamos liderando un proyecto europeo de fondos CEF —y aquí está el director técnico de Puertos del Estado, que es quien lo lidera— en el sentido de convencer a la Unión Europea para que haga subvenciones a la demanda, es decir, a los camioneros terrestres y que puedan ser complementadas con subvención de fondos CEF las autopistas del mar desde el lado de la demanda. Creo que vamos bien y entiendo que el coordinador europeo, Brian Simpson, empieza a estar de acuerdo con esta filosofía, que era no muy bien vista el principio por parte de la Unión Europea. Por tanto, entendemos que los compromisos entre el Partido Popular y Foro en el ámbito de la autopista del mar, que es lo que a mí me afecta, están en orden. Y respecto al enlace de El Musel, que me decía, por Jove, creo que hay un esfuerzo y una programación presupuestaria por parte de la Dirección General de Carreteras para llevar adelante el acceso Jove, en el que hemos asumido la responsabilidad de hacer el proyecto. En ese sentido, quiero decir que el Fondo de Compensación Interportuaria, es decir, el dinero de todos los puertos que tenemos para acciones de solidaridad, está financiando la redacción del proyecto del acceso Jove de El Musel.

La pregunta que me hace Ciudadanos respecto de lo que está pasando con MSC en Sevilla-Sines, la considero particularmente interesante. Permítanme una reflexión un poco más global. Nosotros pensamos que quien prácticamente va a tener las llaves de la logística en el futuro van a ser las navieras. Podemos estar de acuerdo o no, pero cada vez más las navieras están operando con economías de escala de barcos más grandes y ya no quieren intermediarios o quieren cada vez menos intermediarios, lo estamos notando en el sentido de que se están haciendo con las terminales. Hay ya muy pocas terminales independientes, una de ellas es Hutchinson, una multinacional muy potente, pero cada vez que hay ventas y compras en el sector son las grandes navieras las que están comparando las terminales. Y para llenar los barcos y llenarlos simultáneamente lo que necesitan es penetrar en el territorio y eso solo lo pueden hacer con ferrocarril. Entonces, MSC ha tomado una decisión estratégica y nosotros estamos observando con especial cuidado cómo está evolucionando. En la privatización de los convoyes portugueses de carga, es decir, el ferrocarril portugués de carga, la segunda naviera del mundo, que es MSC, ha comprado los ferrocarriles portugueses y les ha puesto el nombre de Medway, que ya lo dice todo; el nombre dice: vamos a penetrar en la península ibérica hacia Mediterráneo, eso está claro. Y ya empieza a haber trenes de Medway que hacen Valencia— Madrid y ya ha empezado a funcionar un tren que hace Sevilla-Sines. ¿Por qué? MSC tiene dos *hubs* en la Península, que son Sines y Valencia, y lo que tiene que hacer es captar carga por el territorio. Y no opera en Algeciras porque no es un puerto en el que opera MSC; opera Maersk y opera cada vez más, afortunadamente, CMA CGM, que es la tercera naviera del mundo y que es francesa. Evidentemente, dentro del ámbito de mercado lo que quiere MSC es captar contenedores del ámbito del potencial industrial que tiene Andalucía, y el núcleo logístico por excelencia que hay en Andalucía es Sevilla, sin lugar a dudas; pero es que encima está utilizando el puerto de Sevilla como puerto seco y con la aduana marítima. Y fíjese, no hay peor línea ferroviaria en este país que la Sevilla-

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 116

Badajoz. Pero es que para el transporte ferroviario de mercancías no hace faltan grandes infraestructuras ferroviarias, sino que hacen falta apartaderos, hace falta poner tren-tierra, pero no es tanto un problema de trazado, es otro tipo de problema: de análisis de capacidad, de que los trenes puedan ir chucu-chucu, es decir que no es un problema de una gran infraestructura de velocidad. Yo creo que lo que está demostrando la línea Sevilla-Sines es que hay posibilidades de captar carga ferroviaria con la estrategia portuaria. Vamos a ver lo que dura, vamos a ver si se consolida, vamos a ver cómo responde el sector logístico de Andalucía. Yo creo que es muy bueno para el puerto de Sevilla. Últimamente en Andalucía se habla de si esto va mal para unos o para otros; yo siempre creo que la competencia es buena, que la competencia saludable. Hubo un problema con Majaravique y protestaba Sevilla respecto a Huelva, ahora es Huelva la que está protestando respecto de Sevilla y Algeciras también protesta. Tenemos que convivir puertos pequeños y puertos grandes al servicio de los menores costes logísticos de nuestro territorio. Yo sí creo que es una buena noticia que vayamos por ahí.

Problemas de competitividad con Portugal no hay. Creo que la Península es una unidad logística y, por tanto, igual que compite Valencia con Barcelona o Valencia con Algeciras, también hay que tener en cuenta a Sines. Sines es un elemento más y para ciertos tráficos atlánticos puede ser una solución competitiva para nuestras empresas. Prácticamente todo el sector hortofrutícola de Extremadura sale a través de los puertos y o creemos en la Unión Europea o no creemos. Yo sí creo en la Unión Europea. Y nuestros puertos son competitivos; hemos hecho reformas y las seguimos haciendo, y las ferroviarias son muy importantes; es decir, los barcos se van a llenar a través del ferrocarril. Hay cosas incomprensibles desde el punto de vista logístico; por ejemplo, la tercera naviera del mundo, con su marca McAndrews, lo que hace es operar una terminal de Murcia que se llama Nonduermas y lleva trenes refrigerados al puerto de Bilbao hacia el Reino Unido; con ferrocarril. Es decir, no pongamos puertas al campo, lo que nos interesa es que nuestra economía sea lo más competitiva posible. Los puertos están saneados, son autosuficientes, somos competitivos y lo que interesa es que las cadenas logísticas sean más económicas para nuestro sistema productivo porque la exportación es un elemento clave de nuestra competitividad.

Isla Verde. Desgraciadamente, Isla Verde ha quedado desierto después de muchos aplazamientos, y hay que hacer una reflexión sobre algunas cosas que pueden incidir en ello, yo particularmente haría una reflexión sobre cuál es la situación de la estiba aún hoy en Algeciras. Hay una cosa que yo siempre digo de la reforma de la estiba, que considero que es importante: hemos abierto un ámbito de libertad. Y la libertad hay que ejercerla; se puede ejercer o no, o se puede ejercer en mayores niveles o en menores niveles. Hay puertos que están ejerciendo un nivel de libertad a nivel empresarial grande y hay otros que no están ejerciendo nivel de libertad empresarial grande por diferentes razones en las que no quiero entrar, pero yo creo que la reforma que se ha hecho de la estiba, que es muy importante —y yo agradezco a todos los que votaron en su momento el real decreto-ley—, es ejercer la libertad. Eso sí que se ha logrado con el real decreto-ley. Hay gente que no ejerce esa libertad. Hay cuatro sociedades de estiba que están en camino de disolverse, hay un operador en Sagunto que ha decidido salirse de las sociedades de estiba; es decir, la libertad se está ejerciendo. Yo llevo homologados 2146 estibadores eventuales, que es otra masa laboral, es otro proceso. Por tanto, es una reforma que permite, cada vez más, que haya libertad de actuación y de negociación entre empresarios y trabajadores. No se va a producir a corto plazo, pero está ahí. ¿Qué pasa en Algeciras? Que la gente está asustada, como ha dicho el señor De la Encina, por lo que pueda pasar en el puerto de enfrente. ¿Qué consecuencias puede tener para el puerto de Algeciras que una parte de la gran naviera se vaya a Tánger Med? ¿Y qué consecuencias puede tener también para la estiba? Porque si una gran compañía reduce, se va, etcétera, los que se quedan tendrían que hacer frente a las consecuencias de esa huida. Por tanto, la gente está esperando a ver qué pasa con la entrada Tánger Med y qué consecuencias tiene para las masas laborales de la estiba. Yo espero y confío en que Maersk no se vaya y que las consecuencias no sean tantas. Una empresa nueva en Algeciras podría decidir crear un nuevo centro portuario de empleo o una nueva bolsa de trabajadores, pero no sabe si lo va a poder hacer o no desde el punto de vista sindical. Por tanto, las consecuencias que puede tener la evolución del propio sistema de la estiba en el puerto de Algeciras puede llevar a una empresa a que esté precavida y tome decisiones o espere un poco a tomarlas. De todas formas, yo soy muy optimista con Isla Verde; no puedo aflorar conversaciones empresariales que entiendo que están en el ámbito del mercado, pero estoy convencido de que en Isla Verde va a haber un concesionario que, en función de cómo evolucionen las cosas, va a optar por tener una enorme terminal de contenedores en el puerto de Algeciras.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 117

Melilla. La inversión es muy importante pero Melilla la necesita. Melilla no tiene mucha capacidad de generar actividad económica y el puerto es uno de los elementos fundamental de actividad económica. Y dirá: ¿por qué es tan caro? Pues porque hay un tema ambiental muy crítico en el sur de España; el animal más protegido que hay en España, señorías, no es el lince ibérico, es la *Patella ferruginea*, que es una lapa y está enormemente protegida. Los marroquíes se la comen, ¿eh? Pero aquí la tenemos superprotegida y entonces cualquier obra tiene que respetar la situación de la *Patella* y en cualquier piedra está la *Patella*. Ahí somos además proactivos porque hemos intentado todo con la *Patella*: transplantarla... Pero tiene una peculiaridad, señorías, si me lo permiten, y es que son o todos machos o todas hembras y en un periodo del año mutan y entonces se reproducen. Y si movemos la *Patella* vive, pero no muta y entonces no se reproduce. Tenemos un convenio, un acuerdo con un grupo universitario que va a ver cómo podemos transplantar la *Patella* sin más problemas y por lo tanto colaborar también al desarrollo y conservación de la *Patella*. Esa es una de las razones. Pero yo entiendo además que, por condiciones de seguridad nacional —el contradique es Nador— de alguna forma hay que mantener las condiciones de accesibilidad al puerto. Está en fase ambiental y yo creo que va a ir bien.

Pancorbo y Arasur. Aquí permítame también una reflexión. Yo no creo en las grandes terminales ferroviarias. Les parecerá mentira lo que digo, pero saben ustedes que durante el franquismo, durante la dictadura, el 80 % de las mercancías en este país se movía por ferrocarril. ¿Por qué? Porque había apartaderos. Es decir el ferrocarril va a ir donde haya carga, no donde pongamos una estación intermodal; donde haya carga. Por lo tanto, donde haya carga hay que captarla y, a partir de ahí, a los barcos. Nosotros somos partidarios de que las propias navieras apuesten por operar. Nosotros no podemos operar, ni los puertos secos, pero sí las navieras. Fíjense, Cosco compró dos terminales de contenedores y dos puertos secos en régimen de concesión, el puerto seco de Coslada más Plaza en Zaragoza. ¿Por qué? Porque lo que le interesa es ser consolidadores de carga. Entendemos que esto es bueno. La Química de Tarragona —lo sabe el señor Bel perfectamente— está, digamos, esperando a que el tercer hilo llegue a Tarragona para soltar trenes de productos químicos hacia el norte de Europa. Nosotros vamos a ir el mes que viene a Shanghái a vender el corredor mediterráneo porque creemos —a ustedes les parecerá un poco publicitario— que es una buena pata de la nueva Ruta de la Seda. Es decir los tiempos de tránsito en los puertos españoles en el Mediterráneo pueden ser cuatro y cinco días más cortos que los barcos yendo a los puertos del norte de Europa. El corredor mediterráneo entendemos que es esencial para el futuro de los puertos en esa estrategia de la intercomunicación puerto-barco.

El estado del reglamento de la estiba no es una competencia del presidente de Puertos. Está en tramitación y ahí les puedo informar poco. Seguramente la subsecretaria, si le hubieran hecho esta pregunta, les podría haber dado su opinión. Respecto al real decreto-ley ya les he dado mi opinión, yo creo que lo que establece es la libertad y yo considero que ese es un valor fundamental en la actividad económica y más tarde o más pronto acabará triunfando la libertad, entendiendo la libertad no como que cambien las cosas mucho sino por la posibilidad que tengan las empresas y su relación con los sindicatos de establecer nuevos elementos. Tampoco le puedo decir nada sobre los temas de cambios de presidente; no están en la competencia del Ministerio de Fomento. Le hablaba del modelo portuario que tenemos y ahí los gobiernos regionales deciden quién es el presidente y a veces yo estoy más contento y a veces estoy menos contento con los presidentes. Pero no podemos hacer nada en ese sentido. Y me dirijo ahora al señor De la Encina, que no sé si se ha marchado. Yo tengo muchas cosas que agradecer al señor Morón, muchas, muchísimas cosas. Puede ser que no tengamos en algunas cosas igualdad de pensamiento, pero el señor Morón es un gran presidente de los puertos españoles en muchas cosas y al que yo estoy muy agradecido en muchas cosas; hay otras en las que no coincido, pero yo creo que en esta vida el aprecio personal no está unido a la total coincidencia en los planteamientos. Hay muchas cosas en las que estoy de acuerdo y otras en las que discrepo. Pero lo que me pide el señor De la Encina es un homenaje personal al señor Morón, un señor que supera los 70 años y quizá se va a jubilar pronto —no lo sé; así lo ha anunciado— y sabe que tiene mi reconocimiento en cualquier caso y, digamos, mi valoración como uno de los grandes profesionales de este país en el ámbito portuario.

Las preguntas del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea ya las he contestado en alguna medida. Tenemos una baja ejecución, sin lugar a dudas, y todos tenemos que hacer autocrítica. La ventaja que tenemos es que el dinero está en la caja; es decir, que no es como en los Presupuestos Generales del Estado que, si no ejecutas, hay que volver a reprogramar. En el modelo portuario cada puerto está ahí; yo creo que he explicado las razones ampliamente y haremos especial hincapié, repito, sobre una programación mucho más correcta; espero que con una mayor presión

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 118

en las ejecuciones por parte del órgano de tutela seamos capaces de venir los responsables portuarios a este Parlamento y dar resultados mucho mejores porque son imprescindibles. Pero, repito, tenemos muchas obras pequeñas con mucha tramitación por delante y cada vez más complicada. Yo creo que todos los temas de corrupción han hecho que tengamos una legislación cada vez más dura en muchos aspectos y también hay que tener en cuenta que eso retrasa o no agiliza los temas de ejecución.

Me preguntaba la responsable de Mareas por la rueda de prensa de ayer. Yo creo que la noticia de ayer es muy buena para la ciudad de La Coruña desde mi punto de vista. Es absolutamente buena. Porque, como saben, los puertos no pueden recibir ayudas públicas por parte del Estado; tienen, digamos, que autofinanciarse en todos los aspectos. Ese es uno de los elementos que favorece la competitividad entre puertos en función del modelo portuario. Y cuando se firmaron con un alcalde del Partido Socialista, con una Xunta del Partido Popular y con un Gobierno del Partido Popular los convenios del año 2004, se estableció que para financiar Langosteira tenía que haber la enajenación de suelos que quedaban libres. Justamente aquellos suelos en los que hoy en día se mueven mercancías peligrosas. Por lo tanto, ese es el modelo; el modelo que está en vigor son los convenios que se firmaron, que fueron ratificados en la época de la ministra Magdalena Álvarez. Ese es el marco que tenemos pactado. Dicho esto, los puertos no tenemos ninguna vocación de hacer ciudad, lo que queremos es generar los recursos que correspondan para poder pagar las deudas que tenemos y el servicio de la deuda, particularmente en Coruña. Y evidentemente habíamos previsto en principio que La Solana pudiera ser vendida y hemos comprendido que La Solana es un elemento fundamental que la ciudadanía considera que debe mantenerse en titularidad pública y hemos aceptado mantenerlo. ¿Por qué? Yo no hablo de presión ciudadana, hablo del sentir de los ciudadanos, que es un elemento relevante. Y yo agradezco mucho el esfuerzo que ha hecho la Xunta de Galicia en este tema y agradezco mucho a su presidente, al señor Feijóo, haber tomado una garantía que hace compatible la senda financiera de la autoridad portuaria de La Coruña con el mantenimiento público de un elemento tan fundamental para el desarrollo urbano de la ciudad como es el mantenimiento público de los muelles de Calvo Sotelo y Batería. Yo creo que la Xunta ha hecho el esfuerzo de poner 20 millones para comprar suelo portuario innecesario para poder garantizar, manteniendo las necesidades portuarias, la titularidad pública de esos suelos. Y no se ha hecho nada que no esté programado. En la época del alcalde Negreira se aprobaron los planes especiales de esas zonas, eso es lo que hay en este momento y nadie hasta ahora ha dicho que esos planes especiales no sean válidos. Y afortunadamente el puerto de La Coruña está en una situación financiera —porque está entrando en carga en buenas condiciones el puerto de Langosteira— cada año mejor.

San Diego. Pues hasta el año 2027 no vamos a tener necesidades para eso. Sí necesitábamos antes de 2020 tener 30 millones de euros en la senda financiera para el servicio de la deuda, que se pueden obtener con la venta del Hotel Finisterre más la aportación de la Xunta de Galicia. Y se da pie al resto de administraciones para que sigan la misma senda. Es decir, que la Xunta compra una parte del suelo y lo que se dice es que las otras administraciones están abiertas para coparticipar también con la misma filosofía. Por lo tanto yo no entiendo que sea desleal. Y por supuesto nada de especulación, justamente es todo lo contrario, es garantizar el uso público. Y lo hemos hecho con un condominio porque cualquier sociedad o cualquier consorcio puede endeudarse y tenemos experiencia de qué pasa con eso, es decir que luego aparecen agujeros financieros. En cambio, un condominio como la Plisan significa que todas las administraciones que participan si quieren urbanizar o hacer cosas tienen que poner dinero, su dinero, no apalancamientos por venta de suelos, etcétera. Además, el esquema de condominio creo que garantiza en mayor medida la corresponsabilidad pública en el desarrollo de los suelos. En cuanto al futuro de San Diego, ya veremos, de momento no hay necesidad de definir ni de tomar decisiones sobre enajenaciones de suelos ni a qué pueden estar dedicados. Protocolo oscuro, no lo creo. El propio presidente de la Xunta manifestó que iba a transmitir al Ayuntamiento de A Coruña el contenido del protocolo y, por tanto, no tenemos ningún elemento que sea oscuro en ese tema.

Respecto a la conexión ferroviaria en Langosteira, creemos que es el imprescindible, entre otras cosas porque si no, no se pueden poner en valor los terrenos de San Diego ni trasladar los tráficos a la zona de Langosteira, y el propio protocolo lo que dice es que tiene que estar licitado antes del primer semestre del año 2019. Por tanto, el proyecto en este momento ya está redactado y ya hay un esquema de financiación, como anunció el presidente del Gobierno: 50 % Adif y 50 % Puertos del Estado y, por tanto, al margen de la Autoridad Portuaria de A Coruña; se hace basándonos en nuestros ahorros como organismo, tal como hemos hecho con el puerto de La Cabezueta de Cádiz, que también lo paga Puertos del Estado. Es un modelo relativamente parecido, en función de los ahorros que podemos generar el órgano de tutela. El

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 119

propio protocolo establece que tiene que estar en 2019. Por tanto, en el presupuesto de 2018 no hay consignaciones presupuestarias al respecto porque no está previsto que se licite durante 2018. En este momento el proyecto está redactado, tiene que ser supervisado por Adif y tiene que tener el informe favorable de la Oficina de Seguridad Ferroviaria. Pero está aprobado el estudio informativo, el proyecto redactado y evidentemente está en condiciones, una vez fijado el esquema financiero, de poder llevarse adelante. Y la conexión ferroviaria en Ferrol está ya a tope; se está haciendo prácticamente toda en túnel y está contratada, licitándose y, por tanto, en rutina.

Quiero hacer una reflexión respecto a Vigo. Vigo necesita una conexión ferroviaria a Bouzas, sin lugar a dudas, y hay oposición municipal para que se haga a través de Guixar-Bouzas, quizá porque son zonas ya muy urbanas y muy congestionadas. Lo que hemos acordado con el puerto de Vigo es asumir la redacción de un estudio informativo para un enlace directo a Bouzas, imprescindible para la competitividad de los transportes, especialmente de coches. Entendemos que ese es el procedimiento. No vamos a hablar de financiación hasta que el proyecto esté maduro y tenga un estudio informativo aprobado, pero sí que hay una voluntad política de que sea el puerto el que ponga en marcha un estudio informativo y luego la redacción del proyecto para que después se pueda financiar. Respecto a la Plisan, es un condominio que está funcionando entre la Xunta, la zona franca y el puerto. Ya se han acabado los sistemas generales y ahora se va a contratar la depuración de aguas y el abastecimiento de agua potable, y estamos en condiciones de empezar a urbanizar la primera zona.

Una cosa más, porque creo que es importante, respecto a lo que ha dicho la portavoz del Grupo de Podemos y las Mareas. Entendemos que hay que solucionar la conexión del oeste español con la red atlántica, es imprescindible desde nuestro punto de vista y en los ámbitos de modificación de las redes transeuropeas estamos trabajando seriamente en este momento para que eso se incluya, así como en una cosa que consideramos muy importante, que es el corredor mediterráneo-atlántico, es decir, Sagunto-Teruel-Zaragoza. Y para arriba, porque la conexión entre Bilbao y Valencia también consideramos que es importante. Y lógicamente los puertos del norte tienen que estar. Lo que no se puede es cargar a este Gobierno o a este color político con esa decisión, que se tomó en época socialista por las circunstancias que fuera en las negociaciones con la Unión Europea. Igual que queremos que participe de los corredores la conexión Huelva-Sevilla. Huelva es un puerto que tiene que estar unido al corredor mediterráneo porque es un puerto de primer orden. Por tanto, entendemos que hay algunas cosas que se tienen que modificar respecto a la calificación de los corredores mediterráneos y atlánticos para que entre la conexión con el oeste y el norte peninsular.

Ya he dicho —lo señalaba el portavoz del Grupo Socialista— que hay que repartir los logros, pero también hay que repartir los fracasos, y en algunos sentidos los logros pueden ser comunes y los fracasos pueden estar más localizados. No quiero entrar tampoco en el análisis de los fracasos en algunos puertos determinados, pero a veces decisiones que se toman en los puertos acaban siendo equivocadas y eso tiene consecuencias. Desde el órgano de tutela lo que queremos muchas veces es incidir directamente a través de los consejos de administración y de la mecánica que prevé la Ley de Puertos para que algunas cosas se puedan reconducir. Quizá en lo que me puedo extender un poco más es en el tema del convenio colectivo. Ya dije el año pasado que el convenio colectivo es algo que debe solucionarse en esta legislatura sin lugar a dudas, y en eso estamos trabajando intensamente con los sindicatos. El convenio colectivo no solamente son gastos de personal, y este es un tema muy relevante, sino que hemos de analizar cuál es la situación de personal y, sobre todo, los elementos de competencia, es decir formativos, que debe tener en los próximos años el personal de los puertos, que ha cambiado en los últimos veinte años de forma muy importante. Ante todo, somos un colectivo en el que la edad media es de 53 años. Dentro de diez años no va a haber *expertise* portuario en este país si no hacemos un esfuerzo de rejuvenecimiento de los colectivos de puertos y las competencias profesionales han cambiado completamente; es decir, hoy en día necesitamos más gente que sepa de medio ambiente, más gente que sepa de ordenación de tráfico, más gente que sepa de digitalización, más gente que sepa de nuevas tecnologías, más gente que sepa de elementos como la robotización. Tenemos necesidad de nuevos perfiles profesionales y creemos que el convenio colectivo —yo creo que ya hay elementos bastante maduros al respecto— tiene que analizar esos extremos. De la misma manera, si me permiten, señorías, tenemos que hacer un esfuerzo grande en este país en relación con el inglés, sobre todo en un colectivo que tiene un negocio global. Yo creo que nadie debería entrar en Puertos si no tiene un nivel de inglés alto. Creo que es exigible casi hasta al ordenanza que tenga un nivel B2. Debemos hacer un esfuerzo en este país, también desde el sector público, para que tengamos unas competencias que nos permitan estar en el mundo global, y creo que los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 120

sindicatos también están entendiendo que tenemos que pactar un convenio colectivo que analice cuál es el futuro de las competencias profesionales que necesitamos en nuestros puertos. Y tenemos otra herramienta muy importante, que por fin estamos en una fase muy adelantada de un nonato después de la Ley de Puertos, un reglamento de explotación y policía que tiene que definir cuáles son las funciones de cada uno de los colectivos y cuáles deben ser las competencias profesionales de cada uno de ellos. Creo que los sindicatos están absolutamente por esa labor.

También el Grupo Socialista hablaba de conectividad y de que no se veían avances. Pero si todo lo que he dicho sobre el Fondo de accesibilidad y todos los proyectos que tenemos en marcha no son un avance en conectividad... Y evidentemente también en el caso de Algeciras-Bobadilla hay que hacer un esfuerzo importante. Pero, repito, muchas veces pequeñas cosas, no grandes obras, no grandes redes ferroviarias, hacen que los puertos sean competitivos. Por eso desde los puertos lo que queremos es que haya apartaderos en la línea Algeciras-Bobadilla, porque creemos que es un elemento que permite trenes largos, etcétera. Y vuelvo a poner el ejemplo de la conexión Sevilla-Sines, con una línea mucho peor que la de Bobadilla-Algeciras, lo cual no significa que no haya que trabajar en la línea Bobadilla-Algeciras, pero hay cosas que no necesariamente son imprescindibles para el tráfico de mercancías. Y conste que entiendo que el primer puerto de España tiene que tener una línea perfectamente adaptada para que el ferrocarril sea competitivo y pueda diversificar sus tráficos en la medida en que no sea el tránsito el elemento fundamental de ese puerto.

Ya he hablado también, y con esto acabo con las preguntas del Grupo Socialista, sobre lo que pensamos de la competencia de Tánger Med. El norte de Marruecos está industrializándose a marchas forzadas y en este momento hay prácticamente 300 000 camiones que pasan anualmente por el Estrecho. Esa es una oportunidad que tenemos que tener en cuenta para Algeciras y hemos de generar las condiciones para que los tráficos de tránsito que pueden operarse en Tánger Med, que va a ser una terminal completamente automatizada de Maersk, tenga las menores consecuencias posibles para los tráficos portuarios y sobre todo para algo que creo que es importante para todos, que es el mantenimiento del empleo en el puerto de Algeciras, por las consecuencias sociales que eso podría conllevar en una comunidad cuyo PIB en gran medida está basado en la actividad portuaria. Empieza a haber líneas, por ejemplo, Tánger-Vigo. La actividad económica en el norte de Marruecos es muy relevante. Empieza a haber conexiones entre los *clusters* de coches, por ejemplo, entre el norte de Marruecos-Vigo-Nantes. Suardiaz, una naviera española, ha empezado a operar Tánger-Vigo. El desarrollo de Marruecos creemos que es una oportunidad para todos más que un elemento de disuasión.

Finalizo con un comentario respecto a la intervención del portavoz del Partido Popular, que agradezco. Evidentemente, creo que somos un colectivo que ha sabido consensuar históricamente. Trabajamos gentes con nombramientos de diferentes grupos políticos, los acuerdos los hacemos por unanimidad; en los últimos años, los acuerdos del Fondo de compensación y del Fondo para la accesibilidad se llevan por unanimidad. En ese sentido, me gustaría también poner en valor el último proyecto que hemos puesto en marcha en puertos, también por unanimidad de todos los presidentes, que es la creación del Fondo Puertos 4.0, que es un fondo para emprendedores dotado con 25 millones de euros, a través de un uno adicional del Fondo de compensación, que permitirá apoyar a los emprendedores de este país en el ámbito portuario para generar nuevos productos que mejoren la competitividad de los puertos. También lo hemos hecho con un consenso general partiendo de una idea inicial del presidente del puerto de Valencia, lo que demuestra el grado de consenso que tenemos entre todos. También coincidido absolutamente con usted en el sentido de que hay que aprobar estos presupuestos si queremos ser más competitivos, si queremos que la tasa T-3 se baje, si queremos tener los beneficios para que la descarbonización en el transporte y, por tanto, la conexión de los barcos a las líneas generales sea posible y competitiva, si queremos que cuando vendamos suelos podamos emplearlo todo para reducir deuda —especialmente importante para Coruña y para Vigo—. Creemos que el puerto de Sevilla se merece un estatus especial como tienen Ceuta y Melilla y las autoridades portuarias insulares por sus condiciones físicas. Por tanto, desde el punto de vista portuario y para el bien global del país, entendemos que los presupuestos deben ser aprobados y estoy con usted en que todos los grupos políticos deberían hacer un análisis sobre lo que nos interesa realmente en este país y creo que los presupuestos nos interesan.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Llorca, por tanta información y tan cumplidas respuestas.

Le despedimos y seguimos en cinco minutos. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 121

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA (ALFARO GRANDE). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001563); SOCIALISTA (Número de expediente 212/001236) Y CONFEDERAL DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA (Número de expediente 212/001387).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a abordar la última de las comparencias, que es la del presidente de la entidad pública empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe Operadora.

Si de algo presume Renfe es de puntualidad y yo, que a veces me cojo el tren nocturno para Galicia —el último sale a las diez—, hoy no voy a coger ese tren, pero a ver si nos movemos en un horario coincidente, porque son las nueve y cinco, hay muchas personas que trabajan en esta casa —y se lo agradecemos mucho—: señoras taquígrafas, señores ujieres y personal que está en audiovisuales, a ver si somos capaces de abordar esta interesantísima conferencia pero moderando el tiempo.

Tiene la palabra nuestro presidente del ente público, don Juan Alfaro Grande, al que damos nuevamente la bienvenida.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Alfaro Grande): Muchas gracias, presidente.

Señorías, buenas noches ya a estas horas a todos. Quisiera comenzar agradeciéndoles su presencia aquí después del día que llevan —que llevamos todos, pero ustedes especialmente desde bien temprano esta mañana—. Por supuesto que es para mí un honor volver a esta Comisión para presentar los presupuestos de la entidad pública empresarial Renfe Operadora correspondientes al ejercicio 2018.

Hace unos meses, casi un año, en mi intervención para presentar los presupuestos del 2017 señalaba que lo más relevante de los mismos era que por primera vez Renfe Operadora iba a obtener un resultado positivo que no se debiese a resultados extraordinarios, es decir, de la propia actividad de la compañía. Como bien saben, el ejercicio 2017 finalmente ha cerrado así, con un resultado positivo, después de impuestos, de unos 70 millones de euros, por encima incluso de la previsión que en su momento hicimos al presentar el presupuesto. Este magnífico resultado ha sido posible, en primer lugar, gracias a los casi 15 000 profesionales que trabajan en el grupo Renfe, al magnífico trabajo que han realizado y que nos ha permitido poner 5500 trenes de viajeros en circulación cada día y doscientos y pico de mercancías, lo que se consigue solo con el fantástico trabajo que han realizado estos casi 15 000 profesionales, tal como les digo y, en segundo lugar, también por la gestión realizada para incrementar los viajeros, las toneladas transportadas y, por tanto, los ingresos y para contener los gastos de la compañía. En el caso de los ingresos, en el 2017 hemos cerrado con casi 3600 millones de euros, 3578, y el importe de la cifra de negocios, los ingresos generados por el transporte de viajeros y mercancías, ha crecido un 1,6 % por encima de la previsión y un 4,4 % por encima del año 2016. Sin lugar a dudas, ha contribuido de manera decisiva el crecimiento de los ingresos de los servicios comerciales de viajeros, aquellos no declarados como obligaciones de servicio público, puesto que, como bien saben, los ingresos provienen de los servicios comerciales y no de las obligaciones de servicio público que, por definición, cierran en equilibrio puesto que hay una aportación por parte del Estado para cubrir el déficit de explotación. Quiero hacer mención especial también a los ingresos de la sociedad Renfe Mercancías, que han mejorado un 1,6 % respecto al 2016 y es la primera vez que la cifra de negocio de la sociedad crece respecto al ejercicio precedente desde que se creó Renfe Mercancías. En cuanto a los gastos, ascienden a 3089 millones de euros exactamente. En el conjunto de los mismos y descontando los cánones ferroviarios, se ha conseguido un ahorro del 4,4 % frente al presupuesto, una situación prácticamente de equilibrio respecto a los del ejercicio anterior, pero además mejorando el nivel de actividad. Por tanto, mejorando el nivel de actividad hemos contenido los gastos, lo cual tiene su aquel, y hemos alcanzado 488 millones de viajeros y 19,6 millones de toneladas de mercancías. Esto ha significado, en el caso de Renfe Viajeros, transportar 16,5 millones de viajeros más que en 2016 y en el caso de las mercancías hemos transportado 1,3 millones de toneladas más que en el año precedente. En resumen, cerrando el capítulo de la revisión y la dación de cuentas respecto al ejercicio anterior, la buena marcha de los ingresos generada por la mejora de volúmenes de viajeros y toneladas transportadas se ha visto acompañada por una más que correcta gestión de los gastos, desde nuestro punto de vista, que ha permitido mejorar tanto el resultado previsto en el propio presupuesto como el resultado del ejercicio 2016.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 122

Paso ya a 2018. Nuestro objetivo para 2018, tal y como prevemos en los presupuestos que hoy les voy a detallar, es consolidar los resultados alcanzados en el ejercicio 2017 y situar el beneficio antes de impuestos en el entorno de los 65 millones aproximadamente. Estos beneficios se van a obtener con la gestión ordinaria de la actividad del grupo, lo cual entiendo que debe marcar un poco la senda para años futuros y el grupo Renfe no debería apartarse de esta senda de consolidar un resultado positivo sin extraordinarios. Los presupuestos tienen un marcado esfuerzo inversor que creemos que se refleja en tres ejes fundamentales, que son los mismos que el año pasado comenté aquí y que son los mismos que si al año que viene tengo oportunidad de hacerlo, volveré a comentar porque, desde mi punto de vista, son absolutamente fundamentales. El primero es la apuesta por los servicios calificados como obligación de servicio público, es decir, esos servicios de cercanías regionales de media distancia que el Gobierno califica como necesarios para la vertebración territorial y para la cohesión de los distintos territorios, y que, por tanto, aporta una subvención para que, con independencia de cuál sea el resultado económico que se obtiene, sean prestados por Renfe. A estos dedicamos nuestros esfuerzos, vamos a mejorar la calidad de unos servicios que en 2017 fueron utilizados por 455 millones de viajeros, pero que esperamos sean 460 en 2018. Primer eje, obligaciones de servicio público. El segundo eje, material rodante. Lógicamente, para poder prestar estos servicios necesitamos trenes y vamos a continuar con la ejecución del contrato de compra de nuevo material rodante que se adjudicó a finales de 2016 y se amplió a lo largo de 2017, y junto con dicho contrato continúa siendo absolutamente clave para nosotros la modernización del parque actual, con especial atención a la accesibilidad, lo que nos va a permitir la puesta en valor de las inversiones del Gobierno en infraestructuras. El último de los ejes, aunque no por ser el último menos relevante, puesto que sin lugar a dudas es algo absolutamente irrenunciable en el modo de transporte ferroviario, es la seguridad en la circulación de los trenes, donde también ponemos el foco y haremos un esfuerzo inversor importante en estos presupuestos de 2018.

Centrándome en el presupuesto de explotación, les esbozo a continuación las grandes magnitudes del presupuesto del grupo y luego pasaré a cada una de las sociedades. No voy a entrar en excesivos detalles dada la hora que es, si quieren cualquier aclaración, les contestaré encantado en el turno de réplica, sin lugar a dudas. Como he señalado al comienzo de la intervención, en 2018 esperamos un beneficio antes de impuestos de 65 millones de euros, unos ingresos totales de 4142 millones de euros, que crecen un 15 % respecto al cierre real de 2017, y crecen porque se incrementan los cánones. Hay un cambio, como bien saben, en el tratamiento que tienen los cánones, tal como recoge la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2017, por el cual la subvención que antes la Administración General del Estado le aportaba a ADIF ahora se la aporta a Renfe, pero Renfe se la paga a ADIF por el incremento de cánones. Por tanto, el movimiento es neto, no hay ninguna diferencia, creo que ha sido explicado ya esta mañana y por lo tanto no voy a abundar en ello. Si nos abstraemos del efecto generado por los cánones ferroviarios, en valores homogéneos el importe neto de la cifra de negocios del grupo, constituido básicamente por la venta de títulos de transporte de viajeros y por las mercancías, se prevé que en 2018 alcance 2552 millones de euros, un 4,5 % por encima del cierre 2017.

En cuanto a los gastos de explotación, gastos de personal tiene una partida prevista de 936 millones de euros, considerando un número medio de empleados de 15 314. Esto supone setecientos empleados por encima de los del cierre de 2017 como consecuencia de la propia oferta de empleo público de la compañía, de la consolidación de la incorporación de lo que llamamos el canal de venta desde ADIF hacia Renfe Viajeros que se ha producido este año, y de la incorporación de efectivos adicionales al proyecto Haramain de alta velocidad en Arabia Saudí. La partida de gastos individualmente más relevante ha pasado a ser la de cánones ferroviarios por lo que les acabo de comentar, que ya ha sido explicado esta mañana por la subsecretaria o por la secretaria general de Transportes, por una de las dos, en cualquier caso son 1 308 millones de euros, y otra partida de gasto importante tiene que ver con la energía que prevemos alcanzar en 2018, 312 millones de euros, un incremento de más del 6 %, derivado, por una parte, del incremento de la producción y, por otra, del incremento de los precios tanto del gasoil como de la electricidad. Con estos ingresos y gastos el Ebitda alcanzará los 495 millones de euros, y por debajo de la línea de Ebitda, teniendo en cuenta unas amortizaciones estables de en torno a 380 millones de euros y un resultado financiero más o menos también estable de 60 millones de euros, el resultado antes de impuestos es el que comentábamos de 65 millones de euros. Siguiendo con cifras consolidadas, las inversiones se situarán en los 396 millones de euros, casi 18 de ellos corresponden a la financiación relacionada con nuestros compromisos como accionistas de sociedades de integración, y los 378 restantes a inversiones reales. De estos, de los 378, 282 tienen que ver con el material rodante, se van a destinar a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 123

pagos del nuevo contrato de compra de trenes, a grandes reparaciones, a mantenimiento, a mejoras en la seguridad en la circulación, en la accesibilidad, al desarrollo e implantación del wifi. El resto del importe, unos 96 millones de euros, se destinará a la mejora en las estaciones de cercanías gestionadas por Renfe, en particular a su accesibilidad, a inversiones en talleres para mantener y mejorar su productividad y a actuaciones en los sistemas de venta y de gestión comercial.

Por último, dentro de la información del grupo, voy a hacer una breve referencia al endeudamiento, para el cual se ha incluido una autorización de incremento de 250 millones en el año 2018. Las necesidades que he ido describiendo, sobre todo las relacionadas con el incremento de cánones ferroviarios, la evolución de las sociedades de integración, el avance del proyecto Haramain, aconsejan incluir esta autorización con independencia de que finalmente la agotemos o no en función de las necesidades que tengamos en el grupo.

Voy a pasar ahora a desarrollar los presupuestos de cada una de las cuatro sociedades de las que también soy presidente que componen el grupo Renfe. La primera de ellas, Renfe Viajeros, prevé un incremento del 1,3 % en el número de viajes y se situará en torno a 494 millones de euros. De este porcentaje se espera que el de servicios comerciales sea el más elevado, un 4,3, y el de servicios OSP del 1,1; unos ingresos totales de unos 3600 millones de euros y un Ebitda de 446 millones de euros, mejorando en casi 10 el alcanzado en 2017. En cuanto a las obligaciones de servicio público, los únicos servicios por los que Renfe Viajeros recibe una compensación económica de los fondos públicos —para los que disponemos, como saben, de una contabilidad analítica separada y auditada por la IGAE—, prevemos unos 1200 millones de euros en números redondos. Para cumplir con estos presupuestos —para incrementar el número de viajeros en Renfe Viajeros, para alcanzar el Ebitda que hemos comentado— necesitamos, en primer lugar, conseguir un alto aprovechamiento de los trenes, es decir, que el cociente entre plazas ofertadas y número de viajeros que van en los trenes sea elevado pero dentro de unos rangos de aceptabilidad que no expulsen viajeros del mercado; estamos en ratios de entre el 70 y el 75 %. Necesitamos seguir aplicando el plan de promociones y campañas comerciales, ligando la oferta de transporte a diferentes polos de movilidad como los atractivos turísticos de diversas ciudades españolas, como las fiestas, las ferias, acontecimientos culturales, de negocios, que ha generado un incremento de demanda importante en nuestros trenes. Y por último, una política comercial que está aportando buenos resultados y que incidirá en la aplicación del sistema de gestión dinámica de precios, que se va adaptando a las fluctuaciones de la demanda por días, por corredores, por antelación en la compra, por trenes, etcétera. Por lo que se refiere a las inversiones en Renfe Viajeros, hay 308 millones en 2018. A la mejora del material rodante ya he hecho referencia. La mejora en las estaciones de cercanías gestionadas por Renfe Viajeros, es una apuesta decidida, sin lugar a dudas, por el servicio público: recrecida de andenes, renovación, instalación de escaleras mecánicas, ascensores, etcétera; todo esto forma parte de una actuación coordinada con el Ministerio de Fomento y con ADIF, con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; incluye también controles de accesos, señalética, mobiliario, teleindicadores. Y, por último, la mejora de las aplicaciones informáticas, sobre todo la mejora de la página web y del sistema de venta, que nos permita gestionar de una manera más eficiente estas tareas, y la comunicación y la relación con los usuarios de nuestros trenes.

Paso a Renfe Mercancías, la segunda de las sociedades. Antes de entrar al repaso de las cifras de 2018, permítanme reiterar un mensaje de optimismo que ya lancé el año pasado pero este año además lo puedo completar con cifras. El cierre de 2017 en Renfe Mercancías en términos de Ebitda se aproxima mucho al equilibrio, Renfe Mercancías este año en términos de Ebitda ha perdido 950 000 euros, el año pasado perdió 8,7 millones de euros. Ha habido una mejora sustancial que pone de manifiesto que el plan de mercancías en el que hemos estado trabajando a lo largo del año y sobre el que seguiremos trabajando durante los dos próximos años está funcionando. Vamos a continuar con las medidas de redimensionamiento y orientación al cliente, de mejora de la productividad de los recursos y el objetivo de 2018 es alcanzar un Ebitda positivo, cosa que nunca ha ocurrido en esta sociedad. Prevemos cerrar habiendo transportado 20,3 millones de toneladas, con unos ingresos de 240 millones de euros, que suponen un 5,9 % más del cierre del año 2017. En cuanto a los gastos de explotación, fruto de las medidas que se están desarrollando, se espera una contracción de los mismos en torno al 1 % respecto también al cierre de 2017. Por lo que se refiere a las inversiones, que se sitúan en los 15,7 millones de euros aproximadamente, fundamentalmente están destinadas a la modernización de las locomotoras y vagones que permiten a su vez la reducción de los costes de mantenimiento y también la mejora de los sistemas de gestión para permitir una actuación más eficaz con nuestros clientes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 124

Paso muy brevemente a las dos sociedades que quedan: Renfe Fabricación y Mantenimiento, nuestros talleres, y Renfe Alquiler de Material Ferroviario. En cuanto a Renfe Fabricación y Mantenimiento, hay unos ingresos de 723 millones de euros en 2018, de los que 683 millones corresponden a servicios que se prestan a sociedades del grupo. Por tanto, hay 40 millones de euros que se obtienen en mercado, con un resultado esperado prácticamente en equilibrio, 0,3 millones en positivo, el resultado final con un Ebitda positivo de 15 millones en línea con 2017. Las inversiones en talleres alcanzarán en torno a 28 millones de euros, centradas lógicamente en la mejora y renovación de instalaciones industriales para el desarrollo de la actividad, bases de mantenimiento, talleres, etcétera.

Por último, Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A continuará centrada fundamentalmente y de forma activa en la puesta a disposición de terceros de material relacionado con el transporte de mercancías con unos ingresos previstos de 14,6 millones de euros y un Ebitda estimado de 5,4 millones de euros, para finalizar con un resultado prácticamente de 1 millón de euros, tal y como prevemos a 31 de diciembre de 2018.

EP Renfe Operadora, es decir, la entidad pública empresarial *holding* de estas cuatro sociedades, la cabecera de grupo, presenta para 2018 un presupuesto equilibrado, como corresponde al desarrollo de las funciones que realiza, que básicamente consiste en funciones de *staff* del grupo en materia financiera, asesoramiento legal, recursos humanos, definición de estrategia, etcétera. En definitiva, y ya para finalizar, con mi compromiso de no aburrirles en exceso, he querido transmitir mi intención y la de mi equipo de continuar estableciendo líneas de mejoras en todas y cada una de las sociedades y, para ello, creemos que una herramienta importante es la explicación de sus cuentas de manera individualizada, tal y como he hecho en esta intervención. En lo que se refiere a las inversiones, en este año 2018 mantenemos el compromiso de conseguir un nivel de ejecución superior al de años pasados, ya manifestado para 2017 y que nos ha situado por primera vez en muchos años en cifras de ejecución superiores al 90 %, 92,9 % concretamente, entendiendo que de esta manera, sin lugar a dudas, contribuimos a poner en valor tanto para nosotros mismos como operador ferroviario como para todos los ciudadanos el esfuerzo que realiza el Gobierno y se materializa en estos presupuestos. Con esto, señorías, doy por finalizada mi intervención y, por supuesto, quedo a su disposición para contestar las preguntas que deseen formularme.

Muchísimas gracias por su atención.

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

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra don Fernando Navarro.

El señor **NAVARRO FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ**: Muchas gracias.

Voy a hacerle unas preguntas muy breves. Ya hemos dicho que nosotros apoyamos los presupuestos. Queremos aprovechar su comparecencia para preguntarle sobre algunas cosas de su ámbito de actuación que nos gustaría que nos aclarase. Lo primero de todo, hace unas semanas en *Politikon* venía una noticia curiosa y era que Renfe Mantenimiento en 2015 había licitado el transporte de una serie de piezas de recambio y de mantenimiento y lo había adjudicado a una empresa de transporte por carretera. Era una cosa curiosa que Renfe Mantenimiento acabara licitando y adjudicando el transporte por carretera. Le hemos preguntado también a ADIF, evidentemente. La cuota de transporte por ferrocarril en España es muy baja comparada con la Unión Europea, en torno al 5 % con respecto al 17 % o 18 % de la Unión Europea y parte supongo que es debida a infraestructuras —en este sentido, el presidente de ADIF nos ha estado contando sobre la construcción de nuevos apartaderos de 750 metros— pero tal vez también sea debido a Renfe. También hemos hablado, por ejemplo, del caso de la naviera MSC que ha optado, a través de su línea Medway, por llevar las mercancías desde la zona de influencia de Sevilla a Sines en vez de a Algeciras y tampoco es que la línea de Sines sea muy buena, excepto que tiene una terminal en Sines. Parece querer decir que tampoco es tan importante el estado de la línea, siempre que se cumplan ciertas condiciones, como decíamos, de los apartaderos y, por supuesto, de seguridad. Parece que cuesta aumentar esa cuota y esa sería la primera pregunta: ¿Cuáles son las medidas concretas o cuáles son los problemas que pueden existir? Relacionado con esto, en diciembre de 2017 el ministro habló de un plan para impulsar el transporte de mercancías por ferrocarril. En este caso se refería a la adquisición de nuevo material rodante. Ha contado lo del material o las cantidades que se van a dedicar, pero nos gustaría que nos precisara un poco más cuántas locomotoras nuevas se van a adquirir, cuáles son híbridas, en qué plazo y con qué importe. No sabemos si todavía ha comenzado la licitación o no, pero nos gustaría que nos pudiera detallar un poco más todo esto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 125

En cuanto a Renfe Alquiler de Material Ferroviario S.A, hicimos una pregunta hace pocas semanas porque en la modificación de la Ley del Sector Ferroviario, que se ha presentado en el nuevo proyecto, se suprime la disposición adicional decimosexta que precisamente hace referencia a que Renfe Alquiler de Material Ferroviario facilitará el acceso a los operadores a su material de forma transparente. Es decir, lo que hace es que posibilita a otros operadores el acceso a material de Renfe Alquiler de Material Ferroviario. Esa disposición adicional desaparece del proyecto, lo que preocupaba a los operadores lógicamente. Nos gustaría saber también si nos puede contestar sobre esto.

Con esto a estas horas me doy por satisfecho.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, tiene la palabra don Sergio Pascual.

El señor **PASCUAL PEÑA**: Muchas gracias. También voy intentar ser breve en beneficio de todos y de todas.

En primer lugar, quisiera preguntarle por cómo hacen para conciliar los dos primeros objetivos que usted ha anunciado. Por un lado, el de conseguir mayores cuotas de rentabilidad o al menos meter en la senda de beneficio a Renfe y, por otro lado, el de aumentar los servicios que entiende Renfe —además, yo lo comparto— que mejoran la cohesión territorial, como son los recogidos en las OSP, en los de cercanías y en los de media distancia porque, evidentemente, este tipo de servicios son tendencialmente menos rentables económicamente, por decirlo de alguna manera, aunque sí son mucho más rentables socialmente desde nuestro punto de vista que los servicios de larga distancia en los que pertinazmente viene invirtiendo más el sistema ferroviario español, porque es difícil aquí hacer distinciones entre Renfe y ADIF. Se lo comentaba antes a su compañero Juan Bravo, seguimos teniendo una inversión del 70 % en infraestructuras ferroviarias de alta velocidad frente a un 30 % en infraestructuras de media y de cercanías. Además con otro inri, por decirlo de alguna manera, y es que, mientras se construyen líneas nuevas en alta velocidad, en media distancia y cercanías —o mucho me equivoco— no solo no se construyen nuevas líneas, más bien todo lo contrario, algunas van desapareciendo. El desmantelamiento de la línea de la Ruta de la Plata es una de las que llaman más atención, pero en tiempos pasados —que no se corresponden con su mandato— hemos vivido otras también, como Baza-Almendricos o la conexión con Portugal que tenía antes Andalucía y que ya no tiene. Me pregunto si en algún momento podremos encontrarnos con que la red de cercanías y media distancia, o especialmente la de media distancia, mejora sus servicios con la construcción de nuevas líneas, si aquellos que alguna vez tuvieron trenes, como Sanlúcar de Barrameda, Écija y algunos otros, volverán a tener tren y conseguiremos tener una red mallada que, como todos los estudios y ejemplos europeos indican, es una red que es más eficiente en términos de traslación de la movilidad del vehículo particular a la red ferroviaria.

En segundo lugar, quiero señalar que sigo apreciando un desequilibrio territorial en los presupuestos de Renfe entre comunidades autónomas. En particular, la Comunidad de Madrid y la comunidad catalana se llevan el 48 %, casi el 50 %, del presupuesto cuando, en términos demográficos, no son el 48 % de la población. Me podrá decir que tienen más usuarios. Claro, tienen más usuarios porque pertinazmente se invierte más en esas comunidades. Por poner un ejemplo que detalla esto, para Málaga, el cuarto núcleo de cercanías de España, se destinan 83 millones de euros en el periodo 2016-2021; es lo mismo que se destina en un solo año para Barcelona. Habría que buscar un mecanismo para ir equilibrando ese tipo de presupuestos. Fíjese que le he puesto el caso de Málaga, donde hay una enorme saturación de las cercanías y, a su vez, hay una importante demanda de extensión de esas líneas desde Málaga hacia localidades muy importantes de la Costa del Sol como puede ser Marbella.

En esa misma línea, quiero sacar un tema que quisiera que nos aclarase, que es la participación de Renfe en los consorcios metropolitanos de transporte. No es la misma participación de Renfe en el consorcio metropolitano de transporte de Madrid o Barcelona —creo que Bilbao tiene este mismo modelo— que la que tiene en otros consorcios como el de Sevilla, Málaga o la Bahía de Cádiz, en los que no coparticipa del billete único, sino que simplemente comparte una tarjeta monedero, que es un mecanismo de pago equivalente a una tarjeta multiusos, pero no comparte los gastos que requieren los trasbordos, la verdadera multimodalidad del servicio. En este sentido, echo de menos esto, que nos mencione cuál es el presupuesto destinado a mejorar la intermodalidad de las estaciones y de los servicios de Renfe. Asimismo, cuál es el presupuesto destinado a mejorar la accesibilidad de los servicios de Renfe.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 126

Por ejemplo, creo que lo hemos discutido hace poco en Comisión, servicios tan sencillos como anunciar qué tren de los que llegan es accesible favorecería que las personas con movilidad reducida decidieran a qué hora van a la estación, en vez de estar con la incógnita de saber si el cercanías que pasa es uno de los que pueden coger o no. Estamos hablando de medidas muy sencillas.

Haré otras preguntas a vuelo de pluma y termino. Hay algunos servicios ferroviarios que están claramente en disonancia con los horarios naturales para facilitar el uso del tren a trabajadores o estudiantes. Por poner un solo ejemplo, aunque hay muchos, el caso de Andújar-Jaén y Jaén-Andújar tiene unos horarios completamente imposibles para cualquier ciudadano que viva en Andújar y quiera trabajar en Jaén, que es la cabecera de esa comarca y provincia. Sería cuestión de una mera gestión de los horarios, tampoco se requieren grandes esfuerzos. Otra pregunta en el mismo sentido, hay infraestructuras como la del intercambiador de Alcolea —me ha recomendado el señor Bravo que se lo preguntase a usted— que está operativo pero no funciona porque no hay ningún tren con eje variable que circule en el Jaén-Cádiz y que, por tanto, pueda tomar la vía de alta velocidad a partir de Alcolea, mejorando los tiempos de ese trayecto en casi cuarenta minutos. Esto favorecería la cohesión territorial del eje transversal de Andalucía. Otra pregunta, ¿por qué no se atienden las demandas de Córdoba para que en la OSP se incluyera el Villa del Río-Palma del Río? Ese cercanías tiene un 38 % de demanda, por lo que podría admitir esa ampliación y contentar a una población amplia de Córdoba que, a partir de ese momento, entraría a tener un verdadero núcleo de cercanías. Se destinan 1000 euros a ese cercanías, es un monto irrisorio, casi mejor no destinar nada; ha causado cierta indignación en la provincia de Córdoba ese monto para su cercanías.

Una pregunta muy concreta —de verdad, voy terminando, sé qué hora es, he vivido las otras doce también—, ¿qué va a pasar con el cercanías de Alicante a Murcia cuando entre en funcionamiento la alta velocidad a Murcia? Nos comentaban que durante un par de años puede llegar a estar parado ese servicio mientras que se hacen obras de remodelación. ¿Qué va a pasar con el acceso a Granada? No tengo información de ello. Al parecer, es complicado conseguir la autorización para que los trenes pasen por el túnel de Loja, por el que apenas se pueden abrir las puertas si hay algún tipo de accidente. ¿Por qué no se plantean habilitar la comunicación por Moreda mientras tanto y terminar con el aislamiento ferroviario de Granada, aunque sea con una solución particular? Ya sabe usted que por ahí pasa el tren de lujo Al Andalus, así que no hay un problema técnico, es un problema de decisión política.

Finalmente, ¿por qué se oponen a detallar los salarios de los puestos de libre designación de Renfe? Sabe que hay algunos sindicatos que lo han pedido por activa y por pasiva, pero ustedes incluso están dispuestos a ir a los tribunales para no dar esos datos. Me parece que, en un ejercicio de transparencia, lo normal sería que se publicase toda esa información. Soy funcionario de carrera y los puestos de libre designación estaban publicados en los boletines oficiales del Estado y no pasaba absolutamente nada.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Joan Ruiz i Carbonell.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: *Gràcies, senyor president.*

Leer las comparecencias de 2015 y 2017 y escucharle hoy me hace recordar a los hámsters que dan vueltas y vueltas, siempre hablamos de lo mismo. Le puedo repetir buena parte de las preguntas que le hice el año pasado, no lo haré pero alguna sí. Además, me tendrá que permitir que, como le vemos poco por la Comisión, algunas cosas se mezclen, cosas que a lo mejor no son tanto de presupuestos.

En 2017 le pregunté por la relación con ADIF y cómo influiría eso en el canon y también por qué había centrado tanto —por lo menos hasta entonces— su gestión en la alta velocidad, descuidando un tanto los servicios de cercanías y de media distancia, pese a que viajeros e ingresos superaban a los de la alta velocidad y que prueba de ello era el estado de Rodalies de Barcelona. De lo primero dijo algunas vaguedades, de lo segundo que hacía pocas semanas que el presidente Rajoy había anunciado en Barcelona una gran inversión en Rodalies para incrementar aún más el grado de satisfacción que, según usted, tenían los usuarios de ese servicio. Ha pasado un año, podría explicarme mejor —aunque hoy puede hacerlo corto— cuál cree que ha de ser la futura relación entre Renfe y ADIF y en qué se ha traducido en estos presupuestos, en lo que se refiere a Rodalies, aquel anuncio del presidente del Gobierno. A primera vista no parece que se haya invertido mucho y lo de la satisfacción es discutible. Debían tener algún estudio del grado de satisfacción de los usuarios de alta velocidad, separado del de cercanías y media distancia. Los primeros, una minoría dentro de los usuarios de Renfe, no dudo que estén contentos, que lo vean aceptable. Los segundos, los de cercanías, lo dudo. No creo que haya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 127

mucha diferencia entre los usuarios de cercanías de Madrid, de Barcelona o de Valencia porque es interminable el número de incidencias reflejadas en los medios de comunicación.

Hay otras preguntas que he de reproducirle de forma casi literal, debido a que en la antigua FEVE continúa sin hacerse la inversión necesaria —al menos no la veo en los presupuestos— y sin reponer plantilla, o al menos no lo he encontrado, por lo que ha ido perdiendo calidad en el servicio y, además, ha perdido más del 30 % del número de viajeros. Si no es así, corrijámelo. ¿Tienen programado sustituir el material ferroviario obsoleto de Renfe o rejuvenecer la plantilla o dotarla de una gestión diferenciada, como antes? En 2015 el señor Vázquez nos habló de un plan de cercanías que supondría mejorar más de 110 estaciones. Usted nos dijo hace un año que solo quedaban pendientes el 10 % de esas actuaciones, pero no nos facilitó la lista. ¿Puede hacerlo ahora? Si no es hoy, nos lo contesta por escrito. ¿Tiene una relación de las que quedan por mejorar? En 2015 el señor Vázquez también nos explicó una operación de compra de material para alta velocidad por un importe de más de 1400 millones de euros. Usted añadió el año pasado que, previsiblemente, ejecutarían una ampliación de quince trenes adicionales. He entendido que se han comprado, ¿no es así? ¿A qué líneas se han destinado? También nos habló de invertir 103 millones de euros para fortalecer la seguridad en la circulación. ¿En qué porcentaje se ha llevado a cabo dicha inversión?

Le recuerdo las cifras que dijo porque es verdad que es difícil saber el porcentaje de ejecución de las previsiones que se hicieron para el presupuesto 2017, pero estamos ya a 19 de abril y alguna cifra supongo que tienen. De hecho las ha dicho. Solo le voy a ir diciendo algunas cifras. De Renfe Viajeros dijo que ingresarían 2141 millones por venta de billetes y 618 por obligaciones de servicio público; aunque luego, en noviembre, los medios de comunicación publicaron que Renfe recibiría 226 millones de euros adicionales, lo que suponía un total de 721. ¿Cuál es la cifra exacta, la que usted dio en abril o la que se publicó meses más tarde? Por cierto, y para que conste en el acta, ¿nos puede decir el canon pagado por Renfe— ADIF en 2017 y la previsión para 2018?

De Renfe Mercancías nos dijo que 2017 sería un año de inflexión, y que en 2018 ya tendría beneficios y recursos extraordinarios. Entiendo que continúa diciendo lo mismo. Por otro lado, ¿han ejecutado los casi 17 millones de euros que nos anunció, destinados a modernizar vagones y locomotoras? De Renfe Fabricación y Mantenimiento nos dijo que ingresaría 732 millones de euros —la verdad es que a estas horas estoy un poco espeso y no he entendido si esto ha sido así—, y además si han tenido pérdidas o beneficios. Por cierto, ¿están ya en pleno funcionamiento los talleres de Valladolid? Ayer encontré declaraciones del año 2015, de la anterior ministra, Ana Pastor, diciendo que era inminente su puesta en marcha. También nos lo dijo usted el año pasado. Finalmente, de Renfe Alquiler nos dijo que alcanzaría unos ingresos de 21,5 millones. Supongo que lo ha dicho, pero le pido que me lo repita porque eso también se me ha escapado.

Hay un tema que no puedo dejar pasar. El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido fija que el 4 de diciembre pasado todo tenía que ser accesible, que es lo que se llama la accesibilidad universal. La Comisión de Políticas Integrales para la Discapacidad ha aprobado más de una iniciativa en este año exigiéndoles a ustedes el cumplimiento de la ley, y recogiendo la exigencia de más de 7000 entidades que defienden los derechos de los más de 3,8 millones de personas con alguna discapacidad. Ustedes eso no lo han cumplido. Lo refleja la misma página de Renfe cuando habla de Atendo, donde solo dice que han ido ampliando las prestaciones ofreciendo al viajero un mayor número de estaciones y trenes accesibles. ¿Tiene Renfe planificado cuándo los servicios que presta y su material serán accesibles a todos los ciudadanos y ciudadanas con movilidad reducida? Según nos dijo, preveían que en 2017 las estaciones accesibles llegarían a ser un 64 %. Gracias a estos presupuestos, ¿hasta qué porcentaje pueden llegar?

Hablando de accesibilidad, en este caso de Internet, Renfe tiene planificado llevar wifi a toda la red de alta velocidad, ¿no es así? ¿Puede explicar por qué el último corredor que va a tener dichos servicios será el de Madrid-Barcelona? Porque creo que es el más utilizado. Me permitirá que le pregunte dos cosas sobre la provincia de Tarragona, a la que represento. La primera, está en periodo de pruebas el tramo Vandellòs-Camp de Tarragona, estación que está a 12 kilómetros del casco urbano de la ciudad de Tarragona. ¿Puede explicar qué va a hacer Renfe para que la ciudad de Tarragona no se quede sin servicio de trenes de largo recorrido? Y aunque sea una cosa más de ADIF, ¿no cree que a Renfe le interesa que los trenes de alta velocidad lleguen a la ciudad de Tarragona? ¿Qué va a hacer para que los ciudadanos del sur de la provincia, por ejemplo quienes estudian en las facultades de Tarragona y de Reus, no pierdan los servicios que actualmente tienen?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 128

La segunda es que, comparando cifras de 2017 y 2018, hay un par de cosas que me han llamado la atención. Una de ellas está en el anexo de inversiones reales y programación plurianual anualizada, provincia de Tarragona, de proyectos que afectan a varias provincias. Es solo para ver, como habla de varias provincias, si tienen que ver con la de Tarragona. El de seguridad de circulación, tras un millón y medio del pasado año y 1 300 000 de este, prevé en los próximos dos años cifras cercanas a los 6 millones de euros. A ver si me puede decir a qué es debido y, si no, ya me contestará por escrito. Asimismo, le pregunto por el apartado de grandes reparaciones, con cantidades de alrededor de 6 millones de euros el pasado año, el actual y los dos próximos. Pero lo que más me ha llamado la atención es que, tras un aumento moderado respecto al año pasado, en el mismo anexo de inversiones, prevén invertir 22 millones de euros el próximo año y más de 37 el segundo, como consecuencia, sobre todo, del plan de compra de material. ¿Puede explicar en qué se concreta esa compra?

No hace falta que le diga que apoyamos la internacionalización de Renfe, pero tranquilícenos un poco, porque flota en el ambiente una cierta sensación de fracaso. Hace un año nos dijo que todo iba bien, y el megacontrato de California no ha ido bien. Los medios de comunicación recogieron la supuesta dejadez por parte de Renfe en la preparación de la última fase del concurso. En Arabia Saudí se ha tenido que volver a fijar, y ya es la tercera vez, la fecha de inauguración del AVE Medina-La Meca. En el Reino Unido en lo que podíamos aspirar, o lo que teníamos entendido que podíamos aspirar, tan solo tenemos la autorización, el *passport* que le llaman, para presentarnos en los concursos de concesión de franquicias ferroviarias. Por lo menos, díganos si tenemos posibilidades en el AVE de Rusia. Y hablando de internacionalización, hay un tema que nos tendría que preocupar, más de lo que creo que nos preocupa a todos, a nosotros también. ¿Cómo puede afectar a Renfe el frenazo de Francia en las obras de conexión por AVE en ambos extremos del Pirineo?

No he entrado mucho en cifras concretas del presupuesto para 2018, porque no tengo porcentajes de ejecución del de 2017 y por la cantidad de partidas genéricas, cosas ambas que me obligarán a hacer una batería de preguntas por escrito para saber esa ejecución. Y en el caso de las partidas genéricas, a qué han dedicado o dedicarán este año su dotación. Ahora le facilitaré a la letrada un listado de preguntas para contestar por escrito.

Gràcies per la seva atenció.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Oscar Clavell.

El señor **CLAVELL LÓPEZ**: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor Alfaro. En primer lugar, quiero agradecerle que presente aquí unos presupuestos ambiciosos, al mismo tiempo que realistas, porque hace aproximadamente un año usted presentaba aquí los presupuestos de 2017, que hoy pueden ser juzgados y valorados a año cerrado. Y, efectivamente, para 2017, por primera vez —repito, por primera vez— en su historia, Renfe Operadora previó un resultado consolidado positivo que no se debía a ingresos de naturaleza extraordinaria, sino a los recursos generados por la actividad ordinaria del grupo Renfe, como usted muy bien explicado, cerrándose ese año 2017 con un saldo positivo de casi 70 millones de euros por encima, incluso, de las previsiones que estaban alrededor de los 34; es decir, se ha duplicado durante 2017 el saldo positivo previsto. En cuanto a los ingresos, el transporte de viajeros y mercancías ha crecido un 1,6 % por encima de la previsión, más de 37 millones de euros y un 4,4 %, como ha dicho usted, 103 millones por encima del año anterior, 2016.

Quiero hacer una mención especial a los ingresos de la sociedad Renfe Mercancías, insisto, que han mejorado ese 1,6 % respecto a 2016. Se ha conseguido un ahorro de 4,4 % frente al presupuesto, lo que supone ese equilibrio que usted ha halagado en esta comparecencia. Se han alcanzado los 488 millones de viajeros y los 19,6 millones de toneladas de mercancías; porque, en definitiva, son los propios usuarios los que valoran positiva o negativamente un servicio, en este caso el prestado por Renfe, y con ese aumento de viajeros creo que queda más que constatada la buena recepción. Han sido 16,5 millones de viajeros más que en 2016; un 3,5 % de crecimiento y 7 millones más de los previstos. En el caso de mercancías se han conseguido transportar 1,3 millones de toneladas más; es decir, un 7,3 % de crecimiento sobre 2016.

Hoy aquí nos traen los presupuestos de 2018. Hemos hablado ya de datos objetivos, reales, que se pueden, insisto, valorar y juzgar a día de hoy. Pero hoy presenta, una vez más, como hizo el año pasado, unos presupuestos, insisto, ambiciosos y totalmente realistas. Para 2018, el objetivo es consolidar los resultados alcanzados en 2017, situando el beneficio antes de impuestos en torno a los 65 millones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 129

euros; una continua y decidida apuesta por los servicios calificados como obligación de servicio público, que fueron utilizados por 455 millones de viajeros y que se espera que en 2018 alcancen los 460 millones. Estos beneficios permiten, como usted muy bien ha explicado, la compra de nuevo material rodante, con especial atención a la accesibilidad y seguridad, mejora en las estaciones de cercanías, controles de acceso, mejoras en las aplicaciones informáticas y un largo etcétera. Dicho producto de los recursos que genera la actividad ordinaria del grupo, que han ido mejorando desde 2012 de forma sostenida, no es fruto de ingresos de naturaleza extraordinaria no recurrente, como fueron —parece ser que de esto ya nos hemos olvidado— las aportaciones del Estado para compensación de pérdidas recibidas entre los años 2005 y 2009. No hace falta que recuerde quién gobernaba durante aquellos años. La previsión de ingresos totales se sitúa en 4142 millones de euros, lo que supone un incremento de un 15 % respecto del cierre real de 2017. La venta de títulos de transporte de viajeros y mercancías se prevé que alcance en 2018 los más de 2500 millones de euros, una progresión de un 4,5 % por encima del cierre de 2017, unos 110 millones de euros más.

En cuanto a Renfe Mercancías —y este es uno de los grandes objetivos que se deben marcar—, tanto 2017 como el presente año, 2018, deben ser los años que marquen ese punto de inflexión para poner fin a esa tendencia de pérdidas de esta sociedad, Renfe Mercancías, en la que —insisto, y usted ha señalado muy bien— hemos conseguido reducir en muchísimo esa cantidad negativa.

Para acabar, se habla muchas veces de alta velocidad, se habla muchas veces de que dejamos abandonado al usuario más próximo, más cercano —valga la redundancia— en las cercanías. En 2013 se firmó el contrato para la prestación de las obligaciones de servicio público que son de su competencia; en diciembre del año pasado, es decir, apenas hace cuatro o cinco meses, el Consejo de Ministros aprobó la renovación y la ampliación de esos servicios ferroviarios declarados como obligaciones de servicio público en los que el Estado garantiza su prestación a través de la financiación de su déficit de explotación. De este modo se garantiza el derecho a la movilidad de los ciudadanos y la vertebración territorial. El Ministerio de Fomento destinará, anualmente, un total de casi 1000 millones de euros —exactamente 937,4 millones— para la financiación de estos servicios y que puedan llegar a todos los territorios y a todos los ciudadanos. Más de 322 millones de viajeros usan estos servicios. Insisto, ellos son los que nos indican si funciona bien o funciona mal; en concreto, los 294 millones de viajeros que usaron los servicios de cercanías.

Hemos sido testigos aquí de como Podemos dice que la inmensa mayoría de inversión en cercanías se lo come Cataluña y Madrid y hemos oído también como al Partido Socialista lo de Cataluña le parece insuficiente. Coja usted la cara de la moneda que más le guste, pero los datos son los datos. Para Madrid, plan de cercanías que se ha aprobado recientemente, en este mismo mes, algo más de 5000 millones de euros; para Rodalies de Cataluña, 4000 millones de euros; para la Comunidad Valenciana, de la cual vengo, 1430 millones de euros; para Asturias, 580; para Cantabria, 530. Es decir, que la declaración aprobada consolida los servicios actuales de cercanías, incluyendo expresamente determinadas ampliaciones como las que se efectuarán sobre Alicante-Villena, Castellón-Vinaroz y Villarrubia-Córdoba-Rabanales y Alcolea. De estas tres a la que se da prioridad dos son de mi comunidad; se lo agradezco. El año pasado le insistí en esa línea de cercanías Castellón-Vinaroz en esta misma Comisión; hoy no le insisto, se lo agradezco, no en mi nombre sino en el de todos los ciudadanos de mi provincia, que es la de Castellón, marcando —y acabo ya, señor presidente— un 96,2 % de puntualidad en 2017, dato más que importante.

Acabo con dos cuestiones económicas para el usuario, para el bolsillo de los ciudadanos de este país. Si hablamos de los servicios Avant, me gustaría dar dos ejemplos. La línea Madrid-Salamanca Avant, a día de hoy, al usuario le cuesta 39,90 euros; con los beneficios del Gobierno, al usuario le costará 14 euros. De 40 a 14 euros. Y la línea Madrid-Cuenca, en la actualidad al ciudadano le cuesta 35 euros y pasará a costarle, con ese descuento de hasta un 65 %, 12 euros. Esa es la realidad, queramos verla, vestirla o disfrazarla de la manera que queramos. Desde el Grupo Parlamentario Popular, señor Alfaro, le animamos a que sigan así, trabajando como lo están haciendo desde Renfe y, sobre todo, insisto, y quiero finalizar mi intervención, agradeciéndole en nombre de mi provincia el esfuerzo que han realizado.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor diputado.
Es el turno de don Juan Alfaro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 130

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Alfaro Grande): Gracias, presidente.

Señorías, muchas gracias por sus preguntas y sus apreciaciones. Trataré de responder lo más ágilmente posible a las múltiples cuestiones que han planteado. Renfe Mantenimiento, señor Navarro, a veces licita transportes que no son ferrocarrizables; son piezas de talleres, piezas de trenes en última milla que tienen que llevarse por camión. En cualquier caso, está sujeto a la Ley de contratos y si el transporte lo ganase en carretera tendría que adjudicarlo, pero en este caso concreto del que usted habla es, normalmente, porque hay transportes que no son ferrocarrizables.

Siguiendo con la ferrocarrilización de los transportes —palabra compleja— Renfe Mercancías tiene una cuota muy inferior a la de otros operadores de mercancías en Europa, básicamente por una cuestión que puede tener que ver con la infraestructura, pero más con la geografía. Este país tiene una orografía un poco más compleja que otros y, sobre todo, tiene una situación geográfica absolutamente excéntrica en la Unión Europea; por Alemania se pasa, y las mercancías para ir de Polonia a Francia pasan por Alemania, pero por España no se pasa. Entonces la cuota de mercancías jamás podrá ser equivalente a la cuota de mercancías en Centroeuropa. Otra cosa es que haya recorrido al alza, que lo hay por supuesto, y en ese recorrido estamos trabajando.

Hay un plan de mercancías al que usted ha hecho referencia y que presentó el ministro de Fomento a finales del pasado año que tiene varias líneas de actuación. Algunas tienen que ver con la propia empresa, con Renfe Mercancías, y con la idea de buscar un socio privado, alguien que nos apoye y nos dé capacidades logísticas, internacionales y que nos permita expandirnos. Eso tiene mucho que ver con Medway y con cómo lo están haciendo los portugueses con navieras o con otros operadores logísticos o con otras empresas ferroviarias; tiene mucho que ver con el nuevo material. Efectivamente, hay un plan de material que todavía no hemos presentado en el que se van a contemplar las nuevas locomotoras que se necesitan para prestar servicios en la red que prevemos. Todavía no lo hemos presentado, pero no es solo para mercancías, es un plan de material general. Lo presentaremos, esperamos, a lo largo de este trimestre y nuestra idea es licitarlo en 2018 y adjudicarlo en 2019, cosa que ya dijo el ministro en su momento.

La tercera de las líneas tiene mucho que ver, precisamente, con el Ministerio de Fomento, en el que se ha incluido por primera vez una línea de subvenciones para apoyar el transporte de mercancías por ferrocarril. Yo creo que con este paquete hay una clara apuesta del Gobierno y de Renfe Mercancías por el transporte de mercancías por ferrocarril, que, sin lugar a dudas, genera unas externalidades positivas comparadas con el transporte por carretera en términos de siniestralidad, en términos de eficiencia, en términos de medio ambiente, huella de carbono, emisiones, etcétera.

La última cuestión que planteaba se refería a Renfe Alquiler de Material Ferroviario y la supresión de la disposición adicional en la nueva ley del sector ferroviario que ahora mismo está en información pública. Renfe Alquiler de Material Ferroviario se crea en un contexto muy concreto, que es la previsión de la liberalización por corredores, el famoso corredor de Levante. No hay tiempo suficiente para poner en el mercado material si eso se hubiese llevado a cabo y, por tanto, Renfe Alquiler podría proveer de ese material a algunos de los posibles licitadores. Una vez que ese contexto tan concreto desaparece, que por distintos motivos se produce el retraso a la hora de efectuar esa liberalización del corredor de Levante y la entrada en vigor del cuarto paquete ferroviario que fija el año 2020 como el de la liberalización, el que Renfe Alquiler de Material Ferroviario, empresa pública, sea la que tiene que proveer de material ferroviario al resto de empresas parece que no tiene un sentido excesivo. Parece que si hay un fallo en el mercado tendrá que ser el mercado el que lo corrija, y no que sea a costa de una empresa pública sufragada por todos los españoles.

Señor Pascual, creo recordar que la primera de sus preguntas era cómo compatibilizábamos incrementar la rentabilidad con mejorar los servicios OSP, cercanías y regionales. Permítame que lo aclare, porque quizá no le he hecho antes con suficiente claridad. Los servicios OSP no son rentables, como usted sabe, pero por definición empatamos en la prestación del servicio puesto que la Administración General del Estado cubre el déficit de explotación. La rentabilidad que obtiene la empresa proviene exclusivamente de los servicios comerciales. Por tanto, es perfectamente compatible prestar unos servicios comerciales fantásticos y unos servicios OSP fantásticos; de hecho, cuanto mejor prestemos los servicios OSP, menor será la compensación que tiene que hacer el Estado por el déficit que nos está generando. Pero, prestemos como prestemos los servicios OSP, no afecta a la rentabilidad de la empresa, porque en la rentabilidad de la empresa se ganará o se perderá dinero en función de cómo se presten

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 131

servicios comerciales. Si los servicios comerciales se prestan de tal manera que están en equilibrio, la empresa estará en equilibrio porque la parte de OSP también lo estará; si se gana dinero en servicios comerciales, la empresa obtendrá rentabilidad, y si se pierde, tendrá pérdidas, pero los servicios OSP, por definición, siempre han estado en equilibrio y, por tanto, es perfectamente compatible una cuestión con la otra.

Ha hablado usted de desequilibrio territorial en las cercanías. En Madrid y Barcelona estamos presentando los planes, pero no solo en Madrid o Barcelona porque, como acaban de decir, también los hemos presentado en Valencia, en Asturias y en Cantabria. Hay diversos núcleos de cercanías en los que se están presentando planes de cercanías pero, dentro de los doce núcleos, los ciudadanos de Madrid que se mueven en cercanías constituyen aproximadamente el 50 % del total de usuarios de cercanías, y de la otra mitad, Barcelona tiene aproximadamente el 50 %, es decir, entre los dos tienen el 75 %. Por tanto, tiene cierta lógica que los núcleos que mueven el 75 % de los viajeros —le estoy hablando en números redondos porque no he hecho exactamente el porcentaje— tengan una mayor inversión y un mayor cuidado por parte del operador a la hora de prestar los servicios.

En cuanto a la participación en consorcios metropolitanos, nosotros estamos absolutamente abiertos a lo que los consorcios de transporte nos demandan; en general, es así. De hecho, ahora mismo está en negociación la integración en el consorcio de la Bahía de Cádiz, a la que usted ha hecho una referencia concreta, que está pendiente de cerrar algunos detalles y formalizar.

Preguntaba asimismo por la intermodalidad y hablaba de la accesibilidad de las estaciones —como ha hecho también algún otro diputado— y de aplicaciones que permitan a los viajeros conocer qué trenes son accesibles o no. La aplicación de Renfe en Barcelona, en Rodalies, ya lo permite y la aplicación de Madrid en cercanías lo va a permitir; de hecho, dentro del plan de cercanías que se ha presentado recientemente, uno de los ejes es la información y una de las cuestiones que vamos a desarrollar es precisamente que la aplicación anuncie qué trenes son accesibles o no; con eso tenemos cubierto el 75 %, como decía antes, de los usuarios, y el resto lo iremos haciendo sucesivamente. Es algo que contemplamos porque estamos preocupados por la accesibilidad, como no podía ser de otra manera. En los presupuestos de 2018, las actuaciones en estaciones suponen 40,5 millones de euros y, dentro de estas actuaciones, las directamente relacionadas con la accesibilidad representan 25,3 millones de euros.

Ha hablado también del intercambiador de Alcolea, que mi colega de ADIF ha planteado como un problema de material de ancho variable. No es un tema de material de ancho variable, es un tema de que esa era una relación de servicio público, era una obligación de servicio público, y desde no sé exactamente cuándo —creo que desde el año 2012 o 2013— no lo es. Por tanto, ese servicio se provee a través de una relación que llega hasta Sevilla y que luego baja hasta Cádiz por línea convencional. No es un problema de material sino de calificación de la OSP.

Respecto del metrotrén de Córdoba, sucede lo mismo, es OSP y es el ministerio el que lo fija, pero, vamos, las relaciones de OSP se fijan en función de unos criterios objetivos, no en función de otras cosas; se fija en función de ratios de productividad, de ingresos, de aprovechamiento, etcétera.

En cuanto al acceso a Granada o las cercanías de Murcia, que es un tema de infraestructura, como bien ha explicitado usted mismo, no es una cuestión que yo pueda resolver en absoluto. Es cierto que en Granada ahora mismo ADIF ya está en fase de pruebas, pero no puedo darle más información.

Ha hecho referencia a la clausura de determinadas líneas —de la Ruta de la Plata, Guadix-Almendricos— y tengo que decirle que están clausuradas desde 1985. **(El señor Pascual Peña: ¿La Ruta de la Plata?).** Sí, sí, la Ruta de la Plata también. El levantamiento de la vía desde Cáceres hacia el norte se produce en 1985, concretamente. **(El señor Pascual Peña pronuncia palabras que no se perciben).** En la Ruta de la Plata hay una parte inferior, pero la Ruta de la Plata que va hacia Zamora y hacia Benavente se empieza en 1985 y, por lo tanto, no hay continuidad en esa línea.

Otra cuestión que me ha planteado es por qué nos oponemos a detallar los salarios de determinado personal en Renfe, tal y como nos ha solicitado un sindicato. Se lo voy a explicar. Se nos ha pedido el salario de los directivos y las personas que están fuera de convenio no son directivos. Hay novecientas y pico personas que están fuera de convenio que no son directivos. Mi salario y el del resto de directores generales que forman parte en el Comité de dirección de la empresa se les facilitó el primer día, pero siguen pidiendo el salario de gente que no es directiva, que está fuera de convenio, y es distinto. Es tan distinto como que si yo, sin que me lo ordene un juez, facilito el salario de un señor que es el responsable de un taller de Murcia, con todos mis respetos; igual este señor me pone una querrela por revelar datos personales suyos, de conformidad con la Ley de Protección de Datos. ¿En virtud de qué lo voy a facilitar,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 132

si no es personal directivo, que es la obligación que yo tengo? A partir de ahí, serán los tribunales los que decidan si tengo obligación o no. El concepto de personal directivo está perfectamente definido en la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público y, desde luego el personal directivo no va más allá de las personas que directamente dependen del máximo responsable de una entidad pública. **(El señor Pascual Peña: Ya lo han hecho en Radiotelevisión Española).** Hay matices y diferencias importantes; conozco el caso de Televisión Española, pero hay otros que no han sido así.

El señor Ruiz preguntaba por la relación con ADIF. Es fantástica, la relación con ADIF es magnífica, nos llevamos muy bien. El señor Bravo y yo somos viejos conocidos y amigos y, por tanto, las relaciones entre Renfe y ADIF, dado que sus presidentes se llevan estupendamente, también son muy buenas.

Igualmente ha hecho hincapié en Rodalies y en su ejecución presupuestaria. Yo le voy a hablar de Renfe. En el plan que presentó el presidente del Gobierno para el presupuesto 2017 —si tiene el plan podrá verificar—, Renfe tendría que ejecutar 39 millones de euros, y hemos ejecutado en 115%, 43 millones, y le hablo en números redondos. Respecto del grado de satisfacción de los usuarios de Rodalies, ya el año pasado hablé con un poco de autoflagelación respecto del tema de Rodalies cuando hay indicios objetivos como, por ejemplo, una puntualidad del 93,3 %, pero ni siquiera hace falta utilizar índices objetivos, si me permite. El incremento de usuarios en Rodalies en 2017 es del 5 %; un incremento del 5 %, casi 7 millones de nuevos usuarios, será porque les parece que utilizar Rodalies como medio de transporte es seguro, cómodo, puntual, eficaz, etcétera. Puede que no sea así, pero en general lo es.

En cuanto a la inversión en FEVE, como bien sabe, FEVE ya no existe, pero entendemos perfectamente lo que dice en cuanto al ancho métrico en el norte de España. Dentro de los planes de cercanías que se han presentado, se incluyen el Plan de Asturias y el Plan de Cantabria y precisamente se incluyen esos dos porque tienen ancho métrico y porque es necesario realizar inversiones tanto en infraestructura como en estaciones, como el material rodante en el ancho métrico. Estamos preocupados por ello y por tanto invertimos sin lugar a dudas.

¿Se han comprado nuevos trenes? Sí, lo he dicho en mi exposición inicial. A finales de 2016 se compran los primeros quince y a lo largo de 2017 se amplía el contrato a otros quince de ancho variable, tal y como preveía el propio contrato.

El canon pagado en 2017 asciende a 924 millones de euros; canon previsto para el 2018, 1308 millones de euros. Ya he hablado de por qué estas diferencias y además le aclaro el porqué de ese baile de cifras al que usted hacía referencia a lo largo de 2017. Esto es así porque precisamente el cambio en la concepción del canon al que he hecho referencia en mi intervención, y respecto del que amablemente se me ha indicado que ya la subsecretaria había hablado del mismo, se produce a mediados de 2017 y eso hace que varíen las cifras del canon pagado y también, por supuesto, de la aportación OSP recibida.

En cuanto al Ebitda Renfe-mercancías, tal y como dije el año pasado, se ha aproximado al equilibrio. Hemos perdido 950 000 euros, pero viniendo de perder casi nueve millones, ¡pues hombre!, no está mal o por lo menos así lo entendemos.

Ha hecho usted una referencia a algo que lógicamente nos importa sobremanera, que es la accesibilidad en las estaciones. Como sabe y de hecho ya lo dije el año pasado, la accesibilidad está marcada por una ley que prioriza las actuaciones en aquellas estaciones con una demanda media anual superior a 700 viajeros/día. Yo dije el año pasado que en 2017 íbamos a tener accesible el 64 % de las estaciones, y así es. En 2018, con el presupuesto que tenemos, finalizaremos con el 69 % de las estaciones accesibles, y ahí termina el primer plan de estaciones que llegaba hasta 2018 y cuyo objetivo era llegar al 69 % de las estaciones. Queda pendiente de desarrollar hasta el 97 % en una segunda fase, que está supeditada a la implementación de esta segunda fase. Como he dicho anteriormente: 40,5 millones dedicados a estaciones; 25,3 explícitamente a accesibilidad.

Ha preguntado usted por el wifi y cuándo iba a estar. Sevilla, Valencia, Castellón y Málaga ya tienen servicio de wifi. Barcelona lo tendrá en el segundo semestre de este año, prevemos que lo tenga a finales de este año. Y el resto de las líneas, Alicante y alguna más, lo tendrán a lo largo del 2019. Por lo tanto Barcelona no es la última, como acaba de ver. ¿Por qué Barcelona ha ido después de otras siendo la que mayores tráficos tiene? Este no es un tema de cuáles son los tráficos más grandes, es un tema de implementación técnica: la tipología del tren, las características de la orografía, la implementación de antenas repetidoras, la ubicación del satélite... Esto es un tema mucho más técnico que de demanda y ha ido en su momento tal y como tenía que ir.

Hablaba usted de Tarragona y preguntaba por qué el AVE no entra en Tarragona. Le voy a dar una cifra curiosa. En el año 2002, antes del AVE, Madrid-Tarragona: 50 000 viajeros. En el 2016, que es la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 493

19 de abril de 2018

Pág. 133

última cifra que tengo con el AVE, Madrid-Tarragona, sin entrar en Tarragona, en Camp de Tarragona: 335 000. Obviamente si llega a la ciudad de Tarragona probablemente haya más, como en cualquier ciudad, pero, vamos, multiplicar por seis y medio los viajeros creo que es una cifra bastante interesante. En el Barcelona-Tarragona el primer año del Avant (2008): 41 300 viajeros. En el Barcelona-Tarragona, en 2015: 107 000. En el año 2005 el número de viajeros en trenes de larga distancia en la estación Tarragona-ciudad: 465 000. En el año 2016, en Camp de Tarragona: 720 000. Tan mal no le está yendo a la provincia de Tarragona teniendo la estación del AVE. ¿Le iría mejor si el AVE estuviese en la ciudad de Tarragona? Probablemente, pero desde luego no es algo que ahora mismo esté planificado en el desarrollo de infraestructuras de alta velocidad por parte de ADIF; por lo menos hasta donde yo tengo conocimiento.

Las cifras que ha dado respecto a lo que yo dije en la comparecencia del 2017 sobre el presupuesto del 2017 son correctas, como he dicho en mi primera comparecencia, puesto que hemos cumplido con lo que dijimos. Tengo la enorme suerte de dirigir una empresa fantástica en la que los 15 000 profesionales que la componen hacen posible que las cosas se vayan cumpliendo.

En cuanto al plan de compra de material ya he hecho referencia anteriormente a él.

Y para terminar: internacionalización. Habla usted de tres cosas concretas: California, Arabia Saudí y Reino Unido. California: nos presentamos a la alta velocidad de California, fuimos preseleccionados para presentar una oferta —donde otros muchos se quedaron fuera— y en Renfe ya vivimos eso como un éxito. Y a la hora de presentar el equivalente a lo que aquí sería una oferta técnica y una oferta económica, que eran dos terceras partes de la propuesta, fuimos los mejores, ¡los mejores!, por delante de la adjudicataria. Luego había una tercera parte en la que había que defender esa oferta y había que defenderla bajo un modelo anglosajón y bajo unas determinadas circunstancias. Y ahí no fuimos los mejores, lamentablemente. Nos ganaron los alemanes. La oferta que hizo Deutsche Bahn, la operadora pública incumbente alemana, nos ganó. Usted quizá lo haya vivido como un fracaso. En Renfe se vivió como un enorme éxito. A California íbamos a ganar o a aprender, y aprendimos un montón y ahora, a partir de ahí, vamos a poner en valor todo lo que hemos aprendido en ese intento que hizo mucha gente de Renfe para poder conseguir unos resultados que fueron, por cierto, más que satisfactorios.

En Arabia Saudí se va retrasando la puesta en servicio en explotación, no por culpa del consorcio español, en muchos de los casos, y desde luego no por culpa de Renfe, ADIF o Ineco, las empresas públicas que forman parte del consorcio. Hay muchos motivos por los que se retrasa la puesta en servicio; algunos dependen del cliente, otros dependen del consorcio y otros dependen de ambos.

Y por último, hemos obtenido el Passport en el Reino Unido, el papelito para poder presentarnos. Es el trabajo de un año en el que hay que presentar evidencias ante un tribunal ya anglosajón —para algo sirvió California— y en marzo hemos conseguido su obtención y a partir de ahí estamos estudiando distintas posibilidades de distintas ofertas que vayan saliendo en distintos corredores y en distintos modelos concesionales para presentar nuestra oferta.

No sé si he respondido a todo lo que ustedes han planteado. Muchas gracias por sus valoraciones al respecto. Me pasan algunas preguntas que han presentado que por supuesto responderemos por escrito.

Muchas gracias. Ha sido un placer.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Juan. Su comparecencia es la última pero ha sido de las más interesantes y su esfuerzo de síntesis se agradece muchísimo.

Gracias a todos ustedes, a las señoras taquígrafas, a la letrada, a los ujieres y a las personas de comunicación, por tantas horas de dedicación a esta Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las diez y veinticinco minutos de la noche.