



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2020

XIV LEGISLATURA

Núm. 212

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 7

celebrada el miércoles 4 de noviembre de 2020

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 2021. (Número de expediente 121/000035):

- Del señor secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidente de Enaire (Saura García). A solicitud de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000748); Ciudadanos (números de expediente 212/000806 y 212/000807); Plural (números de expediente 212/000957 y 212/000520); VOX (número de expediente 212/000729); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000582); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000864) 2
- Del señor secretario general de Infraestructuras y presidente de SEITSA (Vázquez Torrón). A solicitud de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000749); Mixto-Foro (números de expediente 212/000750 y 212/000751); VOX (número de expediente 212/000727); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000583); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000865) 31
- Del señor subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Gómez García). A solicitud de los grupos parlamentarios VOX (número de expediente 212/000732); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000586); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000868) 42

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 2

- De la señora secretaria general de Transportes y Movilidad (Rallo del Olmo). A solicitud de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000754) y Mixto-Foro (número de expediente 212/000753); VOX (número de expediente 212/000730); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000584); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000866) 50
- Del señor secretario general de Agenda Urbana y Vivienda (Lucas Parrón). A solicitud de los grupos parlamentarios VOX (número de expediente 212/000726); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000585); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000867) ... 61
- De la señora presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Pardo de Vera Posada). A solicitud de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/000752); Ciudadanos (número de expediente 212/000805); Plural (número de expediente 212/000958); VOX (número de expediente 212/000649); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000589); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000869) 72
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe Operadora (Táboas Suárez). A solicitud de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/000809); Plural (número de expediente 212/000959); VOX (número de expediente 212/000651); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000587); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000871) ... 88
- Del señor presidente del organismo público Puertos del Estado (Toledo Lobo). A solicitud de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/000810); VOX (número de expediente 212/000652); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000588); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000870) 98
- Del señor presidente y consejero delegado del consejo de administración de AENA SME, S.A. (Lucena i Betriu). A solicitud de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/000804); VOX (número de expediente 212/000648); Popular en el Congreso (número de expediente 212/000590); Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/000872). 109

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

COMPARECENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2021. (Número de expediente 121/000035).

- **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTE DE ENAIRE (SAURA GARCÍA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/000748); CIUDADANOS (números de expediente 212/000806 y 212/000807); PLURAL (números de expediente 212/000957 y 212/000520); VOX (número de expediente 212/000729); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000582); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000864).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Vamos a dar comienzo a la sesión de hoy, con puntualidad murciana, siendo las nueve de la mañana.

Comenzamos con las comparecencias de personalidades del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para dar cuenta del Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado. Estas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 3

comparecencias han sido solicitadas por los grupos parlamentarios. En primer lugar, tenemos la comparecencia del secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidente de Enaire, don Pedro Saura García, que nos va a explicar las líneas generales de su departamento.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTE DE ENAIRE** (Saura García): Gracias, señor presidente.

Señorías, en primer lugar, es un honor para mí comparecer en el Congreso de los Diputados, en esta casa donde trabajé durante muchos años y donde aprendí muchísimo de todos ustedes. Por tanto, insisto, es un honor poder comparecer aquí nuevamente en esta casa, que también es la mía.

Comparezco, como decía el presidente, para explicar las líneas fundamentales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en un contexto de crisis económica sin precedentes, provocada por la COVID-19; crisis que se hace más intensa en el sector del transporte, tanto público como privado. Ese es el contexto. **(Apoya su intervención en un Power Point)**. Tradicionalmente en nuestro país, en las crisis económicas la variable de ajuste ha sido la inversión pública, de tal manera que en relación al PIB la inversión pública, cuando ha habido una crisis económica, se ha reducido. Una política económica sensata desaconseja el camino de reducir la inversión en relación al PIB para sacar a España, o a cualquier otro país, de la crisis económica. Por tanto, no solamente no hay que reducir, sino que hay que hay que incrementar la inversión pública. Los consensos macroeconómicos de todos los institutos públicos y privados nacionales e internacionales dicen eso, que la política fiscal tiene que ser expansiva, tiene que ser contracíclica, para recuperar la actividad y el empleo. Aquí no se puede aplicar, desde nuestro punto de vista, la austeridad neoliberal, porque cuando estamos ante una de las mayores recesiones de la historia contemporánea de nuestro país, ese camino llevaría a más depresión económica, a más desempleo, a una pérdida de riqueza, de bienestar, y a un incremento del déficit y la deuda en relación al PIB.

En ese contexto, presentamos unos Presupuestos Generales del Estado que tienen dos grandes características, que son también las dos grandes características de los presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En primer lugar, son anticíclicos para aumentar la inversión y compensar la caída de la demanda agregada. Esta es la primera característica de todos los presupuestos, del conjunto de los presupuestos, y, particularmente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Además, son transformadores de la economía española, desde el punto de vista medioambiental, social y de la productividad. Para ello hay que reorientar la política de transportes en nuestro país y, también, la política de vivienda y de agenda urbana.

¿Por qué decimos que son unos presupuestos con contracíclicos? Los capítulos 6 y 7, la inversión real y las transferencias de capital, en el conjunto de los presupuestos crecen un 138 %, 22 830 millones de euros. ¿Qué sucede en el Ministerio de Transportes? Que el conjunto del Ministerio crece un 53 %, 16 664 millones, es decir, el 4, el 6, el 7 y el 8, junto con las empresas públicas. Eso tiene un efecto sobre la economía real y sobre el empleo. Estimamos que eso incrementaría el PIB el año que viene en nuestro país en torno a 8 780 millones de euros y el empleo en 121 200 empleos, y una aportación al PIB, en términos porcentuales, de 0,8 puntos. Las inversiones del Mitma, capítulos 6 y 7, crecen un 56 %, 4548 millones de euros. En definitiva, estamos ante unos presupuestos que son los más ambiciosos en mucho tiempo, desde luego, en una década.

Los recursos destinados al conjunto de la economía crecen 6000 millones de euros. Insisto, es uno de los presupuestos más expansivos de la historia contemporánea de nuestro país, con esos efectos multiplicadores que he comentado: 8 780 millones en el PIB y 121 200 empleos. Por tanto, son unos presupuestos contracíclicos, como he dicho anteriormente, que es lo que exigen la racionalidad económica, el sentido común y el consenso macroeconómico en este momento. Lo contrario sería pernicioso porque ahondaría en la crisis económica e incrementaría los datos de deuda en relación al PIB y de déficit en relación al PIB.

De esos incrementos, los fondos europeos, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, aportan casi 5000 millones de euros; a infraestructuras y ecosistemas resilientes, 2153 millones de euros; corredores europeos, 1259 millones de euros; la Red Transeuropea de Transportes, 457 millones, e intermodalidad y logística, 197 millones de euros. Lo ven ahí perfectamente. Agenda urbana y rural y cohesión territorial, 2830 millones de euros. Estos 5000 millones explican en gran parte el incremento de la inversión pública del Ministerio de Transportes. Esta transferencia de la Unión Europea explica en gran parte el incremento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 4

del presupuesto del Mitma, como ahora se conoce a nuestro a nuestro ministerio, y tiene el efecto multiplicador fiscal que he comentado.

He planteado al principio de mi intervención que el primer objetivo de estos presupuestos es que querían ser contracíclicos, y el segundo objetivo es ser transformadores de la realidad económica y social de nuestro país. Para ser transformadores, como he dicho anteriormente, lo que necesitamos es una reorientación de las políticas de vivienda y de transportes del ministerio. Estos Presupuestos Generales del Estado y los fondos europeos, el MRR, como tradicionalmente se conoce, son trascendentales para esa reorientación de las políticas del ministerio, porque esos fondos europeos ayudan a pasar del antiguo Ministerio de Fomento al nuevo Ministerio de Transportes, como a continuación voy a explicar. Para esa transformación, para esa reorientación, hay un conjunto de políticas, un conjunto de palancas, que voy a explicar. Una de ellas, la primera, que es importante, es que el ferrocarril lidera un incremento de las inversiones, con un crecimiento del 36,4%. Estamos hablando de incrementar la inversión en el ámbito ferroviario en 1567 millones de euros. La red convencional se incrementa en un 112%, la alta velocidad un 6,1%, Renfe un 127%. Esta inversión, tanto de ADIF convencional como de Renfe, tiene su explicación porque en esa reorientación lo que pensamos es que hay que apostar por la conservación y el mantenimiento, y hay que apostar por las cercanías.

Lo importante de la reorientación de las políticas de transporte es que lo importante es el servicio a las personas; es decir, la infraestructura es un instrumento, pero lo importante es el transporte y la movilidad para las personas. Entendemos que nuestro país tiene un déficit de conservación en todos los modos de transporte y ahora estamos hablando del ferrocarril, lo que explica el que hayamos incrementado la inversión en la red convencional un 112%. Renfe incrementa un 127% porque gran parte de su inversión tiene que ver con la compra de material rodante para nueva maquinaria, que es muy antigua. Señalo y subrayo de nuevo que vivimos una crisis económica sin precedentes, que afecta al sector de transportes público y privado, y todas estas inversiones que hace ADIF y que hace Renfe se hacen en un contexto complicado para estas empresas, porque, evidentemente, son empresas de transporte públicas y se resienten significativamente sus ingresos y, por consiguiente, su cuenta de explotación, como en otras crisis, porque siempre en España, cuando ha habido una crisis económica, la variable de ajuste ha sido la inversión real. La austeridad neoliberal hubiese llevado a contener la inversión. Entendemos que lo que hay que hacer en este momento, para salir rápido de la crisis económica, es precisamente apostar por la inversión. La explicación del incremento de la inversión de Renfe se asocia a la compra de material rodante.

No quiero olvidarme de una partida bien importante, las obligaciones de servicio público, que son nada más y nada menos —es el esfuerzo que hacen los españoles— que de 1205 millones de euros. Si profundizamos un poco más en el modo ferroviario de manera de rápida —tengo poco tiempo—, veremos que las cercanías son 1500 millones de euros. A nosotros nos parece poco, pero si lo comparamos con el presupuesto anterior, es dos veces y media lo que nos encontramos, es decir, que la inversión anterior en cercanías eran 576 millones de euros y ahora estamos hablando de 1500 millones de euros. Insisto, parece poco, pero es dos veces y media lo que se invertía anteriormente. Una parte importante, 4370 millones de euros, se destina a la Red Transeuropea. Estamos hablando aquí de corredores, del conjunto de la red TEN-T, de la intermodalidad y la logística.

Estoy hablando de las palancas para reorientar la política de transporte y vivienda, pensando en las personas y en que lo importante es la reducción de gases de efecto invernadero, la cohesión social y el incremento de la productividad y de la competitividad, que es el objetivo de la reorientación de la política de transporte, y estaba hablando de las políticas que te llevan a esa transformación. En esta transparencia les quiero mostrar cómo el material móvil de las obligaciones del servicio público de nuestro país es muy antiguo, porque durante muchos años se ha invertido muy poco, bueno, algunos años nada, cero. Eso hace que en el año 2020 hayamos comprado 31 trenes para el ancho métrico, y en el año 2021 el objetivo es contratar 283 trenes para la obligación de servicio público, 13 para alta velocidad. Volviendo a los 283 trenes para las obligaciones de servicio público, 240 son para las cercanías y 43 para la media distancia. Insisto en que se hace pensando en las personas, pensando en la transformación de la economía española, en una reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, en una mayor cohesión social y en una mejora de la competitividad.

Les decía que uno de los problemas que tienen nuestras infraestructuras es que nuestro país ha invertido mucho en la democracia en infraestructuras del transporte, estamos a la cabeza del mundo desarrollado en inversión en infraestructuras del transporte, pero uno de nuestros problemas es el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 5

deterioro de esa infraestructura. Por tanto, hay que ocuparse de la conservación en el tren, en el ferrocarril, pero también en la carretera. En este presupuesto, la dotación de carreteras crece en su conjunto un 15%, que es un incremento también importante, 302 millones de euros, y la conservación pasa a 1240 millones de euros. Aquí se ve el histórico, y el incremento en este año es de un 58% en la conservación de carreteras.

La seguridad, la sostenibilidad y la digitalización son los grandes desafíos de todos los modos de transporte. Hemos invertido en infraestructuras, pero ahora hay que conservarlas, por muchas razones, por seguridad, por operatividad, y tenemos, además, una revolución tecnológica que nos permite conectar de manera holística todos los medios de transporte. En un contexto de crisis económica y de crisis del sector del transporte público y privado —insisto en esta cuestión, en el pasado no fue así—, el modo marítimo crece un 27% —cuando planteen sus preguntas si quieren me puedo detener en ello—, en el modo aéreo hay un incremento del 41%; todo ello, con esos problemas de ingresos que tienen todas las empresas del sector: ADIF, los dos ADIF, Renfe, Enaire, AENA, Sasemar, todas las empresas tienen un problema de ingresos, y aun así hacemos un esfuerzo. Tampoco quiero dejar de señalar, porque es importante, las ayudas al transporte extrapeninsular, para cumplir los objetivos con nuestros territorios de Canarias, de Baleares, cuyo crecimiento es de un 54%, y lo que asignamos a estos presupuestos son 911 millones de euros.

Estoy hablando de las políticas que transforman, porque les decía al principio de mi intervención que estos presupuestos tienen dos grandes objetivos: ser anticíclicos y ser transformadores de la economía. Esta transparencia para el Ministerio de Transportes y para el sector del transporte es muy importante, porque, señorías, cuando hablamos de infraestructura del transporte, hay dos elementos que es bueno tener en la cabeza a la hora de hacer política de transportes. El primero, como les he enseñado anteriormente, es que hemos hecho mucha inversión en infraestructuras del transporte, y vamos a seguir haciéndolo, como he demostrado anteriormente en las transparencias, pero ahora hay que encontrar los retornos, conseguir los retornos, es decir, que se utilicen esas infraestructuras. Lo que nos pide el sector privado es que le ayudemos para poder utilizar esas infraestructuras y para que haya un cambio modal. Si tú cambias de ancho ibérico a ancho internacional, hay que ayudar al sector privado para que cambie la locomotora, para que cambien los vagones. Ese es un primer vector que hay que tener muy presente a la hora de hacer política de transporte en el contexto en el que estamos.

El segundo vector es que necesitamos espacios urbanos más limpios y más habitables, y, por consiguiente, con un menor peso del vehículo privado. Eso te lleva a hacer una política de movilidad urbana y metropolitana que nos permita un transporte sostenible y digital. Eso es lo que también queremos hacer en el presupuesto para el año que viene, de tal manera que lo que destinamos al transporte sostenible, digital, público y privado, son 1000 millones de euros, en torno a 600 a las empresas y 400 a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos. Dirán ustedes: ¿Eso es mucho o es poco? Si pensamos que el año anterior era cero, ahora parece que es razonable, porque hemos pasado de cero a 1000 millones de euros. Este es a mi juicio, uno de los cambios más importantes de la política del transporte, porque lo que hacemos es ayudar al sector público y al sector privado destinando 240 millones de euros para la digitalización y la sostenibilidad de la cadena logística. Voy a poner un ejemplo. Si un camionero quiere utilizar el ferrocarril para sacar sus productos y poder exportar, podemos incentivarlo para que suba el camión en el ferrocarril, de tal manera que podamos hacer autopistas ferroviarias, o vía puertos, de tal manera que hacemos autopistas del mar. Esta es una de las muchas políticas que creemos que tenemos que incentivar.

Dotamos de 345 millones al diseño e implementación de zonas de bajas emisiones en entornos urbanos y metropolitanos. Lo que planteamos son proyectos para zonas de bajas emisiones, carriles para bicicleta, itinerarios peatonales, aparcamientos disuasorios en la periferia, medidas para la priorización del transporte colectivo, etcétera. Esos 345 millones irán destinados a los proyectos empresariales, a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas. Se destinan 410 millones de euros a la transformación sostenible y digital del transporte urbano y metropolitano, por ejemplo, con proyectos transformadores de flotas de transporte público propulsadas por combustibles alternativos. Entendemos que es importante esa política para el transporte digital y sostenible, que va más allá de la política de inversión en infraestructuras.

Otra de las palancas, de las políticas, para reorientar el Ministerio de Transportes, para transformar la economía es, por una parte, la agenda urbana, donde hay un vector como es la rehabilitación de viviendas en espacios urbanos y también para viviendas individuales. Esto tiene un efecto claramente transformador, social, medioambiental, desde el punto de vista también de la productividad, pero tiene un efecto

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 6

claramente contracíclico en la creación de empleo en el corto plazo. Esta es una línea que evidentemente forma parte de los presupuestos para el año que viene, y este Gobierno entiende que el Estado del bienestar necesita una pata más, que es la política de vivienda. El Estado del bienestar se tiene que completar con la política de vivienda. Como ven en la transparencia, el incremento es del 373%, 2250 millones de euros; un incremento, en términos absolutos, de 1775 millones de euros. A la rehabilitación irían 1661 millones de euros y a la política social de vivienda 569 millones de euros, un 20% más de lo que teníamos en el presupuesto anterior. Por consiguiente, a nuestro juicio, damos un paso importante, inauguramos una nueva etapa, en cuanto a la política de vivienda y a la Agenda Urbana.

Termino con unas conclusiones y una referencia a la crisis de la COVID referida a la política de transportes. En cuanto a las conclusiones, estos presupuestos, como he tratado de demostrar, son anticíclicos y transformadores; el incremento es de un 56%, y creo que no hay en la historia reciente, en la historia contemporánea de nuestro país, un presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, de Fomento, de Transportes, como este, con un multiplicador fiscal importante en el corto plazo, pero un multiplicador fiscal que es mayor en la medida en que se ha transformador y, por tanto, sus efectos sean permanentes. Lo que conseguimos aquí no es solamente que el multiplicador en el corto plazo sea importante, sino que el multiplicador fiscal sea importante en el medio y largo plazo, en la medida en la que los efectos de estas políticas son transformadores y, por consiguiente, ese multiplicador es importante. Creemos que ese multiplicador de medio plazo va a ser importante porque los efectos son permanentes, porque invertimos como nunca en la conservación, en el ferrocarril, en las cercanías, en las carreteras y en la conservación de las carreteras; porque ponemos en torno a 1000 millones de euros para impulsar el transporte sostenible y digital, una parte al sector privado, y porque incrementamos, multiplicando por cinco, el presupuesto de Agenda Urbana y, además, de vivienda.

Quiero terminar —con esto acabo en esta primera intervención— haciendo referencia a las políticas que, de momento, el Gobierno ha implementado dirigidas al sector del transporte. Les decía al comienzo de mi intervención que estos presupuestos están marcados por la mayor crisis económica en la España contemporánea, y esa crisis, producto del COVID, afecta especialmente al transporte. Desde el Gobierno se han planteado varias líneas de política para tratar de paliar los efectos sobre todos los modos del transporte, de tal manera que las líneas ICO han supuesto para todo el transporte una financiación de 5707 millones de euros. Han sido 33519 las empresas que se han acogido a estas líneas de financiación.

Respecto a la flexibilización de los ERTE, en el momento más álgido, el 29 de abril, casi 138000 personas se acogieron a los ERTE en todas las empresas del transporte. Ahora mismo, a 2 de noviembre, hay casi 42000 personas que todavía están en esa situación. Hay una reducción y un aplazamiento de tasas de puertos del Estado en torno a 100 millones de euros, Enaire 82 millones de euros, AENA 17 millones de euros. Hemos creado un fondo de ayudas al transporte autonómico de 800 millones de euros, autobuses interurbanos y metro; también una ayuda para equilibrar la situación financiera de las concesiones estatales, que no está reflejada aquí en esta transparencia, y ayudas al alquiler que han beneficiado en torno a 500000 familias..

Esto es lo que quería decirles en relación con estos presupuestos y quedo a la disposición de sus señorías para que realicen las preguntas que consideren pertinentes.

Gracias, señor presidente.

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

Vamos a pasar ahora a las intervenciones de los grupos parlamentarios. Como quedamos en la Mesa celebrada hace algunos días, se va a intervenir de menor a mayor, con un tiempo de diez minutos, ya que es la primera intervención y, además, sobre la globalidad del presupuesto seré flexible también en la aplicación de este tiempo para que todos ustedes puedan tener su posición y dejarla clara.

Como no veo a los portavoces y representantes del Grupo Parlamento Mixto ni Bildu ni Grupo Parlamentario Vasco, damos la palabra directamente al Grupo Parlamentario de Ciudadanos, don Miguel Ángel Gutiérrez Vivas. Tiene usted ahora mismo la palabra.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Gracias, presidente.

Gracias, señor Saura. Evidentemente esta es su casa y los que le conocemos apreciamos que vuelva usted aquí siempre que pueda.

La verdad es que me he quedado un poco sorprendido por las palabras que ha dicho usted, o sea, esta parte de que solo a través de inversión pública se pueden hacer y recuperar los esfuerzos perdidos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 7

durante esta crisis y, desde luego, el déficit de mantenimiento de las infraestructuras que tenemos en nuestro país, a mí no deja de sorprenderme. Ya nos conocemos desde hace unos cuantos años, por lo que ya sabemos un poco cuál es su línea y lo que a usted le parece, pero usted da como verdades absolutas cosas que son teorías económicas que a usted le parecen bien y con las que está de acuerdo. Pero me gustaría decirle que esas no son verdades absolutas y que cuando usted habla de que el liberalismo o las políticas liberales no son políticas que son capaces de sacar adelante esta situación en la que nos encontramos, creo que hierra usted absolutamente. Pero, insisto, como ya le conocemos desde hace muchos años y sabemos que usted insiste sobre esto año tras año tras año, le diría un poco como a San Pablo: esperemos que algún día caiga del caballo y se dé cuenta de que hay otro tipo de políticas públicas que no son solamente las de endeudarnos para conseguir una reactivación económica. Veo que persiste usted en el error, señor Saura.

Sus presupuestos han sonado un poco al cuento de la lechera, sobre todo cuando usted hace de ministro o de ministra de Hacienda, en este caso, y nos habla de la globalidad de los presupuestos en vez de centrarse en lo que aquí tenemos que hablar, que son los presupuestos del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Es el cuento de la lechera, porque nos está usted prometiendo cosas a futuro sobre las que habrá que ver qué es lo que pasa. Parece que ustedes van a conocer perfectamente cómo va a ser el estado o la situación de la pandemia y qué es lo que va a pasar. Estoy seguro de que el señor Simón agradecerá sus consejos también para ver qué es lo que va a pasar en el futuro, porque yo tengo muchísimas dudas sobre lo que va a pasar en el futuro sobre todo en esta situación.

Por tanto, nos parece que su exposición, yo creo que ha sido pobre en cuanto a contarnos la realidad de lo que figura en el presupuesto. Estamos de acuerdo con algunas de las cosas que hay en el presupuesto, por supuesto que sí, como no puede ser de otra manera, pero incluso se ha atrevido a apuntarse el desarrollo de las autopistas del mar, que este es un concepto que existe universalmente y que es conocido desde hace muchísimo tiempo. O sea, señor Saura, es una cosa alucinante la capacidad que tienen ustedes de apropiarse de políticas y de proyectos de los que se han venido hablando y que están, desde luego, funcionando en el mundo precisamente desde una perspectiva no estatal, sino precisamente liberal, porque son las empresas privadas las que al final aportan e invierten en esas autopistas del mar, igual que en las ferroviarias.

En general, la posición de Ciudadanos es conocida en lo que a infraestructuras se refiere. Nosotros creemos que se debe de apostar decididamente por criterios técnicos para priorizar la inversión en las infraestructuras de transporte. A nosotros nos apena que desde su Gobierno no se haya apoyado el criterio de los profesionales, de que se haga una evaluación de los proyectos y de las necesidades pendientes, que creo que son muchas.

Por cierto, de Extremadura, usted ni ha hablado, porque no ha hablado de nada en concreto, todo han sido generalidades. Creo que hay una Oficina Nacional de Evaluación, que depende del Ministerio de Hacienda, que se creó en la Ley de Contratos del Sector Público, y que ha sufrido una desidia y una falta de compromiso de todos los Gobiernos, tanto que ha provocado la dimisión de la presidenta de esta oficina ante la falta de recursos. Por tanto, nosotros creemos —y vamos a defenderlo siempre— que los proyectos incluidos en los Presupuestos Generales del Estado deben ser aquellos que muestran una rentabilidad socioeconómica mayor y no solo aquellos que ustedes quieren hacer, que es repartir en función de sus apoyos.

Otro problema que vemos en este presupuesto es que ustedes prescinden completamente de la colaboración público-privada, ya lo han dicho. ¿Para qué vamos a hacer colaboración público-privada? Yo creo que, en España, la figura de la concesión de infraestructuras está desterrada, en gran parte porque la actual regulación de este tipo de contratos por la Ley de Desindexación. Creemos que se debe de hacer un esfuerzo por parte del Gobierno y nosotros ofrecemos la colaboración de mi grupo parlamentario para sacar adelante una solución equilibrada que tenga en cuenta los intereses del Estado y de las concesionarias, pero, sobre todo, el interés de la sociedad española, señor Saura. El déficit de infraestructuras en España es exorbitado, la inversión en los últimos años no ha sido ni siquiera suficiente para cubrir la depreciación y el deterioro de nuestro capital en infraestructuras se ha visto gravemente dañado.

El importante esfuerzo financiero que debe de hacer España en materia de carreteras, transporte ferroviario, transporte público, infraestructura portuaria y aeroportuaria, difícilmente se puede hacer solamente a través de los Presupuestos Generales del Estado y menos si lo que queremos es cargar sobre la espalda de nuestros hijos esa inversión en forma de deuda, señor Saura. Muchos países tienen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 8

experiencia en este tipo de contrato. Yo creo que tenemos que aprender para no repetir los errores del pasado. Al final acabamos rescatando concesiones con dinero público. Creo que debemos aprovechar las sinergias que tiene este tipo de colaboración.

Centrándonos en estos presupuestos y en las inversiones totales que usted ha estado contando, compartimos su preocupación por esta inversión en la red de cercanías. Creo que el estado de las infraestructuras y del material rodante, la fiabilidad del servicio y la cantidad de pasajeros que transporta diariamente en las áreas metropolitanas es enorme y, por tanto, hay que poner un ojo especial en este tema, esto sí que lo compartimos, pero ustedes hablan solamente de renovación del material rodante, nos lo ha vuelto a contar aquí, tanto en este año como hasta el año 2024, porque esas son las previsiones que ha hecho Renfe, pero nos gustaría saber dónde van a ir destinados estos nuevos vehículos, a qué líneas, porque hay líneas que tienen unos déficits mucho mayores que otras. Le vuelvo a contar el caso de Extremadura. No nos ha mencionado usted nada. A mí me parecería razonable que usted diga: Oiga, se va a hacer un gran esfuerzo inversor en estas líneas o en otras líneas, y este es el plan. Me vuelve a parecer todo precipitado y sin un detalle de verdad de las cosas que realmente necesita la sociedad española y, por tanto, ustedes lo meten todo en un gran saco y a partir de ahí van repartiendo según les parezca, pero no nos cuenta cómo quieren hacer esto.

Creo que los fondos europeos, tal como usted ha detallado, se van a destinar a implementar las zonas de bajas emisiones en centros urbanos, a la mejora del servicio de cercanías y a los corredores europeos. A nosotros nos gustaría que existiera una mayor concreción, sobre todo respecto a las actuaciones en carretera, en las mejoras de la intermodalidad, porque no queda claro cuáles van a ser las intervenciones en cada infraestructura dentro de ese presupuesto y hoy no nos ha aclarado usted tampoco nada.

Sobre la finalización de los corredores, ¿dónde se van a concentrar las actuaciones? ¿Cuáles van a ser los plazos de finalización? ¿Cuáles son las provincias que se van a ver más afectadas? ¿Cuál es el estado de ejecución en que se encuentran los diferentes tramos? El corredor atlántico se encuentra muy, muy poco avanzado, por no decir nada, incluso en algunos tramos que están en la fase de estudio informativo. En materia de vivienda nos gustaría saber qué tipo de actuaciones se van a llevar a cabo en materia de rehabilitación urbana. Usted ha contado que hay 1651 millones de euros que van a ir destinados a las comunidades autónomas, 5000 millones que provienen de los fondos europeos, pero ¿tiene el ministerio solicitudes por parte de las entidades locales y de las comunidades autónomas? ¿Han evaluado ustedes estas necesidades o estas peticiones? ¿Cómo van a ejecutar ustedes al final estas actuaciones? ¿Cómo van a canalizar estos fondos para la rehabilitación de viviendas si no tienen competencias directas?

Por último —y finalizo, presidente—, desde mi grupo parlamentario nos preocupa la capacidad de ejecución de este presupuesto, como siempre. A lo largo de los años, muchos de los proyectos presupuestarios se han visto retrasados por la imposibilidad de ejecutar las cuantías presupuestadas. ¿Han previsto ustedes algún cambio para asegurar que estos fondos se vayan a ejecutar en su gran mayoría o nos va a volver a pasar lo de siempre? ¿Han identificado cuáles son los obstáculos que han impedido al final que en ejercicios anteriores no se haya podido ejecutar el presupuesto como estaba planificado? Porque sin esa evaluación no sabremos exactamente qué mejoras se pueden hacer en la ejecución presupuestaria y al final aquí podemos venir a hablar de que habrá muchísimos miles de millones para mejorar la red de cercanías, pero, si al final no se consigue ejecutar esto, los ciudadanos seguirán padeciendo la red de cercanías que tienen en estos momentos.

En fin, señor Saura, creo que le demandamos mayor concreción en la explicación de dónde piensa usted gastar todo esto. Nos alegramos, evidentemente, de que el presupuesto sea expansivo y de que efectivamente vaya a haber más inversión, porque creo que es necesario y los ciudadanos lo están demandando, pero no menciona usted dónde, cómo, de qué forma, para cuándo y si realmente ha habido una evaluación de dónde se va a invertir y si eso corresponde a alguna evaluación de algo.

Finalmente, señor Saura, de verdad, no demonice la colaboración público-privada. No deje usted ni demonice las políticas liberales que han demostrado ser efectivas en situaciones de crisis. Le recuerdo que en la crisis anterior del año 2008 salimos gracias a un tipo de políticas de estas y no solamente a la parte del gasto público.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Plural, don Néstor Rego Candamil.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 9

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, compartimos con usted la idea de que, en época de crisis, en vez de reducir la inversión es necesario aumentarla, es necesario inyectar recursos en la economía y especialmente para la creación de empleo. Desde la perspectiva del Bloque Nacionalista Galego precisamente esto es lo que hay que hacer. No le voy a discutir tampoco que los presupuestos globalmente puedan ser anticíclicos y transformadores. Lo que sí tengo que empezar por decir es que en el caso de *Galiza* no los son, ni anticíclicos ni reformadores, entre otras cosas porque cuando nos presenta en conjunto un incremento del presupuesto del 138% y del presupuesto del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del 53%, la inversión territorializada en *Galiza* cae exactamente un 11% en relación con el último presupuesto del año 2018 del Partido Popular, que ya era un presupuesto claramente perjudicial para nuestro país, para *Galiza*. Por tanto, no podemos considerar que esta sea una buena noticia para *Galiza*, para todos los *galegos* y *galegas*, no lo es, porque además, si bajamos a lo concreto, comprobamos que los criterios que usted avanzaba, por ejemplo, de movilidad ferroviaria, y compartimos que el transporte ferroviario es el transporte del futuro precisamente por sostenibilidad, esos criterios que avanzaba en cuanto a la reducción de gases de efecto invernadero, cohesión social y competitividad, no se verifican en el caso de las inversiones en *Galiza*. Por ejemplo, usted hablaba del transporte convencional con un incremento de 963 millones y del 112%. En el caso de *Galiza* no hay realmente inversión en transporte y comercio. Solo en la línea Ourense-Lugo existen algunas partidas que son claramente insuficientes, pero no existen en la mayoría de los casos, a pesar del déficit histórico en infraestructuras ferroviarias en nuestro país, en *Galiza*; a pesar del estado calamitoso de alguna de las líneas ferroviarias; a pesar, por ejemplo, de que en el acuerdo de investidura entre el BNG y el Partido Socialista, el Partido Socialista se comprometió desde el Gobierno a realizar inversiones en algunas de estas líneas, y voy a poner algunos ejemplos. Línea A Coruña-Ferrol, existe una pequeña partida de poco más de 100 000 euros, suponemos que para algún estudio previo, es una línea que en cien años prácticamente no conoció ninguna modernización. Línea A Coruña-Lugo, cero euros. Conexión ferroviaria con el puerto exterior de Punta Langosteira de A Coruña, cero euros. Es increíble que después de una inversión multimillonaria en el puerto exterior de A Coruña no se prevea siquiera un estudio de la conexión ferroviaria con el puerto exterior de A Coruña. Línea de FEVE, de ferrocarriles de vía estrecha, que articula todo el norte de nuestro país desde Ferrol hasta Ribadeo, cero euros, a pesar de que es una línea claramente deficitaria que podría funcionar como línea de cercanías, pero que no lo hace porque el material probablemente es deficitario, la plataforma también, los horarios son inadecuados y se avería constantemente, por lo que no es fiable y las personas no pueden utilizar esa línea. Cero euros, a pesar de que nos parece bien que haya partidas de inversión para la modernización de esa línea en el caso de Asturias, pero curiosamente no las hay en el caso de *Galiza*, a pesar de que, como digo, hay muchas solicitudes y figura también en el acuerdo de investidura.

En cuanto a la línea de alta velocidad, hay un incremento de 165 millones de euros, de un 6%, en el caso de *Galiza* no es así. En el eje atlántico falta la conexión entre Vigo y la frontera portuguesa, entre Vigo y Tui. No hay presupuesto para esta actuación que es imprescindible para completar esa línea, para conectar con Portugal. Quiero recordar que hace apenas unos días la ministra de Infraestructuras portuguesa públicamente salió a criticar al Gobierno español por pretender imponerle que la prioridad en infraestructuras ferroviarias de Portugal fuese la conexión Lisboa-Madrid cuando su objetivo prioritario, y así lo definió con claridad, es la conexión Lisboa-Oporto-Vigo. Pero para eso también es necesaria esa actuación entre Vigo y la frontera portuguesa. No es necesaria, es imprescindible, y no está prevista.

En cercanías, 1500 millones, prácticamente se triplica el presupuesto, pero yo tengo que decirle que en el caso de *Galiza* no existen las cercanías. Estoy de acuerdo en que es absolutamente necesario, que es apostar por la sostenibilidad en el transporte, pero en el caso de *Galiza* no existen esas cercanías y no hay tampoco partidas previstas para poder ponerlas en marcha. Por lo menos, no existen que merezcan ese nombre. Nos hablaba antes, en relación con FEVE, qué podría hacer esa función, pero que tampoco lo hace.

En el caso de la alta velocidad, perdón, la variante de Ourense, con un presupuesto de 600 millones de euros y solo figuran 29 millones de euros, mientras no se realice esa variante de alta velocidad de Ourense no se puede decir que a *Galiza* llegue la alta velocidad, porque no puede considerarse como tal una infraestructura que no responde a las características de una línea de alta velocidad.

En el caso de las infraestructuras viarias, exactamente igual. Hay alguna que no deja de ser sorprendente. Por ejemplo, en la autovía A-54, entre Santiago y Lugo, que lleva treinta años en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 10

construcción, faltan dos tramos. Está prevista y presupuestada, pero faltan dos tramos. Solo hay presupuesto para un tramo. No sabemos si es suficiente para el tramo entre Melide y Palas de Rei, pero no existe presupuesto para el tramo entre Arzúa y Melide. Sería bueno que después de treinta años el Ministerio de Transportes se decidiese a acabar, de una vez por todas, una infraestructura que creo que es importante para nuestro país. A-56, Ourense-Lugo, no hay partida nada más que una partida ridícula. O A-74, A Mariña, exactamente igual. Una vez más parece que estamos abonados al abandono en cuanto a infraestructuras por parte del Gobierno español, del Ministerio de Transportes. En ese sentido, creemos que estos presupuestos tienen que ser modificados de forma sustancial.

En Vivienda y Agenda Urbana hay un incremento de 1735 millones, de un 373%. En el caso de *Galiza*, aparte de las partidas, de las posibles transferencias de la Dirección General de Vivienda a la comunidad autónoma, que no conocemos en qué cuantía pueden ser, o de las transferencias a las entidades locales, en lo que se refiere a inversión directa estamos hablando de 3 millones de euros. De esos 2250 millones de euros, estamos hablando de 3 millones de euros. Son cinco o seis actuaciones menores las que están previstas por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Por tanto, nosotros simplemente apelamos a que el ministerio y el Gobierno tengan en consideración que unos presupuestos de estas características no pueden ser ni buenos ni aceptables para *Galiza* y que nosotros no los vamos a aceptar. Si no hay modificaciones sustanciales en el proceso de debate de estos presupuestos, evidentemente, el Bloque Nacionalista Galego los va a votar en contra, porque de ninguna forma podemos permitir unos presupuestos que discriminan, una vez más, gravemente a nuestro país y que en materia de transporte y de movilidad lo hace de forma muy evidente.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Republicano no veo a nadie tampoco. Así que pasamos al Grupo Confederal de Unidas Podemos, don Rafael Mayoral Perales tiene ahora la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, creo que, por primera vez en mucho tiempo a la hora de afrontar una crisis, consideramos que el Estado se convierte en un actor. Un actor que pone encima de la mesa la necesidad de una actividad pública para poder intentar garantizar los intereses de la mayoría de la población. Creo que ese es uno de los primeros elementos que deberíamos destacar en estos presupuestos. Es decir, el Estado no pasa a un papel secundario cuando las cosas se ponen difíciles y asume la responsabilidad de convertirse en un actor fundamental para impulsar la actividad económica del país. Sí, ciertamente, han quebrado los presupuestos neoliberales para poder afrontar una crisis, porque de hecho, a fecha de hoy, no los sostiene nadie. Los postulados de Milton Friedman, de Von Hayek y de aquellos que plantean que el Estado se tiene que convertir simplemente en un gestor de la seguridad, desgraciadamente para aquellos que han estado sosteniendo el dogma neoliberal, se caen. Nosotros creemos que estos presupuestos son un paso adelante. No creemos que sean ninguna varita mágica, somos conscientes de que la situación social y económica que va a vivir nuestro país en el próximo tiempo va a ser una situación muy difícil, que va a requerir del esfuerzo de todos y de todas. Pero creo que este paso adelante que se da en el aumento de la inversión pública es precisamente eso, desde el Estado, desde la Administración, dar un paso adelante y contribuir a la posibilidad de salir de esta situación en la mejor de las condiciones posibles. En esa medida, creo que también hay que tomar en consideración el papel que tienen que jugar las empresas públicas en este proceso de dinamización de lo que se nos viene por delante. Creo que, además, tiene que haber una política clara de mantenimiento del empleo por parte de las empresas públicas y de convertirse en elementos de dinamización social y económica para afrontar los retos que nos vienen por delante, que son retos muy difíciles. Yo creo que esto es algo que tenemos que ser capaces de trasladar al conjunto de la sociedad. La caída de un 14% del producto interior bruto a nivel mundial no es algo que a nosotros nos vaya a pasar desapercibido. Nosotros, además, tenemos un país que desgraciadamente durante mucho tiempo ha tenido prácticamente como monocultivo el sector económico del turismo y algo que cualquiera que está en pandemia lo primero que hace es dejar de irse de vacaciones, es decir, el impacto económico que nosotros tenemos es muy fuerte. Una apuesta por el proceso de digitalización y una apuesta precisamente por el proceso de transición ecológica resultan fundamentales para poder afrontar el futuro. En estos momentos es necesario este planteamiento.

En segundo lugar, yo creo que es muy destacable ese cambio en los procesos de inversión en cuanto al sector ferroviario y la apuesta clara por las cercanías y por el transporte de media distancia frente a las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 11

inversiones que eran muy caras durante todo este tiempo en sectores como el AVE, pero que eran poco rentables socialmente. Hay que entender que en estos momentos es necesario un refuerzo potente del sector de cercanías. Lo hemos visto ahora, además, en plena pandemia, cómo es necesario tener un sector dinámico muy adaptado a las circunstancias que tenemos. Yo creo que eso también es importante que lo tengamos claro. Hay un cambio en la tendencia en cuanto a la inversión con respecto a la vivienda y creo que eso es algo que hay que destacar y hay que ponerlo en valor. Creo que es un cambio también en las lógicas, en la lógica neoliberal que planteaba la necesidad de la venta de lo público a precio de saldo, como vimos en la crisis anterior y como vimos que hicieron algunas administraciones públicas y que recientemente el propio Tribunal Supremo ha planteado que esas operaciones de venta de vivienda social no reunían los requisitos legales, pues justamente lo que se plantea es lo contrario: es necesario impulsar la vivienda pública. En este sentido, creo que vamos a tener que ser muy creativos, no solamente con lo que tenemos en estos momentos encima de la mesa con estos presupuestos, sino que vamos a tener que hacer también un esfuerzo regulatorio fuerte para poder garantizar el derecho al acceso a la vivienda y la contribución y la cooperación del conjunto de las administraciones públicas. Es difícil en algunos territorios que esto se pueda producir, pero creo que no podemos abandonar la esperanza de que se puedan encontrar acuerdos en los que se pongan en el centro los intereses de las mayorías sociales frente a los intereses especulativos.

En esa medida sí que quería también hacer alguna puntualización. Creo que el Estado tiene que ser consciente de que en estos momentos es necesario proteger el tejido productivo frente a las fórmulas de economía rentista y convertirse en un elemento dinamizador de ese tejido productivo y de protección del tejido económico. Creo que ese es uno de los elementos fundamentales. Este presupuesto da algunas herramientas para poder hacerlo, harán falta también herramientas regulatorias, harán falta más cosas, pero este presupuesto intenta dar un paso adelante en ese sentido, un paso adelante en intentar impulsar unos presupuestos anticíclicos. Es cierto que la marejada o que la tormenta económica y social va a ser muy fuerte, que este es un primer paso, que nosotros y nosotras tenemos claro que va a hacer falta estar muy al día de todas las necesidades que va a tener nuestro país en el tiempo que viene por delante, que va a ser necesario articular la cooperación frente a la lógica de la competencia y que tendremos muchas dificultades, pero al mismo tiempo creo que es muy interesante que, frente a una crisis económica, haya cambiado la tendencia. No es que tengamos una varita mágica que solucione todos los problemas, pero ha cambiado la tendencia y será un paso en un sentido distinto, donde el Estado no renuncia a sus competencias y no renuncia fundamentalmente al papel que tiene que jugar en el proceso de salida de la crisis, sino que quiera jugar un papel y quiera aportar un papel para salir de todo esto. También tiene que haber una contribución, obviamente, por parte de las empresas, de las grandes empresas, para entender que tienen que jugar un papel responsable, responsable con respecto al empleo y responsable con respecto a las inversiones, que probablemente a corto plazo pueda suponer un esfuerzo para esas empresas, pero que a largo plazo puede suponer también un beneficio para todos, incluidas esas mismas empresas.

Por último, creo que la nueva estrategia de movilidad va a condicionar muchísimo todo lo que viene recogido en este presupuesto y creo que además hay que compatibilizar todas las inversiones —y ya con esto termino— con la protección del tejido económico y con la protección de los servicios públicos como un elemento fundamental de articulación democrática. Ahí no quería dejar de señalar la necesidad de poner coto a los abusos que puedan realizarse por parte de multinacionales, en el ámbito del transporte o en otros, de impedir la articulación de monopolios que atenten contra el servicio público. Creo que tenemos que estar muy al tanto, es decir, tanto en el servicio de transporte de viajeros, con respecto a la protección de sectores como el taxi frente a la amenaza que suponen algunas transnacionales que no tributan en nuestro país, como en el sector de la logística, como sector estratégico que no puede estar en manos de un monopolio privado, donde yo creo que en estos momentos, y creo que, además, en ese sentido se está manifestando la voluntad por parte del propio Gobierno, de que Correos se convierta en un elemento fundamental de dinamización y de articulación del territorio y, al mismo tiempo, de garantía de la logística del transporte de mercancías en el conjunto del territorio, como un elemento de dinamización del tejido económico real de nuestro país, que trabaja en nuestro país, que contribuye a nuestro país y donde esperamos que, más tarde o más temprano, además pueda contribuir con beneficios públicos para que esto revierta en el beneficio del conjunto de la población.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 12

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rafael Mayoral.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario VOX, la señora doña Patricia de las Heras Fernández.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señor Saura, por su comparecencia.

Nos encontramos ante la inversión más alta de los últimos diez años, con un incremento del 53 % sobre el presupuesto vigente. Tras consultar su magnífica carrera política, que lo he hecho, como doctor en Economía y portavoz de Economía, Hacienda y Presupuestos en distintas legislaturas, le pregunto: ¿cree que en la crisis económica social de posguerra en la que nos encontramos es el momento para hacer la mayor inversión de los últimos nada menos que diez años, al menos en la configuración que se ha hecho? No me cabe la menor duda de que, como experto en la materia, sabrá que, para aumentar el gasto, en nada menos que 16 000 millones de euros, primero hay que recaudar esa cantidad. Supongo que con esa previsión de gasto ira coordinado con la ministra de Hacienda, que es la que tiene que ver en relación con la fiscalidad. ¿Cómo piensan obtener tan ingente cantidad dinero en plena crisis? El problema no es el gasto, es cómo se va a recaudar este dinero para poder invertirlo. No es el momento de terminar de asfixiar a los ciudadanos, que agonizan con una desorbitada subida de impuestos, autónomos, pequeños empresarios que ya se han visto obligados a cerrar sus negocios por los decretos de este Gobierno y trabajadores, incluso, que todavía no han cobrado los ERTE, pero consideran que va a haber esta ingente cantidad de dinero para asumir esos gastos.

Cuando España necesitaba unos presupuestos para empleo y recuperación, en su lugar nos encontramos con un incremento del gasto estructural improductivo que nos llevará a la ruina. El señor Ábalos dijo, en la presentación del proyecto de presupuestos para 2021, que uno de los principales objetivos es reforzar el Estado del bienestar, y vemos que sí que buscan el bienestar, pero de los políticos. Para altos cargos en infraestructura y transporte ferroviario: 59 000 euros; para altos cargos en ordenación e inspección del transporte terrestre: 59 000 euros; para altos cargos en regulación y supervisión de seguridad ferroviaria: 97 000 euros; y así, en los sucesivos programas del ministerio. También, hay partidas con conceptos como gastos diversos; otros, atenciones protocolarias; publicidad y propaganda; reuniones, conferencias, cursos; trabajos realizados con otras empresas y un largo etcétera. En síntesis, las partidas aumentan para crear apartados sin definir, elevadas cuantías para altos cargos, sobre todo, en la retribución complementaria que no base económica, así como partidas abiertas para poder asignar trabajos a empresas, por enchufismo, por el que viene destacando este ministerio hasta la fecha.

En relación con la pregunta que le he mencionado al principio de mi intervención, en su exposición ya ha indicado que sí, que para reactivar la economía lo que hay que hacer es invertir. ¿Pero, realmente, considera que es necesario invertir en conceptos indeterminados y en altos cargos?

En otro orden de cuestiones, quería consultarle al respecto del corredor Cantábrico-Mediterráneo en su tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza. Los estudios informativos se realizaron en 2009 y 2011. Este último licitado en febrero de 2011, adjudicado y pagado por el Ministerio de Fomento a la empresa Euroestudios por un valor de 805 000 euros. El estudio se dio por desaparecido y fue VOX Teruel quién, el 5 de noviembre de 2019, lo encontró en la Subdirección General de Planificación Ferroviaria en Madrid. Tras verificar el estado del expediente, se comprobó que había sido suspendido inexplicablemente en 2016 y se dejó caducar. Jamás se proporcionó información sobre el estado de la elaboración del estudio y el Gobierno dejó caducar, además, dos preguntas parlamentarias sobre el mismo, sin dar explicación alguna al respecto del notorio retraso y posterior caducidad. Se trata de un estudio informativo cuya realización técnica duró cinco años, quedando, únicamente, pendiente la fase de información pública, habiéndose abonado casi un millón de euros. El resultado es que, hoy en día, resulta imposible completar la tramitación del referido estudio y, consecuentemente, no podrá accederse a la financiación europea pertinente, cuyo plazo de presentación para la obtención de dichas ayudas finaliza en 2021. En octubre de 2019, es decir hace un año, el señor presidente del Gobierno visitó Teruel, anunciando que mandaría una nueva licitación para un nuevo estudio del corredor. En relación con una infraestructura de comunicación vital para la provincia de Teruel y decisiva para la vertebración y cohesión de toda la nación, le pregunto: ¿qué sabe del expediente del corredor Cantábrico-Mediterráneo? ¿Quién es el responsable de haber abonado casi un millón de euros en una licitación que el propio Ministerio de Fomento ha dejado caducar? ¿Hay que volver a efectuar el mismo gasto por la negligencia del Gobierno? Dado el enorme aumento en sus

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 13

presupuestos de previsión de gasto en infraestructura ferroviaria, ¿está prevista la realización del corredor Cantábrico-Mediterráneo? ¿Van a solicitar las ayudas europeas?

Por otra parte, la descripción general de los objetivos del sector de los Presupuestos Generales del Estado para 2021 incide en que, en el área de Infraestructuras, constituye un objetivo fundamental la formulación de la planificación y programación —literalmente— de la construcción de infraestructuras en condiciones de perspectiva de género. Al respecto, quería que nos explicara cuáles son las condiciones que debe reunir la construcción de las infraestructuras desde la perspectiva de género. Desconocemos las vías del tren que pretende implantar este Gobierno y, en ese sentido, me gustaría conocer los requisitos de género que deben cumplir. La misma descripción incide, nuevamente, en la perspectiva de género, cuando en el área de Servicios Generales indica que, en especial, la gestión de personal y de los servicios generales tiene en cuenta, especialmente, el enfoque de género y la atención a la igualdad entre hombres y mujeres, lo que supone una total contradicción, permítame que se lo diga: o hablamos de igualdad o hablamos de políticas de género que establecen beneficios, precisamente, por el sexo. Me gustaría que nos explicara los criterios de género que seguirá la gestión de personal, si está responderá a criterios profesionales, a criterios de cuotas o, incluso, de imposición, como el Ministerio de Igualdad, que solo tiene mujeres en sus cargos directivos.

En último lugar, en relación con el programa de salvamento en la mar, es un programa centrado en la actuación sobre las pateras y embarcaciones que llegan a las costas. En los presupuestos de 2019 preveían asistir a 18 000 personas y terminaron por asistir a casi 45 000. En 2020, también preveían asistir a 18 000 y, sin terminar el año, ni conocer la cifra de esa fecha, han atendido a 39 000. Para el ejercicio de 2021, el Gobierno reconoce que habrá un incremento radical, previendo una cifra de, nada menos, 60 000 personas que arribarán en patera a nuestras costas, destinando 9 millones de euros más a la entidad pública Sasemar, que es la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima. 9 millones que pagarán los ciudadanos de sus impuestos, claro. En total, la cantidad que percibirá la entidad pública Sasemar en 2021 asciende a la friolera de más de 133 millones de euros. Esta partida demuestra que se está asumiendo la llegada de inmigración ilegal en número muy importante y, sin embargo, este incremento, en cuanto a la inmigración ilegal, no se ve reflejado en un aumento de dotación de medios para evitar esta situación. ¿Cómo han pasado de prever el salvamento de 18 000 personas en 2019 y 18 000 personas en 2020 a 60 000 en 2021? ¿Tienen algún tipo de información que no tengamos los partidos de la oposición y el resto de los ciudadanos que van a asumir el coste de esos salvamentos? Porque sería el momento de compartirla.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor Saura, muchas gracias por su comparecencia para explicarnos el proyecto presupuestario en el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Señor Saura, señor secretario de Estado, le recuerdo que estos son los presupuestos de la pandemia, y se lo recuerdo porque usted no ha hecho, absolutamente, ninguna mención a ninguna medida sanitaria que recoja este proyecto presupuestario. Y ahí hay dos opciones: o que usted no le da importancia a esta cuestión o —la más grave— que no recoja fondos específicos para luchar contra el coronavirus.

Señor Saura, lo que sí ha dicho usted en distintas ocasiones es que son unos presupuestos que usted ha denominado anticíclicos y transformadores. Mire usted, ni una cosa ni otra, señor Saura: no pueden ser unos presupuestos anticíclicos aquellos que suben 8 000 millones de euros en impuestos a los españoles. Durante el año 2021, España va a tener el dudoso honor de ser el único país de la Unión Europea donde se suban los impuestos y se suben los impuestos a la clase media y trabajadora. Eso es cualquier cosa, menos anticíclico; eso es cualquier cuestión, menos una salida de la crisis económica para nuestros autónomos, para nuestros agricultores, para nuestras familias, en definitiva, para la clase media y trabajadora. Con lo cual, presupuestos anticíclicos, en absoluto. En el volumen de inversión, tampoco son presupuestos anticíclicos, por cuanto ustedes hacen algo que ya viene siendo habitual, en su forma de proceder, que es engañar. Esto más que cuentas son cuentos. Esto es el cuento de la lechera: ustedes cuentan con unos fondos europeos, como es el Fondo de Resiliencia, que aún no tiene ni reglamento, que aún no han llegado esos créditos al Gobierno de España, y los cuantifican y los consignan presupuestariamente. Con lo cual esto más que cuentas, como le digo, son cuentos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 14

Además, dice usted que son unos presupuestos transformadores y, cuando usted habla de la inversión para esa transformación, se refiere a proyectos antiguos. Le pondré un ejemplo, la Red Transeuropea de Transporte, el TEN-T. Oiga, es que eso tiene ya muchos años, lleva en ejecución desde hace muchos años, es que tiene un horizonte temporal hasta el año 2030 para estar culminada. Por cierto, señor Saura, me gustaría que me explicase cómo pretenden ustedes financiar, doblemente, con fondos europeos el mismo objeto, porque le recuerdo que en la Red Transeuropea estos corredores ferroviarios tienen financiación de la Unión Europea, al menos desde el año 2014, y ahora pretenden ustedes inyectarle más fondos europeos. No sé si la normativa europea permite esta cuestión. Pero, desde luego, de transformación poco, porque lo que hacen ustedes con esos fondos europeos, básicamente, según lo que nos ha dicho, es recoger proyectos antiguos, proyectos que no se han ejecutado, y financiarlo a través de esos supuestos fondos europeos, que a ver si vienen o no vienen, pero que hoy en día no están, desde luego, aquí. Por tanto, señor Saura, estamos ante un presupuesto *fake*, chapucero y propio de trileros, muy del estilo de su Gobierno.

Señor Saura, usted obvia cuestiones tan importantes como que en estos presupuestos hay una reducción de la inversión. Si no tuviésemos en cuenta la inyección de fondos europeos, estaríamos hablando de una inversión 1000 millones de euros inferior a la que planteaban los Presupuestos Generales del Estado del año 2018. Con lo cual, hay un recorte en materia de inversión, que también se puede ver entre los fondos del año 2018 y el presupuesto base del 2020.

Señor Saura, ¿cuáles han sido los criterios objetivos de reparto de estos fondos entre los distintos ministerios? Porque, desde nuestro punto de vista, al igual que este es un Gobierno Frankenstein, este reparto también ha sido Frankenstein. Ustedes se han repartido los fondos entre los distintos ministerios y no sabemos cómo: no sabemos cuáles son los criterios de ese reparto. Tampoco sabemos cuáles son los criterios dentro del propio ministerio, cómo se han repartido en la política de gasto en estos presupuestos, especialmente, estos fondos europeos.

Señor Saura, España necesita unos presupuestos inversores y expansivos, pero de verdad. No diga usted que el liberalismo no plantea actuaciones expansivas, porque no es cierto.

Por otro lado, la construcción es el segundo sector más afectado, más perjudicado por la pérdida de empleo, tras la industria, y, sin embargo, la inversión es una palanca de activación económica. Por tanto, en el gran ministerio inversor de España, en el Ministerio de Fomento, hay que hacerse un planteamiento en materia de inversión, porque, según nos dice la Patronal de la Construcción, según nos dice Seopan, en España el sector de la construcción ha pasado de representar un 4,7% del PIB a estar ya en torno al 2%. Pero, es más, la Patronal de la Construcción nos llama la atención también en su último informe, diciéndonos que en el año 2021 seremos el último país en inversión pública por habitante de toda la Unión Europea.

Se ha dicho en este debate, señor Saura, no solamente es importante la cuantía, el cuánto, sino en qué piensan ustedes gastar esos fondos en materia de inversión. Nosotros, desde el Partido Popular, entendemos que debe ser en infraestructuras con un marcado carácter productivo, porque, si no, ¿sabe usted, señor Saura, en qué escenario estaríamos? En el que en el año 2009 pintaron ustedes con José Luis Rodríguez Zapatero a la cabeza. Estaríamos ante un nuevo PlanE y, con ello, la destrucción de empleo y los resultados que dieron las políticas de José Luis Rodríguez Zapatero. Si ustedes replican esas políticas, conseguirán una crisis económica, al menos, de las dimensiones de aquella, que acabó con 6 millones de españoles en la cola del paro. Por tanto, estamos totalmente en contra de dilapidar fondos públicos, como, por ejemplo, el del proyecto que ustedes plantean de implantación de bajas emisiones. Hay que buscar proyectos que, por sí mismos, tengan un carácter productivo.

Hay algo que debería formar parte de este proyecto presupuestario de una forma transversal, que es el reto demográfico y la despoblación. Se acaba de hablar de Correos y yo le tengo que hablar del servicio postal universal. Este servicio tan básico está teniendo muchos problemas en el ámbito rural. Este servicio no está funcionando en el ámbito rural; lo vimos durante el confinamiento, pero se sigue viendo, tiene deficiencias claras y enormes en materia de servicio. Sin embargo, ustedes reducen el crédito del servicio postal universal en más de un 26%. Señor Saura, ¿así trabajan ustedes contra el despoblamiento? ¿Así trabajan ustedes el reto demográfico?

En materia de reto demográfico, hay una cuestión básica también, que son las obligaciones del servicio público en el ámbito ferroviario. Usted ha mezclado distintos conceptos: ha mezclado lo que es la subvención para el déficit de explotación con las inversiones en material rodante. Sin embargo, lo que es cierto es que esa subvención en las obligaciones del servicio público baja con respecto a ejercicios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 15

anteriores. Señor Saura, las obligaciones del servicio público son fundamentales para la cohesión territorial, son fundamentales en el ámbito rural y le pregunto: ¿van a aumentar las obligaciones del servicio público? ¿Van ustedes a contemplar esas peticiones que hay desde distintos territorios para establecer nuevas obligaciones del servicio público o, conforme están haciendo en la oferta ferroviaria, también las van a reducir sobre la base de ese presupuesto que reduce los fondos?

En materia de vivienda, señor Saura, también hay un recorte del 7,2%, si no tenemos en cuenta el mecanismo de resiliencia. Tenemos un claro intervencionismo muy propio de las políticas económicas de la izquierda más radical, un intervencionismo en materia de alquiler. Ustedes mismos dinamitan sus propios anuncios en impulsar la colaboración público-privada con la cesión de explotación del alquiler a empresas promotoras a través del derecho de superficie y terminan haciendo declaraciones en el libro amarillo como que su base, para las políticas de vivienda, es aquel Real Decreto-ley 12/2018, que le tengo que recordar que estuvo en vigor únicamente un mes. Por cierto, tampoco cumple con previsiones que tenían ustedes en el año 2018 de la creación de 20 000 viviendas en los cuatro años siguientes. Si seguimos ese cronograma, la mitad de estas tendrían que estar construidas y me gustaría que me dijera usted dónde están ubicadas esas viviendas sociales.

Nos preocupa, desde el Grupo Parlamentario Popular, la reducción de los importes consignados en programas que tienen que ver con la seguridad en el transporte, como es la regulación y seguridad del tráfico marítimo, la regulación y supervisión de aviación civil o la regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria.

En materia de creación de infraestructuras de carreteras —señor Saura, escúcheme—, bajan las inversiones si no tenemos en cuenta el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y hay multitud de actuaciones en todo el territorio nacional que dejan de aparecer en el proyecto presupuestario y otras aparecen con una cuantía testimonial de 100 000 euros. ¿Se acuerda usted de las tiendas aquellas de todo a 100? Pues eso es lo que parece: hay más de 100 partidas presupuestarias que tienen una consignación de 100 000 euros para proyectos en carreteras. Esto es como una especie de pedrea, usted lee los presupuestos y parece los niños de San Ildefonso, 100 000 euros, 100 000 euros, 100 000 euros.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando, por favor.

El señor **LORITE LORITE**: Sí, señor presidente, voy terminando.

En las sociedades del Grupo Fomento, ¿cómo va a garantizar el ministerio la ejecución de más de 2000 millones de euros procedentes del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en ADIF Alta Velocidad, en Enaire o en Renfe? Y las siguientes preguntas las dejaré, señor presidente, para la réplica.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Primero, quiero agradecer al secretario de Estado su comparecencia para explicar los presupuestos, que, desde el Grupo Socialista, evidentemente, y viendo las cifras, creemos que son unos muy buenos presupuestos. Podemos entrar a debatir la fuente de financiación, pero, si nos ponemos a analizar simplemente la comparativa con otros años, los presupuestos dicen que son los mejores presupuestos que tiene el Ministerio de Transportes, por lo menos en los últimos diez años, y eso es importante para superar la crisis que hemos vivido y la crisis que vamos a vivir.

En este país, llevamos muchos años viendo como en los presupuestos se plantean miles de millones para infraestructuras de transporte. Hemos visto pasar muchos Gobiernos que pintaban en el mapa de la península ibérica y de España autovías, alta velocidad, puertos, aeropuertos, que después muchos de ellos no se cumplían o no se convertirán en realidad. Después de ver en presupuestos miles de millones y ver el mapa pintado de infraestructuras, aun así, vemos como todos los territorios —y digo todos los territorios— se sienten, de una forma o de otra, agraviados, se sienten maltratados, creen que tienen o que no tienen las mismas posibilidades que otros, y eso lo que nos demuestra es que las cosas no se han estado haciendo bien y creo que es algo que tenemos que cambiar.

La dinámica que se ha llevado en este país, a la hora de planificar las infraestructuras de transporte y los servicios de transporte, tiene que cambiar. Por eso, yo me alegro de que el Ministerio de Transportes, el actual Ministerio de Transportes, primero cambiara el nombre para poner el foco en los ciudadanos por encima de las infraestructuras, en el tejido económico por encima de las infraestructuras, porque, aunque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 16

se inviertan miles de millones en infraestructura, no quiere decir que se garanticen ni la movilidad ni la competitividad del sistema económico de este país. Por eso, quiero felicitarles por que pongan en marcha la estrategia de movilidad; una estrategia a la que todos estamos convocados para poder participar: partidos políticos, sociedad y el sector que tiene que ver con el transporte.

Creemos que estos presupuestos lo que tienen que garantizar, aparte de las grandes cifras que así lo demuestran, es que los ciudadanos se sientan que tienen la misma igualdad de oportunidades a la hora de competir, que los ciudadanos tengan la sensación de que pueden moverse en igualdad de condiciones independientemente de dónde vivan. Por eso, nos alegra mucho ver como en estos presupuestos se plantea, de forma clara, la inversión en infraestructuras de transporte que tienen que ver con el ferrocarril y, además, lo hace de una forma distinta a lo que hicieron los anteriores Gobiernos. En este país, se han invertido muchos miles de millones en alta velocidad, pero, aun así, hemos visto que en muchos territorios muchos ciudadanos para la movilidad tradicional, para la movilidad habitual, para la movilidad que tienen que utilizar cada día para ir al trabajo ven como no contaban con los servicios ferroviarios adecuados para ello.

Vimos como el Partido Popular durante años recortó en tren convencional, en cercanías, y yo, que soy extremeño, lo sufrí y lo he seguido sufriendo durante muchos años. Vea cómo los trenes se paraban, se estropeaban una y otra vez. Veamos como la puntualidad en los trenes de Extremadura, que además antes se hablaba por aquí de ello, cuando gobernaba el Partido Popular, era del 65% y con este Gobierno, después de invertir en el mantenimiento de las locomotoras y después de invertir en las infraestructuras del convencional, ha superado el 90%. ¿Eso quiere decir que los extremeños nos sentimos orgullosos, nos sentimos conforme con la situación actual? No; evidentemente, no. Pero creemos que se ha hecho un esfuerzo, creemos que se va a seguir haciendo un esfuerzo y se demuestra con las licitaciones que cada día saca este Gobierno para que los extremeños nos sintamos igual que el resto y para que otros territorios que tenían peores condiciones también lo sientan.

Me llaman la atención algunas declaraciones que se han hecho hoy aquí por parte de otros portavoces y reconozco que me indigna, sobre todo, lo que he escuchado de la portavoz de VOX, cuando ha hablado de la partida que se destina a Sasemar, que es la encargada del salvamento marítimo. Critica que se suba la partida destinada a ello de forma considerable respecto a otras ocasiones y dice que si esas partidas lo que suponen es que vamos a rescatar a más gente en el mar. Sí, lo que suponen es que, a la hora de rescatar a alguien que está a punto de ahogarse, no le vamos a pedir el pasaporte para ver si es español o no es español, que es lo que parece que plantea VOX en esta Comisión. Sinceramente, creo que los representantes políticos, aparte de tener la capacidad de representar a los nuestros, debemos tener la capacidad de tener empatía y sensibilidad con cualquier persona, sea del país que sea. Da la sensación de que VOX lo que ha venido a decir aquí es que, antes de rescatar a alguien que se va a ahogar en el mar, le preguntemos si es español o no es español, y creo que esas declaraciones lo único que demuestran es que hay partidos que, aunque tengan representación, no son dignos de tenerla en esta Cámara y hacer determinadas declaraciones.

Es curioso escuchar al portavoz del Partido Popular decir que son unos presupuestos que engañan. Señores del Partido Popular, ¿saben cuándo nos sentíamos engañados la mayoría de los ciudadanos? Cuando en 2014 escuchamos a la ministra Ana Pastor decir a los extremeños que en el año 2015 íbamos a tener alta velocidad en Extremadura: 2015. Han pasado cinco años y seguimos esperando a que la ministra Ana Pastor nos diga por qué no se cumplió, y lo curioso es que viene el Partido Popular aquí a dar lecciones y a decir que son unos presupuestos del engaño. Señores del Partido Popular, ¿saben lo que son los presupuestos del engaño? Que el Partido Popular en un presupuesto tras otro metiera, por poner un ejemplo, la variante sur de Cáceres, cuando no tenía ni proyecto ni estudio informativo ni declaración del impacto ambiental. Eso era lo que hacía el Partido Popular cuando presupuestaba, y lo que intentaba hacer, permanentemente, era engañar a los ciudadanos con partidas que incluían presupuestos y que después no cumplían.

Me alegra ver que el Partido Popular se sube a las políticas del ferrocarril, me alegra ver que el Partido Popular apuesta por que los ciudadanos podamos tener las mismas condiciones y podamos movernos en igualdad de condiciones a través de un ferrocarril digno. Me alegra escucharlo, porque, durante la época del Partido Popular, lo único que hizo con el tren convencional fue recortar. ¿Saben cuántos trenes compró el Partido Popular, cuando gobernaba para regiones como Extremadura? Cero. ¿Saben cuántas averías gracias a eso tuvieron los trenes extremeños y tuvimos que ver imágenes de extremeños en el campo a 40 grados, porque tenían unos trenes que no eran dignos para cualquier ciudadano de este país? Eso solo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 17

tenía un nombre: era consecuencia de las políticas del Partido Popular. Que se critique aquí unos presupuestos que lo que buscan es incrementar considerablemente las partidas que tienen que ver con el ferrocarril, sobre todo con el ferrocarril convencional, por lo menos, nos llama la atención.

Nos hablan de Correos. El Partido Popular nos habla de Correos, que, durante todos sus años de Gobierno, no consiguió aprobar —porque no le dio la gana— el servicio postal universal, a lo que además le obligaba la ley de 2010, y en todos esos años de gobierno, hasta 2018 que estuvieron gobernando desde 2010, no fueron capaces de aprobarlo. ¿Saben lo que hacían en los presupuestos cada vez que tenían la oportunidad? Quitaban partidas que estaban para Correos para destinarlas a otras cosas. ¿Saben lo que quería hacer con Correos el Partido Popular? Yo creo que lo conocen perfectamente y, además, los hechos lo demostraban, que era acabar con la compañía pública para que, cuando se liberalizara el servicio y pudieran venir otros operadores a hacerlo, Correos no tuviera ninguna posibilidad. Lo que ha cambiado con el Gobierno socialista es que, a partir de que el Gobierno socialista está gobernando, Correos se ha convertido en una compañía que busca vertebrar el territorio, dar servicio y garantizar que los ciudadanos, vivan donde vivan, puedan tener acceso a los mismos servicios.

Como he dicho antes, creemos que estos presupuestos son unos buenos presupuestos. Si los comparamos con presupuestos anteriores —y nos lo ha dicho el secretario de Estado—, son los más inversores en los últimos diez años. Además, se incrementan considerablemente las partidas en ferrocarril, que es lo que creemos que tiene que garantizar la igualdad de todos los ciudadanos a la hora de tener una movilidad razonable y, además, hay un elemento que nos parece imprescindible, que es la partida que tiene que ver con el mantenimiento de las carreteras. Se trata de una partida que, durante los años del Partido Popular, se recortaba una y otra vez y que no solo tenía consecuencias en que no se reasfaltaran las carreteras o que las carreteras estuvieran en el estado que estaban, sino que eso, al final, tenía como consecuencia la muerte de ciudadanos por esas carreteras. Se ha conseguido recuperar el dinero que tiene que ver con el mantenimiento de carreteras, se ha presupuestado la partida más grande que existe en los últimos diez años y a nosotros nos parece acertado.

Creemos que estos presupuestos tienen que buscar dos cosas: estamos en una coyuntura distinta, en una coyuntura no esperada como consecuencia del COVID, como consecuencia de la pandemia que estamos viviendo. Creemos que los presupuestos tienen que buscar primero sostener al sector del transporte, sostener a las empresas del transporte tanto públicas como privadas para garantizar que, cuando salgamos de esta situación, se las pueda impulsar de una forma razonable y para que consigan garantizar lo que tienen que garantizar: la competitividad de nuestras empresas, del tejido productivo y la movilidad de los ciudadanos.

Este Gobierno sí ha puesto medidas para ello. Este Gobierno ha aprobado, como no había aprobado ningún Gobierno, medidas para el transporte urbano e interurbano para compensar las pérdidas que han tenido como consecuencia de esta pandemia. Hemos visto como existen las herramientas como los ICO, como los ERTE, como el cese de actividad de los autónomos, que ningún Gobierno del Partido Popular nunca hubiera puesto en marcha. Solo hay que comparar la anterior crisis con esta. Mientras nosotros hemos puesto las herramientas para proteger a los trabajadores y proteger a las empresas y a los autónomos, el Partido Popular los abandonaba. Mientras este Gobierno ha marcado un récord en las políticas de vivienda, el Partido Popular regalaba las viviendas sociales a fondos buitres. Existen grandes diferencias, nosotros entendemos que el Partido Popular nos hable aquí de colaboración público-privada en el tema de la vivienda. A nosotros nos parece muy bien y también creemos que tiene que haber colaboración público-privada, pero la pregunta es: ¿para el PP la colaboración público-privada es poner a disposición de los fondos buitres como hacían, a precio de saldo, viviendas en vez de ponerlas al servicio de los ciudadanos que no tenían dónde alojarse? Esa era la política o esa es la política que defiende el Partido Popular.

Voy a ir terminando. Creo, como he dicho, que son unos buenos presupuestos, pero nosotros no nos resignamos. Nosotros creemos que hay que procurar que estos presupuestos garanticen la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos. Además, voy a hacer una reflexión: en este Parlamento existen partidos de distinta ideología y partidos que tienen una tendencia más regional. De nada sirve en este país que tengamos territorios con las mejores infraestructuras del mundo si tenemos otros territorios que tienen las peores infraestructuras del mundo; de nada sirve que yo, como extremeño, viniera aquí a pedir que los extremeños tengamos la mayor red de AVE de España si el resto de los territorios no tiene un tren digno. Por eso, creo que tenemos la obligación los que estamos aquí, por eso es el Parlamento nacional, de buscar que todos los ciudadanos tengan condiciones de movilidad y de competitividad en igualdad de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 18

condiciones, y la tengan en términos equivalentes. Eso es en lo que tenemos que trabajar y en lo que los socialistas vamos a trabajar.

Nada más y muchas gracias.

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

Vamos a dar la palabra ahora al señor Saura, pero me voy a permitir comentarles algo. Sabemos que en la reunión de Mesa y portavoces hicimos una distribución del tiempo para las intervenciones pensando un poco en un cómputo total de las horas que podríamos estar aquí hoy. Como hay varios grupos que no están aquí, que no han participado y que no han hecho uso de la palabra, vamos bien de tiempo. Como esta es la intervención donde nos están explicando la globalidad del presupuesto y lo que es importante es que podamos tener claro todo lo que se hace, tanto en la posición que el Gobierno nos va a explicar como en la del resto de los grupos, les voy a comentar que vamos a ser flexibles en el uso de los tiempos vamos para que no quede nada sin poder tocar, puesto que de tiempo vamos bien.

El señor **LORITE LORITE**: Entiendo que no nos va a cortar más.

El señor **PRESIDENTE**: Yo no le he cortado, al revés, le he dado un 20 % de tiempo más, señor Lorite. No vamos a entrar en una discusión, solo le informo de que le he dado un 20 % de tiempo más del que tenía. No le he cortado, le he dado mucho más. Le voy a adelantar que ahora lo vamos a hacer tanto para el secretario de Estado como para el resto de los grupos, ya que, repito, vamos bien de tiempo.

Tiene la palabra el señor Saura.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTE DE ENAIRE** (Saura García): Gracias, señor presidente.

Voy a contestar, si me lo permiten, en función de las intervenciones que se han ido produciendo. Señor Gutiérrez, en primer lugar, quiero agradecerle en lo personal sus palabras. Hemos compartido escaño muchos años y una cosa es tener diferencias políticas, y otra cosa, evidentemente, es el respeto personal y político.

Usted comentaba que nuestro planteamiento era poco más o menos que para salir de la crisis. Si usted mira lo que dicen la Comisión Europea, la OCD, el Fondo Monetario Internacional, verá que hay un consenso en cuanto a que debemos tener una política fiscal expansiva, a diferencia de lo que se produjo en la crisis anterior en la que tanto la política monetaria como la política fiscal no fueron expansivas, sino todo lo contrario. En este sentido hay bastante consenso. Usted decía que eran un poco las cuentas de la lechera. En ese sentido coincidía con el portavoz del Grupo Popular, y de paso también le contesto a él. Ustedes insinúan que los ingresos tributarios no son realistas, que no se van a cumplir. Si se da cuenta, el incremento de los capítulos 6 y del 7 del presupuesto, o del Ministerio de Transportes, en realidad son los fondos europeos, el MRR, y es una transferencia al Estado español. Por consiguiente, no hay ninguna duda de que hay certidumbre. Es más, lo que ha planteado el Gobierno ha sido: hasta que no lleguen esos fondos este año se habilita un crédito puente para poder abordar esos gastos. Pero eso no sucede solamente en España, sino en todos los países europeos. De hecho, la propia Comisión Europea ha dicho que va a contribuir a financiar ese crédito puente, porque hay un consenso en nuestro país y en Europa de que va a haber fondos europeos. A mí me sorprenden las declaraciones del portavoz del Grupo Popular discutiendo que no hay un acuerdo presupuestario en Europa de política fiscal expansiva. Hay unos acuerdos, y esos acuerdos los respetan todos los países. Insisto, si no llegaran, todos los países, y España también, van a plantear un crédito puente. Por tanto, no hay problema desde el punto de vista del cuento de la lechera.

Por otra parte, si es verdad lo que ustedes dicen, que los ingresos tributarios no se van a lograr, justamente la bajada de impuestos lo que hace es que el gasto sea menor, el déficit mayor, y la deuda mayor; es un contrasentido. Ustedes dicen que los ingresos tributarios no se van a cumplir. Si dicen que van a bajar los impuestos, el incremento del déficit y la deuda es mayor; hay un contrasentido. En el caso de Estados Unidos, Trump bajó los impuestos y el déficit se incrementó un 70 %, porque, al final, el multiplicador de los ingresos tributarios de la bajada de impuestos es menor que el multiplicador del gasto público, porque es indirecto. Se incrementa la renta disponible y una parte va a consumo, pero otra parte va a ahorro, y si es una bajada a las rentas más altas, el ahorro es mayor y el consumo es menor. Esto es algo conocido por todos los que se dedican a esto de la economía. Pero insisto en que todos los organismos internacionales lo que dicen es que debemos tener una política fiscal expansiva. Digo más, si

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 19

fuera verdad lo que dicen ustedes de que los ingresos tributarios no se van a cumplir, más contracíclico es el gasto público y la inversión pública que planteamos; más importante es desde el punto de vista de tratar de sacar la economía de la caída de la actividad y del empleo.

Decía usted que yo me había inventado las autopistas del mar. Estoy lejos de habérmelo inventado, es un concepto antiguo, muy antiguo. El problema, señor Gutiérrez, es que hemos destinado cero euros a incentivar el uso de las autopistas, y por primera vez en este presupuesto, en esa reorientación del presupuesto lo que hacemos justamente es incentivar que las empresas vuelvan a utilizar esas autopistas. Por tanto, es muy antiguo, no me lo he inventado, lo que hacemos es incentivar.

Usted habla de que habría que evaluar el gasto público. Estoy completamente de acuerdo, porque para que el multiplicador sea más alto la eficiencia del gasto tiene que ser mayor. Cuando este Gobierno llegó al Ministerio de Transportes, encargamos, vía Consejo de Ministros, como no puede ser de otra manera, a la Autoridad Fiscal una evaluación sobre la inversión en alta velocidad y subvenciones de nuestro país en la historia de la democracia, porque entendemos que la eficacia del gasto público es muy importante. Esta fue una de las primeras decisiones que tomó el Gobierno.

Le agradezco lo del reconocimiento del esfuerzo inversor y el incremento de la conservación. Usted dice: No nos concreta dónde van las inversiones. Primero, tiene los presupuestos, y seguro que como diputado eficaz que sé que es lo va a leer. Nos puede preguntar y, entonces, lo que hacen los altos cargos del ministerio es pasar por aquí, y luego por el Senado, para explicar todo lo que ustedes crean oportuno, porque es su derecho, ya que representan a los españoles, como no puede ser de otra manera.

Usted me pregunta por el caso de Extremadura. Le diré que el incremento de la inversión ferroviaria es de un 15%, 311 millones de euros. El presupuesto de nuestro ministerio con Extremadura prácticamente crece un 19%. Me decía una cosa en la que también lleva razón: una cosa es el presupuesto y otra cosa es la ejecución. Habría que evaluar al Gobierno en el presupuesto y habría que evaluar al Gobierno en la ejecución. Como he sido diputado y he estado en esos bancos, eso lo he sostenido también cuando estaba en la oposición. En eso lleva usted toda la razón. Lo que le puedo decir a usted es que en este tiempo que llevamos en el Gobierno y en el Ministerio de Transportes hemos incrementado la licitación un 60%, la adjudicación un 38%, y en el caso del ferrocarril, hemos incrementado la ejecución, que no la licitación, un 180%, de tal manera que hemos pasado de adjudicar no llega a 2000 millones de euros, a adjudicar casi 17000 millones de euros. Por tanto, creo que hace usted bien en exigirle al Gobierno la ejecución, pero sí le digo que estamos trabajando para que esa ejecución sea alta y los presupuestos no sean papel mojado.

En cuanto a la colaboración público-privada, creo que es un elemento muy importante. Cuando hablamos de la rehabilitación de viviendas, al final, en gran parte la hace el sector privado a través de transferencias que el Gobierno hace a las comunidades autónomas. La colaboración público-privada es muy importante. Lo que sucede es que este propio Parlamento se ha puesto unos corsés porque en el mundo desarrollado y en el mundo no desarrollado ha habido excesos con la colaboración público-privada, porque hay autopistas rescatadas, hay aeropuertos que se construyen donde no se tienen que construir, etcétera. Este propio Parlamento se ha puesto un corsé con la Ley de Contratos porque ha dicho: Sí, pero se tiene que hacer con unas limitaciones desde el punto de vista de las rentabilidades. Justamente en esa aplicación de esa Ley de contratos estamos trabajando para seguir haciendo colaboración público-privada, como no puede ser de otra manera. Pero los ciudadanos españoles dicen: Oye, cuidado con los recursos públicos, no vaya a ser que haya una gente que se beneficie en exceso, que obtenga unas rentas, que no beneficios, de esa colaboración público-privada.

La intervención del señor Rego ha estado más circunscrita a Galicia. Creo que ha manifestado, y se lo agradezco, el acuerdo sobre la reorientación de la política de infraestructuras, de transporte, de vivienda y agenda urbana del ministerio, y, por tanto, en ese sentido se lo se lo agradezco. La inversión no es solo el capítulo 6, es el capítulo 6 y es el capítulo 7. Cuando hablamos de vivienda y de agenda urbana, y vamos a los cuadros de la inversión territorializada por comunidades autónomas, vemos que lo dedicado a la agenda urbana y vivienda, no está, está en el capítulo 7. Como consecuencia del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia europeo, donde hay una gran parte que va a ser vía colaboración público-privada, vía ayuntamientos, o vía comunidades autónomas, en estos presupuestos hay que mirar mucho el capítulo 7, porque son transferencias a empresas, ayuntamientos y comunidades autónomas. En Galicia, el presupuesto de los capítulos 6 y 7 son 667 millones de euros.

En cuanto a ADIF convencional, usted hablaba de los problemas de conservación, de falta de inversión. Lo reconozco, como en el conjunto del Estado. En Galicia, ADIF convencional multiplica por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 20

cinco su inversión. Es verdad que puede ser insuficiente, pero, repito, se incrementa por cinco la inversión de ADIF convencional. En puertos y transporte marítimo hay un incremento del 25%; en aeropuertos un 36%; hay una bonificación potente en materia de peajes en la AP-9 en Galicia que yo creo que hay que considerar y que, evidentemente, tampoco está en el capítulo 6. Es verdad que hay una disminución de la inversión en el capítulo 6 porque hemos llegado al final de las obras de la alta velocidad en Galicia y eso tiene que afectar. El incremento en vivienda y en agenda urbana es considerable, y además de ser política inversora, es política social.

En relación con el Ministerio de Transportes, al Mitma, en inversión Galicia mantiene su peso poblacional en el conjunto del Estado, y su peso en relación con la riqueza nacional. Por supuesto que hay que invertir más en Galicia, hay que invertir más en el conjunto del Estado, pero creemos que hacemos un esfuerzo importante.

El señor Mayoral ha dicho cosas con las que yo estoy plenamente de acuerdo. Estoy de acuerdo en que esta crisis económica pone de manifiesto la importancia de la política fiscal expansiva; pone el acento en la importancia del papel del Estado en la resolución de la crisis sanitaria y en la resolución de la crisis económica. Yo creo que esto es algo reconocido por todos los agentes y por la gran mayoría de la población. Para los ERTE, para los ICO, para la política sanitaria, para todo, necesitamos justamente un Estado robusto. Es importante el papel de las empresas públicas para el mantenimiento del empleo y para dinamizar la economía, en las palabras que usted que usted ha utilizado. Eso es lo que tratamos de hacer. He insistido mucho en mi intervención en que a pesar de que las empresas públicas están muy afectadas en sus ingresos y en sus cuentas de resultados por la crisis que atravesamos, a pesar de eso no dejan de invertir.

Coincido en la estrategia de movilidad. Le agradezco también —forma parte de un Gobierno progresista en coalición— su aprobación a la reorientación de las líneas del ministerio. Sobre la política de vivienda, es una realidad que durante mucho tiempo no ha habido política de vivienda y eso es un problema, porque es muy muy difícil reemprender una política de vivienda cuando no la tienes. Poner en marcha la política de vivienda no se hace de un día para otro. En ese sentido, hemos puesto todos los mecanismos para incrementar la oferta de vivienda a precio asequible. Ahí están los presupuestos. ¿Son insuficientes? Sí. Pero hay un incremento considerable, como usted ha reconocido. Por tanto, le agradezco sus palabras.

Señora De las Heras, también le agradezco el tono, por supuesto. Me hacía la primera pregunta, que de alguna manera también me sugerían el señor Gutiérrez y el señor Lorite, y la he tratado de contestar. Si a las dudas que ustedes tienen sobre los ingresos tributarios lo que hacen ahora es plantear una bajada de impuestos, la deuda y el déficit van a ser mayores. Pero es que es que, además, lo que nos piden todas las autoridades, lo que genera un efecto multiplicador fiscal mayor es la política fiscal expansiva. Hay un informe reciente del Fondo Monetario Internacional, de hace unas semanas, donde dice expresamente que el multiplicador de los impuestos es menor que el multiplicador de la inversión pública. Otra cosa —y creo que ahí sí que es bueno que todos estemos de acuerdo, el Gobierno y la oposición— es la calidad del gasto público.

Usted me hablaba del gasto corriente del capítulo 1. El capítulo 1 crece en 3 millones de euros, la subida del sueldo de los empleados públicos. El capítulo 1 representa el 1,3% del total del presupuesto del ministerio. El capítulo 2, que representa el 0,52% de todo el presupuesto, de toda la tarta del presupuesto, decrece un 0,43%. Creo que en lo que es el gasto corriente aplicamos la austeridad debida. Hay un decremento.

Sobre un estudio informativo, que desapareció, del eje Mediterráneo-Cantábrico, lo que le puedo decir es que no se perdió, sino que no se completó, y el Gobierno siguiente, que vino a continuación del Partido Socialista, decidió, probablemente por la razón que he comentado anteriormente, porque cuando viene una crisis la inversión es la que se ajusta, ajustar la inversión pública, se tomó la decisión de no llevar a cabo el desarrollo y caducó ese estudio informativo. Lo que le puedo decir es que para ese corredor hemos incluido en estos presupuestos 122 millones de euros y, además, estamos redactando el estudio informativo de alta velocidad entre Teruel y Zaragoza para poder someterlo a información pública e iniciamos la redacción del estudio informativo de la línea de alta velocidad entre Sagunto y Teruel.

En cuanto a la política de transportes y la mujer, pensamos, pero no solo nosotros, lo reconozco, sino que hay una amplia mayoría de españoles y, sobre todo, de agentes del sector que lo piensan, que es un sector muy masculino, que hay pocas mujeres en el sector del transporte, en general. En la estrategia de movilidad lo que pretendemos es reflexionar con todo el sector para hacer que las mujeres se incorporen,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 21

desde la ingeniería hasta la arquitectura, pasando por la obra pública. Pero tampoco es una innovación del Partido Socialista, es algo que te lo reconoce el propio sector, en eso no somos innovadores, recogemos una idea compartida por todos. Lógicamente, pensamos que es importante que la mujer se incorpore, porque yo creo que de esta manera seremos más ricos y nuestro nivel de bienestar será mayor.

Sobre salvamento marítimo, creo que el portavoz del Grupo Socialista le ha contestado. Salvamento marítimo es Sasemar, es una empresa de un reconocido prestigio internacional, un orgullo para los españoles, que no solamente hace salvamento de personas, sino que también cuida el medio ambiente en los mares que nos rodean, no solo es esa su política. Pero creo que cuando unas personas se están ahogando es humano salvarlas. Creo que es algo que, afortunadamente, piensa la amplísima mayoría de españoles.

Señor Lorite, lo que ha hecho el Ministerio de Transportes en la crisis sanitaria, además de ayudar al resto Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de sanitarios inicialmente con la inversión en mascarillas cuando no había, ha sido algo muy importante para reducir la pandemia, algo para lo que no estábamos preparados: reducir la movilidad. La medida más importante para reducir la pandemia y los contagios en nuestro país ha sido eliminar prácticamente en algún momento la movilidad. Esto es lo que hizo el ministerio y, además, lo hizo eficientemente, porque he asistido a algunas comparecencias aquí y ha habido enmienda a la totalidad de ningún grupo respeto a esa política del ministerio.

Cuando usted habla de subida de impuestos en el total de ingresos tributarios y de ingresos de la Administración, estamos hablando del 0,01%. Pero, además, una parte es para aplicar una fiscalidad del siglo XXI que está requiriendo Europa en materia medioambiental, o sea, que es una demanda permanente de las autoridades europeas, y, por otra parte, subir los impuestos a la rentas más altas. Eso no afecta a la demanda agregada, porque la propensión a consumir del 1% más rico, que es a quién se le suben los impuestos, es más bien baja, más bien todo es ahorro y, por consiguiente, no veo que eso vaya a afectar de ninguna manera a la reactivación de la economía.

Me he quedado perplejo, porque debe ser el único de este país, incluidos todos los de su partido político, que piense que no hay un acuerdo presupuestario en Europa para destinar a nuestro país 140 000 millones de euros. Debe ser el único, porque todas las instituciones, Fondo Monetario, OCDE, Banco de España, BBVA, todo el mundo tiene claro que a España le corresponden esos recursos. La discusión es si el multiplicador es mayor o es menor, si se va a aplicar mejor o peor, pero nadie discute que el año que viene, el siguiente y el siguiente vamos a tener recursos presupuestarios. Pero no es solo el Gobierno español, es que no hay Gobierno en Europa, señor Lorite —le hago esta reflexión sin ningún tipo de acritud— que no haya hecho sus presupuestos incluyendo los fondos europeos. La propia Comisión pide el plan presupuestario, que es una cosa distinta de los presupuestos, porque es un resumen, para entendernos, de los Presupuestos generales del Estado, donde se incluye cómo se distribuye y el efecto de esos fondos europeos en el presupuesto. Usted dice: Se han repartido en secreto los fondos europeos. Nadie sabe cómo se han repartido entre todos los miembros del Gobierno. Vamos a ver, señor Lorite, está en los Presupuestos Generales del Estado, no es un secreto, es transparente. Cada ministerio sabe lo que le toca, pero no solo cada ministerio, sino cada español, incluso usted puede saber lo que le toca a cada ministerio. Me quedo perplejo porque en su partido yo leo críticas sobre el presupuesto, sobre que los ingresos no se van a cumplir y que, por consiguiente, el gasto no se va a cumplir. Pero eso de que el gasto de los fondos europeos no se va a consignar, no va a estar en el año 2021 no se lo había oído a nadie. Pero le digo más, si fuera verdad lo que ustedes dicen de que los ingresos tributarios no se van a lograr, entonces, el efecto contracíclico de la inversión para conseguir ese PIB y esos ingresos tributarios, el efecto multiplicador es mucho mayor, luego los necesitas. Incluso necesitas esa inversión para conseguir esos ingresos tributarios que alguien discute, alguna gente, en buena lid, que no se van a conseguir. Por tanto, no hay otro camino, porque el otro camino es más deuda y más déficit, más paro y más recesión, menos productividad, menos riqueza. No hay otro camino que no sea el del incremento de la inversión pública. El otro camino, el de bajar los impuestos a los de siempre, no lleva a generar más riqueza y más empleo, porque, sobre todo, genera más déficit y más deuda.

Usted dice: Es que en los fondos europeos meten ustedes FEDER. Claro, efectivamente, en algunos proyectos hay FEDER y hay también MRR, por supuesto, porque lo permite la Comisión Europea, señor Lorite.

Pero dice: Usted me habla de proyectos antiguos. La verdad es que esto tengo que reconocérselo, son proyectos, casi todos, muy antiguos. Se presupuestaba y luego no se ejecutaba, y tenemos el corredor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 22

Atlántico y el corredor Mediterráneo que como consecuencia de que ustedes, cuando gobernaron, lo que hacían era ajustar en la inversión pública, presupuestaban poco y ejecutaban, menos.

Usted me habla del servicio público. Lo decía el señor Ramos, no invertir en locomotoras, no invertir en trenes no se mejora el servicio público, así se empeora el servicio público. Esta es la prueba del 9, que está muy bien. Que ustedes pidan mejorar los servicios públicos me parece correcto, lo que sucede es que cuando gobernaron no lo hicieron.

Sobre el servicio postal, el subsecretario, que está aquí, que va a intervenir, se lo va a explicar, lo que hacemos es una entrega a cuenta, y la CNMC nos termina planteando cuál es la liquidación y hacemos la aportación.

Termino ya. Me habla de la importancia de la construcción. Lo más intensivo en mano de obra de lo que yo conozco de la economía es la rehabilitación, y probablemente yo conozca poco. Pues la rehabilitación, la ayuda de la vivienda crece, se multiplica por cinco. Luego, yo creo que usted debería estar de acuerdo con los presupuestos.

Sobre alquileres, tres cosas. Una, lo que dice el Banco de España —le invito a que lea un informe de hace ya unos meses—es que ustedes cambiaron la regulación de alquileres y se incrementaron un 50%. No solamente se incrementó la oferta, sino que disminuyó. Además, insisto, el precio del alquiler se incrementó un 50%.

El Plan de Vivienda lo redujeron en un 60%. Lo que yo le digo a usted es que, en primer lugar, tenemos que tener una política de inversión en política de vivienda muy intensa, para recuperar los años perdidos, y, en segundo lugar, hay un acuerdo con Unidas Podemos sobre la regulación del alquiler que tenemos que cumplir y esa regulación se va a hacer hablando con los agentes económicos y sociales, y, además, se hará de manera moderada, equilibrada y de acuerdo con el momento económico que estamos viviendo.

Gracias, señor presidente. **(Aplausos).**

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

Esta misma generosidad y flexibilidad que le hemos aplicado al señor secretario del Estado la vamos a aplicar también, puesto que de tiempo vamos bien, para que ustedes puedan hacer referencia a todo lo que consideren pertinente después de todo lo que nos ha explicado.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, ya que del Grupo Parlamentario Mixto, del Grupo Parlamentario Bildu y del Grupo Parlamentario Vasco no hay nadie, nuevamente pasamos directamente al señor don Miguel Ángel Gutiérrez Vivas. Tiene usted la palabra.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS:** Muchas gracias, presidente.

Señor Saura, gracias por sus explicaciones. Honestamente no sé a quién, a lo mejor hay algún otro portavoz o miembro de esta Comisión al que le han convencido, pero a mí no me han convencido mucho. Yo creo que ustedes han pecado de una cosa, que parece mentira en una persona con los conocimientos que tiene usted, señor Saura, que es de no tener en cuenta el principio de prudencia. No es que se lo diga yo, se lo acaba de decir el gobernador del Banco de España en la Comisión de Presupuestos en estos mismos momentos. Creo que han pecado ustedes de optimistas en la cuantía de los ingresos. Insisto, no es que se lo diga este humilde diputado, que seguramente no sabrá nada de economía, se lo dice el gobernador del Banco de España, que no sé si es que debe ser un radical liberal, pero no lo creo. Entonces, yo creo que ustedes deben hacer algún tipo de reflexión sobre este tema. Entiendo que ustedes nos quieran vender este cuento de la lechera, que es muy bonito y que parece que tiene muy buena pinta, pero, sinceramente, no deja de ser el cuento de la lechera. Ojalá, porque será bueno para este país que las cosas sean como usted las menciona, estoy absolutamente convencido de que sería bueno si todo funcionara así, pero yo creo que hay unas amenazas que no están teniendo ustedes en cuenta y que están infravalorando, como es la amenaza de la crisis en la que nos encontramos, que plantea muchísimas incógnitas todavía sobre qué es lo que va a pasar, porque si lo hubiéramos sabido, a lo mejor, habríamos reaccionado antes de otra manera. No quiero entrar en este debate que no corresponde a la comparecencia ni a la Comisión, pero espero que, realmente, al menos entendamos que hay un montón de incógnitas todavía que flotan en el aire y que esas incógnitas pueden acabar haciendo que estos presupuestos no valgan absolutamente para nada.

Usted me habla de las políticas fiscales expansivas y defiende —y yo entiendo que usted las defienda, porque está en el acuerdo que ustedes han firmado con los señores de Podemos— estas políticas fiscales expansivas, pero yo le digo una cosa, el auténtico multiplicador de la economía es dejar el dinero en el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 23

bolsillo de los españoles, señor Saura, ese es el multiplicador de la economía, y no quitárselo. Ese es el multiplicador que de verdad va a hacer que se mejore el consumo y que, de verdad, al final, los ciudadanos, que son los sabios y que el dinero es suyo, decidan qué hacer con él y no que se lo quitemos. Ese es el multiplicador que usted siempre olvida. Además, usted nos habla de que estas políticas fiscales expansivas han dado resultado, pero no sé dónde está usted mirando, señor Saura. En Alemania, ¿han dado resultado? En Alemania, ¿tienen una política fiscal expansiva? Pero si acaban de bajar los impuestos o estabilizarlos, y en Francia exactamente igual. Le digo que hasta el Reino Unido, que no está en la Unión Europea, está haciendo lo mismo. ¿Qué países son los que están aplicando una política fiscal expansiva? Cuéntenos, porque en estos momentos, yo no digo en épocas pasadas, en estos momentos, con la crisis que nos ocupa a todos, porque esta crisis no es un problema nacional, no es un problema español, es una crisis mundial, una pandemia mundial, ¿qué países están aplicando políticas expansivas? Ya se lo digo yo, ninguno, señor Saura, ninguno.

Me alegro del incremento del 15% en Extremadura, ya sé que está en el Libro Rojo, evidentemente lo hemos mirado, pero creemos que es importante que usted venga aquí y lo cuente también y que nos dé un detalle de dónde se van a producir esas inversiones y que nos dé un detalle sobre el corredor mediterráneo, sobre el que no ha mencionado nada, dónde van a aplicar esas inversiones, si se van a finalizar y cuáles son los plazos en los que se van a finalizar. Porque esas son las previsiones que quieren saber los ciudadanos, no solamente qué es lo que se va a gastar.

Me alegra de que usted esté de acuerdo con el tema de la ejecución. Yo creo que es importantísimo el tema de la ejecución presupuestaria. Creo que al final es la clave de bóveda de todo el sistema, porque ya se pueden presentar los presupuestos y aprobar los presupuestos que uno quiera, que luego si eso no se ejecuta, al final, no pasa nada. O sea, esos presupuestos no funcionan para nada. Aquí quiero recordar también que, efectivamente, en cuanto a la inversión pública, aquí se han cometido muchísimas tropelías y barbaridades en los años pasados. Todos hemos visto estaciones de tren en las que no para ningún tren, aeropuertos en los que no hay ningún avión, y esto nos tiene que hacer reflexionar sobre que ese tampoco es el camino. Pero lo que sí que hay que hacer es que el gasto esté controlado, que sea transparente, que el gasto público que se va a ejecutar sea en aquellos sitios en los que de verdad hay que hacer gasto público, y para vigilar esas políticas de evaluación de ese gasto público no hay nadie, como yo le he mencionado antes, porque el presidente de la única entidad que podía controlar esto ha dimitido, porque nadie le hacía ningún caso. A mí me preocupa muchísimo que de verdad volvamos otra vez a lo mismo. Usted habla de que nos vamos a regar de millones, porque van a venir de Europa, que vamos a incrementar todo el gasto, que vamos a gastar muchísimo, pero ¿quién va a llevar el control de ese gasto? Porque tampoco nos ha dicho nada, ni siquiera de las inversiones europeas, porque todavía estamos esperando a que su Gobierno nos diga algo. ¿Quién va a coger todo el dinero de Europa y va a decidir, con cargo a qué criterios, dónde se emplea? Nadie, misterio, lo obtendrá el señor Sánchez para ir repartiéndolo.

Finalizo con dos cosas. El tema de la rehabilitación de la vivienda, estoy totalmente de acuerdo en este asunto con usted. Este es el punto capital de lo que hay que hacer en estos momentos. Creo que hay que invertir en rehabilitación de la vivienda y en la adecuación de la vivienda a unos estándares sostenibles. La economía circular, precisamente en el uso de la vivienda, es fundamental. En cuanto a la rehabilitación, yo creo que eso sí que deben de ser políticas públicas en las que la Administración debe de ayudar a los propietarios a la rehabilitación de la vivienda. Sin embargo, señor Saura, regular el precio del alquiler de la vivienda, como le piden sus socios, es un auténtico fracaso. Esto lo sabe usted perfectamente, entre otras cosas, porque acuérdesese usted de la famosa renta antigua y de dónde venía la renta antigua. ¿Quién fue el ministro que acabó con la renta antigua? Un compañero suyo, el señor Boyer. Ustedes saben perfectamente cómo funciona el mercado del alquiler, cuando se quiere intervenir y regular el precio del mercado del alquiler es un auténtico fracaso. Además, experiencias similares que se han hecho en París, que se han hecho en Berlín, han sido un auténtico fracaso y ustedes lo saben. Entiendo que usted tenga que cubrir el expediente de darle su parte alícuota de este presupuesto y de los acuerdos que sostienen a este Gobierno a los señores de Podemos, pero no nos quiera vender la burra de que esto es bueno, porque usted sabe perfectamente que no es bueno. Diga que estos son los acuerdos, que usted tiene Gobierno, que tendrá que cumplirlos y ya está. Regular el precio del alquiler nunca, nunca, nunca ha sido la solución al mercado del alquiler. La solución al mercado de alquiler, entre otras cosas, es mejorar la ley, que ya hay una ley que regula el alquiler, probablemente mejorable, quizás tenemos que mejorar eso, pero nunca el precio del alquiler.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 24

Señor presidente, muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Gutiérrez.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Plural, don Néstor Rego Candamil.

El señor **REGO CANDAMIL**: Gracias, señor presidente.

Señor secretario de Estado, habla de las bonificaciones de la AP-9. Efectivamente, es una de las pocas buenas noticias que en el caso de *Galiza* tenemos en estos Presupuestos Generales del Estado. Es una medida en la que el BNG lleva trabajando muchísimos años, que figura en el acuerdo de investidura firmado en el mes de enero y que nos alegramos, evidentemente, de que el Gobierno decidiese cumplirlo, porque, además, creo que es absolutamente justo, es una medida necesaria que puede contribuir de forma decisiva a la reactivación económica en la medida en que es una autopista de las más caras del Estado español, de las tres que quedan, dos, por cierto, en *Galiza*, de concesiones de larga duración, de setenta y cinco años, y que articula todo el eje atlántico donde están cinco de las siete ciudades, los tres aeropuertos, los puertos de interés general y la mayor parte de la actividad económica. Solo nos preocupa si esa partida de 50 millones de euros será suficiente para dar cumplimiento al acuerdo en relación con la bonificación del 100% a los usuarios recurrentes. Nos alegra que, efectivamente, se incorporase otra para asumir el incremento del 1% anual acumulativo durante veinte años y otra para la gratuidad del tramo Vigo-Redondela que también era absolutamente necesaria.

Ahora, en el resto, siento decir que es evidente que hay un incumplimiento claro, y no solo del acuerdo de investidura, sino que hay un incumplimiento claro con *Galiza* por parte de este Gobierno. No sirven de nada los argumentos del tipo de que la mayor parte de la inversión anterior correspondía al AVE y finalizado, por lo menos la inversión, no el AVE aún, parece que ya no son necesarios más recursos. Mire, no sé si es una sorpresa, pero nosotros tenemos otras necesidades y otras prioridades que no tienen que ver precisamente con el AVE, que al fin y al cabo es una decisión del Gobierno central dentro de una mentalidad centralista, y hay que decirlo así, de continuar ese esquema de comunicaciones radiales desde Madrid y que, desde luego, no es lo que más preocupa a los ciudadanos de *Galiza*. ¿Quiere que le diga algo? La mayor parte de los ciudadanos no están preocupados por saber si pueden llegar a Madrid una hora antes, están preocupados por saber si todos los días pueden moverse en ferrocarril, en cercanías, por ejemplo, de su casa a su trabajo o si pueden desplazarse y moverse dentro de nuestro territorio y, lamentablemente, en la mayor parte de los casos no pueden.

Decía un titular de un periódico estos días, después de inaugurar el tramo de alta velocidad entre Zamora y Pedralba: Galicia está media hora más cerca del resto del mundo. Por Dios, del resto del mundo, ¿es Madrid el resto del mundo? No, mire, para nosotros el resto del mundo, si hablamos de ciudades, es Lisboa, es Dublín, es Londres, es Nueva York, es Buenos Aires o es Montevideo. Claro, podemos ir a Madrid media hora más rápido, pero no podemos ir en tren de Santiago a Lugo, por ejemplo, o lleva horas ir de Ferrol a A Coruña, a pesar de que están muy cerca, porque casi se llega antes en bicicleta que en tren.

¿Hay déficits en la red convencional en todo el Estado español? No tengo duda en relación con eso, pero es también muy evidente que ese déficit es mucho más acusado en Galicia, porque aquí hay un déficit estructural e histórico en inversiones en infraestructuras, especialmente en infraestructuras ferroviarias, que este Gobierno parece que no está decidido a compensar en estos presupuestos. Por eso, insisto en que tienen que ser modificados porque son claramente perjudiciales para nuestro país y, desde luego, el Bloque Nacionalista Galego, en esas condiciones, no los va a apoyar y seguiremos trabajando para que, de una vez por todas, se compensen.

Usted hablaba de que hay que mejorar las cercanías. Ya decía en mi primera intervención que nosotros estaríamos encantados de que se mejorasen las cercanías, si las hubiese, pero es que no las hay. Entonces tendremos que empezar realmente por establecer un servicio de cercanías en las áreas metropolitanas de las principales ciudades gallegas que merezcan ese nombre. Esto debería de ser una prioridad en cuanto a movilidad sostenible por parte de este Gobierno. Pero estos presupuestos no reflejan esa prioridad.

Para acabar, estoy recordando una frase que repite siempre un *Xurxo Souto*, un conocido escritor gallego, cuando habla de esta marginación histórica de nuestro país, de *Galiza*, dice: Nosotros no somos el fin de la tierra, somos el centro del mar. Eso es absolutamente verdad. Lo que pasa es que con esta mentalidad de que somos un país periférico, desde las decisiones que se toman en Madrid, las consecuencias son estas. Si tuviésemos capacidad de decidir de forma soberana sobre las políticas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 25

infraestructuras, evidentemente, tendríamos otras prioridades que, desde luego, parece que no tiene este Gobierno y nosotros esperamos que cambie esa mentalidad y que cambie también esa actitud y, por tanto, que cambien también estos presupuestos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Néstor Rego.

Por el Grupo Parlamentario Republicano no han venido tampoco. Pasaríamos al Grupo Confederal de Unida Podemos, don Rafael Mayoral Perales, tiene usted la palabra.

El señor **MAYORAL PERALES**: Unos apuntes, muy rápidos, a resultas de algunas de las intervenciones que se han ido haciendo. Compartiendo en líneas generales lo que se ha ido planteando por parte del secretario de Estado, hay algunas cuestiones que yo creo que se comentan en las comisiones, porque normalmente en los Plenos y cuando hay tele se comentan menos: Hay que recortar la inversión pública, hay que recortar el gasto público. Eso se dice mucho aquí, pero luego cuando se suben al estrado, siempre vienen con un montón de ideas fantásticas en las que se supone que hay que gastar muchos ingresos, pero hay que gastar mucho o hay que invertir mucho, y la realidad es que, si no se ingresa, es difícil que se pueda hacer. Eso nos devuelve otra vez a un elemento clave que es precisamente que para que haya justicia social tiene que haber justicia fiscal, y en este presupuesto se han dado algunos pasos, pero es un presupuesto moderado.

Yo cuando oigo algunas de las afirmaciones que dicen algunos de los grupos reaccionarios de este Parlamento, sinceramente digo: la verdad es que podíamos haber ido más lejos, porque la factura la íbamos a pagar igual. La verdad es que hubiera merecido la pena evitar estrategias de *dumping* fiscal, como el que se ha hecho en la Comunidad de Madrid, bajándole los impuestos a los ricos en un momento fundamental para poder afrontar las necesidades sociales y sanitarias de la población de la Comunidad de Madrid, o hablar de la moderación que existe en torno a la posibilidad de ampliar el parque público, hay un planteamiento bastante moderado desde el ministerio que es la posibilidad de poder construir 20000 viviendas. Es cierto que, para ustedes, que son capaces de dilapidar 4800 viviendas en un año y vendérselas a los fondos buitres, lógicamente les parecerá poco. Les parece poco, porque ustedes son capaces de desmantelarlo en tiempo récord. Lo único que quizás sí que sería bueno es que cumplan las sentencias judiciales y que cuanto antes cumplan la sentencia del Tribunal Supremo y vuelvan a articular esas 3000 viviendas de la Comunidad de Madrid como parque público, que es la obligación legal que tienen, y dejen de escaquearse de cumplir las resoluciones judiciales, que es lo que toca. En concreto, además, sobre vivienda, a mí hay una cosa que me sorprende mucho, que están muy indignados porque se pueda regular el precio de la vivienda. En cambio, a ustedes que se denominan liberales no les preocupan las acciones monopolísticas que realizan tanto las Socimi, en lo que viene a ser una estrategia monopolística vertical, como las inmobiliarias en lo horizontal, controlando el parque de viviendas que están a disposición para que puedan ser alquiladas por la población, manteniendo unos precios absolutamente artificiales en un momento en que hay una caída fuerte de la renta disponible y no caen los precios. ¿Por qué no caen los precios? Por una cosa: acción monopolística. Y frente a las acciones monopolísticas, hasta desde el punto de vista liberal, hay que intervenir, y eso no es algo que se nos haya ocurrido a nosotros. Es decir, nosotros no hemos sido los que inventamos la legislación *antitrust* ni nada por el estilo. Nosotros lo que estamos planteando básicamente es que no pueda haber acciones monopolísticas que mantengan precios abusivos, en contra de una lógica que, obviamente, es insostenible para la sociedad, entendiéndolo, además, que es necesario proteger la renta de las familias, la renta proveniente del trabajo y la renta proveniente de la actividad económica frente a aquellos que realizan una fórmula de economía extractiva, que es precisamente una economía rentista que no aporta nada a la sociedad y que, desgraciadamente, es uno de los lastres que durante demasiado tiempo ha tenido la economía española.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Rafael Mayoral.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario de VOX, doña Patricia de las Heras Fernández.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Ya que usted me ha dicho que el portavoz del Grupo Socialista me ha respondido en cuanto a las cifras de inmigración ilegal, yo entiendo que la réplica se la tendré que hacer a él. Primero, están poniendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 26

palabras en mi boca que yo no he dicho. **(Un señor diputado: César).** Mucho cuidado con eso. Dicen que son cuestiones humanitarias rescatarlos y en ningún momento he hecho alusión a este hecho. Les he preguntado sobre la base de qué informaciones prevén un aumento de salvamento que va de 18 000 a 60 000 ilegales que arribaran en patera en 2021. Cuestión totalmente distinta, objetiva y sin acepciones ni opiniones subjetivas, que les gusta mucho criminalizarnos fuera de contexto y cuestión a la que, por cierto, no ha respondido.

Precisamente, el hecho de que se prevea ese desorbitado aumento, nada menos que triplicando la cifra de un año para otro, es una preocupación más humanitaria que la suya. ¿Acaso no creen que, si se prevé nada menos que la llegada de 60 000 personas, sean víctimas de mafias de tráfico de seres humanos? ¿Son tan ingenuos que consideran que 60 000 personas llegarán por sus propios medios a costas españolas o acaso ustedes creen que el fin justifica los medios? Es decir, si van a llegar da igual que sean objeto de mafias, ¿no? No se equivoquen y no profieran en mi intervención opiniones subjetivas que no he referido. ¿Acaso no creen que prevalece el derecho a no emigrar y permanecer con los suyos frente al derecho a emigrar por necesidad? ¿No sería mejor para que esas personas no deban separarse de sus familias por necesidad ofrecer ayudas en origen?

Dicho esto, paso a hacer un breve resumen de los presupuestos. Son unos presupuestos irresponsables, con las cuentas más expansivas de su historia, incrementando más que nunca la deuda acumulada, que alcanzará el 120% del PIB. Donde necesitábamos unos presupuestos para el empleo y la recuperación, tenemos un incremento de gasto estructural improductivo que nos llevará a la ruina, con una irresponsable subida de impuestos del 84% que afectará a las rentas medias y bajas, medidas discrecionales contra el sector privado: familias, autónomos y empresas, que son los motores generadores de la riqueza. Solo ponen trabas a la recuperación. En lugar de Estado de bienestar, bienestar de los políticos, incrementan en partidas a sus socios y en más propaganda, hacen creer que van a ayudar al transporte y a los transportistas de mercancías por carreteras, por ejemplo, siendo que una de las principales fuentes de la subida fiscal es precisamente el diésel. ¿A quién quieren engañar? La estimación de crecimiento es la base de la estimación de ingresos y está totalmente inflada. Es disparatada. Sobre la base de los presupuestos que nos traen no podemos sino temblar por la ruina aún mayor que se avecina en España. Apelo a su conocimiento como doctor en Economía para que abra los ojos a esta mastodóntica estructura social-comunista que nos gobierna antes de que sea demasiado tarde para la recuperación de nuestra nación, de nuestras familias, de nuestras empresas y de nuestro tejido productivo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora de las Heras.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Lorite Lorite.

El señor **LORITE LORITE:** Muchas gracias, señor presidente.

Señor Saura, vuelvo a hacerle la misma pregunta, igual que inicié mi anterior intervención, son los presupuestos de la pandemia: ¿Qué fondos tiene usted previstos para luchar, en la medida de lo posible, contra la pandemia? Porque no me lo ha dicho. Se lo he preguntado y en su intervención no ha hecho referencia a esto. Eso sí, ha hecho referencia usted a algo de lo que, por cierto, hemos pedido explicaciones en sede parlamentaria y ustedes aún no las han dado. Hemos pedido documentación que aún no nos han entregado a este grupo parlamentario, como es la adquisición, por el módico precio de 2,5 euros la unidad de mascarilla para el transporte, a la empresa Soluciones de Gestión. Señor Saura dé explicaciones, por favor, dé explicaciones de eso en lugar de presumir, porque desde luego, ese asunto no es para presumir.

Señor Saura, usted ha venido con un eslogan y el eslogan es decirnos que los presupuestos son anticíclicos y que los presupuestos son transformadores. Yo le pregunto: Señor Saura, ¿anticíclico es subirle el impuesto del diésel a los agricultores españoles, a todo aquel que conduce un vehículo diésel? ¿Ese es su concepto de anticíclico? ¿Esa es la forma de salir de una situación de crisis económica? Su concepto de anticíclico, señor Saura, es hablar de 5 000 millones de euros de fondos europeos que efectivamente no han llegado, porque no han llegado al Estado español. Señor Saura, ¿usted es capaz de decirme hoy aquí que esos 5 000 millones de euros van a ser ejecutados y justificados en el ejercicio 2021? Porque le recuerdo que hoy estamos hablando de los Presupuestos Generales del Estado que afectan a su ministerio para el ejercicio 2021. Con lo cual, ¿usted se compromete a invertirlos y justificarlos en el año 2021? Esa era mi pregunta. Con lo cual, lo de presupuestos anticíclicos y transformadores, habrá que verlo. Habrá que ver si los proyectos que ustedes aún no han presentado en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 27

la Unión Europea son financiables, si finalmente cuentan con esa financiación, si los fondos llegan en tiempo y forma a España y si ustedes son capaces de llevarlos a cabo, de ejecutarlos y justificarlos en el ámbito europeo. De eso es de lo que estoy esperando su respuesta.

Señor Saura, me hace nuevamente referencia a las obligaciones de servicio público en el sector ferroviario. Yo hacía referencia a las subvenciones para paliar los déficits de explotación en esas obligaciones de servicio público que baja esa cuantía económica. Y mi pregunta era muy simple: ¿Van a incrementar esas obligaciones de servicio público? Le voy a poner un ejemplo muy concreto de mi provincia, de la provincia de Córdoba. Están pidiendo la obligación de servicio público para la línea de cercanías entre Palma del Río y Villa del Río. ¿Usted me asegura que con estos Presupuestos Generales del Estado se va a tener en cuenta esa cuestión concreta o no?

Se ha hablado mucho de Extremadura y yo quiero hacer una referencia, más allá de los exabruptos, de las mentiras y de las descalificaciones con las que siempre, su portavoz, nos (**el señor Ramos Esteban: Deleita**) atiende.

En Extremadura, y usted lo sabe porque en ese momento estaba usted aquí, en esta Cámara parlamentaria, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, los de Montoro, los que hoy están en vigor, Extremadura ocupó la posición número 1 del *ranking* por comunidades autónomas en inversión ferroviaria. A partir de ahí, todo lo que ustedes han hecho en materia ferroviaria en la región de Extremadura se ha hecho gracias a esos Presupuestos Generales del Estado de Cristóbal Montoro. En el año 2006, José Luis Rodríguez Zapatero, a la sazón presidente del Gobierno de España, dijo en Extremadura, y se comprometió, que el AVE llegaría a tierras extremeñas en 2010, señor Saura, y todavía siguen ustedes hablando de Extremadura. Y no sé qué calificación tiene para usted el hecho de que los fondos que estaban en el tramo de Talavera de la Reina, esencial para que el AVE llegue a Extremadura, en este proyecto presupuestario cuenten con cero euros de inversión frente a la previsión plurianual que dejó el Partido Popular en esos Presupuestos Generales del Estado de 2018 de 175 millones de euros. Pero, mire usted, el agravio con Extremadura no se queda ahí, es que las autovías extremeñas tampoco gozan de financiación en este proyecto presupuestario. ¿Qué pasa con la autovía entre Badajoz y Cáceres, que no tiene ni un euro de inversión, o con la autovía que lleva a mi tierra, la Badajoz-Córdoba-Granada, la conversión en autovía de la Nacional 432, que es una de esas que están en la pedrea? Como en la pedrea de esos 100 000 de euros está también la autovía hacia Huelva o la autovía entre Extremadura y Ciudad Real. Mire usted, no se puede presumir de inversiones en un sitio en el que precisamente no se está invirtiendo y en el que precisamente lo que se ha invertido es gracias a unos Presupuestos Generales del Estado que elaboró el Partido Popular y que situaban a Extremadura como la primera comunidad autónoma española en materia de inversión ferroviaria.

Nada más. Muchas gracias. (**Aplausos**).

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Andrés Lorite.

Tiene la palabra ahora el señor don César Ramos Esteban.

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

Voy a reconocer que me alegra mucho que se hable tanto en esta Comisión de Extremadura. Me alegra porque durante muchos años cuando gobernaba el Partido Popular nunca se hablaba de Extremadura en esta Cámara, pero no es solo que no se hablara, sino que no se invertía en Extremadura. Es bueno que hablemos porque es necesario que los ciudadanos conozcan por qué ocurren determinadas cosas. El diputado del Partido Popular ha preguntado por qué no hay partidas presupuestarias para el año que viene en el AVE Madrid-Lisboa por Extremadura en la zona de Castilla-La Mancha, y se lo voy a explicar de una forma muy sencilla. No aparece ninguna partida presupuestaria porque cuando gobernaba el Partido Popular decidió dejar caducar la declaración de impacto ambiental en el tramo de Castilla-La Mancha, por lo que hoy en día y en 2021 es imposible que se pueda ejecutar nada. Lo que consiguió el Partido Popular olvidándose una vez más de Extremadura es que los extremeños no tuviéramos ni la posibilidad de que el Gobierno decidiera invertir allí. Entonces, señores del Partido Popular, creo que tienen que estudiar un poco e informarse antes de decir determinadas cosas; ustedes son los principales responsables de que los extremeños contemos con los servicios ferroviarios deficitarios que tenemos hoy en día y de que en el tramo de Castilla-La Mancha vayan a pasar muchos años hasta que veamos una obra, porque el Partido Popular decidió que tenía que dejar caducar la declaración de impacto ambiental, como hizo en otras partes de España. Por tanto, creo que es bueno los ciudadanos escuchen hablar de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 28

Extremadura porque se darán cuenta de por qué sufrimos las consecuencias y por qué estamos en la situación que estamos.

Pregunta por la autovía Cáceres-Badajoz y por qué no aparece ninguna partida de la autovía Cáceres-Badajoz. Señores del Partido Popular, ¿se han leído los presupuestos? Por primera vez en unos Presupuestos Generales del Estado aparece una partida para la autovía Cáceres-Badajoz. Además, fíjense en lo que ha hecho este Gobierno. El Gobierno anterior, del Partido Popular, para tener justificaciones y para no tener que invertir en determinados sitios dejaba caducar declaraciones de impacto ambiental. Lo hemos visto antes con Castilla-La Mancha y lo hemos visto con muchas obras. En la autovía Cáceres-Badajoz lo que ha hecho el Gobierno socialista es hacer una actuación para evitar que caduque esa declaración de impacto ambiental. ¿Ven como no todos los Gobiernos somos iguales con Extremadura? ¿Ven como cuando gobierna el Partido Popular los extremeños nos sentimos abandonados y cuando gobierna el Partido Socialista vemos cómo se impulsan las infraestructuras?

Hay otra mentira que ha repetido aquí y que por repetirla varias veces no se va a convertir en realidad. Dice que las cantidades que se se invirtieron en Extremadura en estos años en la alta velocidad se invirtieron gracias a los presupuestos del señor Montoro. No; es mentira. Eso es radicalmente mentira. Durante el Gobierno del Partido Popular, en seis años y medio que estuvo en el Gobierno, se invirtió lo mismo que invirtió el Partido Socialista en un solo año, y el presupuesto del señor Montoro se lo gastó este Gobierno en una licitación. Así que no nos cuenten milongas y no nos cuenten películas que no son ciertas.

Sobre los ingresos que figuran aquí, creo que es bueno que reflexionemos. Algunos partidos, que se definen como centro, derecha, liberales —cada uno que se defina como quiera—, critican que se puedan subir los impuestos, y yo digo: en la crisis anterior una de las conclusiones que sacamos, según los datos que vemos, es que de la crisis anterior, que es relativamente reciente, los ricos salieron más ricos. Me pregunto: ¿es razonable que se puedan cobrar más impuestos en esta crisis a los más ricos para proteger a las familias, para proteger a los sectores, para proteger a los autónomos, para pagar los ERTE, para pagar todas estas medidas que se están poniendo en marcha para garantizar que la gente se sienta protegida? Yo creo que sí, no pasa nada. De la anterior crisis los más ricos salieron más ricos. Creo que es una forma de garantizar el que podamos proteger a la gente que más está sufriendo la situación actual. También vemos cómo el partido de ultraderecha de esta Cámara critica los incrementos de gasto, y yo me pregunto: si no se producen esos incrementos de gasto en los presupuestos, ¿cómo se pagan los ERTE, que están garantizando que muchos trabajadores de este país se vean con una protección que, si no, no tendrían? ¿Cómo se pagarían los ceses de actividad de muchos autónomos que han visto rebajar la factura que tenían y lo que cobraban de los ingresos? ¿Cómo pagaríamos esos ceses de actividad si no se subieran los gastos en estos presupuestos? Creo que la mejor forma de defender a los españoles, ya que tanto interés mostramos por la bandera, es garantizando que se cobran más impuestos al que más tiene para proteger a los que menos tienen y a los que más están sufriendo estas condiciones de la pandemia y de la crisis económica. Eso es lo que va a hacer el Partido Socialista, eso es lo que está haciendo y eso es lo que va a seguir haciendo, le duela a quien le duela, le moleste a quién le moleste.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ramos.
Para concluir, tiene la palabra el señor Saura.

El señor **SAURA GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Nuevamente, señor Gutiérrez, agradecerle el tono. No pretendía convencerle, solo un cambio de impresiones para enriquecer el debate político. Usted dice que el gobernador del Banco de España ha dicho que los ingresos tributarios no se van a cumplir y que, por consiguiente, este es el cuento de la lechera. Mire, estamos en una crisis que es la más importante en la España contemporánea. Si no se cumplen los ingresos tributarios porque no se cumple la estimación de crecimiento económico, entonces más necesario es el gasto en inversión para complementar la inversión privada, es decir, la demanda agregada, para sostener el PIB y los ingresos tributarios. O sea, cuanto mayor sea la caída de ingresos tributarios más contracíclica es la política fiscal. Lo que usted dice es una ocurrencia suya, como tantas otras, porque en Europa eso no se aplica.

Habla usted de Gobierno socialcomunista. Dos cuestiones: en Europa han decidido, por primera vez, multiplicar e incrementar la deuda pública para invertir. Esto es, los socialcomunistas de la Comisión Europea, de los Gobiernos alemán y francés, han decidido que ahora la Unión Europea se tiene que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 29

endeudar para financiar una política fiscal expansiva. Es decir, ¿cómo que Europa no? Insisto, deben de ser estos socialcomunistas —la Comisión Europea, el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo— los que... **(El señor Gutiérrez Vivas hace signos negativos).**

Usted me ha dicho, señor Gutiérrez, que en Europa no se iba a hacer una política fiscal expansiva, me lo ha dicho así, de una manera clara, que solamente es el Gobierno español. Es todo lo contrario. Pero es que, además, y no lo digo yo, hay autoridades que dicen que, en términos de PIB, Francia, Alemania e Italia están invirtiendo o gastando más en la lucha contra la crisis que otros Gobiernos. No lo digo yo, pero hay gente que lo dice y autoridades importantes. Luego, ¿cómo es esto de que solo España piensa en una política fiscal anticíclica? Insisto, yo, con todo el respeto, creo que esto lo tendría usted que mirar. Básicamente lo tendría usted que analizar. Entonces, sobre los fondos europeos y su distribución, justamente lo que he hecho yo es explicar esta mañana cómo en el Ministerio de Transportes se distribuyen esos casi 5000 millones de euros. O sea, he hecho un resumen; está en los presupuestos, pero he hecho un resumen sobre esa circunstancia con toda claridad.

Sobre la política de vivienda, lo que le puedo decir es que la política de vivienda que emprendió del *laissez faire* el Partido Popular en los años de Gobierno es un fracaso, admítamelo, porque redujo un 60 % el Plan de vivienda, aparentemente liberalizó más el mercado del alquiler, no se incrementó la oferta y se incrementaron un 50 % los precios. Luego, yo creo que deberíamos entre todos reflexionar sobre una política de vivienda, digamos, robusta. Nosotros ponemos las bases con un incremento sustancial en la política de vivienda. Y en materia regulación de precios, lo que estamos diciendo es que, efectivamente, tenemos un compromiso que cumplir, pero queremos hablar con todos los agentes económicos y sociales; queremos hablar porque esa ley, la Ley de Vivienda, vendrá aquí, al Parlamento, y todos ustedes tendrán oportunidad de participar en la conformación de la ley y en la parte de regulación de alquileres, y —ya lo ha dicho el ministro de Transportes— la medida será una medida moderada, prudente y equilibrada. Eso es lo que ha dicho el ministro de Transportes.

Sobre lo dicho por el diputado Néstor Rego, básicamente una primera cuestión: las bonificaciones de las que hablamos de la AP-9 son importantes, es un esfuerzo muy grande que hace el presupuesto público español, del conjunto del Estado, y evidentemente para que eso se aplique necesitamos aprobar los Presupuestos Generales del Estado. Es una decisión política de este Gobierno, que ha puesto esa partida y ha tomado la decisión política al respecto. Es una decisión política y está en los presupuestos. Yo lo que quiero decirle es que es muy importante que salgan los presupuestos para que se aplique esa medida. También tengo que decirle que es verdad que el déficit en infraestructuras en Galicia hay que corregirlo, pero en carreteras hay un incremento del 35,5 %. La economía al año que viene va a crecer en torno a un 9 % en términos reales y hablamos de un 35,5 %. Se estima aplicar fondos europeos del MRR a Galicia en torno a 225 millones de euros. En el tramo que se ha inaugurado hace unos días, de Zamora a Pedralba, la inversión es casi de 900 millones de euros. Es una de las obras de ingeniería más complicadas de nuestro país, y también de Europa, para la alta velocidad. Una obra importante de casi 900 millones de euros. Pero, además, en el tiempo de este Gobierno en las comunidades del noroeste (Castilla y León, Asturias, Galicia) hemos invertido 28000 millones de euros, el 24 % de todo lo que hemos invertido cuando la población de estas comunidades autónomas es el 13 %. Quiero decir que sensibilidad hemos tenido y yo creo que, más allá de las palabras, hay que demostrarlo con hechos y los hechos son las inversiones reales que hemos realizado.

Señor Mayoral, yo creo que estamos de acuerdo y eso demuestra que, efectivamente, son unos presupuestos sólidos también en lo político.

Señora De las Heras, me hablaba de que es una política expansiva que no tiene parangón en el mundo desarrollado. Ya le he dicho a su compañero que, justamente, forma parte de la política europea. Yo creo que es muy evidente. Sobre Salvamento Marítimo, yo creo que, evidentemente, el Gobierno quiere invertir en una empresa que hace una labor muy importante desde el punto de vista medioambiental y desde el punto de vista humanitario. La política migratoria del Gobierno es amplia, es ambiciosa, no se termina aquí, en este ministerio, sino que forma parte de varios ministerios. Es una política, como digo, amplia, ambiciosa, moderna, pegada al territorio y este ministerio en la parte de Salvamento Marítimo hace y cumple su papel, que es un papel fundamentalmente humanitario. Y usted me habla de la subida del gasóleo; el gasóleo profesional no se ve afectado por esta decisión del Gobierno. Es decir, en relación con sus apreciaciones, lo que tengo que decirle es que el gasóleo profesional no va a sufrir esta subida.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 30

Señor Lorite —y termino ya—, con mucho respeto, antes no le conteste a una pregunta que me hizo sobre el plan de 20 000 viviendas que viene desarrollando el Gobierno. El Plan Estatal de Vivienda 2018-2020 ha destinado recursos para 4200 viviendas, SEPES está licitando suelo para construir 5000 viviendas y en subvenciones nominativas, que además están en este presupuesto, para distintos ayuntamientos y áreas tensionadas van 3614 millones de euros; un total de 15000 de esas 20 000 viviendas. Además, en el presupuesto se habla de esas zonas tensionadas y esas subvenciones nominativas frente —insisto— a una reducción de la política de vivienda del PP de un 60 % con relación al plan de vivienda anterior.

Y usted me hablaba de las medidas de este ministerio para la pandemia y la crisis sanitaria; yo le hablaría de tres. Le hable inicialmente de las mascarillas; pregúntele usted al sector del transporte —a los taxistas, a los conductores de metro, de tranvía, de trenes— y verá cómo, efectivamente, les vinieron muy bien cuando en ese momento no había mascarillas. Pero además la adjudicación se hizo, por emergencia, al amparo del Real Decreto 8/2020, se dictaron dos órdenes de acuerdo con el estado en el que vivíamos en aquel momento para garantizar el abastecimiento. Por tanto, yo creo que se hizo con una pulcritud excelente desde el punto de vista administrativo y ha sido de una gran utilidad. Pero lo que he tratado hoy de explicar precisamente es que lo que necesitamos son ciudades más habitables y seguras sanitariamente. Por lo tanto, destinamos una partida importante para la movilidad urbana y metropolitana para hacer unas ciudades más habitables y seguras; invertimos en cercanías para que precisamente la oferta sea mayor y ese servicio mucho más seguro, y lo que estamos haciendo ahora es justamente un programa de agenda urbana para hacer unas ciudades más habitables y seguras. Por tanto, a lo largo de mi intervención he hablado de manera amplia de esa política que, además de ser medioambiental, además de cohesionar, es segura desde el punto de vista sanitario. Mire, usted me decía en la primera intervención que la inversión en carreteras, por ejemplo, se iba a reducir; ahora ya me pregunta: ¿usted me puede garantizar que se van a ejecutar los 5000 millones? Ya vamos acercando posturas y me alegro enormemente, porque al principio me dijo que se iba a reducir la inversión en carreteras y en ferrocarril. Ya vamos acercando posiciones. Yo creo que ya es razonable lo que ha dicho; efectivamente, lo que tenemos que hacer es que la ejecución sea del cien por cien, a diferencia de cuando ustedes gobernaron, que la ejecución no pasaba del 50%; que sea del cien por cien. A ello tenemos que dedicarnos todas las administraciones y el Gobierno está preparando un real decreto-ley precisamente para que en estos 5000 millones que corresponden al Ministerio de Transportes se pueda agilizar la gestión y poder ejecutar esos 5000 millones de euros que competen, como digo, al Ministerio de Transporte, cuando estamos hablando de 26 000 millones para el conjunto de los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto, yo creo que ya ha corregido su posición, me parece que está muy bien y, efectivamente, tenemos que garantizar esa gestión para que estos presupuestos sean verdaderamente contracíclicos.

Ya termino. Sobre el déficit de explotación de las obligaciones de servicio público, hemos destinado recursos en este año que termina y vamos a seguir destinando si es necesario, si la crisis se incrementa y es más intensa, para el equilibrio financiero de las obligaciones de servicio público, pero, además, en la Estrategia de movilidad y en la Ley de Movilidad lo que queremos precisamente es debatir con las Administraciones para ver si podemos incrementar ese servicio público. Me gustaría hacer un llamamiento a usted y a su partido para que se incorporaran a este debate de la Estrategia de movilidad que tenemos abierto, que debe acabar en la Ley de Movilidad, para hablar precisamente del incremento de las obligaciones de servicio público y de la financiación de las obligaciones de servicio público.

Termino ya, señor presidente —gracias por su amabilidad—, dándole las gracias al Grupo Socialista y a su portavoz, don César Ramos, por el apoyo a estos presupuestos en la parte del Ministerio de Transportes y por su apoyo a la reorientación de las políticas de transportes y movilidad, y darle la enhorabuena a don César Ramos por el reciente libro publicado.

Muchas gracias, señorías y señor presidente.

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

Termina la comparecencia del señor secretario de Estado. A continuación, intervendrá el señor secretario general de Infraestructuras. Mientras tanto, damos un receso de cinco minutos por si alguien quiere beber agua, ir al baño o tomar el aire.

Quiero agradecer por parte de esta Presidencia, y que conste en acta, todas las explicaciones del señor secretario de Estado en esta, que es también su casa. Muchas gracias. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 31

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE SEITSA (VÁZQUEZ TORRÓN). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/000749); MIXTO-FORO (número de expedientes 212/000750 y 212/000751); VOX (número de expediente 212/000727); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000583); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (212/000865).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar, después de ese breve receso, como teníamos establecido, con la intervención del secretario general de Infraestructuras para explicar la línea presupuestaria de su departamento. Vuelve a la Comisión, ya que estuvo hace pocos días. Gracias por estar aquí para darnos las pertinentes explicaciones de estos Presupuestos Generales del Estado. Damos la bienvenida al señor secretario general de Infraestructuras, don Sergio Vázquez. Muchas gracias.

Tiene usted la palabra. El tiempo es de 12 minutos. Lo estamos haciendo con flexibilidad.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE SEITSA (Vázquez Torrón)**: Gracias, señor presidente.

Buenas tardes, casi, a todos. Señorías, señores diputados, comparezco ante ustedes como secretario general de Infraestructura del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, también en calidad de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seitssa, y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a petición de los grupos parlamentarios que lo han solicitado.

Como marco general de mi intervención, permítanme que, de forma complementaria a la explicación que ha dado el secretario de Estado, sitúe el foco del momento de estos presupuestos en la perspectiva del siglo XXI, en la que ya estamos. Estamos, aunque parece mentira, entrando en la tercera década de este siglo, y hay un paralelismo entre lo que ha sido la evolución económica del país y la política de infraestructuras de transporte en estos años. En la primera década del siglo finalizó el ciclo alcista de la economía global, un ciclo claramente incompatible con la sostenibilidad del planeta. En ese contexto, en el ámbito de las infraestructuras del transporte, acabamos esa primera década con máximos históricos de inversión, en 2009 fueron, creo recordar, 18 000 millones de inversión en infraestructuras de transporte.

También quiero señalar, porque se ha comentado, creo que en la intervención anterior, que hemos sido eficientes a la hora de afrontar estas inversiones. España ha hecho un esfuerzo importante en converger en materia de infraestructuras de transporte, y lo ha hecho de una forma rápida, más rápida que en otros sectores de la actividad económica y social del país, además lo ha hecho con niveles de gasto por kilómetro y habitantes razonables. Es decir, nuestras empresas y nuestro sector público e institucional ha sido bastante eficiente, más allá de algunas cuestiones concretas, en este salto que ha dado el país en estos años.

La segunda década del siglo XXI, que es la que acabamos de cerrar, fue una década que podríamos decir pérdida, porque nos centramos en sofocar las consecuencias de una crisis que fue especialmente intensa en España. En el ámbito de las infraestructuras cerramos esa década con una inversión de 5000 millones; es decir, en términos actualizados, en 2019 invertimos una cuarta parte de lo que invertíamos en 2009 en infraestructuras de transporte.

Esta tercera década la hemos inaugurado, como ustedes saben y se ha hablado aquí, con un *shock* imprevisto, que es una pandemia mundial, de una dimensión que, ciertamente, aún no hemos terminado de acotar, por ello, estamos sujetos a un elevado alto grado de incertidumbre. Pero, pese a ello, tenemos la firme determinación de iniciar el proceso de transformación de nuestra economía y sociedad para prepararla para los retos de este siglo y recuperar el tiempo perdido en la anterior década.

En el ámbito de las infraestructuras de transporte, esto no significa volver a la inversión de 18 000 o 19 000 millones de la primera década, pero tampoco podemos quedarnos en los 5000 de esta década perdida, sino que debemos aspirar a un horizonte de inversión de en torno a los 10 000 millones de euros anuales a lo largo de estos próximos años. Ese es el escenario que ciertamente dibuja el presupuesto que nosotros presentamos.

Vamos a incrementar la inversión. Queremos darle a ese incremento una senda, sobre todo, de estabilidad, y esto es importante porque, como se ha dicho varias veces, la inversión en infraestructuras ha sido la gran variable de ajuste, que puede tener su sentido lógico, cuando hay otras emergencias sociales, y las comparto, pero creo que necesita que alcancemos un ciclo más de estabilidad en los próximos años. Lo vamos a hacer de la forma que sea más provechosa para la red de transporte, que es la conservación de carreteras, de la que hablaré particularmente, en el mantenimiento también de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 32

ferrocarril, en finalizar corredores ya iniciados y de alta velocidad. Ahí quiero también hacer un llamamiento a que no podemos tener tampoco una visión maniquea de la alta velocidad, porque la modernización ferroviaria del país, por nuestra orografía, en muchos casos, necesitaba acometer estas infraestructuras de alta velocidad para ser competitivas en tiempos con el transporte terrestre que, como sabemos, en nivel de inversiones es mucho mayor. Como se ha dicho, también tenemos que concentrarnos en actuaciones en núcleos urbanos, en cercanías, estaciones intermodales y actuaciones ligadas a la modernización de las ciudades y, por supuesto, a inversiones que ayuden a incrementar la cuota del transporte de mercancías por ferrocarril.

Entro ahora a comentar ya en detalle las partidas de mi secretaría. En el ámbito de las carreteras y las autopistas estatales de esta secretaría general, quiero señalar que la inversión total en carreteras en 2021 será de 2340 millones. Aquí recogemos las inversiones de Seitt y las contempladas en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Eso supone un incremento del casi 15% con respecto a dotación del 2020. Adicionalmente, se destinan 228 millones, correspondientes al capítulo 7, que son transferencias de capital para transferencias de inversiones a administraciones autonómicas y entes locales. Teniendo además en cuenta que también destinamos 106 millones a las autopistas estatales, fundamentalmente para bonificaciones, en 2021 se dotan en total 2700 millones a la política estatal de carreteras.

Si nos centramos en la división —que considero importante— de obra nueva, con respecto a conservación, en conjunto dedicamos unos 1100 millones a obra nueva, que nos permitirá impulsar en 2021 la ejecución de importantes actuaciones y grandes ejes vertebradores, así como la ejecución de obras a accesos viarios a puertos y aeropuertos. En este capítulo, como se ha comentado antes, no quiero dejar de señalar que, aunque no tiene una plasmación en este presupuesto, estamos trabajando en un nuevo modelo concesional equilibrado para poder hacer algunas nuevas actuaciones por esta vía, con una huella presupuestaria que sea moderada para los futuros presupuestos de la Dirección General de Carreteras. Esto es algo que a nosotros nos preocupa especialmente y nos importa que es un poco la huella presupuestaria que tiene el método concesional, y que sea asumible para los que les toque gestionar en un futuro esta dirección general.

Adicionalmente, en 2021 están previstas inversiones en conservación de carreteras por un total de 1239 millones. Se trata de un aumento del 58% sobre el pasado ejercicio, y es el presupuesto de conservación más alto destinado a la red de carreteras del Estado desde 2009. Este incremento en el presupuesto de conservación pretende mitigar el déficit acumulado en los últimos años y responde al compromiso del Gobierno con la seguridad como derecho clave de la movilidad de los ciudadanos. La falta de inversiones en mantenimiento que hemos padecido, y que seguimos padeciendo —incluso estos 1200 millones que dedicamos no serán suficientes y habrá que seguir incrementándolos—, produce una situación de deterioro progresivo de nuestras vías que revierte en la incomodidad en la circulación, en un incremento exponencial —al que luego me referiré— de los costes de reparación, en un incremento de los costes de mantenimiento de los vehículos y en un aumento también de las emisiones contaminantes, lo cual es importante. Este incremento exponencial de los costes de reparación del pavimento se debe a que si —permítanme esta concreción, porque creo que es importante— si no se repara la capa más superficial del firme pasan a empezar a deteriorarse las capas intermedias y, posteriormente, las más profundas, por lo que, si no se acometen en un primer momento las actuaciones necesarias de conservación, los costes de reparación en el futuro serán mayores. En este sentido, lo que quiero señalar es que frente a la —y aquí lo veremos— tentación política de incrementar sustancialmente los presupuestos en nuevas autovías —que es lo que básicamente es más lucido y nos permite poner primeras piedras y contentar y satisfacer muchas necesidades legítimas de los territorios—, hemos preferido priorizar lo importante que es la seguridad y la eficiencia del gasto público. Si dejamos de invertir en conservación hoy, lo que estamos haciendo es que en los próximos años las necesidades de inversión en conservación y gasto público sean mucho mayores. Creo que es un cambio de orientación que considero que está efectuado bajo criterios de responsabilidad y de ejercicio de buena gestión.

En materia de concesiones de autopistas de peajes disponemos de 106 millones de euros, fundamentalmente para atender a las reducciones de peajes de autopistas estatales, tanto ya vigentes como nuevas que queremos implantar, con el objetivo de potenciar su uso, en especial para los vehículos pesados. En este sentido, les quiero transmitir que el objetivo del Gobierno es transitar hacia un modelo en el que corriamos las diferencias territoriales en cuanto a pago de peajes de las autopistas, siempre teniendo en cuenta que se trata de contratos concesionales a largo plazo, y que mientras esa concesión no venza, solo hay dos vías: o se satisfacen con las tarifas o se mitigan con bonificaciones que salen del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 33

presupuesto del ministerio. Por ello, esta política de corregir diferencias territoriales la vamos a comenzar en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Galicia, por ser objetivamente la comunidad que más tráfico sujeto a pago de peaje soporta, una vez que finalice la concesión en el próximo año de los dos nuevos tramos de la AP-7 y de la AP-2 en su totalidad.

Respecto a Seitt, la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transportes, quiero indicar que realizará en 2021 inversiones por valor de 170 millones de euros, en su mayoría dedicadas a carreteras, y de ellos, 104 en obras de nueva infraestructura y casi 50 millones en obras de conservación en las autopistas que han pasado a gestionar, como ustedes saben, para llevar a cabo —me refiero a las autopistas radiales— una actualización y puesta a cero. El volumen de inversión de Seitt en conservación se ha adaptado al impacto que ha tenido la situación generada por el COVID, que, como ustedes saben, ha sido una restricción de la movilidad que ha afectado a todas las empresas, públicas y privadas, que se dedican a la movilidad. Las bajadas de tráfico han supuesto, lógicamente, bajadas de ingresos, y por ello tenemos que dar prioridad a las inversiones de reposición y conservación en las infraestructuras que están más deterioradas, que se encuentran en los tramos libres de peaje, que también administra la sociedad Seitt. Una vez se supere la actual caída de tráfico e ingresos podremos seguir incrementando los niveles de inversión de este tipo de actuaciones.

Por lo que se refiere al ferrocarril que, como ustedes saben, afecta a la Secretaría General de Infraestructuras, ya les ha transmitido el secretario de Estado —y a lo largo de la tarde se lo detallarán con más profundidad la presidenta de ADIF y el presidente de Renfe— que el presupuesto de inversión de este año aumenta un 35% con respecto al presupuesto de 2020, y asciende a 5500 millones de euros. En ese montante se incluyen la inversión de ADIF, Renfe, Seitt, filiales ferroviarias y Agencia de Seguridad Ferroviaria.

Pero ciñéndome a las competencias de la secretaría general en la materia, como saben, esta legislatura hemos reforzado la estructura ferroviaria del Mitma con la creación de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria, tras haber sido esta dirección debilitada con la eliminación de la Dirección General de Ferrocarriles en 2015. Hemos creado una unidad con la que enfrentar la valoración y seguimiento de dos retos importantes que tenemos. El primero es la estrategia indicativa, que nos dé una orientación de la planificación ferroviaria en el futuro, que está pendiente de realizar desde el año 2016, y que debe servir para poner un poco de orden y priorizar las inversiones en ferrocarril. También tenemos que firmar y llevar a cabo los convenios que regulen las aportaciones ADIF y ADIF Alta Velocidad, dando seguridad a la planificación de inversiones en los próximos años, algo que consideramos importante, porque ADIF lleva sin convenio desde el año 2011 y eso dificulta, indudablemente, hacer una planificación de la inversión ferroviaria con garantías de continuidad. Relacionado con este punto, quiero también destacar que hemos suspendido la subida de cánones, prevista para 2021, ante la situación tan extraordinaria de la pandemia, que está afectando gravemente a los tráfico ferroviarios y hemos previsto una compensación a ADIF y a ADIF Alta Velocidad por ello.

Para dar cumplimiento a los objetivos de infraestructuras ferroviarias del ministerio, contamos con un presupuesto de 300 millones de euros —estoy hablando de los presupuestos de la Dirección General de Planificación Ferroviaria—; de ellos, 12 millones corresponden a las funciones de estudios informativos, las funciones de evaluación y planificación de las infraestructuras. Tenemos dos iniciativas, que hemos denominado Cercanías-25 y Mercancías-30. Por una parte, Cercanías-25, con el horizonte de 2025, pretende lograr una mejora sustancial a corto plazo de la calidad de los servicios de cercanías, incidiendo en aquellos factores más determinantes para la experiencia del usuario. Hay que mejorar no solo en la inversión en infraestructuras, sino también en aquellos elementos que están más ligados a la calidad del servicio que ofrece la compañía operadora. Pero más allá de programas de acción inmediata, quiero señalar que hemos incrementado, no estoy hablando de presupuestos, sino de las inversiones ejecutadas de ADIF en cercanías, un 39% en 2019 con respecto a 2018, y un 120% más en 2017. Este año, pese al impacto de la pandemia, la ejecución se sigue incrementando en infraestructuras de cercanías, lo que tendrá —estamos convencidos— impactos positivos en el medio plazo en la fiabilidad del servicio.

El otro programa al que hacía referencia, Mercancías-30, orientado a finalizar la tercera década, pretende dar un nuevo enfoque a la problemática sobre la base de las lecciones aprendidas que tenemos de la política de transporte de mercancías por ferrocarril. Sin duda, y me atrevería a calificar este aspecto, el de la baja cuota de transporte de mercancía por ferrocarril como uno de los principales déficits acumulados de nuestro sistema de transporte, de los que todos somos responsables, creo que no es justificable que un país como España tenga unas cuotas tan irrisorias en un transporte sostenible y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 34

seguro, como es el ferrocarril en el ámbito de las mercancías. En este sentido, como ya les comentó el secretario de Estado, vamos a aprovechar el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia para consignar importantes medidas, bonificaciones y ayudas que podrán beneficiar al transporte ferroviario de mercancías.

Sobre los estudios informativos quiero señalar que, en relación con el ámbito ferroviario de la planificación es, digamos, una de las actividades más críticas; son unos estudios que tienen una complejidad, porque están sometidos a una evaluación ambiental que cada vez es más exigente, porque en ellos colaboran muchas administraciones y tienen que recabar múltiples informes preceptivos, y, evidentemente, por este motivo necesitan plazos dilatados, más allá, efectivamente, de lo que a todos nos gustaría, pero creo que la tendencia es a estudiar bien lo que hacemos, a que todas las administraciones opinen, y que, de alguna forma, las inversiones, cuando se materialicen en obra, estén lo suficientemente consolidadas tanto desde el punto de vista medioambiental como presupuestario.

De la partida destinada a ferrocarril, añado que 78 millones son para transferencias de capital para convenios con comunidades autónomas y entidades locales, y ahí están, por ejemplo, las destinadas al País Vasco, Baleares y Canarias; destinamos 120 millones a ADIF, y 50 a ADIF Alta Velocidad, para administración de la red, en el capítulo 4, y 37 millones para la inversión de red convencional por el capítulo 7. Finalmente, en el capítulo 8 se incluye una partida de 1300 millones para ADIF y ADIF Alta Velocidad.

Como secretario general de Infraestructuras, ya lo he expresado con anterioridad, también ostento la Presidencia del Consejo Rector de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por ello les diré que en el ámbito del ferrocarril, en el que estamos en el cuarto paquete ferroviario, acabamos de trasponer las nuevas directivas de seguridad e interoperabilidad. Además, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está trabajando en un plan estratégico que se encuentra en su fase final de elaboración y que nos permitirá consolidar su posición y su desarrollo en los próximos años. De alguna forma, tenemos que redimensionar la agencia y facilitar el desempeño de todas las competencias, que son muchas y cada vez más exigentes.

Finalizo ya, señorías, volviendo al principio. Este presupuesto, en el escenario que estamos de alta incertidumbre, creo que marca una senda que supone una reorientación de la política del Gobierno en este ámbito, con el fortalecimiento de la inversión, que se tiene que prolongar en los próximos años de esta década, con la priorización de la conservación como elemento clave de la seguridad y el ejercicio del derecho a la movilidad de los ciudadanos, y de que lo que hagamos en inversión en infraestructuras no solo tiene una plasmación en los próximos años, sino que realmente, en la gestión pública de las infraestructuras del transporte, uno realmente gestiona para el que le suceda en este puesto. Para nosotros es algo importante que todo lo que hagamos sea para dejar una buena herencia tanto a los siguientes gestores como a los ciudadanos.

Nada más. Estoy a su disposición para contestar lo que crean oportuno.

Gracias.

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

Turno de las intervenciones de los grupos parlamentarios.

No está el Grupo Mixto, ni el Grupo Bildu, ni el Grupo Vasco, Ciudadanos tampoco, el Grupo Plural, tampoco y el Grupo Republicano, tampoco. Pasamos al Grupo de Unidas Podemos.

Tiene la palabra la señora López Domínguez.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente.

Gracias, señor secretario. Me disculpo, porque les estoy hablando sin mirarles a los ojos. La sala es muy bonita, pero tengo la columna justo en medio y no les puede ver, o sea, que pido disculpas por adelantado.

Mi grupo parlamentario celebra lo que usted nos ha estado contando y lo que también reflejan en los documentos de los presupuestos, que es el giro de este ministerio hacia una movilidad que tiene más en cuenta a las personas, una movilidad que tiene más en cuenta también el territorio, como usted decía, tanto en su perspectiva sostenible como en su perspectiva social.

Decimos esto porque, según usted ha manifestado, hay una apuesta clara por el ferrocarril, que representa el 42 % de la inversión del ministerio, y en la que usted ha destacado el aumento del 60 % en cercanías y más de 4000 millones de euros para la red transeuropea o para actuaciones del plan Mercancías-30, como usted contaba hace tan solo unos minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 35

Simplemente queremos hacer hincapié en ciertas cosas, que creemos que ya van en la línea del ministerio. Respecto al ferrocarril, nosotros creemos que debemos asegurarnos de que la liberalización del sector no merma el derecho de los ciudadanos a un servicio público de transporte, que sea seguro, que sea sostenible, como comentábamos, y que realmente sea una alternativa factible al uso individual del coche. Con ello nos referimos a unas infraestructuras que permitan el desarrollo de horarios y frecuencias adaptado a las necesidades de cada territorio. También, en cuanto al sector ferroviario, creemos necesario continuar apostando por la ampliación de las infraestructuras ferroviarias. Por ejemplo, me gustaría destacar un ejemplo, una reivindicación básica del territorio de donde vengo, que son las comarcas gironines del Ampurdán, donde estamos un poco faltos de infraestructuras ferroviarias. Una buena apuesta, sé que no es para esta legislatura, pero para que vayan pensando en ello, sería empezar a pensar, al menos, en el tren-tram de Las Gavarres, que daría servicio ferroviario a poblaciones como Palafrugell y La Bisbal, playa de Aro, entre otras poblaciones costaneras y de interior.

También, para poner otro ejemplo, en el sector ferrocarril, en este caso, mercancías, creemos que se debería avanzar en la finalización del tramo Bobadilla-Algeciras, para intentar sacar el máximo provecho de su puerto.

Ya para acabar, para referirme a carreteras, que usted también ha hecho referencia a ello, creemos que todas las inversiones públicas que se han hecho en las autopistas, en las carreteras, deben retornar sus beneficios a las arcas públicas y no a empresas privadas y a los fondos buitres de inversión que se han puesto detrás. Asimismo, como usted también ha señalado, nos gustaría que nos aseguráramos de la gestión pública de las autopistas, sobre todo, en estos tramos a los que usted se ha referido que iba a acabar la concesión.

Así que eso es todo. Muchas gracias.

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

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario de VOX, la señora De las Heras Fernández.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Vázquez, por su comparecencia. Como ya se ha comentado, el ferrocarril representa el 42 % del total de la inversión del ministerio y conlleva unos gastos para altos cargos de 59 mil euros. Es una cuestión que ya le he formulado al secretario de Estado, como habrá escuchado, porque usted ha estado aquí presente, pero no me ha respondido a la cuestión precisa, y siendo usted el secretario general de Infraestructuras me gustaría que nos explicara la programación de la construcción de infraestructuras en condiciones de perspectiva de género. Esto lo cito literalmente de la motivación de los presupuestos. Cuáles son los requisitos que debe cumplir una vía o una carretera para responder a esa perspectiva de género, eso es lo que no alcanzo a comprender. También, en este sentido, la memoria del programa de creación de infraestructura de carreteras expone, por un lado, la dificultad del estudio de impacto por la igualdad, por falta de datos que segregue por sexo, y, sin embargo, por otro lado, contrariamente a dicha afirmación, sostiene literalmente y de forma muy sexista, lo siguiente, y cito: Debemos considerar dos factores que pueden incidir en la igualdad entre hombres y mujeres. Por un lado, con carácter general, son las mujeres las que sociológicamente se ocupan en zonas rurales de llevar a los hijos y a las personas dependientes a médicos, colegios, centros asistenciales, etcétera, por lo que será este colectivo quien más sufra la escasez de carreteras o sus malas condiciones y, por tanto, quien más necesitado esté de este tipo de inversiones. Pero, por otro lado, la mejora de las carreteras va a redundar en la disminución del tiempo a utilizar en este tipo de desplazamientos, hecho que contribuirá a que los hombres se involucren en mayor medida en la realización de este tipo de labores, aunque no existe la posibilidad de cuantificar resultados.

Si, tal y como afirman, no existen datos desagregados por sexo, debido a la inexistencia de estadísticas sobre el distinto uso de carreteras por hombres y mujeres, ¿en qué se basan para afirmar que en zonas rurales son las mujeres las que más utilizan las carreteras? ¿Realmente están utilizando como pretexto a las mujeres para arreglar las carreteras de las zonas rurales? ¿Que si conducen hombres no las arreglarían? No sé si se dan cuenta de lo absurdo de la justificación en este sentido. ¿En qué se basan para afirmar que la reducción en el tiempo de desplazamientos contribuirá a que los hombres se involucren en mayor medida? Sobre la base, siempre, claro, de que sus afirmaciones previas son infundadas.

Teniendo en cuenta la descripción de los fines y actividades que acompañan el programa de la creación de infraestructura de carreteras, basada en afirmaciones absurdas que no pueden sostener, desde su profesionalidad estará conmigo en que los presupuestos no se han hecho pensando en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 36

creación de empleo ni mucho menos, puesto que además se reduce el gasto de personal tanto en la creación de infraestructuras de carreteras como en la conservación y explotación de las mismas, sino en agendas ideológicas y políticas. Desde su criterio profesional, y rogándole total sinceridad, ¿considera que unos presupuestos basados en agendas ideológicas responden a las necesidades reales del conjunto de la sociedad? ¿Responden a la actual crisis de posguerra? ¿O deberían basarse estrictamente en criterios económicos sobre políticas de creación de empleo y recuperación? ¿Qué opina del 84% de la subida fiscal? ¿Cree que es una medida que responde a la actual situación, cuando las familias no llegan a fin de mes para destinarlo, en su caso, a infraestructuras? ¿Están poniendo las infraestructuras por encima de las familias? Ya sabemos que es un medio necesario, ¿pero a costa de apretar y ahogar a las familias? Por último, quisiera saber cuál es la previsión de ejecución de todas esas infraestructuras, cómo piensan llevarlas a cabo si reducen precisamente en las personas que las ejecutan, es decir, en el personal.

A pesar de que he hecho una exposición bastante amplia al secretario de Estado al respecto, me gustaría conocer su opinión directa sobre el corredor cantábrico-mediterráneo. Muchas alusiones se hacen al respecto del atlántico y del mediterráneo, pero no del cantábrico-mediterráneo, sobre todo, en su tramo segundo Teruel-Zaragoza, el cual fue licitado y pagado por casi un millón de euros y dejado caducar por el Ministerio de Fomento. ¿Se va a volver a adjudicar? ¿Se va a recuperar el estudio técnico que tardó nada menos que cinco años en efectuarse, quedando pendientes solo de información pública? ¿Se pagará en su integridad o se descontarán los más de 800 000 euros ya abonados? ¿Se van a perder las ayudas europeas por no presentar el proyecto antes de 2021?

Hablando de Teruel, como sabrá, sin infraestructuras de comunicación no será posible encontrar una solución al dramático problema de la despoblación de la provincia. Estamos cansados de que Teruel Existe se colme de titulares diciendo que solicitará el desbloqueo de la A-40. Así que le pregunto directamente. ¿Tienen intención de desbloquear la A-40 entre Teruel y Cuenca?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora De las Heras.

Ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Celso Delgado Arce.

El señor **DELGADO ARCE**: Señor presidente, señorías, intentaré en el poco tiempo del que dispongo, abordar el presupuesto de una entidad tan importante como la Secretaría General de Infraestructuras.

Inicialmente, en su comparecencia ha hablado unas referencias históricas, queriéndonos presentar esta última década como una década perdida. Creo que su desconocimiento de los hechos es monumental, porque estamos muy orgullosos de lo que hemos avanzado en estos diez años, desde que cogimos el Gobierno de España, a finales del año 2011, con una economía prácticamente quebrada, y en la que nos encontramos en el año 2012, con cajones llenos de facturas impagadas, entre otras, las expropiaciones. Un alto cargo que está en esta Mesa, don Mario Garcés, le podrá a usted certificar que lo que digo es absolutamente cierto.

Estamos en un escenario muy complicado, tremendamente complicado, en una caída enorme de la economía, como consecuencia de una crisis sanitaria que nos tiene a todos muy preocupados. Es un momento clave, desde la inversión y desde la iniciativa pública, también desde la privada, de intentar invertir para revertir la situación en la que nos encontramos. Pero no solo hay que mirar el capítulo de gastos, hay que mirar el capítulo de ingresos. Ciertamente, las previsiones de ingresos de estos Presupuestos Generales del Estado son claramente insuficientes, porque no se han hecho sobre el escenario real. Este presupuesto ha sido presentado antes de que se declarara el nuevo estado de alarma, que se prevé que va a durar hasta seis meses. Con lo cual, las variables de la economía, por lo que se refiere al capítulo de crecimiento de la economía y de ingresos, claramente se han desplomado.

Esta misma mañana, el gobernador del Banco de España, quizás una de las personas más clarividentes en este momento, nos ha dicho, de una manera muy cierta, que la situación sanitaria apunta a que nos aproximamos al escenario más desfavorable, que las previsiones del Gobierno son muy optimistas, que la tasa de paro se puede ir al 22%, y que, confiar mucho en los fondos europeos, esto es demasiado optimista, puesto que muchos de ellos pueden no llegar a materializarse en su totalidad. Me gustaría escuchar otras previsiones y otros mensajes, pero ustedes han elaborado el presupuesto conforme a unos indicadores que desgraciadamente no se van a cumplir.

Hablando del presupuesto de gastos, su ministerio, su secretaría general, tiene unas inversiones de 2340 millones de euros para carreteras en el año 2021; voy a hablar de carreteras. Pero debo decirle que si cogemos la comparativa de los dos presupuestos, el que ustedes acaban de presentar y el que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 37

presentó cuando se trajeron a esta Cámara los presupuestos de 2018, vemos realmente que no existe esa diferencia que ustedes proclaman. El presupuesto del año 2018 para carreteras era de 2437 millones, sin contar con el plan extraordinario de inversión en carretera, y el que ustedes presentan es de 2340 millones de euros. Ustedes consignan 988 millones para el programa 453.B, 1032 millones para el programa 453 y para el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que es el programa 450.A, 164,6 millones de euros, además de los 154 millones de euros de SEITTSA, eso hacen los 2340. Esto significa que hay un 7% de esta suma destinada en el presupuesto a carreteras asociadas, pero son unos proyectos que ni tan siquiera han sido aprobados en la Unión Europea. Porque los fondos de recuperación están vinculados a unos proyectos que no se han presentado todavía. En el caso de que se aprueben, lo cual a nosotros nos gustaría, que se aprobasen, y cuanto antes, no se recibirían antes de que finalice, probablemente, el año 2021 o en los últimos albores del año 2021. Con lo cual, prácticamente estas partidas bienintencionadas que aparecen aquí, y cuyo contenido exacto desconocemos, probablemente, no se puedan materializar.

Así que creo que esto deberían ustedes de mirarlo antes de traer un presupuesto muy basado, desde el punto de vista triunfalista, en unas inversiones, que ojalá que lleguen, porque yo quiero que lleguen esos fondos europeos. Por cierto, que provienen de una comisión que preside una persona del Partido Popular europeo. Por tanto, es una política comprometida, en la que también está comprometido el Grupo Parlamentario Popular y el Partido Popular.

En el Programa 453.B, de infraestructuras nuevas de creación de carreteras, tenemos que decirle que realmente desaparecen del mismo consignaciones para más de 160 proyectos que estaban en el presupuesto del año 2018, prorrogado hasta el año 2020, con consignaciones de diferente cuantía, muchas de ellas maduras y en condiciones de licitar. Usted ha atribuido 100000 euros a 155 proyectos que aparecen en el presupuesto. Una actitud de disimulo para que parezca que siguen vigentes, pero la realidad es que se abandonan. Sí, se abandonan, y algunos con compromisos explicitados, en esta misma Comisión, en el año 2017, cuando se presentan los presupuestos del año 2018, cuando se advierte que van a ser objeto de licitación en pocos meses. No podría citar todos, pero sí algunos. Por ejemplo, la ronda norte de Oviedo; el tercer carril de la A-7 entre Almería y Roquetas del Mar; la A-60, Autovía Valladolid-León; o la Autovía Ourense-Ponferrada, que recibe, en tramos que tenía hace años, 3 millones de euros, y ahora reciben 100000 euros, o la circunvalación de Ourense, que recibe, entre Eirasvedras y Quintela, 250000 euros, cuando tenía en el presupuesto del 2018 un total de 2500000 euros. ¿Esto cómo se llama? ¿Esto cómo se llama desde el punto de vista presupuestario? Usted habla de proyectos para poner la primera piedra. No, estas actuaciones que están en el presupuesto son actuaciones necesarias para vertebrar ese territorio, para dar unos servicios que no se tienen, porque España no es una España exactamente igual en materia de infraestructuras en todos los territorios, sino que todavía hay bastantes desequilibrios.

El programa 453.C es el programa de conservación de carreteras, ustedes hablan de un crecimiento muy importante y, si nos atenemos a los números, así lo es, pero parten de una premisa de que el presupuesto prorrogado de 2018 a 2020 tenía consignaciones menores y, realmente, por el mismo concepto, tenía una consignación de 753 millones de euros. ¿Cómo fían ustedes el crecimiento de las partidas de conservación a los fondos europeos? Pues sobre la base del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, porque hay un total de 150 millones, dedicados a esas actuaciones de conservación y de explotación, y también a unas actuaciones de seguridad vial que, como acabo de decir, se fían a unos fondos europeos, que nosotros deseamos que lleguen, pero que realmente no están de modo alguno ni aprobados ni comprometidos.

Por lo que se refiere al modo ferroviario, voy a pasar de hablar de él, porque mis compañeros, cuando intervenga la presidenta de ADIF y el presidente de Renfe, podrán explayarse y dedicarse hoy. Me estoy ciñendo rápidamente a los temas de carreteras.

Sí, presidente. Vea que no han intervenido otros grupos, así que lo voy a intentar, ve que voy demasiado deprisa, pero, en fin, es lo que toca. Respecto a la sociedad SEITTSA, usted ha hablado de unas inversiones de 169,13 millones, 113 millones de euros. Lo que quiero decir en relación con este tema es que corrijan el error de imputar a la provincia de Barcelona una autovía que está en la provincia de Burgos. Supongo que será la típica errata que aparece en los presupuestos.

Hablando de Cataluña, me llama muchísimo la atención que, por primera vez en décadas, en esta Comisión de Fomento, hoy de Transportes, no hay ningún representante ni de Convergencia ni de Esquerra Republicana ni de Junts per Cat para formular preguntas, cuando era absolutamente habitual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 38

Supongo que tendrá que ver con el gran tratamiento que se da a esta comunidad en los Presupuestos Generales del Estado.

Por lo que se refiere a los peajes, señor secretario general, usted hace alusión a las partidas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Delgado, le digo que lleva ocho minutos y cuarto. Le ruego que vaya concluyendo.

El señor **DELGADO ARCE**: El secretario general invirtió diecisiete y cuarenta y cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, pero ya se ha pasado del tiempo.

El señor **DELGADO ARCE**: Vea usted el número de personas que no han comparecido.

El señor **PRESIDENTE**: Solo se lo estoy informando para que vaya terminando.

El señor **DELGADO ARCE**: Pero es que estoy en ello, como ve, estoy en ello. Si no me interrumpe, incluso, no pierdo el hilo.

Por lo que se refiere a los peajes, usted ha aludido a los peajes de Galicia, esos casi 55 millones de euros que se presupuestan. Eso es una decisión de la que nosotros nos congratulamos, porque es una reivindicación constante y continua del Partido Popular, del Parlamento de Galicia y, por supuesto, de la Xunta de Galicia, que les ha venido planteando propuestas de actuación para corregir los enormes desequilibrios que representan una AP-9, que van a pagarse 1400 millones de euros, cuando las obras costaron menos de 230, en los tramos ampliados. Así que lo único que nos preguntamos es cuándo se van a realizar estas bonificaciones, en qué fechas del año 2021 se van a materializar, si disponen ustedes ya de la normativa reglamentaria exigible para que esto pueda tener lugar. Si, efectivamente, los usuarios podrán disfrutar de estas ventajas en los plazos y en los términos que todos esperamos.

Concluyo mi intervención poniendo de manifiesto que no nos hubiera importado nada ver en los Presupuestos Generales del Estado un incremento de las partidas de personal en la Dirección General de Carreteras. Señor Vázquez, se lo digo con la mejor intención, porque también lo he dicho cuando gobernaba el Partido Popular. No se puede avanzar en la tramitación de tantos proyectos de infraestructuras de carreteras con el equipo de medios humanos, a nivel de ingenieros, que hay en esa Dirección General de Carreteras, porque carecen de medios suficientes, están sobrecargados y hay unos retrasos monumentales en la aprobación y en la supervisión de los proyectos. ¿De qué vale poner cuantías extraordinarias en los presupuestos, si luego no es posible llevarlas adelante, porque faltan medios? Haría falta un esfuerzo en esa materia. Creo que se lo agradecerían los propios ingenieros de la Dirección General de Carreteras y, sobre todo, los usuarios que están esperando ver materializadas las inversiones que tardan tanto, tanto, tanto en llegar.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, don Manuel Arribas Maroto.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Buenas tardes, señorías. Gracias, presidente.

Por respeto al resto de los diputados, trataré de ceñirme al tiempo establecido. Gracias por su intervención, secretario general, por su análisis de los Presupuestos Generales del Estado y por su valoración de los mismos. Queda claro que se consolida un cambio hacia una mejor política de infraestructuras que la que tenía el Gobierno anterior.

Como indicaba el señor Saura, son unos presupuestos anticíclicos y transformadores. Siempre que ha gobernado el Partido Socialista, cuando ha gobernado este país, ha defendido la importancia de contar con una red de infraestructuras y de conexiones como eje vertebrador del territorio y así garantizar tanto la movilidad personal como facilitar el desarrollo económico de nuestro país. Si algo hemos aprendido de esta terrible pandemia es que contar con una red de infraestructuras públicas y de calidad garantiza que los desplazamientos de personas y mercancías sean tan seguros como efectivos. Esta política de infraestructuras ha contribuido a reforzar el sector del transporte, que ha demostrado ser esencial en los peores momentos de esta pandemia. Un sector que es un instrumento clave para garantizar la actividad económica, el abastecimiento y el turismo. Basta para ello con echar un vistazo al proyecto de presupuestos para el año 2021, en el que el papel del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 39

Urbana tiene un peso excepcional, no solo para acometer nuevas infraestructuras, sino para el mantenimiento de las existentes, mejorando así la calidad de las mismas, para reducir la siniestralidad y facilitar la movilidad de personas y mercancías. Actuaciones que, pese a lo que decían algunos intervinientes anteriores, tienen como consecuencia la creación de empleo allá donde se acometen.

En una comunidad despoblada, como es Castilla y León, con núcleos rurales alejados de los principales servicios, contar con una red de infraestructuras y de comunicaciones es fundamental para acceder a servicios como la sanidad o la educación. Servicios básicos que bien ejecutados garantizan el bienestar de los ciudadanos y ayudan a frenar el éxodo rural y a mantener vivos nuestros pueblos. Se lo dice un diputado de una tierra que ha sufrido mucho el desdén y la dejación de funciones de quienes nos precedieron, porque, de aquellos polvos, estos lodos. Les voy a poner un ejemplo. En la provincia de Ávila, ha tenido que ser el Gobierno socialista el que ha puesto la solución a un problema heredado de la gestión del señor De la Serna que dejó a más de 60 municipios y 50 000 habitantes sin conexiones con la capital. Esta es solo una de las carencias y de los problemas con los que se encuentran un buen número de ciudadanos de nuestro país, producidas por medidas de Gobiernos anteriores que provocaron un gran desequilibrio en materia de infraestructuras y que fueron decisiones basadas en intereses partidistas. Cuando hago mención a los intereses partidistas, me refiero a ejemplos como la conexión a la alta velocidad, de la que Ávila se quedó fuera en beneficio de otra provincia, porque así lo decidió el Partido Popular en su día. Una decisión que atendió, fundamentalmente, a intereses partidistas basados en un criterio electoral, dejando una vez más sin respuesta, no solo a la capital abulense, sino también al medio rural. Por no hablar de la hipoteca que nos dejaron con la autopistas de peaje AP-6 y AP-51. Podríamos estar mucho mejor, sin duda, pero para ello hay que tener el convencimiento y creer, como creemos los socialistas, que el transporte y las infraestructuras deben contribuir al desarrollo y a la sostenibilidad del sistema económico y social de este país.

Nuestra obligación es colaborar con todo el tejido empresarial, más aún si hablamos de sectores esenciales. El dato más relevante es el número de empresas que conforman el sector del transporte, más de 250 000 pymes, y, sobre todo, 800 000 empleos, que se generan directa e indirectamente. Nuestra obligación es adaptarnos a la nueva realidad e implementar políticas públicas que den respuestas a las necesidades de los ciudadanos. Por ello, no podemos pasar por alto la estrategia de movilidad sostenible y conectada, como uno de los proyectos claves del Gobierno de España, que constituyen la hoja de ruta ante la oportunidad generada por la digitalización y el desafío de la creciente concentración de población en las ciudades. En esta área se aprecia la importancia de las sinergias y de las políticas bidireccionales, el desarrollo del transporte y de las infraestructuras, así como la adecuación a las necesidades sociales y económicas, que nos permitan desarrollar estrategias por la despoblación, que es una de las grandes prioridades de este Gobierno. Por tanto, el Partido Socialista va a seguir en esta línea, la de trabajar por los ciudadanos, por todos, también por los que viven fuera de los grandes núcleos urbanos, porque todos tenemos los mismos derechos y tenemos que tener las mismas oportunidades.

Termino, presidente. En el Partido Socialista tenemos claro que mantener y mejorar las infraestructuras existentes, así como crear nuevas en función de las necesidades, es una actuación esencial para el desarrollo global de la economía del país y para la transformación y transición hacia un modelo de sociedad más sostenible y más justa.

Gracias, presidente. **(Aplausos)**.

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

Finalizada la intervención de los grupos, tiene la palabra, para concluir, el señor Vázquez, secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE SEITSA** (Vázquez Torrón): Muy bien. Muchas gracias, presidente.

Voy a tratar de responder a las cuestiones planteadas en la Comisión. Empiezo por Laura López. **(La señora López Domínguez pronuncia palabras que no se perciben.)** No la veo por la columna, pero la he oído. Efectivamente, comparto su visión sobre el enfoque de la sostenibilidad medioambiental y social del transporte. Por ello, evidentemente, hemos hecho un esfuerzo importante en incrementar la inversión en el transporte de ferrocarril y, sobre todo, en el transporte de proximidad, aquel que utiliza la gente común en su día a día.

Sobre la liberalización del sector ferroviario, creo que aquí tenemos que verlo de alguna forma como una oportunidad de subir a más personas al tren. Hemos invertido mucho en nuestra red ferroviaria de alta

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 40

velocidad, recuerdo que son 55 000 millones, puede ser suficiente. Pero, ¿cuál es el problema? Que no se está utilizando demasiado e intensivamente. Entonces, creo que todo lo que tengamos que hacer en materia ferroviaria es democratizar el servicio, los precios y las tarifas, para hacerlas más accesibles a más colectivos. Creo que la competencia, siempre teniendo en cuenta que hay que proteger, cuidar y fortalecer a la empresa pública, más que proteger, fortalecer a la empresa pública Renfe, en este sentido, puede ser positiva.

Tomo nota de sus peticiones ferroviarias territoriales. Sobre Bobadilla-Algeciras le señalo que es una prioridad del Gobierno, no solo del ministerio, sino del Gobierno, del Estado, y que la tenemos muy en cuenta. Sobre el apunte que ha realizado sobre el tema de las concesiones. Efectivamente, en cuanto a las autopistas, quiero ratificar el compromiso de este Gobierno —que ya se ha demostrado, no es una promesa, sino que lo hemos hecho— de no prolongar los plazos de las concesiones de autopistas que están en su trámite de vencimiento.

Respondiendo a Patricia De las Heras, de VOX, sobre los gastos de personal a los que se refiere, que caen, se refiere al capítulo de gasto público. Si eso el subsecretario le puede explicar más, pero creo que esto viene ligado a las tasas de reposición —y no es una dinámica discrecional del ministerio— de empleados públicos.

Hace una mención genérica bastante abundante a la ideología. Básicamente, creo que la ideología la tenemos todos. Yo la tengo. Yo soy socialdemócrata. Usted supongo que tendrá también una ideología y otros partidos tendrán su ideología. No admito intelectualmente que eso sea un restar a algo, a la capacidad y a la gestión pública, es más, la enriquece. Otra cosa es que seamos capaces de ponernos de acuerdo en temas que son más desapasionados ideológicamente, como es este, que es el de la inversión en infraestructuras, que da para que todos hagamos un ejercicio de consenso. Porque, efectivamente, aunque sí que puede haber planteamientos a largo plazo de sostenibilidad medioambiental, diferentes, que tienen sus raíces en una visión ideológica, porque la ideología es la visión del mundo que tenemos. Entonces, creo que en política hay que tener una visión. Es la visión. No es algo peyorativo. Es la visión.

En este ámbito, en el de las infraestructuras, y en esta legislatura, vamos a tener buenas oportunidades y creo que esta Comisión va a tener un papel muy importante para que de alguna forma trabajemos juntos en proyectos, como la ley de movilidad, que de alguna forma sentarán las bases de la política de movilidad y de inversión en los próximos años. De ahí, más allá de la apelación en esta Comisión casi a la circunscripción, que es lógica y habitual, pero que a veces resulta un tanto recurrente y casi hiperpolítica, podríamos construir todos entre nosotros un consenso de cómo orientamos nuestras inversiones y nuestro gasto.

Sobre el corredor cantábrico-mediterráneo, estamos realizando los estudios. Sobre la A-40, que usted me ha preguntado, el anteproyecto está en redacción. Para nada, sino, todo lo contrario, ha habido un decaimiento de estos proyectos, sino un impulso.

Con respecto al diputado del Grupo Popular, Celso Delgado, cuando me refería a la década perdida, no lo hacía, de verdad, se lo digo honestamente, con un ánimo partidista. Es más, parte de esa década, ese comienzo de esa década, fue gestión del Partido Socialista. Además, fue en el que yo apoyé y estuve. Lo que quiero decir es que es una década en la que hemos sufrido una grave crisis, no solo en España, sino en toda Europa, pero especialmente en España, por nuestro enfoque de la actividad productiva muy vinculada al sector inmobiliario. Ha sido una época de ajuste duro presupuestario y ha sido una época en la que no hemos podido abordar grandes reformas para transformar el país y para prepararlo para el siglo XXI. A eso me refiero. No ha habido grandes reformas. Ustedes han hecho unas reformas del sistema financiero, obligados por el rescate financiero, y en el mercado laboral, y nada más en estos años, objetivamente no ha habido grandes reformas. Tampoco por nosotros, que nos pilló en la segunda legislatura del Gobierno de Zapatero, porque esta es la década en la que tenemos que preparar el futuro. Me refería a ello, pero no con ánimo de señalar que una década pertenece a un partido y otra a otro, quería decirlo en sentido general.

Sobre lo que comenta de la certidumbre o no sobre los ingresos. Sí que he dicho, y creo que todo el Gobierno lo decimos, que estamos en una situación, evidentemente, de alta incertidumbre. Hoy mismo estamos todos mirando nuestro móvil para ver cuál es el resultado de las elecciones en Estados Unidos, que seguramente también van a tener un impacto en el desarrollo económico del país. Estamos en una situación de alta incertidumbre. Eso es algo evidente. Pero, ¿qué vamos a hacer ante esta situación de incertidumbre? ¿Recortar nuestra ambición? ¿O prolongarla o proyectarla? Creo que la actitud del Gobierno tiene que ser proyectarla y tratar de ver las oportunidades que tenemos, a las que ha hecho

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 41

usted referencia, al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que no nos lo han traído los Reyes Magos, no ha caído del cielo, se ha peleado y lo ha peleado un presidente del Gobierno que se mueve bien en Europa, porque esto no es fácil, ya que es una cantidad de fondos muy importante para el país y que tenemos que aprovechar, y que me alegro de que se congratule, pero lo que quiero decir es que las cosas no caen por su propio peso. Los fondos europeos y la política europea hay que trabajarla, y trabajarla bien, y seguiremos trabajándola.

Con respecto a cuestiones más concretas de carreteras sobre las que me ha preguntado. Sobre el tema del presupuesto, o sea, yo comparo el presupuesto aprobado en el Senado. Entonces, hay que comparar los presupuestos en términos homogéneos. Presupuesto aprobado en el Senado por presupuesto aprobado en el Senado. Evidentemente, sí, ahí hay partidas aparentemente fijadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia que vamos a aprovechar.

Sobre la solución, ya hemos tenido un debate sobre esto, a que desaparecen partidas importantes en obra nueva en carreteras, algunas a las que ha hecho referencia. Quiero señalar, de verdad, que lo que hemos hecho es un ejercicio más de realismo y de adaptar el presupuesto a la situación real de los proyectos y también a la capacidad presupuestaria del país. Es decir, la política de empezar a abrir nuevas obras sin una capacidad presupuestaria evidente lleva a que se prolonguen mucho las obras. Tenemos muchos ejemplos que usted conoce bien de otras administraciones. Creo que una vez que los proyectos estén terminados y tengamos capacidad de licitar, ahí es donde hay que cargar el presupuesto. Creo que ha sido un ejercicio de realismo que, evidentemente, nos ayuda después, cuando veamos los plazos de ejecución y las ejecuciones en carreteras, a que se ajusten de alguna forma más a la realidad. O sea, el presupuesto lo aguanta todo. Ustedes que son parlamentarios lo saben, pero creo que es importante presupuestar ahí donde, por lo menos en el próximo año, tienes capacidad de ejecutar.

Termino. Ha hecho una referencia a las bonificaciones de la AP-9, creo que hablar de la inversión en carreteras de Galicia, sin mencionar esto, cuando se trata de la infraestructura que vertebraba el eje atlántico sería no hablar de todas las carreteras. Celebro que lo celebre. Esto tampoco es gratis. No ha sido un Gobierno socialista el que ha hipotecado a los gallegos hasta el año 2048. No sé si llegaremos a ver el final de esta concesión. O sea, que no estamos hablando de algo preciso, la política de bonificaciones que vamos a iniciar en la AP-9 va a tener una prolongación en el tiempo, la tenemos que hacer bien. Es un esfuerzo inversor del Gobierno de España, que lo va a hacer el Gobierno de España, que lo podría hacer también la Xunta de Galicia, porque en otras comunidades autónomas cofinancian las bonificaciones y tienen políticas de movilidad. O sea, que bienvenidas las preocupaciones de otras administraciones si se acompañan de apoyo presupuestario, porque nada se lo impide y creo que de alguna forma esto se plasmará a lo largo del año que viene, con una importante mejora en las condiciones de movilidad de los gallegos, y celebro que le parezca positiva esta iniciativa.

Termino refiriéndome al diputado del Grupo Socialista. Coincido con su visión equilibrada entre territorios, que creo que hay que tener en el campo de las infraestructuras, no solo de norte a sur, sino también de este a oeste, e incluso equilibrada entre las propias grandes ciudades, en las que hay grandes diferencias. Este es el ánimo del ministerio, buscar una política que vertebre el territorio desde el punto de vista de la eficiencia del gasto, sabiendo que los recursos son limitados y que las prioridades de este país son muchas, no solo en el ámbito de las infraestructuras, sino, sobre todo —a nadie se le escapa—, en el ámbito social, en el que estamos sufriendo una crisis inesperada y —se lo digo desde la condición de secretario general de Infraestructura— tenemos que dedicar recursos antes a lo más urgente, que es aliviar las condiciones de vida de muchas personas que lo están pasando mal.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, señor Vázquez.

No sé si de forma excepcional el señor Delgado quiere intervenir.

El señor **DELGADO ARCE**: Sin pretender reabrir el debate, porque sé que hay más comparecientes, ha habido cuestiones concretas a las que no me ha respondido. Yo presentaré en la sesión de hoy la relación de preguntas escritas, para que, como es reglamentario y costumbre, sean respondidas por la secretaría general.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Así serán recogidas. Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 42

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Yo quería hacer una puntualización.

El señor **PRESIDENTE**: Señora López Domínguez.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias.

Ha dicho que es muy político el hacer alusiones a nuestra provincia, refiriéndose a mí. Yo soy de Ibiza y no he hecho ni sola alusión a mi provincia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. ¿Alguien más desea intervenir? **(Pausa)**.

En ese caso, le damos las gracias por su intervención, señor Vázquez, y hacemos una pequeña pausa para recibir al siguiente compareciente. **(Pausa.—La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia)**.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (GÓMEZ GARCÍA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS VOX (número de expediente 212/000732); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000586); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000868).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Después de este pequeño receso, continuamos la sesión. Damos la bienvenida al señor Gómez, subsecretario de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, a quien le cedo la palabra. Muchas gracias, señor Gómez.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Gómez García): Buenas tardes. Muchas gracias, presidenta.

Señores diputados y diputadas, en cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados, comparezco ante esta Comisión con el objetivo de exponer las líneas generales del proyecto de presupuestos generales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA, para el año 2021. En línea con lo expuesto por el secretario de Estado esta mañana y por el secretario general de Infraestructuras, en primer lugar, me gustaría destacar que los presupuestos del grupo MITMA que hoy presentamos se enmarcan en un contexto excepcional a consecuencia de la crisis económica que ha provocado la COVID-19, por lo que persiguen impulsar políticas y reformas en las que ya veníamos trabajando, pero que ahora resultan especialmente importantes.

Con los presupuestos para 2021 el Gobierno persigue impulsar la recuperación económica de nuestro país, paliando los efectos negativos de la pandemia, pero afrontando, al mismo tiempo, el reto de avanzar en el establecimiento de un nuevo modelo de crecimiento basado en el refuerzo de nuestro Estado de bienestar, la apuesta por la economía del conocimiento, la transformación digital y la transición ecológica, con el fin de que podamos encarar el futuro con garantías y confianza. Así, el MITMA va a destinar sus recursos de forma prioritaria, por un lado, a reorientar la política de vivienda para que alcance a las personas que más lo necesitan y se mejore la sostenibilidad y calidad de vida de nuestras ciudades. Por otro lado, a reorientar la política de movilidad para hacerla más inclusiva, segura, sostenible y digital. Para ello, contamos también con los recursos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, 4982 millones de euros, del que el MITMA lidera dos de sus palancas: la agenda urbana y rural para la cohesión territorial y las infraestructuras y ecosistemas resilientes, junto al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En este marco, el proyecto de presupuesto consolidado del grupo MITMA para 2021 asciende a 16664,28 millones de euros, considerando los capítulos 4, 6, 7 y 8, lo que supone un incremento del 52,6% respecto a los presupuestos vigentes; es decir, más de 5700 millones adicionales. Más de la mitad de este presupuesto, concretamente el 61%, va destinado a las inversiones reales; el 22%, a operaciones de capital, mientras que el 16% se destina a transferencias corrientes y, finalmente, el 1% restante, a activos financieros. En este incremento cabe destacar especialmente el experimentado por la inversión real, que pasa de 7875 millones de euros a 10234, un 30% más que el previsto en el presupuesto prorrogado para 2020. Estos 2358 millones adicionales van a permitir que la inversión pública en nuestro país no solo recupere gran parte del terreno perdido desde prácticamente el comienzo de la década, sino también que nuestro país salga reforzado de la crisis de la COVID-19.

Por su parte, el presupuesto de inversión, incluyendo, además de la inversión que realiza directamente el grupo MITMA, aquella que realizan otros agentes pero que se financia por el capítulo 7 del ministerio y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 43

las inversiones financieras, asciende a 14020,79 millones de euros; 4948 millones más que el presupuesto vigente. Lo que supone casi multiplicar por tres la cifra correspondiente a 2020. Dentro de este concepto, destaca la cuantía destinada al transporte ferroviario, con un 43 % del total, más de 6000 millones de euros, lo que pone de manifiesto el esfuerzo que el MITMA va a destinar a la red ferroviaria convencional y a la de Cercanías.

En relación con el actual presupuesto prorrogado, la cifra presupuestada para 2021 supone un incremento del 36,8 %. Por su parte, el presupuesto de inversión destinado a carreteras asciende a 2569 millones de euros, el 18,5 % del total. Al modo marítimo se destina 1140 millones, el 8,2; el aéreo concentrará el 7,7 % de los recursos y, finalmente, la partida de vivienda, el 15,4 %, más de 2100 millones de euros.

En línea con la nueva orientación de las políticas del MITMA, cabe destacar el peso otorgado a las inversiones en materia de vivienda sobre el conjunto de las inversiones del departamento. El presupuesto de 2021 para inversión en vivienda crece un 350 % respecto a 2020. Dicho crecimiento, sin embargo, no deriva de la bajada en las cuantías destinadas a otros ámbitos, pues todos ellos crecen en 2021 respecto al presupuesto vigente prorrogado en 2020.

Señora presidenta, señorías, en lo relativo al proyecto de presupuestos para 2021 del MITMA, me gustaría referirme, en primer lugar, a la sección 17, que, como saben, incluye el ministerio propiamente dicho y los organismos autónomos y agencias estatales dependientes del mismo. El presupuesto total consolidado de la sección 17 a la que me refiero para el año 2021, incluyendo los capítulos 1 a 9, asciende a 13251 millones de euros. De ellos, 4982, como he señalado, son financiados por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. La parte principal, obviamente, corresponde al presupuesto del ministerio, que asciende a 13144,53 millones de euros. De estos 3144 millones, un 25 %, se destina a gasto corriente, los capítulos 1 a 4 del presupuesto de gastos, lo que supone un total de 3332 millones, mientras que el 75 % restante, 9812 millones, corresponden a operaciones de capital y financieras, los capítulos 6 a 9. En otras palabras, el ministerio destinará 3 de cada 4 euros del presupuesto a inversión productiva.

Dentro de los capítulos de gasto corriente, el capítulo 1, correspondiente a los gastos de personal, asciende a 172,76 millones de euros, y apenas representa el 1,3 % del presupuesto global. Al capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios, destinamos 68 millones de euros, lo que representa solo el 0,52 % del presupuesto del ministerio. El capítulo 3, gastos financieros, si bien es residual en el ministerio, este año supera las cuantías que le han sido asignadas en presupuestos precedentes, que han sido en torno a un millón de euros, hasta alcanzar los casi 3 millones de euros al incluir los gastos financieros de la nueva línea de avales para arrendamientos frente al COVID-19.

Por lo que se refiere al capítulo 4, de transferencias corrientes, el presupuesto de 2021 cuenta con 3088 millones de euros, el 23,5 % del total. Como saben, este capítulo contempla las transferencias necesarias para poder financiar la prestación de servicios esenciales para los ciudadanos, como son el transporte y las comunicaciones postales. En cuanto a los servicios de transporte, desde el MITMA se financian por este capítulo presupuestario las denominadas obligaciones de servicio público, así como las subvenciones al transporte tanto de viajeros como de mercancías.

En el ámbito del transporte ferroviario, se prevé la partida necesaria para financiar el déficit de explotación por la prestación de los servicios ferroviarios declarados de obligación de servicio público, OSP, que presta Renfe tanto en el conjunto de España como en Cataluña, comunidad autónoma que tiene transferida la competencia en esta materia, aunque la financiación siga garantizándose desde los Presupuestos Generales del Estado. Esta partida asciende a la cantidad de 1205 millones de euros, de los que 232 financian las OSP ferroviarias en Cataluña y el resto, 972 millones de euros, las del resto de España. Esto refleja el compromiso del Gobierno con estos servicios y, en particular, con los de cercanías, que se suma a la apuesta inversora en red convencional. Es una muestra de la orientación dada a las prioridades del departamento, especialmente orientadas a la cohesión social y territorial y a la construcción de ciudades más sostenibles y en línea con otras iniciativas gubernamentales vinculadas a la transición ecológica.

En cuanto a los servicios de transporte aéreo y marítimo, como saben, contamos con distintas líneas para financiar tanto el transporte de viajeros como el de mercancías con los territorios no peninsulares. Respecto al transporte de viajeros, el ministerio cuenta con partidas presupuestarias por importe de 811 millones de euros destinadas a subvencionar los viajes de los ciudadanos residentes en territorios no peninsulares y de las familias numerosas. Asimismo, con este capítulo se financian también las obligaciones de servicio público aéreas y marítimas, por importe de 7,14 millones de euros y 15,43,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 44

respectivamente. Una nueva partida para obligaciones de servicio público en el ámbito del transporte de viajeros por carretera, con 15 millones de euros, y también se contempla una partida de 77 millones de euros para financiar el transporte aéreo y marítimo de mercancías, con origen o destino en los territorios no peninsulares.

Junto con los servicios de transporte, con este capítulo presupuestario se financia también el Servicio Postal Universal que presta la empresa Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima, para la que se ha incluido una partida que asciende a 110 millones de euros, levemente inferior a la prevista para el presupuesto prorrogado de 2020, conforme al camino ya emprendido de aumento de la eficiencia por parte de Correos en la prestación de este servicio. Se trata, en definitiva, de una cantidad a cuenta de la liquidación, ya que la aportación final del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana será la que resulte de los procesos de cálculo que efectuará la CNMC según la metodología que se establezca en el plan de prestación del Servicio Postal Universal, cuya aprobación por el Consejo de Ministros está prevista para fechas próximas. Con ello, este Gobierno culmina el proceso iniciado con la aprobación de la Ley del Servicio Postal Universal en 2010, acabando con la situación de interinidad en la financiación de este servicio público.

Después de una intensa negociación con los servicios de competencia de la Comisión Europea, esta institución comunitaria aprobó el pasado 14 de mayo la propuesta española de plan de prestación, con su metodología de cálculo del coste neto del Servicio Postal Universal. En su decisión, la Comisión señala que España ha desarrollado un modelo detallado y completo para calcular el coste neto evitado del Servicio Postal Universal, a través de una metodología sólida, basada en parámetros fiables, por lo que afecta a sus resultados: 1282 millones de euros para el periodo 2011-2020, añadiendo que la medida se ajusta a las normas sobre ayudas estatales de la Unión Europea y es compatible con el Tratado de la Unión. La aprobación del plan de prestación del Servicio Postal Universal asegurará la adecuada financiación de las obligaciones que el Estado impone a Correos y Telégrafos en la prestación de este servicio, de forma que su cumplimiento no supondrá riesgo alguno para su viabilidad económica como empresa que compite en un mercado ya completamente liberalizado.

A continuación, paso a referirme al presupuesto de inversión del ministerio, que incluye los importes consignados en los capítulos 6 y 7, que suponen 8137 millones de euros de inversión productiva.

El capítulo 6, de inversiones reales, experimenta un crecimiento del 23,31 % respecto al presupuesto de 2020, situándose en 2297 millones de euros. En atención a la estructura del ministerio, la mayoría del capítulo, un 95 %, va destinado a la Dirección General de Carreteras, que mediante sus dos programas alcanza los 2186 millones de euros, y de este importe, 1183 millones de euros se dedicarán al programa de conservación y explotación, que crece un 33,7 % y alcanza el volumen más elevado desde el año 2012, contribuyendo a paliar el déficit acumulado en los últimos años. Por su parte, el programa de creación de infraestructuras de carreteras, con una inversión prevista de 1002 millones de euros, permitirá mantener los compromisos de ejecución de las obras en marcha. El resto de los servicios del departamento experimentan también crecimientos en el capítulo 6, entre los que destaca el de las direcciones generales de Vivienda y Suelo y de Agenda Urbana y Arquitectura, que con un presupuesto conjunto de 35 millones de euros crece en un 56 %.

Por su parte, el capítulo 7, de transferencias de capital, alcanza los 5839 millones de euros, lo que supone casi quintuplicarse respecto al presupuesto del ejercicio en curso. Este capítulo absorbe la mayor parte de la financiación procedente del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia para el MITMA.

En cuanto a distribución concreta, destacan la cuantía prevista para la Dirección General de Vivienda y Suelo, que cuenta con 2010 millones de euros, lo que supone más que triplicar el presupuesto para 2020. A lo que se añade que la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura cuenta con otros 94 millones de euros. También en este ámbito se incluyen 755 millones de euros para el plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos. Su financiación procede íntegramente del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. En este capítulo, cabe destacar también que este año figura una transferencia por importe de 200 millones de euros a la Generalitat de Catalunya, en cumplimiento de la sentencia 1668/17, y que pone fin y resuelve un contencioso entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Catalunya en relación con la determinación del déficit de infraestructuras del año 2008.

Finalmente, el capítulo 8, de activos financieros, experimenta este año un incremento de 108,3 %, es decir, más que se duplica, y alcanza los 1674 millones de euros. Este incremento se debe,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 45

fundamentalmente, al aumento en las aportaciones patrimoniales a ADIF, a SEITTSA y a SEPE para el plan de las 20 000 viviendas.

Señora presidenta, señores diputados y diputadas, finalizo ya mi intervención con la esperanza de haber transmitido con claridad las líneas fundamentales del presupuesto del MITMA para 2021. Un presupuesto que no solo contempla un incremento drástico respecto al año anterior, sino que entronca de forma definitiva con la nueva orientación de las políticas del departamento y que consideramos esenciales para la recuperación sostenida y sostenible de nuestra economía.

Quedo a su disposición a partir de este momento para cualquier duda o aclaración que quieran plantearme.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Gómez.

No tenemos a nadie del Grupo Mixto, Bildu, Ciudadanos, Plural y Republicano, así que tiene la palabra, en nombre del Grupo Confederal de Unidas Podemos, el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Voy a plantear muy rápidamente algunas cuestiones. Nosotros nos congratulamos —lo dijimos en la intervención del secretario de Estado— por el aumento de las inversiones durante este periodo. Creemos que hay que hacer un esfuerzo de gestión para garantizar la eficiencia de esas inversiones. Al mismo tiempo, por nuestra parte, también quiero destacar que creemos que en este periodo es necesario el reforzamiento del papel que deben tener las empresas públicas en la dinamización económica para hacer frente a la crisis que vamos a tener por delante. Creemos que eso va a ser uno de los elementos clave. En esa medida, queríamos poner en valor el elemento fundamental para poder garantizar que estas empresas públicas tengan la capacidad para poder convertirse en un actor potente, capaz de empujar y de dinamizar esa actividad económica, y es el principal valor que tienen, sus plantillas. Creemos que tiene que haber un esfuerzo importante para el mantenimiento de las plantillas, para garantizar el empleo y para que, al mismo tiempo, su propia actividad se convierta en una herramienta también de generación de empleo y de asignación de la actividad económica, de garantía del derecho a la movilidad al conjunto de la ciudadanía y, sobre todo, que estos presupuestos sean una herramienta también en este proceso de transición ecológica que garantice que se pueda llevar a cabo.

Sin otro particular, a resultas de su respuesta, nos reservamos la posibilidad de volver a intervenir posteriormente.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Mayoral.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Buenas tardes, muchas gracias, señora presidenta. Gracias, señor Gómez, por su comparecencia.

En el ámbito rural es donde se encuentran el 70 % de las viviendas vacías en España, y esto no es causa de que las viviendas allí ubicadas estén faltas de rehabilitación o sus muros no sean eficientes energéticamente. La falta de empleo, los palos en la rueda que se les pone a los agricultores y ganaderos para seguir su actividad, la insuficiencia de infraestructuras, la falta de personal sanitario, escuelas. El mundo rural no se va a repoblar por tener placas solares en sus tejados. Siguen ustedes en el mantra o en la soberbia de que la acción del hombre puede detener o cambiar el cambio climático. Existe un cambio climático, como ha existido a lo largo de la historia de la humanidad. Desde la era glaciario hasta hoy ha habido unos cuantos ciclos. Tampoco es cuestión de resiliencia, que es la capacidad de un ser vivo de adaptarse a un elemento perturbador o de un material para volver a su estado inicial. Algo que no puede aplicarse a las viviendas porque no queremos que vuelvan a su estado inicial, queremos que sean más eficaces energéticamente. Por lo cual, tampoco aplica.

Centrar parte de esta generosa dotación de 1651 millones de euros de la partida 260.A del presupuesto en edificios de la Administración, aunque sea solo por dar ejemplo a la ciudadanía, es tan derrochador como disparatado e inoportuno. Los españoles, más que nunca, durante el estricto confinamiento que han sufrido, han experimentado en sus propias carnes la deficitaria calidad constructiva de sus inmuebles. Las viviendas españolas suspenden en cuanto a eficiencia energética. El 82 % de los edificios en España son ineficientes, desde el punto de vista de la calificación energética, y más de la mitad de las viviendas, el 55 %, son anteriores a 1980. Estos son datos de su propio ministerio. Céntrense, por favor, en los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 46

hogares, que muchos de ellos se han convertido también en el lugar de trabajo de los españoles, y ya vendrán tiempos para acometer lucidas rehabilitaciones verdes en edificios de la Administración. Entiendo que ustedes manejan los datos del INE, y sabrán, por tanto, que el 80% de las personas sin hogar son hombres. Sin embargo, hablan en su programa de una perspectiva de género positiva. Es decir, dar prioridad a la mujer en el acceso a la vivienda. La discriminación es discriminación, y esta nunca es positiva, además de ser anticonstitucional, en contra del artículo 14 de nuestra Constitución. Dan prioridad específica a los huérfanos que ustedes llaman por violencia de género. Es decir, que un huérfano cuya madre ha sido víctima de un cáncer, de un accidente de tráfico, asesinada por su novia o que era una enfermera muerta por COVID, como las siete que han muerto en lo que llevamos de pandemia, esas profesionales, a las que tanto falta al respeto el señor Simón, o fallecidas por cualquier otra causa, no va a tener prioridad alguna en acceder a una vivienda. Cualquier huérfano necesita comer igual, necesita vestirse igual, necesita formarse igual. Es una discriminación infame entre huérfanos. Todos, absolutamente todos los huérfanos, necesitan el mismo amparo. Lo mismo ocurre cuando se refieren a las familias monoparentales, concretan que se refieren únicamente a una madre con hijos a su cargo. Es decir, si un hombre está solo con sus hijos, esa familia ya no es digna de acceder a una vivienda.

Por otro lado, siguen cacareando su plan de 20000 viviendas, anunciado en 2018 y cuya ejecución hoy en día apenas llega al 16%. En el 80% de los terrenos, todavía no se ha empezado ni con el movimiento de tierras. Es que no se plantean seriamente una reforma integral de la Ley del suelo. Los procesos se eternizan, los años de tramitación para conseguir licencias e innumerables Administraciones intermedias ponen todo tipo de trabas para justificar así su parte del peaje para ejecutar cualquier plan de promoción de vivienda. Echamos de menos un plan muchísimo más ambicioso para llegar a la media europea en vivienda social, solo a la media de vivienda social. A España le faltan dos millones de viviendas de alquiler social para situarse en la media europea, y no estoy hablando del 30% de Holanda o de llegar a los niveles de Austria, solamente para llegar a la media.

En definitiva, nos hablan aquí de los presupuestos más sociales de la historia, de resiliencia, de todo tipo de *jingles* navideños, pero mire, respecto a estos presupuestos, y parafraseando al gran José María Pemán, les digo: La forma brillante, el fondo vacío, para poco cante muy largo el jipío.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Esteban.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Gázquez.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Buenos días. Gracias, señor presidente.

Gracias, subsecretario, por su comparecencia. Estos presupuestos que usted ha descrito profusamente nacen absolutamente desfasados, y son irreales, la verdad. Presupuestos de una pandemia, con una previsión de crecimiento de 9,8% en nuestra economía, cuando ahora mismo la caída es más del 12%. Es imposible presupuestar de una manera real con tal quimera de ingresos. Solo es segura la subida de impuestos y la subida del desempleo. Impuestos, no como dicen en otras alas de esta sala, no para ricos; yo tomo Coca-Cola y no me considero rica, tomo zumos, todo el mundo toma zumos; todo el mundo tiene algún seguro en su casa o en su coche, y todos ellos van a ser penados con impuestos.

El incremento del ministerio que acaba de citar es debido, básicamente, a los fondos europeos. Ojalá fuera por su propia intención tener ese incremento, pero no, se lo deben a los fondos europeos. No es que crean y apuesten por las infraestructuras. Pero me voy a centrar en las responsabilidades de su área, en la subsecretaría. Empiezo con una primera cuestión relativa al capítulo 1. ¿Considera el subsecretario suficientemente dotado de personal el ministerio? Porque acaba de decir, si no he apuntado mal, que es un 0,3% del global. Francamente, considero muy importante el capital humano. Me parece una cifra muy pobre. No hubiera presumido de ella. No sé si lo he apuntado mal, pero, en todo caso, nosotros no lo consideramos suficientemente dotado. ¿Tiene programado desde su subsecretaría cubrir las muchas vacantes que tiene su ministerio? ¿Tiene pensado, asimismo, hacer una apuesta clara, y tan ausente en los dos últimos años, por la promoción interna?

En cuanto al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia mencionado, ¿está vinculado a los proyectos que ni se han presentado y es muy difícil que se reciban el próximo año, antes de que acabe el próximo año? En concreto, este ministerio, como ya hemos repetido muchas veces en lo que va de Comisión, recibe casi 5000 millones de euros, de lo cual nos alegramos, francamente, pero surgen dudas y, por tanto, volvemos a hacerle preguntas sobre su responsabilidad. ¿Considera usted que el ministerio tiene personal suficiente para la dirección de las existencias técnicas de redacción de todos los proyectos a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 47

entregar a Europa? ¿Considera usted que el ministerio tiene personal suficiente para el control y dirección de obra o dirección de las existencias técnicas de los proyectos? ¿Cómo piensa afrontar el problema si los números que tenemos nosotros indican que el personal cualificado en el ministerio no es suficiente para dirigir todos esos proyectos y todas esas obras? Los plazos de este Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. ¿Qué plazo estima para que esos proyectos estén entregados? ¿Qué plazos estima para que esos proyectos estén licitados y adjudicados?

Dado que ustedes negaron y rechazaron una autoridad competente que fuera quien gestionara el destino y el control de estos fondos, ¿cómo tienen articulado el destino de estos fondos? ¿Qué cuantías están previstas para comunidades autónomas y corporaciones locales? ¿Con qué criterios se van a repartir? Porque, francamente, nos tememos redes clientelares y amiguismos, como ya nos tienen acostumbrados. Resumiendo, estamos fiando este presupuesto al Mecanismo de Resiliencia y Recuperación y no están ni definidos los proyectos ni los plazos ni los responsables ni los trámites ni el reparto. Insisto que en eso se basan 5000 millones de este presupuesto.

Me voy a centrar en otros dos capítulos también de su área y de su responsabilidad. Capítulo 2, concretamente el apartado 22706, estudios y trabajos técnicos. Este es un apartado que nos encontramos reiteradamente en todo el presupuesto; a veces, son pequeñas cantidades, pero sumadas son una pequeña fortuna. Por las funciones atribuidas a su subsecretaría, ¿nos puede detallar el destino concreto de estas partidas en cada capítulo del ministerio? Entendemos que ahora no será posible, pero le trasladaremos la pregunta, porque es bastante ambiguo el epígrafe y no sabemos exactamente a qué van destinados.

Luego tenemos un par de temas que nos llaman extraordinariamente la atención para mal, que es el capítulo de inversiones del área de subsecretaría. Casi dos millones de euros —dos millones, con las necesidades que tiene España— de inversiones de carácter inmaterial en la Dirección General de Programación Económica y Presupuestos destinados a estadísticas. ¿Tan necesarias son las estadísticas con la situación que vive España? Casi dos millones y medio en inversiones de carácter inmaterial en servicios generales, 800 000 en ferias y un millón y medio de euros en campañas de promoción de infraestructuras. Con la que está viviendo España, estamos hablando de que en este ministerio dedicamos cinco millones a estos temas. Es una frivolidad. Aunque nos lo pudiéramos permitir, seguiría siendo una frivolidad.

Ahora voy a preguntarle por otro tema que también se mueve en el ámbito de su ministerio, que es el protagonismo histórico que ha tenido dentro del ámbito jurídico el Ministerio de Fomento, ahora Ministerio de Transportes, el área técnica. Este personal, al que yo alabo y que me parece poco, participaba tradicionalmente en la redacción de determinados capítulos de la Ley de Contratos del Sector Público. ¿Tiene pensado su ministerio impulsar un cambio, junto con el ministerio competente, lógicamente, de la modificación de la Ley de Contratos del Sector Público que reduzca plazos, agilice trámites y permita procedimientos más eficaces para la tramitación de los proyectos y, especialmente, para la tramitación de los proyectos de los fondos europeos? Consideramos imprescindible esta actuación.

Continuando con la materia legislativa, con la normativa y con todo lo que ustedes producen en ese sentido, consideramos que la legislación ligada a obras debería ser revisada, por ejemplo, en materia de seguridad.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe, pero hemos sobrepasado el tiempo.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Sí, pero bueno, también el subsecretario sobrepasó, y hemos sido generosos; se lo pueden decir los compañeros. En todo caso, estoy acabando ya.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe, ha sobrepasado prácticamente un minuto.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Bueno, estoy acabando ya.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Disculpe, no corte a la Presidencia cuando está hablando. Se lo decía simplemente para garantizar la igualdad entre grupos, no porque vayamos mal de tiempo.

Muchas gracias.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Acabo ya.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 48

Son dos normativas, en concreto, como es el Real Decreto 1627/97, de medidas de seguridad y salud en las obras, la gestión de residuos, las exigencias sanitarias en los pliegos de condiciones, en los pliegos de prescripciones técnicas de los proyectos.

En definitiva, confiamos en que estos presupuestos sean mejor de lo que parecen, porque, francamente, son unos fondos de recuperación, pero no hay productos, no hay plazos, no hay personal, no hay cambios legislativos, y España necesita realidades y no humo.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Gázquez.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Sarrià.

El señor **SARRIÀ MORELL**: Gracias, presidenta.

Señor subsecretario, quiero agradecerle la información que nos ha dado sobre las grandes cifras del presupuesto, y que ponen de manifiesto que si hay un ministerio que va a ser la punta de lanza para impulsar la recuperación económica y la creación de empleo, 2021 va a ser el Mitma. El crecimiento económico y la creación de empleo son siempre un objetivo teórico de las cuentas del Estado, especialmente en momentos de crisis severa como la que estamos sufriendo. Pero la diferencia en esta ocasión estriba en las prioridades que se establecen y en los recursos que se ponen a disposición, que son la antítesis de lo que en otro momento se hizo. La crisis ha agravado problemas estructurales de nuestro tejido económico, pero muchos de ellos son previos a la misma, porque durante bastantes años, especialmente, en la última década, no se ha trabajado adecuadamente en impulsar las transformaciones que sabíamos que nuestro país necesitaba. En ese sentido, me parece extraordinariamente relevante que el gran esfuerzo inversor que nos plantean responda a un nuevo modelo de crecimiento, basado en la innovación, la transición ecológica y la resiliencia. Aumentar un 53 % ese esfuerzo inversor evidencia esa voluntad contracíclica con la que abordar la recuperación, pero me parece igualmente importante dirigirla a políticas transformadoras y modernizadoras, como es también una característica transversal a todas las políticas que sustentan este presupuesto conseguir una mayor cohesión social y territorial.

Es llamativo, por decirlo de alguna manera, que la política que afecta a uno de los principales problemas de la ciudadanía y, en especial, a los jóvenes en edad de emancipación, que es la vivienda ocupara un papel absolutamente secundario e intrascendente entre las prioridades de todos los presupuestos aprobados por el Partido Popular desde 2012. El aumento del 373 % de los recursos destinados a rehabilitación, a vivienda social, no solo nos van a permitir abordar una de las urgencias sociales del momento, incrementando la oferta de alquiler social, sino que va a contribuir también decididamente a la mejora de la calidad urbana de nuestras ciudades, a renovar un parque de viviendas envejecido, de acuerdo con las exigencias medioambientales, ineludibles en estos momentos.

La movilidad, que es otro de los ejes prioritarios que formula el proyecto, es otra de las saludables novedades de este, no solo por el incremento de recursos, sino porque orienta claramente la inversión hacia aquellos servicios que más refuerzan la cohesión social y territorial. En esta línea es clave la apuesta por la inversión en cercanías y en la red convencional, en la medida que son los servicios que más afectan a la mayor parte de la ciudadanía y constituyen la columna vertebral de la movilidad urbana. El decidido impulso a los corredores mediterráneo y atlántico —que tiene razón el Partido Popular, son proyectos antiguos, pero en estos dos años es cuando decididamente se han impulsado, especialmente el que a mí, como valenciano, por ejemplo, me afecta, el mediterráneo— es fundamental, ya que son proyectos esenciales para el desarrollo territorial y nuestra capacidad exportadora, como lo es para la modernización del transporte, la nueva línea de apoyo a empresas y administraciones, destinadas a su digitalización y sostenibilidad, al mismo tiempo que se fomentan proyectos para avanzar en la movilidad sostenible de nuestras ciudades y áreas metropolitanas.

Es acertado también, a nuestro entender, el incremento de casi el 34 % en el programa de conservación de carreteras, porque, además de un déficit acumulado en este capítulo, hay que sumar la política de liberalizaciones de las autopistas de peaje, y yo como valenciano sé la losa que durante décadas ha supuesto el peaje de la AP-7 a nuestra economía y cohesión territorial. Por tanto, aún valoramos más la trascendencia de esta medida.

Los grupos de la oposición han expresado una preocupación sobre la implementación de los fondos de recuperación. A veces, en todas las intervenciones dicen que se alegran mucho, pero siempre dejan traslucir una cierta frustración. Será porque, desde luego, porque el Partido Popular no ayudó mucho a conseguirlo, más bien a poner palos en las ruedas en su consecución. En ese sentido, también saludamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 49

el anuncio que ha hecho el secretario de Estado de un real decreto que agilice y que permita poner cuanto antes en marcha esos fondos.

En definitiva, estamos ante un presupuesto valiente, que avanza en la transformación de nuestro modelo económico, y que lo hace, además, con una clara perspectiva de reforzar la cohesión social y territorial de nuestro país.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Sarrià.
Tiene la palabra el señor Gómez.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Gómez García): Gracias, presidenta.

En primer lugar, por supuesto, quiero agradecer todas las intervenciones. Voy a intentar responder brevemente a los temas planteados, un poco en orden. En primer lugar, estoy totalmente de acuerdo con el señor Mayoral en la importancia de las empresas públicas para la implementación de este presupuesto, y prueba de ello es el importante incremento que tiene el capítulo 8, que es más del doble del presupuesto prorrogado, y no solamente el capítulo 8, sino también el capítulo 7, del servicio 50, por el que se van a ejecutar los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que prevén unas aportaciones de casi 2000 millones de euros para las empresas del Grupo Mitma. Por tanto, van a disponer de muchos más recursos durante el ejercicio de 2021, y esperamos el éxito de su trabajo para la ejecución de este presupuesto.

El Grupo Parlamentario Vox se ha centrado básicamente en la materia de vivienda. Como va a comparecer a continuación el secretario general de Vivienda, que conoce mucho mejor que yo todo el presupuesto y toda su materia, me remito a su intervención, si bien quiero insistir en el importante incremento de los recursos para la política de vivienda en el proyecto de presupuestos para el año 2021, que es el más alto de la historia en materia de vivienda y que prácticamente quintuplica los recursos de ejercicios anteriores.

En cuanto a las cuestiones que plantea el Grupo Popular, algunas de ellas han sido recurrentes a lo largo de la mañana. En cuanto a las previsiones económicas, las tachan ustedes de irreales y de infladas, y me remito también a lo que ya han comentado el secretario de Estado y el secretario general, en su intervención anterior. En la medida en la que estamos en un periodo de incertidumbre y por la situación que se está viviendo en materia económica, es más importante aún el presupuesto que presenta el ministerio con este incremento que comentaba de más del 50 %.

En cuanto a los temas del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y los fondos europeos, les diré que, en primer lugar, el presupuesto, una vez que se apruebe, ya contiene los créditos del mecanismo y, por tanto, permite que se tramiten y que se vayan ejecutando los proyectos, con independencia del ritmo con el que se aprueben los fondos en la Unión Europea, y con el ritmo con el que vayan llegando al Estado. Es decir, el Estado hace el esfuerzo de adelantar y de poner a disposición de los distintos ministerios, estos fondos para que desde el minuto uno en el que esté aprobado el presupuesto podamos ir ejecutando los proyectos. Además, como no se conoce la información, estos presupuestos contienen unas memorias económicas, con una memoria para cada uno de los programas que están incluidos en este mecanismo de recuperación y resiliencia.

Los 4982 millones de euros los presentamos en el presupuesto —tiene usted toda la información— clasificados por componentes o en los tres componentes en los que participa el ministerio. Los puede consultar por capítulos. En este aspecto le señalo que solamente 15 millones de los 4982 son de gasto corriente, en concreto, una partida para los ecoincentivos al transporte, que va destinada a empresas privadas por el capítulo 4, y el resto de las partidas son de los capítulos 6 y 7 y, por tanto, se destina casi la totalidad del plan a la inversión productiva. También puede consultar cómo se reparten entre administraciones. Le puedo decir que, por ejemplo, para las comunidades autónomas está previsto que haya 1692 millones de euros, 312 millones de euros para las entidades locales y 522 millones para las empresas privadas. Por tanto, tiene usted detallada en los presupuestos toda la información de en qué partidas y en qué proyectos vamos a gastar todos los fondos europeos que, insisto, están disponibles para irlos ejecutando a partir del minuto uno en el que se aprueben los presupuestos.

En cuanto a los temas que comenta de escasez de personal, es evidente que durante los años anteriores ha habido un adelgazamiento de personal en toda la Administración, no solamente en este ministerio, pero también en este ministerio. Por ello, las ofertas de empleo público de los últimos ejercicios

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 50

están siendo las mayores de los últimos años. Por tanto, esperamos reforzar el personal en todos los ámbitos del ministerio, si bien es cierto que el período que desde que se aprueba una oferta hasta que los funcionarios están en sus puestos tiene un decalaje, y ahora estamos sufriendo el hecho de que haya habido ofertas muy escasas en los años anteriores. En todo caso, también se ha comentado a lo largo de la mañana la escasez de personal, citando, por ejemplo, la Dirección General de Carreteras. Le puedo decir que a pesar de ese personal que ustedes consideran tan escaso, la Dirección General de Carreteras ejecuta todos los años más del 95% de su presupuesto.

En cuanto a algunas partidas que también citaba usted, estadística, estudios, trabajos técnicos, etcétera, también le quería comentar que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es, después del Banco de España y del INE, el tercer emisor de estadísticas de este país. Estas estadísticas están en el Plan Estadístico Nacional y, por tanto, son obligatorias. Me sorprende que usted considere que es un gasto innecesario.

Por último, en cuanto a la reducción de plazos, efectivamente, estamos trabajando con el Ministerio de Hacienda, con el Ministerio de Política Territorial y, en general, con los ministerios de este Gobierno, para la elaboración de un real decreto ley que se aprobará en las próximas semanas para reducir, en la medida de lo posible, y siempre siendo compatible con las directivas comunitarias, etcétera, los plazos y toda la tramitación, tanto en materia de contratos como de subvenciones, convenios, etcétera.

Por mi parte, eso es todo. **(La señora Gázquez Collado pide la palabra).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Gómez.

La señora Gázquez pide la palabra. ¿Alguien más querrá intervenir después?

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: No hay réplica. Solo quiero decir que las preguntas que no han sido contestadas las remitiré a la Mesa por escrito para su contestación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Vamos bien de tiempo, si quiere hacer alguna otra intervención concreta, puede.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Sería reiterarnos en que el presupuesto de estadísticas a mí me parece caro, en que la Ley de Contratos me alegro de que acepte o que hayan oído nuestras sugerencias. En fin, sería reiterarnos en lo que hemos dicho, porque no nos vamos a poner de acuerdo. En cuanto al personal, bueno, efectivamente, lo seguimos viendo escaso.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): De acuerdo, muchas gracias.

Muchas gracias por su comparecencia.

Hacemos un pequeño receso de diez minutos y después continuamos. **(Pausa).**

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD (RALLO DEL OLMO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/000754); MIXTO-FORO (número de expediente 212/000753); VOX (número de expediente 212/000730); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000584); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚN PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000866).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, reanudamos la sesión y damos la bienvenida a la señora Rallo del Olmo, a quien también damos la palabra.

Muchas gracias.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidenta.

Buenas tardes, señorías. Comparezco ante esta Comisión para presentar el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 relativo a las actuaciones del ámbito competencial de la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

A modo de introducción, me gustaría destacar que el proyecto de presupuestos para 2021 pone el foco de manera muy específica en el transporte y la movilidad, junto con el ámbito de la agenda urbana, donde la sostenibilidad, la digitalización y dar respuesta a las necesidades reales de los ciudadanos van a tener un papel central. Como ha indicado el secretario de Estado esta mañana, se trata de unos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 51

presupuestos contracíclicos y transformadores. Entendemos la movilidad desde una perspectiva intermodal y debe concebirse como un derecho de los ciudadanos que debe ser garantizado y que debe ser, además, un instrumento de cohesión social y un instrumento de la propia política económica del Gobierno, contribuyendo a la mejora de la productividad general y a la competitividad de la economía. Precisamente, estos principios son los que recogen la estrategia de movilidad, seguridad sostenible y conectada 2030 que, como saben, presentó el ministro el pasado mes de septiembre y que, junto con la implementación de la Agenda Urbana Española, van a constituir los dos elementos, los dos instrumentos de política sectorial y hoja ruta para los próximos años en el ámbito del ministerio. A su vez, esta estrategia y las actuaciones incluidas en la misma han sido las bases para la concepción de las medidas de transporte y movilidad incluidas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española. De hecho, este presupuesto recoge las inversiones relativas a la transformación sostenible y digital del sistema de transportes, que están incluidas en el plan, a través de varias líneas de inversión destinadas, entre otras cuestiones, a la implantación de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50 000 habitantes, a la transformación del transporte público, al impulso de la digitalización, a la sostenibilidad y a la innovación de la cadena logística. Tal y como ha explicado esta mañana el secretario de Estado, estas líneas están dotadas con casi 1000 millones de euros para este año 2021 y darán apoyo a las inversiones a realizar, tanto por las entidades locales, como por las comunidades autónomas y por las empresas públicas y privadas.

Otra novedad del presupuesto para el año 2021 es que a partir de ahora será el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el que ejecutará y el que gestionará las subvenciones nominativas a consorcios y autoridades de transporte, así como las subvenciones en concurrencia competitiva para la financiación del transporte urbano de ámbito local. Estas subvenciones han sido hasta la fecha gestionadas por parte por parte del Ministerio de Hacienda.

Otro tercer elemento novedoso del cambio de enfoque del ministerio es precisamente la partida dedicada a la estrategia estatal de la bicicleta, que estará dotada con 5 millones de euros este primer año, y sin olvidar el mantenimiento de todas las partidas de gestión tradicionales dentro del ámbito de la Secretaría General de Transportes y Movilidad.

Entrando ya en materia, como saben, la Secretaría General de Transportes y Movilidad tiene a su cargo la Dirección General de la Marina Mercante, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de Transporte Terrestre y también dependen de ella la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y la División de Estudios y Tecnología del Transporte. Las funciones principales de la Secretaría General corresponden, en el ámbito de las competencias estatales, a la regulación, es decir, al establecimiento de la normativa en el ámbito del transporte terrestre, aéreo y marítimo; a la supervisión y a la inspección; a la gestión de las obligaciones de servicio público y a la gestión de las subvenciones del transporte. Aunque no tengan un reflejo presupuestario, sí que me gustaría destacar la relevancia de las actividades reguladoras y supervisoras, que son esenciales para el correcto funcionamiento del sector del transporte y cuya labor se ha puesto de manifiesto en una crisis tan relevante como la que hemos pasado durante esta pandemia.

Para explicar el proyecto de presupuestos, me referiré, en primer lugar, a las obligaciones de servicio público. Seguidamente, a las subvenciones al transporte, tanto de pasajeros como de mercancías, y finalizaré exponiendo las partidas dedicadas a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Sociedad de Salvamento Marítimo, que lucha contra la contaminación marítima. Como saben, las obligaciones del servicio público son aquellas que se imponen, por parte de los poderes públicos, a los proveedores de un servicio privado con el fin de garantizar la consecución de determinados objetivos de interés público en los casos en los que el mercado por sí mismo no los pueda cubrir o no los pueda cubrir en las condiciones que se requieren. Como contrapartida, el operador puede recibir una compensación económica o un derecho a prestar el servicio en exclusividad. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana va a destinar, en el año 2021, más de 1225 millones de euros para hacer frente a estas obligaciones de servicio público en los distintos modos de transporte, incluyendo las compensaciones a Renfe por los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia, los contratos aéreos en rutas declaradas con obligaciones de servicio público y los contratos de navegación marítima de interés público. Por otro lado, como ya saben, las líneas regulares de autobús de competencia estatal se gestionan a través de concesiones en las que se otorga a los prestatarios un derecho de exclusividad sin que sea necesaria compensación económica alguna. Sin embargo, para el año 2021, disponemos de una partida de 15 millones de euros destinada a estas concesiones para su reequilibrio económico, con objeto de paliar las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 52

consecuencias de la crisis del COVID, como medida excepcional para poder garantizar la prestación y la viabilidad de estos servicios que son esenciales para la movilidad de los ciudadanos.

Pasando ya al transporte ferroviario, el ministerio destinará 1205,3 millones de euros para compensar a Renfe por los servicios de cercanías, los servicios de media distancia, tanto los realizados sobre una red convencional, como los de alta velocidad, y los servicios prestados en la red de ancho métrico, que son los que antes prestaba FEVE. El objeto de esta compensación es cubrir el déficit de explotación y, por tanto, hacer viable su prestación. En el año 2018, se firmó el contrato entre la Administración General del Estado y Renfe para la prestación de estos servicios, que, además, ha permitido implantar un importante y un ambicioso plan de inversiones, tanto en material rodante como en estaciones. El presupuesto incluye, además, una partida de 232 millones como compensación a Renfe por la obligación de servicios públicos prestados en Cataluña, que son competencia de la *Generalitat de Catalunya*.

En el modo aéreo, existen, en España, veintitrés rutas que están declaradas con obligaciones de servicio público: trece en Canarias, cuatro en Baleares, una en Andalucía, dos en Extremadura y tres en Melilla. De esas veintitrés rutas, catorce de ellas se prestan sin necesidad de compensación económica alguna y en las nueve restantes ha sido necesario licitar contratos para que la Administración compense el déficit de explotación. El proyecto de presupuestos para 2021 recoge un total de 7,14 millones de euros para la compensación de tres contratos: un contrato que recoge las líneas deficitarias entre las islas Canarias; un contrato para la ruta Menorca-Madrid en los meses de menor tráfico, entre noviembre y abril, y, finalmente, un contrato para las obligaciones de servicio público entre Melilla, Almería, Granada y Sevilla. Quiero indicar también que existen rutas con obligaciones de servicio público, también muy importantes y cuyo déficit se cubre por parte de las comunidades autónomas que las solicitaron, como son la ruta Almería-Sevilla, la ruta Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona. Por último, quiero indicar que el proyecto de presupuestos para el 2021 incluye una partida de 15,43 millones de euros destinados a las compensaciones de los contratos de líneas de navegación de interés público para garantizar la conectividad por mar de los territorios no peninsulares. Esta partida incluye el importe para el futuro contrato OSP de navegación con Melilla y también para la licitación de un nuevo contrato entre Ceuta y Algeciras.

Pasando a las subvenciones de transporte aéreo y marítimo con los territorios no peninsulares, en el año 2021, se destinarán a este fin un total de 854 millones de euros, que incluyen las bonificaciones a residentes en territorios no peninsulares, que tendrán cerca de 800 millones de euros, con un incremento de un 61 %, casi un 62 %, respecto al último presupuesto aprobado, el del 2018, y que permitirá cubrir la bonificación del 75 % del precio del billete, de manera que los residentes abonen únicamente el 25%. Incluye también las subvenciones al transporte de mercancías, con un total de 77,25 millones de euros.

Quisiera destacar también que, con objeto de mejorar el procedimiento y el control sobre estas subvenciones, se ha dispuesto en la ley una disposición relativa a mejorar el proceso de reserva y venta de billetes, de manera que al pasajero no se le exija la condición de residente hasta las últimas fases de compra, una vez conocida la tarifa a aplicar y, por tanto, favoreciendo la transparencia. Para la compensación de los descuentos de los que se benefician las familias numerosas, se incluye también una partida de 24,45 millones que cubre el transporte aéreo, marítimo y terrestre por ferrocarril.

En el ámbito del transporte terrestre, se incluyen, por primera vez, como he mencionado anteriormente, las subvenciones a consorcios y a entidades locales para la financiación del transporte público urbano y metropolitano, que hasta ahora se gestionaban por parte del Ministerio de Hacienda. Concretamente, las subvenciones nominativas a los consorcios y autoridades metropolitanas de Madrid, Barcelona, Canarias y Valencia están dotadas con un total de 321,7 millones de euros y se incluyen también 51 millones de euros que este otorgan en régimen de concurrencia competitiva a los ayuntamientos. Cabe destacar que se ha mantenido un enfoque continuista respecto a los presupuestos de 2018 hasta el momento en el que, a través de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte, se establezca un nuevo sistema de financiación. Finalmente, las subvenciones en el régimen de concurrencia competitiva, que recoge el sector del transporte, ascienden a 13,79 millones de euros e incluyen 9,95 millones de euros para el abandono de la actividad de los transportistas autónomos, que permitirán atender a 300 solicitudes, y 3,84 millones para incentivar la formación del sector del transporte terrestre, que permitirá la realización de más de 1200 actividades formativas en el año 2021.

A continuación, me referiré brevemente al presupuesto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. AESA, como saben, actúa como órgano supervisor e inspector en materia de aviación civil. El presupuesto de AESA, para el año 2021, mantiene la línea de años anteriores, alcanzando un total de casi 80 millones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 53

de euros, 79,41. Como saben, AESA se financia con cargo a sus propios ingresos, sin recibir aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. La partida más importante de estos ingresos corresponde a la tasa de seguridad, que supone 0,61 euros por pasajero de salida, y gracias a la cual, en el año 2021, debido a la caída del tráfico, se esperan percibir un total de 48 millones de euros. El presupuesto de AESA va a permitir continuar reforzando la seguridad marítima y avanzar en los objetivos del ministerio en relación con el sector aéreo.

En cuanto al presupuesto de SASEMAR, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que tiene como objeto principal el salvamento de la vida humana en el mar, la prevención, la lucha contra la contaminación marítima y la labor de servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, va a tener un presupuesto de gasto de 186,5 millones de euros, con una aportación del ministerio que asciende a 161,69 millones de euros. Cabe destacar que SASEMAR dispone de unos medios materiales tecnológicamente muy avanzados y que han permitido establecer un sistema de salvamento y lucha contra la contaminación sólido y robusto. Además, cuenta con 1300 trabajadores profesionales que están alerta permanentemente, las veinticuatro horas del día, los 365 días del año, para velar por la seguridad en la mar. Quiero indicar también que SASEMAR ha sido seleccionada para recibir una ayuda del Feder, del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, por un total de casi 21 millones de euros, con objeto de desarrollar un importante proyecto de innovación tecnológica, basado en el uso de drones y sensores específicos, para la búsqueda y rescate de personas y para la prevención y lucha contra la contaminación marítima.

Concluyo ya mi intervención, tan solo quisiera remarcar, de nuevo, que los presupuestos del año 2021, vinculados al ámbito competencial de la Secretaría General de Transportes y Movilidad son otro paso más en el cambio de enfoque que queremos dar al ministerio y que ponen de manifiesto el compromiso con las líneas que hemos ido adoptando.

No les robo más tiempo y quedo a su disposición para atender y contestar a sus preguntas.
Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Rallo.
Damos la palabra, ahora, al Grupo Confederal de Unidas Podemos, al señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quiero agradecerle las explicaciones a la secretaria general. En segundo lugar, queremos congratularnos porque en estos presupuestos hay una priorización, en concreto en el sector ferroviario, por el derecho a la movilidad, mucho más que por las grandes infraestructuras. Quería destacar eso e incluso, si pudiera pormenorizar realmente en qué consisten y cómo engarzan estas partidas con la estrategia general de movilidad que se viene a plantear desde el propio ministerio en el ámbito regulatorio, que hasta hace poco ha estado abierto a la nueva estrategia de movilidad para la nueva ley. Creo que esto tiene un engarce importante. Luego, sí me gustaría que nos pudiera dar algunos detalles más en torno a cuál es la estrategia que se va a establecer para esa asignación de recursos, relativa a las zonas de bajas emisiones, que tiene que ver con este eje de transición ecológica tan importante.

A nosotros nos preocupa especialmente, creo que se ha comentado antes, la eficiencia que tiene un servicio tan importante como SASEMAR, que es un servicio puntero a todos los niveles, un servicio de rescate civil, con una gran capacidad profesional y se plantea un aumento en los recursos para esta sociedad. A nosotros sí nos interesaba mucho que pudiera darnos algunos detalles en cuanto a qué supone el incremento de personal, en concreto a esa reclamación histórica de los trabajadores de poder aumentar las tripulaciones. ¿Qué va destinado al mantenimiento de naves? Si pudiera dar algún detalle. ¿Qué es lo que podría ir destinado también a nuevas naves, que entendemos que puede haber alguna partida en este sentido?

En principio, no hay mucho más. Nosotros sí que queríamos remarcar la necesidad del reforzamiento de los servicios públicos en este presupuesto como una apuesta estratégica. Nosotros creemos que es importante seguir apostando, en primer lugar, por las empresas públicas que garantizan el transporte y, en segundo lugar, por el transporte que tiene sus tarifas reguladas y que tiene, además, la obligación de prestar el servicio público que no tienen otros operadores y cómo poder engarzar en esa estrategia de movilidad —yo creo que va a ser clave para poder garantizar la movilidad a la ciudadanía— precisamente ese tipo de servicios que tienen las tarifas reguladas en el transporte urbano, ¿cómo engarzan con esa estrategia general de movilidad? Yo creo que va a ser clave en la nueva estrategia a ver cómo podemos engarzar esos elementos, porque eso garantiza la movilidad. Por una parte, garantiza el sostenimiento de la actividad para las personas que lo realizan, pero, al mismo tiempo, garantiza, precisamente porque

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 54

tienen las tarifas reguladas, la flexibilidad al conjunto de la población. Nosotros, como sabrá usted, entendemos que este tipo de servicios son estratégicos, tanto aquellos que se realizan a nivel ferroviario, de transporte colectivo, o, incluso, también servicios de prestación privada, como puede ser el taxi, que tiene una tarifa regulada, que, además, tiene una serie de obligaciones a la hora de prestar el servicio público que otros servicios no ofrecen y, sobre todo, garantiza que se tributa aquí y que se gasta aquí.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Mayoral. Por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra, la señora De las Heras.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Muchas gracias, señora Rallo, nuevamente, por su comparecencia, porque ya estuvo aquí el otro día. Uno de los objetivos de su secretaría es asegurar la prestación de servicios esenciales de transporte y las obligaciones de servicio público, como ha comentado. Ha hablado usted de cifras globales destinadas en los presupuestos. Sin embargo, no ha hablado de las variaciones que sufren esas cifras respecto al año 2020. Lo cierto es que las ayudas para los sectores del transporte marítimo apenas aumentan 3 millones y el aéreo se reduce en 18,5 millones. Es decir, lejos de percibir una ayuda, ven cómo las que venían percibiendo hasta la fecha se reducen en esta época de terrible crisis, pasando, en 2020, de 166 a 169 millones, en 2021, y de 682 a 664 millones, respectivamente. Al respecto, cabe destacar que lo que ha provocado, precisamente, una desorbitada necesidad de subvención en los sectores del transporte ha sido el Gobierno, que ahora trae la solución a su nefasta gestión. Es decir, arruina al sector del transporte para, luego, erigirse como su leal salvador con un supuesto incremento en el apoyo. Sin embargo, nada más lejos de la realidad, pues la salvación no llega. Como hemos indicado, tanto las subvenciones al transporte marítimo como al aéreo, se ven prácticamente mermadas, aunque en la primera aumenta apenas 3 millones.

En cuanto a las subvenciones sí que se incrementan las del transporte extrapeninsular de mercancías, que también ha mencionado usted aquí, y la del transporte terrestre. No obstante, tampoco es en respuesta a las necesidades reales, puesto que la primera de ellas pasa de 75 a 77 millones, manteniéndose prácticamente idéntica que en 2019 y 2020, siendo la segunda la única que prevé un mayor incremento, pasando de 1600 millones a 1700, suponiendo 100 millones más. Sin embargo, estos 100 millones no sabemos si son condicionados a su mantenimiento o si las empresas destinatarias podrían cerrar despidiendo al personal tras haber percibido esas subvenciones. Desconocemos si las subvenciones son condicionadas. En cualquier caso, si una de las principales fuentes de la subida fiscal es el diésel, esos 100 millones quedarán lejos de ser suficientes al haber encarecido la base de los transportistas de mercancías por carreteras. Con esas reducciones en el apoyo al sector del transporte, respecto a 2019 y 2020, ¿cómo piensan abastecer, por ejemplo, a las islas Baleares y a las islas Canarias, es decir, a los territorios extrapeninsulares? ¿Cómo piensan mantener esos servicios mínimos? Han quebrado el sistema, las navieras, las compañías aéreas y las aeronáuticas. A esa reducción, se acompañan precisamente 5 millones menos a familias para satisfacer la bonificación de residentes no peninsulares, tanto por traslado a la península como por traslados interinsulares, y los 18,5 millones menos por vía aérea. Esas reducciones no son a favor de bonificaciones para el transporte marítimo y aéreo de mercancías, que apenas aumentan 2 millones. Es decir, tenemos que se eliminan 23,5 millones y, en otro lado, se conceden 2 millones, con un resultado negativo de 21,5 millones.

Ya que ha mencionado usted a la entidad SASEMAR, que depende de su secretaría, que percibirá nada menos que 133 millones de euros, quería saber cómo han calculado la previsión de rescate de 60000 personas en 2021 si se previeron, para 2019 y para 2020, 18000. El señor secretario de Estado me ha indicado que es parte de la política migratoria ambiciosa que tiene este Gobierno, lo cual me ha sorprendido enormemente. Por eso, quiero que usted me confirme si esta masiva previsión es parte de un plan o de una política ambiciosa del Gobierno, como me ha dicho el señor secretario.

Quería preguntarle también qué pasa con las más de 65000 familias que dependen del taxi en España, un sector que está sufriendo un abandono y un maltrato institucional que lleva a la ruina a los trabajadores autónomos del sector. Las prestaciones por cese de actividad han sido un fracaso absoluto; el aplazamiento de impuestos, un fiasco, y la reducción de cotizaciones, insuficientes, a lo que se suman los anuncios de mayor presión fiscal para afrontar los presupuestos que nos traen y la imposición de trámites excesivos como las dobles ITV. Se encuentran en la ITV y, como el plazo está para vender, tienen que pasar la ITV en ese momento y la ITV siguiente. Están asfixiando a decenas de miles de familias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 55

¿Qué medidas tienen previstas para este sector tan abandonado y castigado? Sinceramente, ¿no cree que se podría recortar, por poner un ejemplo, de altos cargos para ayudar de verdad a los trabajadores autónomos del taxi?

También quería preguntarles sobre la línea ferroviaria Madrid-Aranda-Burgos, que tiene el tráfico comercial suspendido, usted ha hecho una breve referencia a ello. El tramo de Soto del Real y Aranda del Duero, tras un pequeño desprendimiento no arreglado en el túnel de Somosierra, está suspendido desde 2011. También hay cinco de los ocho tramos de la autovía A-11, Soria-Valladolid, que siguen pendientes de ejecución: tres en obras y dos bloqueados. ¿Tienen pensado desbloquear y ejecutar los tramos pendientes? La paralización se produjo en 2011, con el PSOE, y, tras alternarse el poder entre rojos y azules, el total abandono ha sido siempre el mismo.

Por último, teniendo en cuenta que otro de los objetivos de su secretaría es asegurar el más alto nivel de seguridad posible, tanto en servicios como en instalaciones del transporte, ¿qué opina de la reducción de 6 millones y medio en el Programa de Regulación y Seguridad del Tráfico Marítimo?

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora De las Heras.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidenta. Muy buenos días a todos, y quiero agradecer, por supuesto, la comparecencia de la señora Rallo.

A nivel presupuestario, esta es una de las áreas donde no es tan importante el cuánto se gasta, sino el cómo se gasta, y la primera crítica que le hacemos a estos presupuestos, y más en su área, es que no reflejan ninguna medida concreta para paliar la situación a la que nos ha llevado la pandemia, cuando las consecuencias directas de esta crisis sanitaria han sido las restricciones de movilidad, afectando a los desplazamientos de todo tipo de transportes y la caída económica de todas las empresas del sector, con la consiguiente destrucción de empleo. No hay medidas que garanticen la seguridad sanitaria del transporte ni la seguridad económica ante un colapso de nuestra movilidad que puede producirse también en este nuevo estado de alarma. No vemos ninguna referencia a ello en los presupuestos. Se ha olvidado del transporte público de viajeros por carretera, de la seguridad de los transportistas, de ajustar las OSP ferroviarias y aéreas para los extrapeninsulares ante un escenario que podría ser similar al del inicio de la pandemia y sobre esto le pediremos detalles. Ustedes han elaborado los Presupuestos Generales del Estado siguiendo un modelo de gasto que no tiene en cuenta la excepcionalidad de la situación, han seguido el mismo patrón que en 2018 y 2019 y, sobre todo en su área, se requería un presupuesto excepcional que se adaptara a las circunstancias que vive ahora el transporte. Mi primera pregunta es si se refleja en estos presupuestos alguna medida para paliar la grave situación de crisis que vive el transporte de pasajeros por carretera. Usted sabe que el transporte por autobús es uno de los sectores más afectados por esta pandemia, con caídas de un 90% de la demanda por la caída del turismo y las restricciones de movilidad de los territorios en el primer estado alarma, y ahora vamos camino de lo mismo, lo que es sumamente grave para un sector que es pilar de la movilidad, pilar en la creación de puestos de trabajo. El 80% de las empresas del sector está en riesgo, con unas pérdidas que se estiman de 3350 millones y una destrucción de 30000 empleos por ahora.

Otras preguntas son si se tendrá en cuenta en este Plan de Recuperación y Resiliencia al transporte público de viajeros por carretera y qué dotaciones económicas están previstas para la supervivencia del sector. Y otra cosa es si piensa reordenar el mapa concesional, porque habló de una dotación de 15 millones de euros, pero como compensación. A lo mejor, no es necesaria una compensación, sino reordenar el mapa concesional para que sea más efectivo.

En cuanto al transporte de mercancías, la situación es similar a la del transporte de viajeros por carretera. Si bien se consideró una actividad esencial y hubo que garantizar la seguridad y condiciones ante el cierre de fronteras de la Unión Europea, pensamos que es imprescindible adoptar medidas que no lleven al colapso del sistema para lo que viene. ¿Qué hay previsto para el transporte de mercancías? También, si hay garantías en los presupuestos para algo tan nimio, pero fundamental, como que esos trabajadores puedan realizar un servicio con seguridad en lo que se refiere a la protección personal y también en las áreas de descanso. Queríamos saber si no cree que debe tener impacto presupuestario ese compromiso de un plan de áreas de descanso de carreteras con certificado de áreas seguras al que usted llegó con los transportistas en el primer estado de alarma; un compromiso que adquirió usted misma.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 56

Con respecto a las obligaciones de servicio público, usted habla de un aumento del 160 % en cuanto a las obligaciones de servicio público ferroviarias, unos 1205 millones de euros. Llama la atención esta subida cuando en las OSP extrapeninsulares, por ejemplo de Canarias, se reducen a 2,6 millones de los 3,1 millones que teníamos en 2018.

Con el escaso de tiempo que tenemos, no voy a distinguir en la crítica entre las OSP ferroviarias y aéreas porque lo que pensamos es que están teniendo el mismo problema, aunque con el agravante de que en las áreas extrapeninsulares el único transporte que tenemos es el aéreo. Si no funciona, no se nos garantiza la igualdad de condiciones con el resto de ciudadanos. En todas las obligaciones de servicio público hay ahora mismo reducción de frecuencias y rutas, además con horarios que no sirven a un trabajador. Ya nos ha contestado a una pregunta parlamentaria que las modificaciones que hicieron en la Orden Ministerial 676/2020 no tienen un impacto presupuestario —si bien debieran tenerlo—, pero a lo mejor se pueden hacer esas modificaciones para garantizar los desplazamientos en todos los territorios porque todas las rutas ahora mismo son deficitarias. ¿Hay alguna medida prevista para hacer frente a esta situación, que se puedan modificar esas obligaciones de servicio público?

Con respecto al transporte de los extrapeninsulares, si hay algo que parece que no tiene sentido es el considerable aumento de las subvenciones al transporte aéreo de pasajeros y mercancías, porque se aumenta un 54 % —me refiero al de pasajeros—, hasta 911 millones de euros, cuando la reducción de la movilidad ha sido de un 60 % de media. Es una partida que, si no hay aumento de viajeros, no se gasta, y más si hay reducción de frecuencias. A no ser que me confirme que el gasto no realizado pueda ser utilizado, por ejemplo, en medidas de seguridad, como test en los aeropuertos para viajar de forma segura.

Una pequeña referencia a Salvamento Marítimo, para lo que hay un aumento de 45 millones con respecto al presupuesto que teníamos en 2018. Lo que llama la atención, que lo hemos leído en los presupuestos, en sus memorias, y ahora usted lo ha reiterado, es que el objetivo fundamental es luchar contra la contaminación. ¿Cree usted realmente que la contaminación es el problema más importante que tiene Salvamento Marítimo? Ahora mismo usted ha hablado de 1300 trabajadores. Yo le hablo por los trabajadores que están ahora mismo en Canarias luchando y salvando vidas de inmigrantes.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Zurita, disculpe, pero debe terminar.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, voy terminando.

Simplemente preguntarle si piensa destinar parte de este incremento presupuestario a acciones destinadas a cubrir ese drama humano, esa constante llegada de pateras a nuestras costas.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Zurita.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López.

El señor **LÓPEZ CANO**: Buenos días, casi buenas tardes ya.

Gracias por su explicación. Antes de entrar, quiero también trasladarle mi felicitación y la de todo el Grupo Socialista por la labor que ha desarrollado y desarrolla la Secretaría General, y usted misma en primera persona, que le tocó además ejercer de portavoz en el ámbito de los transportes. Sabemos que no ha sido fácil, pero sabemos también de la entrega y profesionalidad de los hombres y mujeres de su departamento para sacar todo este trabajo normativo, mucho, que se ha hecho durante todo estos años. Además, como tengo el honor de conocerla y de haber trabajado con usted, soy muy consciente de ese trabajo y de ese buen hacer y quisiera que constara aquí hoy.

¡Qué importante es el servicio público! Efectivamente, es un ministerio conocido por las infraestructuras, pero también tiene esa pata del servicio público de transporte y el servicio de transporte público, que parece que son iguales, pero no lo son; son cosas distintas. Qué importante es el servicio público de transporte, y sobre todo qué importante es cuando se necesita, en ese momento es cuando se valora más, cuando hace falta. Digo esto porque, al final, estos presupuestos que van destinados para su área tienen mucho que ver con el servicio público de transportes para los ciudadanos, para las ciudadanas. Unos servicios públicos, los del transporte, que son fundamentales para garantizar la movilidad de millones de personas, ya sea en ferrocarril, en autobús. Nos congratulamos de que se destinen casi 1225 millones de euros a Renfe para garantizar la oferta de servicio público y hacerlo en buenas condiciones. Esto hace posible que millones de personas se desplacen cada día a su clase, a su trabajo, a sus quehaceres

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 57

diarios. Son cientos de millones de personas al año las que utilizan este servicio público de Renfe, que depende de su área. Y lo mismo digo para la navegación marítima y para la navegación aérea, que tienen también 15 millones de euros, por un lado, y 7 millones de euros para la navegación aérea.

Ocuparse del servicio público a través de los presupuestos es fundamental, como lo es facilitarlos también a las familias numerosas, cosa que se recoge también. Quiero felicitarla por ello, son 25 millones de euros para facilitarles la vida a todas estas familias. Y también quiero detenerme y decirlo con rotundidad en el gran respaldo, la gran apuesta de este Gobierno progresista para los residentes en las islas, para la insularidad, para Canarias y las Islas Baleares. Desde que llegó, este Gobierno ha incrementado de forma ostensible la aportación para que puedan pagar solo un 25% del billete. Se ha pasado de 300 a 800 millones de euros, lo que pone de manifiesto el enorme esfuerzo que hace este Gobierno progresista cumpliendo con los compromisos programáticos.

Nos felicitamos también de que, esperemos, este último año se incorporen al presupuesto de este ministerio las aportaciones para las compensaciones al transporte metropolitano y al transporte urbano, que es verdad que otros años iban en otras áreas ministeriales y ahora van aquí. Yo creo que es el anticipo de la futura ley de financiación del transporte público, que esperamos, no digo con ansiedad, pero sí con la esperanza de que sea un antes y un después, porque es verdad que algunos eran criterios de, a lo mejor, hace 30 años. Esperamos que con esta futura ley que venga recogida en los presupuestos entremos en una dinámica nueva.

Quiero dejar para el final el avance, digamos, del futuro, un futuro que tiene mucho que ver con el transporte. A la Secretaría General de Transportes se le ha incorporado la movilidad en una apuesta clara, decidida, de este ministerio. Esta movilidad sostenible es uno de los criterios estratégicos, no ya de este departamento ministerial, sino de todo el Gobierno. Se está elaborando esa estrategia movilidad, que será una guía, digamos, de impulso para todo el país, para todas las entidades públicas y privadas sobre cómo desplazarnos de forma diferente, cómo desplazarnos de forma menos contaminante para dejar un futuro y un país mejores. Compartimos este enfoque, esta movilidad que sea segura, sostenible. Digamos que hará que podamos optimizar las infraestructuras que existen ya, porque es un misterio en el que siempre hemos estado con las inversiones en infraestructuras. Siguen haciendo falta, pero también es verdad que tenemos grandes infraestructuras y hay que decirlo. Es un país con grandes infraestructuras de transporte. Yo creo que ha llegado la hora, por eso me congratula muchísimo, de que hagamos esas infraestructuras mucho más eficientes para hacer del transporte un medio mucho más sostenible de lo que es, usar bicicletas o rutas peatonales, que pueda ir en cada viaje en un vehículo privado más gente, que el transporte público sea potenciado. Toda esta estrategia va en esa dirección y yo creo que será buena para nuestro país, buena para el planeta en su conjunto y buena no solamente para los presentes, sino para las futuras generaciones.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor López.
Tiene la palabra la señora Rallo.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidenta.

Paso a contestar de manera breve a todas las cuestiones planteadas. Comenzaré, en el orden de intervención, por el señor Mayoral. Efectivamente, el concepto de considerar la movilidad como un derecho de los ciudadanos —ya en el ámbito de la ONU se habla de derechos de tercera generación— y dar a ese derecho unas garantías para que las personas, sin necesidad de un vehículo privado, puedan ver resueltas sus necesidades, especialmente las vinculadas a la movilidad cotidiana, que son las del día a día, ir a tu lugar de trabajo, al lugar de estudios o acceder a los servicios públicos esenciales es importantísimo. Y, desde luego, lo vemos en un doble sentido. Primero, la prioridad que debe tener el transporte ferroviario, siempre incorporando la componente de eficiencia. Es decir, el transporte ferroviario es un transporte óptimo en cuanto a emisiones siempre que haya un número suficiente de personas que justifique su coste. Por eso, hay que abordarlo desde un punto de vista de intermodalidad; es decir, hacer complementarios todos los modos de transporte para que cada uno dé respuesta en los ámbitos en los que resulte más eficiente, para que cada uno dé mejor respuesta a las necesidades. En este sentido, comparto totalmente el criterio de que la movilidad tiene que ser asequible. Tiene que contribuir a la cohesión social y no lo contrario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 58

En cuanto a cómo se van a considerar las zonas de bajas emisiones dentro del presupuesto, las zonas de bajas emisiones, que se aspira a que sean obligatorias en aquellos municipios de más de 50 000 habitantes, son iniciativas que deben llevar a cabo los ayuntamientos. Ahí, el papel del Gobierno central, de la Administración General del Estado a través de la actuación del Ministerio de Transportes, será establecer esas ayudas condicionadas, porque muchas veces requieren importantes inversiones que los ayuntamientos no están en disposición de hacer. Esas condiciones se establecerán en función de a qué criterios tienen que responder estas zonas de bajas emisiones. Es algo en lo que se está trabajando con el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Por supuesto, también pasará por un proceso de participación con todos los ayuntamientos, a través de la Federación de Municipios y Provincias, y recogeremos proyectos que pueden ser, digamos, especiales para cada territorio. Probablemente la situación de una ciudad como Valladolid no sea la de Alicante o no sea la de Madrid, o no sea la de Barcelona. Cada municipio tendrá libertad para establecer el tipo de proyecto considere y desde el ministerio se darán ayudas a las inversiones que se requieran para su implantación.

En cuanto a los servicios de Sasemar, la verdad es que, como he mencionado, es una organización de un gran reconocimiento por parte de todo el sector, también reconocida internacionalmente. Sabemos que hay reclamaciones legítimas en algunas situaciones concretas por parte de sus trabajadores y está siempre en nuestra voluntad tratar de continuar fortaleciendo todos esos servicios. Las inversiones de este año, tal y como avanzaba, desde luego continuarán reforzando sus medios materiales. Se ha autorizado la construcción de un nuevo remolcador y se ha dotado el presupuesto con 23 millones para este fin. También continúa el proceso de renovación de las embarcaciones de intervención rápida, las que llaman las 'salvamares', que se están renovando un ritmo sostenido de dos al año y, por supuesto, todos los sistemas de gestión digital de todos los centros de coordinación y todas las torres de control. Continuamos trabajando con el Ministerio de Hacienda en las cuestiones relativas a las necesidades de personal y coincidimos también en la necesidad de continuar reforzando todos los servicios públicos, que son esenciales en esta línea que indicaba al principio de dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos desde el punto de vista de la eficiencia y el ajuste a esas necesidades.

En cuanto a las cuestiones planteadas por la señora De las Heras, lo primero que le tengo que decir es yo creo que hay un *totum revolutum* de cifras y es bueno que, un poco, acotemos en cada cuestión. Cuando en el presupuesto este reflejan cantidades cuyo objeto es cubrir lo que viene especificado en un contrato que ya se ha firmado, no es ni que suba ni que baje. Si hay firmado un contrato para que una empresa concreta, sea Binter Canarias, realice una serie de rutas en Canarias, lo que hay que reflejar es lo que está puesto en el contrato. No necesitamos subirlo ni bajarlo, lo que tenemos es que responder a esas obligaciones que hemos adquirido como Administración con una empresa. Entonces, cuando hay alguna partida específica que baja es porque por unas bajas en la adjudicación de esos contratos, cosa que pasa habitualmente como seguro que conocen, se ha reducido esa necesidad. No implica ni que el ciudadano vaya a percibir menos ayudas ni que se vaya a empeorar el servicio, simplemente es que hubo una baja en la adjudicación de un contrato y la necesidad real se ha reducido. Eso es lo que pasa en alguna de las cuestiones del transporte aéreo.

Ha mencionado muchas cosas de la situación del transporte. Es verdad que todo el sector del transporte, igual que otros sectores de la actividad económica española, ha sufrido de manera muy relevante durante esta pandemia; también el turismo, la restauración y muchos sectores de servicios, pero el transporte de manera específica porque justamente lo que se ha pretendido durante toda la pandemia ha sido reducir la movilidad. Eso, obviamente, ha hecho que el sector del transporte sufra. Desde el ministerio estamos trabajando en todos los ámbitos, transporte terrestre, tanto de mercancías como de pasajeros, transporte marítimo, transporte aéreo, en una labor de acompañamiento y de medidas de sostenimiento que no se limitan al ámbito específico del transporte. Por lo tanto, eso forma parte de la política general del Gobierno, forma parte de la necesidad de mantener la tesorería a través de préstamos ICO, la autorización de los propios ERTE, el posponer el pago de determinados impuestos, pero son medidas que se están llevando a cabo desde el punto de vista de la actividad económica general, con lo cual no tienen un reflejo en partidas específicas del ministerio, salvo cuando se trata precisamente de contratos que se gestionan desde el ministerio, ahí sí.

También quiero indicar que, en relación con el transporte, hubo un fondo específico para todos aquellos servicios que son competencia de las comunidades autónomas y habrá, porque que estaba incluido en un real decreto-ley que finalmente no se convalidó en esta casa, en el Congreso, que fue el de las entidades locales, un fondo específico para cubrir los sobrecostes y la reducción de ingresos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 59

había tenido todo el sistema de transporte público urbano en esos operadores que prestan servicio en todos los municipios. Con estos presupuestos no pretendemos, desde luego, salvar a un sector que nosotros hemos matado, no es esa la situación en absoluto, lo que pretendemos es poner las bases para, manteniendo una mirada a corto, aunque somos muy conscientes de que la situación es complicada, poner la mirada a largo plazo y permitir al sector del transporte abordar una serie de inversiones que va a tener que abordar y donde la Administración le va a acompañar y le va a ayudar.

En cuanto al impuesto del diésel, yo creo que esta mañana el secretario de Estado se ha referido ya a este tema.

El abastecimiento de las islas. Se van a abastecer igual que se han abastecido hasta ahora. No han tenido ningún problema. Yo creo que en toda esta crisis uno de los grandes éxitos, y ahí una vez más el reconocimiento a todo el sector del transporte de mercancías —al transporte por carretera, marítimo y aéreo—, es que no se ha percibido falta de abastecimiento en ningún momento. Eso es un éxito de la sociedad. Es un éxito de todos los que trabajan en este sector y creo que nos tenemos que congratular. ¿Cómo se va a producir ese abastecimiento? Como hasta ahora. Cuando funcionan los mecanismos del mercado no es necesario fortalecer con subvenciones públicas.

En el tema de Sasemar, he escuchado en la intervención del secretario de Estado que se ha referido a esas 60 000 personas. Las personas que cada año son rescatadas por Sasemar obviamente no responden a ninguna planificación; son las que son. La prioridad de Sasemar es el salvamento de la vida en el mar, porque hay una obligación internacional de hacerlo y porque así está en sus cometidos. No está previsto que se rescate a 60 000 ni a 20 000. Desde el año 2018, se ha visto una tendencia decreciente del número de personas rescatadas, pero eso no es culpa de Sasemar ni gracias a Sasemar, es simplemente la situación que se vive y que hay que ir afrontando a medida que se va produciendo de manera coordinada y horizontal entre todos los ministerios afectados, el Ministerio de Seguridad Social y Migraciones, el Ministerio del Interior y, desde luego, nuestro Ministerio de Transportes.

En el tema del taxi, estamos trabajando con el sector. Tenemos, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera, una sección específica del taxi en la que se van haciendo reuniones, si bien tenemos que ser conscientes de que es un sector que tiene problemas relacionados con la situación general que se vive en el ámbito del transporte, pero que, luego, están vinculados a distintos niveles de la Administración, ayuntamientos, comunidades autónomas y Estado, y tenemos que trabajar todos coordinadamente.

En cuanto a las cuestiones relativas a infraestructuras, la línea Madrid— Aranda-Burgos o algunas infraestructuras de carreteras, forman parte del ámbito competencial de la Secretaría General de Infraestructuras. Previamente ha comparecido el secretario general de Infraestructuras, pero no puedo darle respuesta.

Me ha preguntado específicamente por la reducción de 6,5 millones en el apartado de regulación del tráfico marítimo y, simplemente por aclarar, se refiere a un contrato que hasta ahora se gestionaba desde la Dirección General de Marina Mercante y a partir de ahora se va a gestionar desde Sasemar, desde Salvamento Marítimo. Es el contrato de socorro marítimo, es una obligación internacional, pero no supone ninguna merma del servicio ni ninguna merma de la calidad que va a percibir todo el sector marítimo, que es quien se beneficia de este contrato.

En cuanto a la intervención de la señora de Zurita, un poco me he referido ya al decir qué elementos tenemos en este presupuesto relacionados con la pandemia. Lo primero es indicar que la seguridad sanitaria es una prioridad dentro del ámbito del ministerio que compartimos con todas las comunidades autónomas y con los ayuntamientos. Tengo que decir que durante toda la crisis de la pandemia, desde el mes de marzo hasta este momento, la colaboración que hemos mantenido con todas las administraciones en el ámbito del transporte ha sido absolutamente excepcional, no hemos tenido diferencia de criterios ni hemos tenido ningún problema de gestión. El ministerio, también lo ha mencionado el secretario de Estado esta mañana, en un primer momento trató, cuando no existía posibilidad porque los mercados estaban cerrados, de adquirir mascarillas, las ofreció a todos los servicios de transporte competencia de cualquier Administración, tanto de transporte de mercancías como de transporte de viajeros, pero, una vez que el mercado ya provee estos servicios, igual que en las empresas, lo normal es que los trabajadores, a través de sus propias empresas, dispongan de esos medios.

Las obligaciones de servicio público es verdad que ha habido que ajustarlas durante toda la pandemia y estamos en un momento en que, lamentablemente, todavía no estamos en disposición de decir que tenemos que incentivar la movilidad. Ojalá estuviéramos en este momento. Entonces, todo lo que son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 60

obligaciones de servicio público se irán adaptando a las necesidades y a la demanda. No tiene sentido que se muevan aviones vacíos, trenes vacíos, ni autobuses vacíos. Se trata de ir ajustando oferta y demanda a medida que tengamos ya una situación en relación con la pandemia que permita incentivar esa movilidad.

En cuanto al transporte de viajeros por carretera, las concesiones de autobús, efectivamente es un sector que, como otros muchos del transporte, ha sufrido mucho. Nosotros, lo he mencionado, hemos incluido 15 millones para compensación a lo que son las concesiones competencia del ámbito estatal y lo relativo a las concesiones que son competencia del ámbito autonómico se incluyó dentro del fondo de 800 millones que se acordó el pasado mes de julio. Es esencial garantizar esos servicios y en esa línea estamos. El mapa concesional, estamos de acuerdo, hay que actualizarlo. Tiene un origen histórico, justificado históricamente, y hay que actualizarlo. Estamos trabajando en ello y hay una medida específica dentro de la estrategia de movilidad dirigida precisamente a actualizar y modernizar este esquema concesional, cosa que haremos en colaboración con todas las comunidades autónomas porque de lo que se trata es de que haya una complementariedad entre los servicios que son competencia de comunidades autónomas, que son los que discurren dentro de cada comunidad autónoma, y los que son competencia del Estado, que son los que pasan por varias comunidades autónomas.

El tema de áreas de descanso va a estar incluido, dentro del plan de recuperación, en las inversiones necesarias, entendiendo que son inversiones desde el ámbito privado, a las que se darán una serie de subvenciones.

Ha mencionado el tema de la reducción de frecuencias en las OSP de Canarias y esa necesidad de garantizar los desplazamientos, pero me remito a lo que he mencionado anteriormente: no estamos en disposición de tener que incentivar la movilidad, sí de dar respuesta a esas necesidades básicas.

La partida de subvenciones a residentes. Si se queda corta porque se queda corta, si se queda larga porque se queda larga; seguro que todos los que estamos aquí queremos pensar que en un momento dado habrá vacuna, que la vacuna se podrá distribuir adecuadamente y que volveremos... **(La señora Zurita Expósito: La pregunta era si están en disposición de utilizar lo que sobra)**. En el ministerio, todos los créditos que se quedan sin ejecutar en este concepto, sean capítulo IV o capítulo VII, se reasignan para no perder esas cantidades e ir cubriendo las necesidades que se van marcando, con lo cual, si sobra dinero —a ver cómo se desarrollan el transporte aéreo y marítimo el año que viene—, veremos a qué se puede dedicar.

En Salvamento Marítimo, yo creo que no he dicho —y si lo he dicho no quería decirlo— que la lucha contra la contaminación sea la primera prioridad, es la segunda. La primera, por supuesto, es el salvamento de la vida en el mar, es la prioridad, y luego tiene una tercera función importante, que es la ayuda al tráfico marítimo. Precisamente, las dos actividades son relevantes, pero no cabe duda, no vamos a comparar lo que es el salvamento de vida en el mar con los episodios de contaminación, que afortunadamente cada vez son menos porque los barcos tienen mejores dotaciones y porque cada vez hay menos vertidos de hidrocarburos. En el tema de pateras e inmigración irregular, antes he respondido a la señora De las Heras, y un poco también me remito a estas palabras.

Para terminar, en relación con la intervención del señor López, en primer lugar, le agradezco sus palabras en lo que me afectan, pero, sobre todo, las palabras de agradecimiento a todo el personal del ministerio y de todo el sector que durante todo el tiempo de la pandemia se ha dejado realmente la piel para tratar de hacerlo lo mejor posible, como siempre, en situaciones de crisis. Viendo *a posteriori* la realidad, uno se puede plantear si algo se podría hacer mejor; claro que sí, seguro, pero la cuestión es que hubo un equipo de muchas personas dedicadas en cuerpo y alma, fines de semana y sin horarios, a disposición de lo que se necesitara para poder ir dando respuestas a todas las necesidades que se iban planteando.

Coincidimos también en la importancia de los servicios públicos. Precisamente, el concepto de obligaciones de servicio público lo que pretende es eso, utilizar la capacidad pública para asegurar que las personas tienen acceso a servicios de movilidad que permitan satisfacer sus necesidades. Los servicios de Renfe son importantísimos en todo el territorio nacional, especialmente los de cercanías y los de media distancia. También compartimos la importancia de proveer, a través del presupuesto, los recursos necesarios para que las familias numerosas se puedan beneficiar de esos descuentos al transporte.

En relación con las subvenciones a los residentes no peninsulares, están incrementadas las partidas de manera muy importante para recoger esa necesidad de cubrir el 75% del billete. Efectivamente, es la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 61

novedad de este año en cuanto a la gestión de las subvenciones al transporte metropolitano, como antesala a un nuevo sistema de financiación, que tendrá que venir con la ley y que presentaremos, en principio, cuando acabe todo este debate de presupuestos, para la primera lectura del Consejo de Ministros. Comparto completamente con usted y le agradezco sus palabras sobre la estrategia de movilidad y la necesidad de reforzar este principio de que tenemos que aprovechar al máximo lo que ya tenemos. Ya somos el país de Europa que tiene una red de autovías de mayor longitud en la red de líneas de alta velocidad, y ahora se trata de maximizar su uso y, desde luego, garantizar su conservación y mantenimiento. Creo que, tanto el secretario de Estado como el secretario general de Infraestructuras han incidido también en este tema. Dentro de este ámbito, no nos podemos olvidar de la necesidad de aumentar o invertir de manera masiva en tecnología, porque la tecnología y la digitalización permiten realmente buscar esa máxima eficiencia, sacar lo mejor de las infraestructuras y de los servicios de transporte.

Con esto, termino. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Rallo y gracias también por asistir a la comparecencia. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA (LUCAS PARRÓN). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS VOX (número de expediente 212/000726); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000585); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000867).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, continuamos.

Damos la bienvenida al señor secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, el señor Lucas, a quien damos la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Buenas tardes. Muchas gracias, señora presidenta.

Señorías, comparezco en esta Comisión como secretario general de Agenda Urbana y Vivienda para presentarles los presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el ejercicio 2021 en materia de Agenda Urbana y Vivienda. Quiero comenzar recordando la importancia de estas políticas en un momento de tantísimas dificultades económicas y sociales derivadas de la crisis ocasionada por la pandemia del coronavirus, pero también, por ser la Agenda Urbana Española conjuntamente con la estrategia de movilidad, como imagino que habrá comentado mi predecesora en esta tribuna, la secretaria general de Transportes, una política transversal sobre la que el ministerio sustenta su acción pública. Ello ha implicado situar al ciudadano en el centro de las políticas públicas, teniendo como uno de los objetivos marcados la inversión social y medioambientalmente sostenible, orientada a las necesidades reales de las personas, garantizando sus derechos, principalmente a una vivienda digna y asequible, pero también teniendo en cuenta la importancia del sector dentro de la economía española en estos momentos de necesidad de recuperación económica.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por tanto, se convierte en elemento proactivo que sustenta sus políticas en esta materia sobre seis objetivos principales. Uno, implementar la Agenda Urbana Española como elemento de transformación social; dos, reorientar las políticas de vivienda para proporcionar soluciones habitacionales y sociales a problemas previos a la pandemia, como a los ocasionados por esta; tres, crear un parque de viviendas en alquiler asequible y mejorar la calidad del parque de viviendas en España; cuatro, impulsar la rehabilitación y conservación de los edificios existentes; cinco, defender y proteger el patrimonio histórico arquitectónico, y seis, servir de elemento tractor de recuperación, de crecimiento económico y de creación de empleo en el ámbito del Plan de Recuperación financiado con fondos de la Unión Europea.

Si analizamos las grandes cifras del presupuesto en materia de Agenda Urbana y Vivienda, se compone de dos partes fundamentales: en primer lugar, el presupuesto que podemos denominar propio u ordinario y, en segundo lugar, los fondos europeos en el marco del Plan Nacional de Recuperación Transformación y Resiliencia. De esta manera, para 2021, el proyecto de presupuestos total presentado asciende a 2250 millones de euros, lo que supone un incremento del 373 % respecto al presupuesto vigente, el prorrogado del año 2018. Dicho de otra manera, 1775 millones más que incluyen el Plan Estatal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 62

de Vivienda, el Plan 20000, la subsidiación de préstamos, las ayudas del ICO, las inversiones en patrimonio arquitectónico, las colaboraciones con otras administraciones, especialmente con las autonomías y ayuntamientos, la Agenda Urbana Española y, por supuesto, también los fondos europeos dentro del Plan Nacional de Recuperación Económica. Es el importe más elevado de toda la historia en esta materia con los fondos ordinarios, que tienen a 598 millones de euros. Por tanto, si comparamos con el presupuesto ordinario del año 2018, se produce un incremento de 123 millones de euros, lo que es un porcentaje del 25%. Si tenemos en cuenta, como he dicho antes, el presupuesto total, los 1651 millones de la anualidad de los fondos europeos, el crecimiento asciende al 373%.

Si entramos en el desglose del presupuesto, encontramos los siguientes apartados. En primer lugar, la gestión y reorientación del Plan Estatal de Vivienda; digo reorientación porque el Plan Estatal de Vivienda el año que viene tendrá 354 millones de euros que se van a dedicar íntegramente a políticas de vivienda y también a los compromisos previamente adquiridos. Pero todo lo que es la política de rehabilitación se hará con fondos europeos y este plan, que estaba compuesto de rehabilitación de viviendas y de políticas de vivienda, se dedicará única y exclusivamente a estas políticas de vivienda. Se quiere potenciar el cambio de modelo en política de vivienda operado desde la incorporación de este Gobierno y centrará sus esfuerzos en soluciones habitacionales, facilitando el acceso a una vivienda de alquiler a los que disponen menos recursos, a la creación de un parque vivienda pública en alquiler y a las ayudas para el alquiler.

El segundo lugar, el impulso y la implementación del Plan de viviendas en régimen de alquiler asequible y social, que se articula mediante tres sistemas de gestión, como tuve la oportunidad de exponer en la comparecencia que realicé en esta misma comisión: a través del Plan Estatal de Vivienda; a través de la colaboración en convenios con otras Administraciones o también las viviendas promovidas en suelos del Estado a través de SEPES. Las actuaciones se desarrollan de manera prioritaria en aquellas zonas donde exista una menor oferta en función de la demanda existente y en las que haya una mayor tensión en los precios del alquiler. En este sentido, destacamos que en el primero de estos ámbitos, es decir, en el ámbito del Plan Estatal de Vivienda, se dedicará la parte que se acuerde con las comunidades autónomas para el impulso de viviendas en el Plan Estatal de Vivienda. Actualmente, se impulsa la construcción de 4200 viviendas a través de los recursos que el Estado proporciona a las comunidades autónomas y a través de los convenios que el Estado firma con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos donde se realizan estas viviendas.

El segundo de los bloques es colaborar con otras administraciones allá donde no dispongamos de suelos posibles del Estado o no se hayan previsto en el Plan Estatal de Vivienda viviendas suficientes en función de estos acuerdos que, como he dicho, se firmarán con las comunidades autónomas. En este sentido, se han previsto varios importes para la promoción de vivienda pública y políticas de acción en varias zonas de España. Voy a mencionar los que hemos incorporado a este presupuesto, pero estamos en conversaciones con otros ayuntamientos para ir incorporando progresivamente nuevas acciones en sucesivos ejercicios presupuestarios. Firmamos recientemente un acuerdo con el Ayuntamiento de Barcelona para la implementación de 3600 viviendas. Hemos trabajado, y estamos trabajando, para poder llevar a cabo acuerdos con el área metropolitana de Barcelona, con el municipio de Sevilla, con los cabildos insulares de Mallorca, Menorca e Ibiza y en la Comunidad Autónoma de Murcia. En total, esta previsión, a través de estos convenios que se firman con ayuntamientos en aquellas áreas tensionadas y que van a propiciar un acuerdo del Estado con estas municipalidades, con estos ayuntamientos, para la habilitación de viviendas públicas en alquiler, supone 6150 viviendas.

Tercer ámbito de actuación. Se han consignado 100 millones de euros para la promoción que se están tramitando con Sepes, como son, en Valencia, Málaga, Sevilla, Baleares, Ceuta, Melilla, Canarias o la Comunidad de Madrid, a través de la Operación Campamento. La Operación Campamento son 7000 viviendas y el resto son otras 5000 viviendas que se están impulsando por parte del Estado. En total, aproximadamente, entre los tres ámbitos, recuerden, los del Plan Estatal de Vivienda, de los convenios de colaboración con administraciones locales o de las acciones desarrolladas a través de Sepes, estamos hablando aproximadamente de 21500 viviendas que en estos momentos se están desarrollando o se están impulsando por parte del Estado.

En tercer lugar, quiero resaltar también la consignación presupuestaria para hacer frente a las ayudas de subsidiación de préstamos convenidos de aquellos que fueron formalizados en el marco de los anteriores planes estatales de vivienda para promover viviendas en régimen de alquiler, con una cuantía presupuestada para este ejercicio del año 2021 de 72 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 63

En cuarto lugar, debemos recordar todos los esfuerzos que se vienen realizando por el ministerio para apoyar a las personas que se han visto afectadas por la situación de la pandemia en la que estamos inmersos. Recuerden que, aparte de la paralización de los lanzamientos, de la prórroga automática de los contratos, de la moratoria en las deudas hipotecarias o el aplazamiento de las mismas, también se previeron programas nuevos, tanto del Plan Estatal de Vivienda, como también un plan específico para aquellas personas que habían perdido su vivienda, ya fuera porque habían sufrido violencia de género, porque habían perdido su vivienda con ocasión de la crisis económica anterior o por la crisis económica del COVID-19. Se estableció un programa para poder atender a estas necesidades, que me consta que se está implementando ya por muchas comunidades autónomas. Por supuesto, también está la necesidad de financiación de los microcréditos o avales del Estado que se han implementado para ayudar a la financiación de aquellas familias que necesiten de esa financiación para hacer frente a las rentas.

En quinto lugar, asimismo, para implementar la Agenda Urbana Española es fundamental la cooperación con los municipios españoles, con el convenio marco firmado con la Federación Española de Municipios y Provincias y los protocolos que estamos suscribiendo con muchos municipios de España. Como comentaré cuando hable de la partida de los fondos europeos, se han previsto 20 millones de euros para ayudar a los ayuntamientos a la implementación de estos protocolos de actuación y a la canalización y orientación de las políticas que se están desarrollando en materia de Agenda Urbana Española.

En sexto lugar, la conservación del patrimonio arquitectónico español es fundamental. Queremos dar continuidad al compromiso con la recuperación y enriquecimiento de nuestro patrimonio histórico monumental con dos programas concretos. El primero, el ministerio dedica una inversión directa de 30 millones de euros para proseguir con actuaciones dirigidas a la conservación, restauración y rehabilitación de edificios de especial valor arquitectónico. El segundo, el importe con cargo al programa del 1,5%, cultural, para financiar actuaciones de recuperación en toda España. La última convocatoria, que actualmente está en marcha, tiene autorizado un importe máximo de concesión de ayudas de 61 millones de euros en dos anualidades.

En séptimo lugar, dentro de la implementación de la Agenda Urbana Española, encontramos como material fundamental la implementación de la estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificación en España, para impulsar las actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbana. La actuación fue recientemente presentada, el pasado 15 de junio, ante la Comisión Europea. De esta presentación, la evaluación que ha hecho el órgano independiente para la Comisión Europea ha dado la calificación más alta a la estrategia para la rehabilitación energética en el sector de la edificación a largo plazo, en España, más conocida como Eresee. Para su implementación, y a través de los fondos europeos, queremos mejorar la eficiencia energética, la accesibilidad y, sobre todo, la calidad de vida de las personas que habitan en edificios y viviendas, a la vez que estos recursos, con la actividad que pueda impulsar, se convierten en un elemento tractor de la economía y de la creación de empleo. La dotación general de los fondos de los que va a disponer la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda de cara al Plan de Recuperación y Reactivación Económica es, en total, 3500 millones, de los cuales 1651 millones de euros corresponden al ejercicio del año 2021. Para ello, se ponen en marcha tres programas. El primero de ellos es el Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales, con 1550 millones de euros para el año 2021. Este programa, que en su totalidad tiene 2400 millones de euros, como digo, para este ejercicio 2021 asciende a 1550 millones de euros. El objetivo de este programa es impulsar la rehabilitación como la pieza clave en la reactivación del sector y en el cumplimiento de los compromisos europeos y nacionales en materia de energía, clima y digitalización, con una enorme potencialidad por las condiciones de la antigüedad y conservación del parque edificatorio, por su capacidad de creación de puestos de trabajo y por la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

Se va a actuar en dos grandes ámbitos de acción: el primero de ellos en la rehabilitación de edificios residenciales, y la segunda acción es la rehabilitación de áreas urbanas, es decir, de barrios completos, para poder impulsar, no solamente la eficiencia energética, no solamente la accesibilidad, no solamente las mejores condiciones de habitabilidad, sino, sobre todo, viviendas dignas de un parque de viviendas en el que hay 9,7 millones de viviendas principales que necesitan de esta rehabilitación, principalmente energética.

El Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos es el segundo gran bloque, asciende a 81 millones de euros. En su totalidad, este programa cuenta con 1 100 000 millones de euros y se ha previsto que en esta primera anualidad sean 81 millones de euros porque se tienen que articular

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 64

determinadas medidas para hacer las convocatorias necesarias, que previsiblemente se llevarán a cabo en el ejercicio siguiente, en el del año 2022. Son edificios de administraciones, tanto de la Administración General del Estado como de las administraciones autonómicas o las administraciones locales. Esta dotación es para la rehabilitación de este parque de edificios, para la elaboración de planes de actuación o para la creación de instrumentos, para poner el valor el carácter ejemplarizante de los edificios públicos.

Finalmente, como he mencionado antes, hay un tercer programa, una partida específica mucho más pequeña, de 20 millones de euros, que persigue la implementación efectiva de la Agenda Urbana Española y la ayuda a los municipios que quieran poner en marcha los protocolos de actuación, que espero que sean muchos o la mayor parte de ellos, para implementar planes de acción que posibiliten nuevas políticas, orientar nuevas acciones para dar respuesta a los nuevos retos que tienen las ciudades en España.

Como ven, estamos ante unos presupuestos coherentes con las necesidades económicas y sociales, con la política económica del Gobierno en esta materia, comprometidos con poner en marcha una política de Agenda Urbana y vivienda social en la que incrementemos notoriamente el importe, sobre todo, para cumplir con determinadas premisas: impulsar medidas que faciliten el disfrute de una vivienda digna y adecuada, de manera muy particular en el caso de las familias o ciudadanos con menos recursos económicos; fortalecer el parque de viviendas en alquiler social; incrementar las ayudas sociales en vivienda; reforzar la rehabilitación edificatoria y la regeneración urbana; defender el patrimonio histórico arquitectónico e impulsar la economía y el empleo. Todo ello, a la vez que nos dotamos con un marco legislativo adecuado, como pude exponer en esta Comisión, con el impulso de la Ley de arquitectura y calidad del entorno construido y también con el de la Ley por el derecho a una vivienda digna, adecuada y asequible.

Como ven, son presupuestos muy ambiciosos. Es un gran reto el que tenemos por delante. Es el presupuesto más cuantioso de cuantos se han elaborado en esta secretaría general o en las políticas de vivienda a lo largo de estos últimos años. Esperemos que con el trabajo de todos, y sobre todo con el trabajo y coordinación con ayuntamientos y, especialmente, con comunidades autónomas, podamos llevarlos adelante. Digo especialmente con las comunidades autónomas porque, como todos saben, quienes son competentes en materia de vivienda son las comunidades autónomas y la mayor parte de estos recursos, como habrán visto en la propuesta de territorialización, serán vía conferencia sectorial, a través de las comunidades autónomas. Se ha hecho una distribución estimativa, que siempre está sujeta a las estimaciones que se puedan acordar posteriormente en conferencia sectorial con todas las comunidades autónomas.

A partir de aquí, quedo a su disposición para cuantas preguntas quieran formular. No sé si he agotado todo el tiempo o si he ido justo.

Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Lucas. Ha hecho uso el tiempo que tenía.

Ahora, por un tiempo de cinco minutos, por el Grupo Republicano, tiene la palabra la señora Vallugera.

La señora **VALLUGERA BALAÑA**: Gracias, presidenta.

En primer lugar, discúlpeme por haber llegado tarde. Me he perdido una parte de su comparecencia y creo que ha sido la más breve de todas las que se han producido esta mañana, de modo que es un poco de mala suerte.

Comparto su planteamiento de que básicamente son competencias de las comunidades autónomas. La verdad es que hemos tenido muy pocos días para mirar esos presupuestos, de modo que le voy a pedir, en líneas generales, cómo lo han regionalizado, porque lo estoy buscando, pero la verdad es que cuesta un poco entrar en ello. En segundo lugar, quisiera saber por qué se han realizado acuerdos directamente con determinados ayuntamientos sin pasar precisamente por las comunidades autónomas. ¿Cuál es la razón?

Usted ya ha dado cuatro pinceladas sobre el marco normativo que va a acompañar a estos puestos supuestos. Son dos leyes. Ha hablado usted de la de vivienda digna y de la de arquitectura y de la ordenación del suelo urbano. Me parecen correctas. En último lugar, tengo que preguntarle el grado de crecimiento ha tenido. También quiero preguntarle por el grado de ejecución de este en relación con... **(Deja de funcionar el micrófono de la señora diputada, lo cual impide escuchar sus palabras).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 65

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Vallugera. Por el Grupo Parlamentario Unidas Podemos, tiene la palabra la señora Garrido.

La señora **GARRIDO GUTIÉRREZ**: Gracias, señora presidenta.

Empezaré por diciendo que el acceso a la vivienda es una de las asignaturas pendientes de nuestro Estado. La política de vivienda en España siempre ha sido quizás la política pública más débil y más pobre del Estado del bienestar. Por tanto, yo creo que estos Presupuestos Generales del Estado de 2021 son un cambio importante, un cambio de rumbo tanto en la cuantía y en los recursos económicos a dedicar al acceso a la vivienda, al cumplimiento de este derecho social, como en las medidas o en los ámbitos de actuación. Estamos en una coyuntura económica muy delicada, en una grave situación sanitaria, y, por tanto, hay que hacer frente a la situación de emergencia habitacional, que se ha visto agravada por el coronavirus, pero también a ciertas deficiencias, más de carácter estructural, que ha tenido la economía española o las políticas sociales que tienen que ver con ese acceso a la vivienda.

El escenario que se presenta es muy difícil, no podemos engañarnos. Los precios, digamos, abusivos, las subidas continuas de rentas van a agravar la situación de muchas familias, van a asfixiar esa economía muy debilitada y, por tanto, en este sentido, estos presupuestos pueden dar un poco de aire y de sostén a esas familias que lo van a pasar verdaderamente mal. Es verdad que la situación es muy grave, pero quizás también, por ser positiva, lo podemos plantear como una ventana de oportunidad, en la medida en la que era importante, desde hace tiempo ya, la reversión de algunas políticas ineficaces que han hecho mucho daño; políticas de mercantilización y de especulación que han hecho de la vivienda, en muchos casos, un bien inaccesible. Por tanto, tenemos un camino por andar, entendiendo ese acceso a la vivienda como un derecho y dibujando un escenario donde la función social de esa propiedad de la vivienda sea el elemento fundamental sobre el que se construya este nuevo paradigma de la vivienda como derecho.

En concreto, como decía, hay ciertos elementos de carácter estructural que ya estaban en el Estado español, dos grandes retos que yo creo que se ven reflejados en estos presupuestos. Por un lado, parece que por fin vamos a construir un mercado de vivienda diversificado, es decir, acabamos con la herencia, que todavía parece que está por ahí de las políticas del franquismo de imposición de un modelo propietario, y no solo hablamos de alquiler, sino que me parece que usted ha comentado que hablamos ya de recursos habitacionales. Hablábamos de que la sociedad española es una sociedad muy diversa, con multitud de formas de familias, con multitud de formas de habitar y, por tanto, tenemos que empezar a pensar en diferentes modelos de servicios o soluciones; usted hablaba de soluciones habitacionales. Por tanto, ese era uno de los grandes retos: acabar con este monocultivo de la propiedad y establecer, como digo, diferentes formas de tenencia y de acceso a la vivienda. Por otro lado, el gran reto, casi básico, es tener recursos suficientes para hacer estas políticas. En este sentido, como usted bien ha comentado, hay un incremento espectacular de las políticas de vivienda. En esta última década, siempre han sido pobres, ya lo he dicho al principio, esos recursos destinados a las políticas de vivienda, pero en esta última década se había reducido la asignación, por ejemplo, del Plan de Vivienda, si no recuerdo mal, en un 60 %. Entonces, bienvenidos sean todos estos recursos.

Quiero destacar y hacer hincapié muy brevemente en la necesidad de apoyar esa política de alquiler que permita el acceso a esa vivienda, no solo social, sino asequible a las mayorías sociales. Creo que la política de rehabilitación que se plantea es una política que era muy necesaria. Como usted bien sabrá, lo ha comentado, el parque de viviendas en el Estado español, que se construyó de manera masiva en las décadas de los años cincuenta y sesenta, carecía de unos estándares de calidad. Por tanto, en muchas ocasiones, esas viviendas son indignas y, además, se convierten en cárceles para las personas mayores o incluso para las personas que tengan algún tipo de disfuncionalidad.

Por último —y con esto acabaría—, también me parece destacable el trabajo que espero que haga en relación con la regeneración y renovación urbana en la construcción, no solo de ciudades eficientes e inteligentes —ahí sí que haría un comentario—, sino también de ciudades más amables e inclusivas. Ciudades que se construyan desde la perspectiva de los derechos y que permitan ejercer la vida urbana en igualdad de oportunidades. Ahí haría hincapié en esa necesaria perspectiva de género. Bienvenidos sean todos esos recursos económicos que van destinados al derecho a la movilidad y a la proximidad, porque eso, como usted bien sabrá, hace que las ciudades no solo sean eficientes, sino, sobre todo, que sean más amables, más seguras y más inclusivas.

Quiero darle muchos ánimos y, quizás, para finalizar, hacerle una sugerencia que tiene que ver con algo que es muy difícil en este Estado. Como bien se ha comentado aquí —acabo ya— una de las

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 66

dificultades mayores es la concertación y la colaboración con las diferentes administraciones, fundamentalmente con las comunidades autónomas. Entonces, el éxito de estos recursos bien aplicados y de este programa tiene que ver con utilizar la energía en pensar en cómo colaboramos y cómo concertamos, de la manera más eficiente posible, con las diferentes administraciones, con las comunidades autónomas y también con las entidades locales.

Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Garrido.
Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la señora Esteban.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Gracias, señor Lucas, de nuevo, por su comparecencia aquí. Yo no sé si han tomado consciencia real de que estamos ante la mayor crisis socioeconómica que ha vivido España en tiempos de paz. Imagino que su ministerio habrá sopesado esta cuestión durante el verano para elaborar los presupuestos o para corregirlos.

En materia de vivienda, es el momento de impulsar al máximo sus políticas y que estas sean igualitarias, no discriminatoriamente igualitarias. He comentado anteriormente cómo introducen, en la accesibilidad de vivienda, la perspectiva del género. Concretando uno de los ejemplos que ponen ustedes ahí es que la familia monoparental es la de una mujer con hijos a su cargo y, cuando es un hombre solo, lo dejan fuera. ¿Qué culpa tendrán esos niños de que les falte su madre, en vez de faltarles su padre? De verdad, es que ya estamos entrando en tema niños. No se puede discriminar de esta manera y meter la perspectiva de género hasta en la sopa sabiendo que el 80% de las personas sin hogar son hombres. Todos los españoles tienen que tener las mismas posibilidades ante el mismo momento de desamparo.

Son tiempos de extrema austeridad. Huelga decir que acciones, tales como la promoción y participación en eventos internacionales de difusión de la arquitectura, como organización y financiación de las bienales españolas e iberoamericanas de arquitectura, participación en la Bienal de Arquitectura de Venecia, concurso de arquitectura European, Premios de la Casa de Arquitectura, subvenciones a más de doce fundaciones que describen: Green Building Council. No pongo en duda de que estas fundaciones sean muy meritorias y muy buenas, pero, aparte de que muchos de estos eventos se van a tener que suspender, como ha ocurrido con los Juegos Olímpicos, ahora mismo es accesorio. La mejor manera de premiar a nuestros arquitectos españoles es darles trabajo para promover las más de 2 millones de viviendas de alquiler social que hacen falta en España para igualarnos a la media europea.

La coordinación técnica de desarrollo del sistema estatal del índice de referencia del mercado de alquiler de vivienda y de otros instrumentos para el seguimiento y observación de la realidad del mercado de la vivienda y el suelo, lo que figura en el apartado 261.P de sus presupuestos, que ya nos comentó el otro día. Nos detalló que, para ello, se iban a apoyar en los datos del Registro de la Propiedad, del Catastro, del Banco de España, del Ministerio de Hacienda, del Observatorio de la Vivienda y de la Agencia Tributaria. Si quieren saber por dónde respira el mercado en cuanto a los precios de alquiler, tienen que contar con la red de API colegiados que tenemos en España, con las consultoras, con los portales inmobiliarios para saber cuál es el precio de oferta y cuáles son los precios de cierre. Los precios de cierre, ustedes, los conocen, porque tienen acceso a información del IVIMA, del IBAVI, del INCASOL y de los organismos correspondientes donde se depositan las fianzas. También a través de los certificados de eficiencia energética, que son obligatorios, desde el 2013, para el propietario, emitidos a través de un arquitecto o de un ingeniero, pueden conocer el estado de conservación o de renovación de una vivienda. Dentro de un mismo edificio puede haber una diferencia del 40% sobre el precio de alquiler, dependiendo de si esta reformada o no, si está aislada, si tienen un mejor aislamiento o si es más eficiente energéticamente. Si no tienen en cuenta a los agentes que están en la calle y que viven del mercado, no van a ser conocedores de los precios reales de alquiler en España y de sus fluctuaciones. Atendiendo únicamente al Catastro, a Hacienda, etcétera, van a tener a un equipo de funcionarios entretenidos en sus despachos, realizando un ejercicio costoso, inútil y obsoleto antes de ser publicado.

En cualquier caso, este índice de referencia de precios de alquiler, que vamos a pagar todos los españoles, nos preocupa mucho que se convierta en una herramienta para el intervencionismo en los precios de alquiler, algo que atentaría directamente contra el artículo 33. Esto es algo que aplauden y están manifiestamente reclamando sus socios de Podemos. Es más, lo ha mencionado el señor Mayoral esta mañana en dos ocasiones y las respuestas de sus compañeros del ministerio han sido que estaban de acuerdo en sus declaraciones. Es incuestionable la falta de viviendas de alquiler social en España y,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 67

como es incuestionable, los poderes públicos tienen que promover las condiciones necesarias para dar acceso a la vivienda, como reza el artículo 47 de nuestra Constitución. Les venimos reiterando este asunto en todas las comisiones: vivienda social, pero la vivienda en alquiler social no se puede hacer a costa del pequeño propietario. Les venimos advirtiendo que, si intervienen en los precios de alquiler, van a lograr que los propietarios entren en rentabilidades negativas, es decir, que les cueste más el gasto de mantenimiento de la vivienda que las rentas que por ella perciben, logrando así que retiren sus viviendas del mercado, de un parque de alquiler que ya de por sí está altamente tensionado, como ustedes mismos reconocen.

Se me ha acabado el tiempo.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Esteban.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidenta.

Muy buenas tardes. En principio, quiero agradecer al señor secretario de Vivienda su intervención y su predisposición para venir a comparecer a esta Cámara, porque, en dos semanas, es la tercera vez que viene y eso es de agradecer; hay que decirlo.

Les dijimos el otro día que estábamos bastante de acuerdo con su discurso y con el programa que nos contaba. El tema es que, así contado, todo suena bien, pero el *plus* que hay que añadirle a su relato es una ficha financiera creíble y, sobre esto, es lo primero que le pregunto. ¿Cuánto cuesta, señor Lucas, la reorientación del Plan de Vivienda 2018/2021, porque desde que llegaron al Gobierno, en 2018, se les oye mucho hablar de eso, pero no veo nada en los presupuestos? ¿Cuánto cuesta el Plan Estatal de Rehabilitación Edificatoria? ¿Cuáles son las acciones a corto plazo para la estrategia de rehabilitación en España? ¿Qué mecanismos hay que poner en marcha para que sea efectivo y también cuánto cuestan? ¿A qué dedicarán estos 100 millones del Plan 20 000? ¿Por qué esa disminución con respecto a lo presupuestado en 2019? Son cosas que, para hacer una valoración, tendremos que saber, porque, la verdad, los datos que hay en el presupuesto son muy pocos y no corresponden para nada con el discurso que acaba de hacer y con el programa que nos cuentan.

Usted ha anunciado la mayor inversión en vivienda de todos los tiempos, 2230 millones de euros, amparada en la creación de viviendas sociales asequibles y en que todos los españoles tengan una vivienda digna. Este es un objetivo muy loable y que, por supuesto, compartimos, pero que no casa con la realidad presupuestaria. Ahí hay muchas cosas que nos gustaría que nos aclararan, porque, señor Lucas, se le cae el discurso. Si vemos la dotación prevista en 2021, sin tener en cuenta el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, es de 602 millones de euros, a los que ustedes añaden esos 1651 millones, por ahora, de uso indefinido, y que tendrá que explicarnos de forma objetiva a qué van a ir destinados, porque los 602 millones, que es lo cierto en el presupuesto que tenemos, para nada incrementa su presupuesto de 2019, que ascendía a 649 millones de euros. Si trabajamos datos ciertos, ha habido una reducción del presupuesto, que ustedes habían presumido de su aumento con el objetivo de aumentar el parque de vivienda social y asequible y ayudas al alquiler para familias vulnerables. Lo que vemos no es un aumento, sino que es un recorte presupuestario del 7,2% con respecto a su ambiciosa política de viviendas de 2019.

Sin ánimo de ofender, señor secretario, este presupuesto de 2250 millones de euros en viviendas suena muy bien, pero tenemos que decirle que es engañoso, que nos parece propaganda. Se computan 1650 millones de euros que, además, no van a contribuir ni a reforzar su objetivo de fomentar la oferta de vivienda social y asequible o ayudas al alquiler, como el propio ministro ha reconocido y usted mismo, porque, según su propio principio, el objetivo principal de estos fondos es la ejecución de programas de rehabilitación sostenible y programas de rehabilitación a desarrollar por las comunidades autónomas, por ahora, inconcretos. La única realidad que tenemos es un recorte del 7,2% respecto al 2019.

El otro día en su comparecencia se caía su discurso del Plan 20 000 basado en la colaboración público-privada cuando, en paralelo, anunciaba, el señor Iglesias, el control de los precios de alquiler, que no es otra cosa que intervenir el mercado de alquiler y controlar la propiedad privada. Hoy se les vuelve a caer el discurso al confiar esa mayor subida de presupuestos de la historia a lo que llaman Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, cuando la realidad de los presupuestos es que solo tienen dos cosas clave: una cosa es el Plan Estatal de Vivienda de 2018 y el Plan 20 000; no hay más. Al Plan de Vivienda se le ha dotado con su cantidad correspondiente del Plan 2018/2021. Además que ya estaba comprometida

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 68

para ayudas al alquiler, al permitir, a través de varios reales decretos-ley, que se puedan traspasar el dinero de 2020 y de 2021 de cualquier programa a ayudas al alquiler. El Plan 20000 se reduce de 137 millones, que tenía en 2019, a 100 millones. Me gustaría que nos contara qué pasó por el camino. Nos gustaría que nos respondiera a por qué se reduce esa dotación del Plan 20000 Viviendas de 2019 a 2021.

También me gustaría que nos detallara, señor Lucas, el rendimiento económico que tiene esta nueva área creada de la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura, a la que destinan 31,5 millones de euros aproximadamente y que si usted ve los presupuestos solo son subvenciones, premios a fundaciones y cosas de este tipo. Nos gustaría saber el rendimiento que tiene. Yo le digo que no voy a cuestionar ni la valía ni la inteligencia, como usted dijo el otro día, de su titular, el señor Carnicero, pero sí nos gustaría que nos aclarara a qué se destina esta área, sobre todo, para no cuestionar cuestiones éticas, como la colocación de su esposa en otra empresa pública del Gobierno.

Para acabar, nos gustaría que nos respondiera también sobre su niña bonita, esos 1651 millones de euros. ¿A qué proyectos concretos se van a destinar esos fondos y qué garantía tiene de que se vayan a admitir y, desde luego, que se vayan a desarrollar? ¿Cómo está previsto también que se distribuyan esos fondos en las comunidades autónomas, porque todavía no lo sabemos? Si hay algún sistema de agilización administrativo previsto para sacar adelante, con la premura necesaria y con ese compromiso de gasto que acaba de anunciar, todos estos proyectos. Con todo lo que yo he dicho, para vivienda social yo no veo que haya un euro por ahí. ¿Con qué recursos efectivos cuenta para aumentar el parque de vivienda social?

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Zurita.
Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Bravo.

La señora **BRAVO BARCO**: Muchas gracias.

En el Grupo Socialista estamos muy contentos por el enorme e histórico impulso que el Gobierno de Pedro Sánchez ha desarrollado en la política de vivienda en nuestro país. Estamos, con mucha diferencia, ante la inversión más importante en política de vivienda de toda la historia. En concreto, como bien ha explicado el señor Lucas Parrón, dispondremos, en el caso de que estos Presupuestos Generales del Estado se aprueben, de 2250 millones de euros para impulsar las políticas públicas de vivienda. Esa cantidad representa un incremento del 367% con respecto al ejercicio anterior. Debo añadir que, no solo es la inversión más elevada de toda la serie histórica, sino que, además, es una inversión absolutamente necesaria por dos motivos. El primer motivo se refiere a la grave crisis económica que está generando la pandemia y que está provocando situaciones de dificultad entre la ciudadanía a la hora de ejercer su derecho a una vivienda digna. El segundo motivo se refiere a la completa ausencia de políticas de inversión que se ha vivido en el pasado. Fíjense, en un solo año, el Gobierno progresista realizará una inversión en vivienda que es superior a la que hizo el Partido Popular en cualquiera de sus dos legislaturas.

Dice la portavoz del Partido Popular que no ve el aumento. Señoría del Partido Popular, ustedes dejaron unos presupuestos con 481 millones de euros en materia de vivienda y nosotros los hemos incrementado en 2250 millones de euros. Si no lo ve usted (**Muestra una gráfica**), si quiere usted aquí se lo acerco. Aquí lo tiene.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Los tengo.

La señora **BRAVO BARCO**: Que el Gobierno va a invertir mucho es obvio, porque ya la cifra de 2250 millones de euros habla por sí misma, pero resulta que, además de invertir mucho, el Gobierno va a invertir bien, en el sentido de que ha sabido detectar dónde están los problemas para aplicar con precisión estas enormes cantidades de dinero, justo allí, donde realmente se necesitan. Estos presupuestos están diseñados de tal manera que la vivienda se alza como una política clave, incrementándose la oferta de vivienda social, mejorándose el acceso a la vivienda y estimulando la rehabilitación, la renovación y la regeneración urbana como pieza clave en la reactivación económica.

Fíjense, para la recuperación económica y social en entornos residenciales se van a destinar 1550 millones de euros, para la rehabilitación sostenible y digital de edificios de la Administración Pública 81 millones de euros y para la rehabilitación arquitectónica otros 30 millones. El total para la rehabilitación de viviendas en el entorno rural se va a destinar un total de 1661 millones de euros. El Gobierno acierta, porque, con la rehabilitación, aportamos viviendas dignas, sostenibles, accesibles, habitables y, además,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 69

reactivamos el sector de la construcción, generando empleo y riqueza para el país. También acierta el Gobierno cuando apuesta decididamente por el Plan de Vivienda para el alquiler asequible. En efecto, garantizar el acceso a la vivienda como un derecho, incrementando el parque público de viviendas para el alquiler asequible y elevando las cantidades de las ayudas al alquiler, es una auténtica prioridad de estos presupuestos. Este plan dispondrá de 215 millones de euros y favorecerá también la reactivación y armonización de la vivienda de alquiler. Además, el Gobierno dota al vigente Plan de Vivienda con 354 millones de euros y también se presupuestan más de 20 millones de euros para los planes de acción de la Agenda Urbana Española.

Por tanto —ya concluyo—, a la luz de las cifras y de los programas de inversión, el Gobierno de Pedro Sánchez presenta unas cuentas que el Grupo Parlamentario Socialista apoya y aplaude. El Gobierno, no solo invierte mucho, ya que presenta el presupuesto en políticas de vivienda más elevado de la historia, multiplicando casi por cinco la inversión del año pasado, sino que, además, invierte bien, porque invierte donde hay que invertir, en rehabilitación, en alquiler y en el fomento de los actuales planes vigentes. Por ello, le felicito, señor secretario general, y felicitamos al Gobierno.

Deseo lanzar un último mensaje a los demás grupos políticos, porque estamos ante una situación excepcional, la pandemia nos ha golpeado con fuerza y la ciudadanía demanda de todos nosotros acuerdo, consenso, diálogo, crítica sana, crítica constructiva y altura de miras. Muchas veces hemos escuchado en esta Comisión a todos los grupos políticos demandar más y mejores inversiones en materia de vivienda. Pues bien, aquí están las inversiones, y son más y son mejores. Por eso, señorías, les pido que apoyen estos presupuestos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Bravo.
Tiene la palabra el señor Lucas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidenta.

Me hubiera gustado que estuviera la señora diputada del Grupo de Esquerra Republicana para escuchar las respuestas. Aun así, voy a intentar responderla. No he querido volver a repetir todas las intervenciones que he tenido en las últimas semanas, porque, como bien ha dicho la portavoz del Grupo Popular, creo que, en el último mes, es la tercera vez que vengo aquí. Entonces, tampoco era cuestión de volver a repetir toda la política de viviendas y toda la intervención. **(La señora Vallugera Balañà entra en la Comisión)**.

Estaba diciendo que es la tercera vez que vengo, en el último mes, a esta Comisión y que tampoco era mi intención repetir todas las líneas generales y todas las políticas, porque he querido ir al centro de la cuestión que teníamos hoy aquí, que era la política presupuestaria. Sí que he querido hacerlo, porque, enlazando con esto, es verdad que en estas dos últimas intervenciones he expuesto todas esas líneas estratégicas y no había podido hasta ahora fijar cantidades para que se viera la importancia que queremos darles. Somos muy conscientes, desde el Gobierno, del momento en el que estamos viviendo, de la situación de dificultad que se vive, de la dificultad que viven muchas familias, unas por la vulnerabilidad derivada del COVID-19 y, otras, porque arrastran vulnerabilidades anteriores. Creo que tenemos una asignatura pendiente, a lo largo de estos cuarenta años, tenemos muchas, pero una de ellas es intentar dar soluciones habitacionales a las familias que tienen pocos recursos económicos. Este Gobierno es consciente de que esa es una prioridad y ha sido una prioridad, tanto en las medidas que hemos ido incrementando, como he comentado antes, con el COVID-19, como también en el reflejo de lo que hoy estamos hablando aquí. Porque, a la hora de conformar el presupuesto y a la hora de conformar los fondos europeos, podríamos haber optado por otras opciones, otros países están optando por otras políticas, pero nosotros éramos conscientes de la realidad que se vive y de que la política de vivienda tenía que ser una política central del Gobierno, y que, por lo tanto, debíamos incidir de manera muy importante. De ahí la gran cuantía de recursos que pasa del presupuesto que tenemos actualmente, de 476 millones, a 2250. Es verdad que son con los fondos europeos, pero también es cierto que eran 476 millones de presupuesto ordinario, y este año son 602 millones de euros, como bien se ha estado comentando. O sea, que se produce un incremento muy importante con respecto al presupuesto del año 2018, que es el que actualmente estaba prorrogado, el que actualmente sigue en vigor.

Me preguntaba la señora diputada de Esquerra Republicana que cuál era la regionalización. Hemos tomado un criterio que, como bien habrán visto, está establecido en el libro amarillo del presupuesto, un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 70

criterio de territorialización en base en los domicilios existentes, pero sí hemos establecido que esté siempre supeditado a la aprobación por parte de la conferencia sectorial. Es decir, que la Conferencia Sectorial de Comunidades Autónomas tendrá que sentarse a establecer cuál es la fórmula, porque lo que sí que es evidente es que nosotros hemos intentado —y vamos a serlo y vamos a hacerlo— ser muy respetuosos con el marco competencial de las comunidades autónomas en la política de vivienda, en materia de rehabilitación y en la política de ayudas a la vivienda que tenemos a través del plan estatal, y todas ellas se canalizan a través de las comunidades autónomas, y son estas comunidades autónomas las que van a ser las interlocutoras permanentes para la implementación de todos estos recursos económicos.

Ahora bien, también hemos dicho que este Ministerio de Agenda Urbana Española pretende ser también el Ministerio de las Ciudades. Vamos a establecer y estamos estableciendo convenios, acuerdos y colaboraciones con ayuntamientos para ayudarles también en las políticas de Agenda Urbana. Y una de estas políticas más importantes es la implementación de políticas de vivienda, de políticas de vivienda en alquiler que hagan posibles soluciones habitacionales a los graves problemas que se tienen en muchos otros territorios. Van acompañadas, además, con proyectos y propuestas legislativas que van a intentar dar solución a esos muchos problemas, tanto la Ley de Vivienda como la Ley de Arquitectura.

Yo dije en esta Comisión —y lo reitero— que, antes de aplicar nada, debíamos tener una imagen de lo que estaba ocurriendo, y es por eso por lo que, en el acuerdo que nosotros hemos alcanzado dentro del Gobierno, se ha establecido que vaya en la Ley de Vivienda la contención de rentas en materia de alquiler. Y va a ir, pero eso nos va a posibilitar hablar con los colectivos, entidades y asociaciones, nos va a permitir tener unos datos correctos de lo que está pasando en el territorio, pero sí entendemos que hay zonas muy tensionadas y que, de manera mesurada, de manera acordada, de manera debatida, habrá que establecer la manera de impedir que se sigan tensionando los precios del alquiler.

Me preguntaba cuál ha sido el grado de ejecución del presupuesto. No tengo aquí el dato del grado de ejecución del presupuesto del año 2018, se lo podría proporcionar, pero es un grado de ejecución muy alto en materia de vivienda. La mayor parte, como bien se ha dicho hasta ahora, era el Plan Estatal de Vivienda y las comunidades autónomas tienen un grado de ejecución muy alto del Plan Estatal de Vivienda, así como del 1,5 cultural, así como el capítulo 6, de inversiones, que es el 90% del presupuesto actual.

Luego, con respecto a los años anteriores, se produce un incremento de un 25% solamente, del presupuesto ordinario con respecto al presupuesto que actualmente hay. Pero si tenemos en cuenta el presupuesto total, estamos hablando de 2250 millones de euros, que es el presupuesto más alto que ha habido en materia de vivienda en toda la serie histórica, como bien se ha comentado. De ahí que veamos la importancia que tiene la política de vivienda.

Es verdad que lo que intentamos es hacer dos cosas; primero, poner al ciudadano en el centro de atención, como bien comentaba la portavoz de Unidas Podemos, para buscar soluciones a los graves problemas habitacionales. Y lo que no puede ser es que el Estado, el Gobierno, sea un sujeto pasivo de lo que está ocurriendo. El Estado, el Gobierno, tiene que ser un sujeto proactivo para intentar buscar soluciones, porque las realidades son duras. Las realidades se acrecientan en esa dureza cuando llegan crisis económicas como la que se está viviendo, y es por eso por lo que estas políticas, el planeamiento que estamos haciendo y el marco legislativo van en esta dirección, y siempre concertados con comunidades autónomas y ayuntamientos, porque al final las cosas ocurren en las ciudades, las cosas ocurren en las comunidades autónomas, las competencias en materia de vivienda las tienen las comunidades autónomas, y es necesaria esa cooperación, esa colaboración, no para decir quién tiene más competencias o quién las ejerce mejor, sino para buscar soluciones efectivas a los problemas que hay en las ciudades, y que están sufriendo nuestros convecinos.

Claro que estamos en una de las mayores crisis. No me atrevería a decir si es la mayor o no, pero sí es una de las mayores crisis que hemos vivido en la historia reciente de España, esta crisis derivada de la pandemia del coronavirus. Creo que se está teniendo la dimensión de esa crisis, y que estamos actuando impulsando políticas, y sobre todo reorientando políticas para dar solución a esa situación. La portavoz del Grupo VOX hablaba de esa conciencia, y nosotros creo que tenemos esa conciencia muy clara, no solamente por las políticas que aquí se están estableciendo, sino por las que hemos venido realizando a lo largo de estos meses y las que se están implementando en otros ministerios. A lo que no vamos a renunciar nunca es a la perspectiva de género, y no vamos a renunciar nunca a la reivindicación de políticas que propicien la igualdad, porque, actual y lamentablemente, la sociedad española todavía no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 71

tiene los índices de igualdad, quizá legales sí, pero de hecho no. Por lo tanto, tenemos, como he dicho antes, no solamente que ser proactivos en la lucha contra la pobreza y la exclusión social o dar soluciones habitacionales, sino que creo que tenemos que ser proactivos también en la lucha contra la desigualdad y en la perspectiva de género en las políticas que estamos desarrollando. Creo que el haber dedicado el 98% a políticas de vivienda, a políticas de rehabilitación y a las políticas que estamos comentando, no es óbice para que una parte pequeña —sí— sigamos estableciéndola sobre la base de la promoción y la participación en eventos internacionales, porque creo que es necesario por parte del Estado español difundir la calidad de nuestra edificación o la calidad de nuestra arquitectura. Eso es compatible con esas políticas, y es por eso por lo que están previstas en este presupuesto.

Creo que el sistema de índices de precios de referencia es un sistema bastante riguroso. No decimos que no podamos nutrirnos de otros sistemas, incluso de algunos que tienen establecidos algunas comunidades autónomas, por supuesto, pero creo que el rigor que hemos tenido con este sistema nos da una imagen bastante real de lo que está pasando en los territorios, como digo, teniendo también la obligación por parte de este secretario general de revisar también cómo ha sido la evolución a lo largo de estos meses en función de la crisis del coronavirus. Y esta política que estamos desarrollando tiene una eminente característica: impulsar viviendas sociales. Viviendas sociales que no son otra cosa que viviendas públicas en alquiler para hacer frente a los problemas habitacionales existentes en el país. De esta manera se enfoca el Plan Estatal de Vivienda, de esta manera se enfocan también las políticas de rehabilitación o la política de concertación con ayuntamientos o con comunidades autónomas.

Señora Zurita, los datos son evidentes: pasamos de un presupuesto de 476 millones a 2250. El que no quiere ver, no ve, pero es evidente cuál es la prioridad, una de las prioridades de este Gobierno, y cuál es la acción que estamos desarrollando desde el Gobierno. Y cómo, además, hemos decidido que el Plan Estatal de Vivienda, que actualmente contemplaba, como usted bien sabe, no solamente políticas de ayuda al alquiler o de promoción de vivienda pública, sino también de rehabilitación, se dedique única y exclusivamente a vivienda, es decir, de los 354 millones, aproximadamente —no tengo el dato, también se lo puedo proporcionar—, unos 130 o 140, se dedicaban a rehabilitación. Y ahora todo ese dinero se va a dedicar a política de vivienda, y la política de rehabilitación se va a hacer con los fondos europeos.

Pero no solamente queremos hacer esto, sino que queremos promocionar la vivienda pública en alquiler, y estamos trabajando con ayuntamientos, estamos trabajando con comunidades autónomas, estamos trabajando a través de los suelos del Estado con la promoción de los SEPE. Estamos haciendo todo lo posible por implementar estas políticas, porque no solamente tenemos que hacer una política, como bien hemos comentado, de contención de rentas, sino que tenemos que hacer una política también de incremento de la oferta para garantizar una calidad de la vivienda y, sobre todo, mayor número de viviendas en el mercado. No es una propaganda, son dineros reales. Es verdad que es un reto, un reto muy grande, por parte del Gobierno y por parte de este ministerio el intentar concertar con comunidades autónomas, el intentar buscar cómo hacer posible soluciones a los problemas habitacionales y, sobre todo, el hacer posible que las cantidades que desde el Gobierno se implementan se puedan gastar de manera correcta para conseguir los objetivos perseguidos.

Tengo que decir, por otra parte, que no solamente contemplamos estas cantidades, como usted sabe, porque yo sé que conoce bien el presupuesto de esta secretaría general, sino que tenemos las políticas de vivienda, tenemos las políticas de rehabilitación, tenemos las políticas del 1,5% cultural, sobre las que espero, además, que se produzca un incremento, porque sabe que está muy relacionado con las adjudicaciones de obras, y aumentará el volumen de obra del Estado en función de la cuantía de recursos que se pueda incorporar a partir de los próximos años, o porque tenemos, también, diferentes propuestas de inversiones públicas que realiza este ministerio para mejorar la calidad de la edificación.

Me preguntaban por la Dirección General de Arquitectura, y creo que es recurrente constantemente; Dirección General de Arquitectura y Agenda Urbana, seguramente que por otros motivos, pero les he dicho que del presupuesto de los fondos europeos 1100 millones van a esa dirección general. Es un programa específico y concreto de rehabilitación de edificios públicos, tanto del Estado como de comunidades autónomas y ayuntamientos. Tiene uno de los programas, además, más intensos y mejor valorados, no solamente de este ministerio, posiblemente de este Gobierno, como he dicho, el 1,5% cultural, que llega a casi todos los territorios de España. Es el encargado de la estrategia de eficiencia energética a largo plazo de la edificación en España, que ha obtenido, por cierto, la mejor calificación de la Unión Europea. Se está trabajando en un plan nacional de rehabilitación y regeneración urbana, tenemos una propuesta de mejora de edificios públicos muy interesante, y tenemos una Ley de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 72

Arquitectura que va a mejorar, no solamente la calidad del entorno construido, sino muchas de las reivindicaciones que se vienen haciendo por parte del sector. Se trabaja en el Código Técnico de la Edificación, que es vital para el sector de la edificación, de la construcción, de la promoción y de la arquitectura en España. Y así podría seguir con muchísimas cosas más. Es decir, el que no ve es porque no quiere ver, en este caso, porque yo estoy convencido de que usted lo ve y sabe perfectamente lo que hay. Otra cosa es que se quiera atender solamente a la crítica sencilla, a la crítica fácil, sin entrar en profundidad en los temas en cuestión.

Y luego, cuando me hablaban de proyectos concretos con los 1650 millones, les he dicho que la mayor parte de esos recursos van a ir a concertar con comunidades autónomas, tendremos que sentarnos con las comunidades autónomas para hacer todo lo posible para llegar a los entendimientos necesarios para la buena implementación de esas medidas. La mayor parte van a rehabilitación de edificios y a rehabilitación de barrios, áreas urbanas completas, muy necesario, con una perspectiva muy clara, no solamente de mejorar la calidad y la eficiencia energética de las viviendas, sino, sobre todo, de garantizar la accesibilidad y, en estos momentos de pandemia, mejorar también la calidad de las viviendas porque, lamentablemente, las pequeñas viviendas tienen más problemas y tienen menos condiciones para poder afrontar con mejores condiciones la crisis del coronavirus, derivada de la situación que llevamos viviendo a lo largo de estos trimestres. Pero sí que les quiero trasladar que tenemos esa perspectiva, tenemos esa idea clara de hacer de la vivienda y de la Agenda Urbana un elemento fundamental, no solamente en las políticas del ministerio, no solamente en las políticas del Gobierno, sino también, como ustedes saben, un elemento fundamental tractor de la economía española, porque lejos de las burbujas inmobiliarias que en otros momentos se propiciaron, se crearon y se potenciaron, nosotros lo que entendemos es que tenemos que propiciar la rehabilitación y la regeneración urbana. Porque, además, teniendo en cuenta el gran número de viviendas que necesitan rehabilitarse, puede ser un sector que genere empleo de calidad, que genere empleo estable para los próximos veinte años. El sector así lo cree, hemos estado trabajando conjuntamente con el sector durante estos meses para hacer una propuesta solvente, y espero que en la colaboración entre el Estado, las comunidades autónomas, los ayuntamientos, el sector privado, con la colaboración que yo decía en las comisiones anteriores y que vuelvo a reiterar esencial colaboración público-privada para sacar adelante estas propuestas, podamos hacer todo lo posible por ser útiles, por hacer posible que este presupuesto se ejecute todo y, sobre todo, que se genere dinamismo económico, sin olvidar, por supuesto, el objetivo principal, que es obtener viviendas dignas a precios asequibles, e ir poco a poco con otras propuestas, como las legislativas que he comentado, solventando los graves problemas habitacionales que existen en España y que son un hándicap desde hace muchísimo tiempo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Lucas. Gracias por su asistencia. Vamos a parar unos minutos para recibir a la siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (PARDO DE VERA POSADA), A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/000752); CIUDADANOS (número de expediente 212/000805); PLURAL (número de expediente 212/000958); VOX (número de expediente 212/000649); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000589); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000869).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuamos con la sesión.

Vamos con el turno de las empresas públicas, de las entidades empresariales. Vamos a comenzar con ADIF, y su presidenta, doña Isabel Pardo de Vera Posada, nos va a explicar las líneas presupuestarias de su entidad.

Tiene usted la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Pardo de Vera Posada): Señor presidente, muchas gracias.

Señorías, comparezco ante esta Comisión como presidenta de las entidades públicas empresariales, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF y ADIF Alta Velocidad. Buenas tardes. Permítanme

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 73

que comience mi intervención ante esta Comisión destacando los principios que rigen, tanto la planificación como la estrategia empresarial de ADIF y ADIF Alta Velocidad, y que afectan directamente a los Presupuestos Generales del Estado para 2021. La actividad inversora llevada a cabo por las dos entidades que presido ha de regirse por criterios de sostenibilidad, eficiencia, cohesión territorial y accesibilidad de todos los ciudadanos a una movilidad medioambientalmente sostenible, garantizando, para ello, la conexión y la intermodalidad de la red de transportes, de la que el sistema ferroviario es una parte fundamental.

En ADIF pretendemos lograr la máxima eficiencia en la gestión de las infraestructuras ferroviarias que configuran los activos de ambas entidades, su máxima utilización posible, así como la optimización de la administración coordinada de las distintas redes que conforman la red ferroviaria de interés general: la red de ancho estándar, la red de ancho ibérico y la red de ancho métrico, las cuales presentan notables diferencias entre sí, tanto desde el punto de vista técnico como de su evolución histórica. Esta administración coordinada redundará en una mejora de su mantenimiento y explotación, y en especial, en la gestión de la seguridad durante la operación, que es uno de los pilares básicos para ambas entidades y para el ministerio.

Pero no es posible exponer la formulación de los presupuestos del año 2021 sin considerar, aunque sea brevemente, el contexto económico de las entidades que tengo el honor de presidir. Como todos ustedes conocen perfectamente, el impacto de la crisis sanitaria derivada de la COVID-19 está siendo especialmente grave sobre la movilidad, pues, de hecho, muchas de las medidas que los expertos sanitarios han promovido y están promoviendo pasan por limitar la movilidad de los ciudadanos para evitar de ese modo la propagación del virus. En el caso de los administradores de infraestructuras ferroviarias este tremendo impacto en las pautas de movilidad se ha visto materializado en el desplome de los tráficos ferroviarios y, como consecuencia, de los ingresos que ADIF y ADIF Alta Velocidad perciben a través del sistema de cánones por el acceso y uso de las infraestructuras ferroviarias. En esa línea es necesario señalar que la caída de ingresos en lo que llevamos de año 2020 es superior a 270 millones de euros, lo que supone que, en comparación con el año 2019, las entidades han tenido una caída de ingresos del 29% de la cifra de negocio del año anterior.

Sin embargo, frente a este desplome de tráficos y de ingresos, y al contrario de lo que sí han podido llevar a cabo otras entidades, ADIF y ADIF Alta Velocidad han mantenido operativas todas las líneas ferroviarias que gestionan, continuando de manera ininterrumpida con la realización de las labores de mantenimiento, y garantizando en todo momento la seguridad de la circulación, aunque fuese para un número muy reducido de trenes. Asimismo, y atendiendo a la necesidad del país por recuperar servicios ferroviarios, ADIF ha introducido un sistema de bonificaciones para incentivar el aumento de las frecuencias actuales en trenes de largo recorrido, de forma que por cada tráfico adicional de servicios comerciales de pasajeros que se genere en la red ferroviaria de interés general, se aplica una bonificación del canon por el 50% del importe. Y en esa misma línea, con la propuesta incorporada en los Presupuestos Generales, se pretende dar un impulso decisivo a la liberalización del tráfico ferroviario en nuestro país y, al mismo tiempo, responder a la urgencia que la situación sanitaria descrita nos exige.

A modo de referencia, para su conocimiento, los cánones para los tráficos de la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa experimentarán una reducción, sumando todos los conceptos que los integran, de un 12%; la línea Madrid-Andalucía, una reducción del 16%; y el resto de las líneas de alta velocidad, una reducción media del 23%. Para poder llegar a estas reducciones hay que destacar la contribución del Ministerio de Transportes y Movilidad, que, por primera vez, realizará una aportación económica a las administraciones de infraestructuras ferroviarias para hacer posibles estas tarifas de los cánones. Desde ADIF somos los primeros interesados en la recuperación progresiva de los tráficos y los servicios, y en nuestra opinión, esta reducción de cánones es una herramienta muy potente para estimular la demanda y favorecer al usuario.

Asimismo, respecto a los cánones de mercancías y una vez tenida en cuenta la contribución ya citada del Ministerio de Transportes, los importes por tren/kilómetro permanecerán en 20 céntimos de euro por tren/kilómetro. El mismo importe que se venía cobrando hasta este momento. Es destacable el esfuerzo que ADIF realiza en este sentido por tratar de cooperar con los operadores ferroviarios de mercancías, en un contexto que nos proporciona una oportunidad única, porque estos importes son y seguirán siendo en 2021, los más bajos de Europa.

Para finalizar esta referencia a la pandemia, también quería poner en valor el esfuerzo realizado para dar continuidad a todas las actuaciones de inversión que teníamos en marcha. ADIF y ADIF Alta Velocidad,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 74

en colaboración con todos sus proveedores y colaboradores, han conseguido que, pese a todas las dificultades que ha generado la adaptación a la nueva forma de convivir con la pandemia, no se haya paralizado la ejecución de las actuaciones que tenemos en marcha, ni a nivel de definición de proyectos ni a nivel de construcción y realización de pruebas para puestas en servicio, como demuestra la reciente apertura del tramo de la línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia entre Zamora y Pedralba de la Pradería. Me gustaría enfatizar esta consideración, pues incluso en un año tan aciago para la actividad económica como este 2020, la tendencia de ejecución presupuestaria de ADIF ha sido al alza respecto de los ejercicios precedentes, especialmente en el ámbito de la red convencional, en la que este año se alcanzará una inversión total de 770 millones de euros, frente a la media de 345 millones de euros al año que se venía ejecutando desde la creación de ADIF, e incluso con años más bajos, de 250 millones de euros al año. Esto constituye un auténtico logro y, personalmente, un motivo de orgullo y agradecimiento por el compromiso y la responsabilidad asumida por los ferroviarios que integran ADIF.

Me focalizo ya en el presupuesto para 2021. En consonancia con los objetivos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, hemos tenido en consideración la necesidad de adaptación a los nuevos paradigmas de movilidad sostenible, por lo que las actuaciones recogidas en el presupuesto están orientadas a mejorar la eficiencia y fiabilidad de la red existente, a promover la intermodalidad y a continuar avanzando en la creación de un espacio europeo ferroviario único, interoperable y resiliente.

Con estas premisas esperamos avanzar sólidamente hacia la consecución de un sistema ferroviario mallado, conectado intermodalmente, con posibilidad de materializar tiempos competitivos y con disponibilidad de frecuencias y servicios en el caso de tráfico de pasajeros.

Las actuaciones de nueva infraestructura que se desarrollan a través de estos presupuestos se centran en aquellas que están en marcha para cerrar itinerarios ya comenzados, y completar de esa forma la red ferroviaria más moderna de Europa. Debemos continuar trabajando para conseguir una red ferroviaria integrada y estructurada a partir de los corredores transeuropeos que atraviesan nuestro país, los corredores atlántico y mediterráneo, articulando, al mismo tiempo, la vertebración territorial y el derecho a la movilidad sostenible para que todos los ciudadanos tengan una red ferroviaria adecuada a las necesidades y características de cada región y de cada territorio. Haré una referencia personal. Creo firmemente en una gestión equilibrada de las inversiones que ayude a que ninguna región se quede rezagada, en un impulso firme a las conexiones con el oeste peninsular y trabajar siempre para impulsar la coordinación con nuestros vecinos portugueses. Eso sí será trabajar por una cohesión territorial efectiva.

Hemos realizado un enorme esfuerzo en nuestra entidad en este periodo para conseguir disponer de una cartera de proyectos técnicos de actuaciones sobre la red en explotación, especialmente en los núcleos de cercanías y en la reposición de activos de la red convencional. Son proyectos de elevadísima complejidad, que ha costado mucho desarrollar viniendo de unas épocas en las que dicho trabajo no se había acometido por parte de ADIF. Gracias a esa nueva dinámica de visión proactiva hemos conseguido duplicar el volumen de ejecución presupuestaria en la red convencional que mencioné anteriormente. Pero no nos vamos a detener aquí, evidentemente. El reto que tenemos por delante es enorme y, por eso, estos presupuestos reflejan unos objetivos extraordinariamente ambiciosos.

En ADIF y ADIF Alta Velocidad el presupuesto para inversión que se presenta para el año 2021 alcanza la cifra de 4858 millones de euros, destinando 1846 millones de euros a ADIF que mayoritariamente engloban las actuaciones de mejora y renovación de la red existente, y 3012 millones de euros en ADIF Alta Velocidad, que fundamentalmente se identifica con el desarrollo de nuevas líneas, aunque incluye también inversión en líneas en explotación, fundamentalmente en lo que refiere a Sagrera y a la renovación de la Línea Madrid-Sevilla, con el objetivo de hacer más eficiente y atractivo el uso de la infraestructura existente, con especial énfasis en la movilidad en las nuevas áreas metropolitanas. A esta inversión habría que añadirle los recursos destinados a mantenimiento, que para 2021 alcanzan los 930 millones de euros, que evidentemente es gasto de la cuenta de resultados no inversión.

Señorías, ADIF presenta unos presupuestos mediante los cuales se garantiza que el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias avanza con criterios que pretenden conciliar el potencial de la movilidad sostenible del conjunto del sistema del transporte. Me gustaría remarcar en este punto que en ADIF no creemos en la inversión en infraestructuras ferroviarias bajo cualquier premisa, en ADIF tenemos una concepción de la movilidad mucho más inclusiva, y por ello buscamos de manera permanente la máxima intermodalidad en nuestros nodos. Un ejemplo claro de esta vocación reside en el proyecto de Ferrolineras, un proyecto que acabamos de lanzar para la puesta a disposición del mayor número de puntos de recarga para el vehículo eléctrico, poniendo en valor los activos ferroviarios y que queremos desplegar por todo el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 75

territorio. ADIF no considera otros medios sostenibles medioambientalmente como competidores a abatir, sino como aliados y cooperadores necesarios en la movilidad sostenible que la sociedad nos demanda. Pretendemos que la movilidad se resuelva para el ciudadano de la forma que sea más eficiente para el conjunto de la sociedad, y en ello estamos trabajando con esfuerzo denodado.

En el ámbito de las mercancías, el ejemplo se materializa en las conexiones ferropuertuarias y en los convenios que ADIF ha firmado ya con los puertos, y seguirá firmando, para lograr la adaptación de apartaderos a mayores longitudes de composiciones, para la electrificación de líneas, para la mejora de los sistemas de control, mando y señalización, para una logística mucho más competitiva. La cultura colaborativa en el sector del transporte de las mercancías es fundamental para abordar racionalmente los problemas y enfrentarnos con garantía de éxito para el conjunto.

En los últimos dos años, ADIF ha puesto en servicio tramos de la nueva red, que va completando la red planificada por el ministerio: Antequera-Granada, la doble vía entre Pinar de Antequera y Valladolid, Vandellòs-Tarragona, Zamora-Pedralba de la Pradería, próximamente vendrá Monforte del Cid-Orihuela-Beniél, la conexión en ancho estándar entre Chamartín-Atocha y Torrejón de Velasco y el tramo Venta de Baños-Burgos, por no citar otros muchos en la red convencional. Todas ellas son líneas con las obras finalizadas y en fase de pruebas. Es evidente, por tanto, que España estará terminando de desplegar los ejes troncales de la red en los próximos años. Una red de vanguardia que vertebrará todo el territorio y que dará servicio a una parte muy mayoritaria de la población del país.

El objetivo contemplado en los Presupuestos Generales del Estado para 2021 es dar continuidad a este esfuerzo inversor y avanzar en la culminación de dicha red, pero en absoluto se trata solo de invertir en nuevos tramos. A medida que la red ha ido creciendo, las grandes terminales ferroviarias han ido adaptándose a la creciente demanda de uso, sin grandes operaciones de modificación de las mismas. Sin embargo, la liberalización del mercado de transporte ferroviario de pasajeros y el enorme interés mostrado por los operadores en explotar servicios en esta red, ha hecho necesario que nos concentremos en actuaciones de ampliación de la capacidad en nuestras grandes terminales ferroviarias, como Chamartín, Puerta de Atocha, Sants, Santa Justa, y en la definición de actuaciones que puedo denominar de cirugía ferroviaria, porque son proyectos que generan un alto valor añadido en la explotación ferroviaria, pero que al insertarse en puntos de la red que están en explotación y que se ubican en los nodos de mayor tráfico, como son las estaciones, se convierten en obras extremadamente complejas, muy costosas y que, además, generan muchísimos inconvenientes a los usuarios; pero son absolutamente necesarias para garantizar la continuidad y la calidad del servicio, y nuestro deber es explicarlo correctamente e informar de manera transparente sobre su planificación y desarrollo. La compleja remodelación de la playa de vías de Chamartín es un ejemplo de este tipo de actuaciones, o la inserción de nuevas vías de apartado de ancho estándar en la estación Puerta de Atocha.

ADIF destinará 1846 millones a la inversión de la red convencional con el objetivo de actualizar las prestaciones de la red en las líneas más antiguas y que presentan mayores problemas de fiabilidad, y de esta forma garantizar la conexión y la movilidad interregional tanto de pasajeros como de mercancías. La otra piedra angular de la inversión en la red convencional se sustancia en el presupuesto destinado a la mejora de los núcleos de cercanías. Dentro de la estrategia de garantizar una movilidad sostenible, es fundamental el papel de los servicios ferroviarios de Cercanías para conseguir que las ciudades dejen atrás el modelo de dependencia del vehículo privado.

Los servicios de cercanías, con su elevada capacidad de movimiento de pasajeros, se conforman como una clave alternativa al coche privado y evitan grandes emisiones de gases de efecto invernadero, aliviando el problema de la contaminación en las áreas metropolitanas, evitando el colapso de la movilidad y colaborando, por tanto, en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Para afrontar el desafío de garantizar una movilidad sostenible están en desarrollo los planes de cercanías en varias áreas metropolitanas del país: Madrid, Barcelona, Valencia, Asturias, Cantabria, que, además, con las actuaciones a realizar en otros núcleos que no tienen, como tal, un plan definido de cercanías acumulan una previsión de inversión de 815 millones de euros en el presupuesto de ADIF para el año 2021.

Somos conscientes de que las propuestas de inversión en las redes de cercanías que planteamos son muy ambiciosas, y para poder desplegarlas con éxito necesitamos de la colaboración de todos los implicados: administraciones locales y regionales, operadores, consorcios de transportes, incluso, y fundamental, la comprensión de los usuarios que forzosamente ven alterado su patrón de movilidad temporalmente. Pero creemos que es un esfuerzo que merece la pena realizar y fomentar de manera coordinada. Tenemos ya ejemplos de actuaciones complejas que se han culminado de manera excelente,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 76

como la renovación del túnel de Recoletos en Madrid, como el despliegue de balizas en instalaciones del sistema ERTMS en la R1 de Rodalies, o la reapertura del tramo Mogente-Alcudia, en el núcleo de Valencia.

Señorías, como he señalado anteriormente, otra de las prioridades en las que venimos trabajando en ADIF es la potenciación del transporte de mercancías. Los elementos que consideramos necesarios para mejorar esta cuota modal de transporte de mercancías ridícula que deberíamos conseguir vascular hacia este ferrocarril se basan en actuaciones concretas como las inversiones en instalaciones logísticas competitivas, con ejemplos muy evidentes ya en marcha con este compromiso, como la terminal de Vicálvaro, Valencia-Fuente San Luis, La Llagosta o Jundiz en Vitoria. Asimismo, se está trabajando en definir las condiciones necesarias de la infraestructura para materializar esas autopistas ferroviarias en trayectos con manifestación consolidada de gran interés como Algeciras-Zaragoza-Jundiz-frontera Francesa o Valencia-Madrid, que son ejes tractores del tráfico de bienes en nuestro país, a los que se conectará al resto de la red que constituye el corredor atlántico y mediterráneo, cosiendo el territorio de oeste a este y de norte a sur.

Haré una breve reseña de cómo se financian nuestras inversiones, porque es lógico que nuestro sistema a veces genere confusión. ADIF Alta Velocidad financia mayoritariamente sus gastos con ingresos de los operadores y, en general, con ingresos de mercado, en tanto que, ADIF estará financiado fundamentalmente con transferencias desde el presupuesto estatal, no estando autorizada esta entidad para realizar operaciones de endeudamiento. Este año, como saben, se recurrirá en la definición de los presupuestos al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia que va a habilitar la Unión Europea para ayudar a los países más afectados por los efectos de la crisis sanitaria. Desde el convencimiento de que las actuaciones en el ámbito ferroviario están plenamente alineadas con los objetivos de dicho mecanismo, ADIF ha podido presentar propuestas de actuaciones maduras, solventes y alineadas, parte de las cuales esperamos se traduzcan en aportaciones de dichos fondos en 2021, lo que da muestra de la relevancia e importancia de los proyectos ferroviarios en la estrategia de recuperación de nuestra economía.

Asimismo, estamos cerrando con el Ministerio de Transportes los acuerdos para materializar la firma de los convenios que la Ley sectorial establece para garantizar la sostenibilidad financiera de los administradores de infraestructuras que gestionan la RFIG, todo ello con el compromiso y colaboración explícita del Ministerio de Hacienda y, como digo, espero cerrarlo en las próximas semanas.

Finalizó, señorías. Para concluir, y a modo de síntesis de lo que he venido apuntando, me gustaría destacar unas reflexiones sobre el papel de ADIF para dar respuesta a los retos que tenemos por delante. Como entidad pública empresarial clave en el sector del transporte es un deber para nosotros garantizar la sostenibilidad de ambas entidades, el derecho a la movilidad y la vertebración territorial. ADIF sitúa la seguridad en la explotación y gestión de sus infraestructuras en el centro de la toma de decisiones y de la planificación de la entidad, para lo que se fomenta una cultura de seguridad a todos los niveles y en todos los procesos, alineándonos con las directivas europeas. La liberalización del transporte nacional de viajeros es una oportunidad para todo el sector ferroviario y para la sociedad española. Desde ADIF queremos facilitar una transformación del sector que permita un importante incremento del uso del ferrocarril, a pesar de que las actuales circunstancias sanitarias han puesto muy complicada la recuperación de tráficos y el inicio de la explotación de los nuevos operadores en las líneas de alta velocidad ya completadas.

El volumen de inversión previsto en estos presupuestos y la aportación de actuaciones maduras para poder optar a la financiación del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia han exigido una planificación de actividades muy detallada y la realización de un fantástico esfuerzo por todos los trabajadores de ambas entidades, ADIF y ADIF Alta Velocidad, a quienes agradezco públicamente su dedicación y su vocación de servicio público. El presupuesto que se ha elaborado para ambas entidades significa una apuesta ambiciosa para garantizar la calidad de nuestras infraestructuras ferroviarias que, como ya he citado, se eleva hasta 4858 millones de euros en el conjunto de la red ferroviaria de interés general y en los desarrollos de nuevas líneas.

Señorías, he considerado más relevante explicar las complicadas condiciones de contorno en que nos movemos y el fundamento de la estrategia de ADIF de cara al futuro, antes que enumerar una retahíla de importes concretos, de cada euro destinado a inversiones, porque ese detalle ya está disponible en el documento presupuestario que ustedes manejan y conocen, y que yo podré aclarar en cualquier pregunta que me hagan.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 77

Permítanme finalizar señalando que este presupuesto, por un lado, posibilitará continuar avanzando en la modernización de nuestra red convencional, que en muchos casos se encontraba al borde de la obsolescencia y, por otro, cumplir con nuestra obligación de dotar a la población española de un derecho incuestionable, con independencia del lugar en el que se encuentre, el acceso a un sistema más atractivo, con tiempos de viaje competitivos en el caso de media y larga distancia, y con la fiabilidad que nos merecemos los españoles.

Quedo a su completa disposición para cualquier comentario, duda u observación que quieran realizar. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, doña Isabel Pardo de Vera.

Vamos a comenzar con el turno de intervenciones. No está Grupo Mixto, ni Bildu, ni Grupo Vasco, ni Ciudadanos, ni Grupo Plural, ni Grupo Republicano.

Pasamos directamente al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos.

Tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Buenas tardes, señor presidente. Muchas gracias.

Gracias a la señora compareciente por la intervención y por el planteamiento que ha ido haciendo en torno a la participación de ADIF en el desarrollo del derecho a la movilidad del conjunto de la ciudadanía. Iba a hacer algunas preguntas concretas, aunque no quería extenderme demasiado. Me interesaría conocer esas inversiones de transformación de la red ferroviaria de transporte de mercancías. Se ha planteado que en estos momentos el porcentaje de transporte de mercancías por ferrocarril es bajo. Somos conscientes de esa preocupación y la compartimos, pero nos gustaría saber si existen algunos planes para tener una cierta progresión sobre cuáles son los objetivos que nos trazamos con esas inversiones y, en concreto, quisiera que nos diera algunos datos sobre el desarrollo de esas infraestructuras del transporte de mercancías que se van a poner en marcha.

Estamos también bastante interesados en que nos dé algunos datos sobre los objetivos y las inversiones que se realizan, en concreto, en la mejora de la calidad y la fiabilidad del servicio de cercanías. Creemos que este es un elemento clave, porque estamos hablando del derecho a la movilidad y nos parece que uno de los elementos fundamentales es conocer la capacidad que tiene el servicio de cercanías para facilitar esa movilidad de la gente trabajadora.

En cuanto a la renovación del parque móvil, también queremos saber si existe algún tipo de inversión relativa al parque móvil de transporte de mercancías. Nos gustaría saber si ahí tienen alguna orientación.

Normalmente lo reiteramos siempre, pero queremos aclarar que nosotros no estamos de acuerdo con la estrategia de liberalización; creemos que más tarde o más temprano habrá que hacer una reflexión sobre ello. Además, pensamos que no se va a circunscribir a nuestro país, sino que los resultados los vamos a ver en el ámbito europeo. Repito que en cuanto al reforzamiento de los servicios públicos es una reflexión que, sin duda, tendremos que hacer a medio plazo.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de VOX, el señor Fernández Ríos.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: (El señor Fernández comienza su intervención sin micrófono, lo que impide escucharle)... una parte importante del pastel, como ha comentado, 4858 millones, es decir, alrededor del 50 % del total de las inversiones en infraestructuras que se van a acometer en España.

A la vista de estos presupuestos, a nosotros nos gustaría incidir en algún asunto. Según el presupuesto, se prevén unas pérdidas durante el ejercicio, solamente en ADIF, de unos 394 millones de euros, que si las sumamos a los 142 millones de euros que se prevé que va a perder también Renfe, alcanzarían entre las dos un total de 536 millones de euros, que ya sabemos que podrán variar dependiendo de sus propias cuentas de resultados, como empresas públicas que son. Nos tememos que, como parece bastante previsible, estas deudas se incrementarán, debido en gran medida a las restricciones de movilidad que usted ya citó y que están empezando a producirse gracias al disparatado estado de alarma que ha decretado de nuevo este Gobierno, que no sabemos adónde nos va a llevar, bueno sí, nos va a llevar a la ruina a bastantes españoles, pero sin duda también va a afectar a ADIF de una manera importante. De cualquier modo, aumenten o no estas pérdidas, esta situación llevará a que al final del ejercicio, más o menos, la deuda total solamente de ADIF podrá superar los 20 000 millones de euros. Estará usted de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 78

acuerdo conmigo en que son unas cantidades que deberían hacernos reflexionar, porque a este paso las vías de hoy las van a pagar los nietos de nuestros nietos.

No sé si es el momento, si han vuelto ustedes a reconsiderar la posibilidad de reintegrar otra vez a ADIF y Renfe en único *holding* que unifique los criterios contables del ferrocarril y que, a lo mejor, ayudaría a mejorar la competitividad, la reducción de costes y la eficacia de ambas compañías, sobre todo ahora que van a empezar a llegar a las vías españolas compañías extranjeras para competir, como la Société Nationale francesa o la italiana, Trenitalia. Y le recuerdo que estas sí son *holding*, es decir, que son gestores de la infraestructura y operadores al mismo tiempo, lo que, sin duda, les ayuda a competir en sus respectivos mercados con mayor ventaja.

Es evidente que la segregación en la Unión Europea ha fracasado, es un hecho, Alemania ni siquiera lo hizo. Europa intentó que se hiciera, pero Alemania no lo hizo y, como bien sabrá, Francia, que lo hizo, en el 2014 devolvió a la Société Nationale des Chemins de fer el control completo de la red. España parece que es la única de las potencias europeas en transporte ferroviario que sigue empeñada en no llegar, o no, a acometer de algún modo algún tipo de fusión que, curiosamente, hasta los propios sindicatos defienden. ¿Por qué insistimos, como en otros ámbitos del Estado, en seguir duplicando o triplicando ciertas estructuras que podrían simplificarse? ¿Por qué será?

En cuanto a las inversiones que ustedes proyectan, por la falta de tiempo no voy a entrar en detalles, pero es significativo que tanto ADIF como Renfe van a ser los dos organismos públicos que más van a invertir durante este ejercicio en Cataluña. Cuando se apruebe este presupuesto, las inversiones de ambas entidades van a ser, más o menos, las dos terceras partes, unos 1350-1400 millones, de los 2000 millones de euros que el Gobierno prevé destinar este año a infraestructuras en las provincias catalanas. Señora presidente, yo no dudo de las necesidades de las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Cataluña, Dios me libre, no dudo nada, pero permítame que crea que la red ferroviaria de esas cuatro provincias es bastante más amplia que la existente en otras muchas provincias de España que, por lo que se ve, de nuevo van a seguir sin contar con una atención parecida por parte de este Gobierno. Permítame que, solo como ejemplo, le hable de la provincia que tengo el honor de representar, que no es otra que la provincia de Huelva, que como usted bien sabrá, solo cuenta con una vía férrea de ancho ibérico, una, que precariamente la une con Sevilla. Además, tiene otra línea con Extremadura que es casi una broma, porque esta línea debería vertebrar la provincia de norte a sur, como parecería obvio, y entre otras cosas ser la vía de acceso de esas mercancías de las que usted hablaba, de las mercancías del este de España al puerto de Huelva, que está considerado el quinto o sexto puerto más importante de España; mercancías que ahora, qué casualidad, acaban en los puertos portugueses. Esto que sería lo deseable, que mercancías españolas potenciaran la actividad de un puerto español, ahora es muy complicado, porque tiene unas infraestructuras del siglo XIX, y desgraciadamente, como se ve en los presupuestos, con esos 11 millones de euros que ustedes han presupuestado y que van a destinar, solo van a poder sanear algunos puntos de la vía, más o menos para que siga en funcionamiento. Pero si esta situación es frustrante para los onubenses, sin duda la tan prometida llegada de la alta velocidad a Huelva es algo ya dramático. Se trata de algo absolutamente fundamental para el desarrollo de una provincia costera que, junto con Lugo, es la única que no tiene aeropuerto y que tiene unas condiciones terrestres precarias.

La alta velocidad se ha prometido una y otra vez durante más de veinte años, la última vez, el propio ministro Ábalos, en 2018. Pero en estas semanas, y por enésima vez, hemos visto con desesperación que este Gobierno vuelve otra vez a darle una auténtica bofetada en la cara a toda la provincia, dejando el proyecto de nuevo en un estudio informativo. Así que si en los próximos meses va usted a Huelva a explicar esa gestión equilibrada de las inversiones, además de llevarse al señor Ábalos, no tenga la menor duda de que yo estaré allí para escucharla atentamente, para que nos explique la gestión equilibrada de las inversiones.

Voy terminando. Señora presidente, nosotros pensamos que estos Presupuestos Generales del Estado en su conjunto, y no solo en el ferroviario, no son más que otro ejemplo de su forma de actuar, y no lo digo solo por la provincia de Huelva, porque hay unas cuantas también, sobre todo en la España vaciada. Insisto en que este Gobierno parece que sigue considerando que en este país continúa habiendo provincias de primera y de segunda categoría. Pero sepa que esos millones de españoles, a los que al parecer ustedes siguen considerando de segunda o de tercera, ven, año tras año —sean cuales sean los Gobiernos, da igual que sean los rojos, los azules, unos u otros—, que en muchos casos los intereses políticos y el pago de mezquinos peajes a cambio de gobernar a cualquier precio, es decir, a gobernar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 79

toca y lo que haga falta, priman sobre las necesidades de desarrollo y de vertebración de muchas regiones. Esos españoles, téngalo claro, no entienden estas decisiones. Esa España que se siente en gran medida frustrada y olvidada continuamente por sus gobernantes está empezando a ser muy consciente de este hecho, y estoy seguro de que más pronto o más tarde van a dejar de consentir que una injusticia como esta se alargue más en el tiempo.

Gracias.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora doña Ana Pastor Julián.

La señora **PASTOR JULIÁN**: Muchas gracias.

Muchas gracias, señora presidenta de ADIF. Bienvenida. Quiero que transmita a todos los empleados públicos de ADIF el reconocimiento de los ciudadanos a los que yo pueda representar, desde luego, por el trabajo encomiable que llevan haciendo a lo largo de la pandemia y que vienen realizando con profesionalidad a lo largo de tantos años. Nos alegramos de que una profesional esté al frente de ADIF.

Ahora voy con lo que me toca, que tengo poco tiempo y si no, el presidente, no me dará más. En primer lugar, señora presidenta, coincido con la definición de la estrategia que usted ha marcado de sostenibilidad, de eficiencia, de cohesión y vertebración territorial. Creo que estos elementos son clave para entender que tiene que haber una red mallada en nuestro país y que, efectivamente, las infraestructuras son de todos los ciudadanos y que debemos llegar a todos los lugares, como alguna vez se ha manifestado por parte de algunos, porque si no ponemos infraestructuras a ciertos lugares cada vez los empobreceremos más. Por lo tanto, mi grupo coincide totalmente con esa consideración. También coincidimos con la manifestación que ha hecho usted sobre el desplome de los ingresos, en la que no voy a insistir porque usted lo ha señalado bien, ya que ha señalado cuál es la previsión de este año y la que pueden tener el año próximo.

Voy a entrar en la parte de presupuesto. Usted ha dicho que se van a destinar 4858 millones a infraestructuras en ADIF, de los cuales, a la red convencional irán 1846 millones, y 3012 millones a ADIF Alta Velocidad. Quiero recordar que en el presupuesto de 2019, nonato, había 4904 millones de euros, y a ello hay que añadir que ahí aparecen 1960 millones de los fondos europeos de resiliencia. Lo digo para que sepamos en qué cifras nos estamos moviendo.

En cuanto al fondo de recuperación, me gustaría que nos clarifique los proyectos en los que se invertirá dicho fondo. No sabemos si tiene que ver con el código 6801, sobre corredores TEN-T, o el 6802, red TEN-T y otras actuaciones que han incluido este año en los presupuestos. Le pido que nos lo diga, si puede; si no puede hacerlo aquí, nos lo manda, para que se nos aclaren los proyectos concretos a los que se refiere.

Con respecto al tema de los cánones, que usted, además, lo ha explicado, la CNMC dijo con claridad que, dada la situación en la que estábamos, tendría que haber una compensación por parte del Ministerio de Fomento. Quisiéramos que nos dijera, aparte de la transferencia que hace a la red de utilidad pública el ministerio, qué cuantía va a tener esta transferencia. También nos gustaría preguntarle cuáles son las medidas que piensa implantar, o las que haya implantado ya, para estimular la demanda, dada la situación que tenemos en este momento. También, si tiene el dato, cuáles son las pérdidas de ADIF y de ADIF Alta Velocidad.

Por las responsabilidades que he tenido, me gustaría aclarar que lo de ADIF y ADIF Alta Velocidad fue la Unión Europea quien lo impuso; fue la propia Unión Europea quien hizo que hubiera ADIF, por un lado, y ADIF Alta Velocidad por otro para que no computara a déficit. Lo digo para aclarar alguna intervención. Sé que no me corresponde a mí, que no soy Gobierno, pero lo he querido aclarar para que se sepa.

Ustedes están hablando con Bruselas. Nos gustaría saber qué les están diciendo sobre las Reglas SEC-95 y si, dada la situación de crisis en la que estamos, Bruselas va a hacer una dispensa temporal de la Comisión con respecto a ADIF y que no compute a déficit, porque, para los que no lo sepan, la compañía tiene que tener claramente un umbral por encima del 50% de ingresos frente a lo que no son ingresos propios. También le quería preguntar, porque no me da tiempo a todo, sobre algunos temas que son fundamentales en esa red mallada de la que usted hablaba. Por una parte, quisiera que nos especificara qué impulso inversor van a tener el corredor mediterráneo, el corredor atlántico y la inversión que va a recibir, provincializada, el corredor cantábrico-mediterráneo. Cuál es la relación detallada de actuaciones de cada una de las provincias que se encuadran en el proyecto 6801, corredores TEN-T de ADIF, y,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 80

también, lo mismo para el 6802, corredores TEN-T y otras actuaciones. Cuál es la relación detallada de las actuaciones en cada una de las provincias, si no lo tiene aquí, que nos lo pueda remitir.

Tengo varias preguntas con respecto a la conectividad de los puertos. Después de la creación del fondo ferropuerto, le pongo algún ejemplo: si tienen previsto iniciar actuaciones en el Punta Langosteira. He visto el presupuesto del Gran Puerto de Algeciras, qué previsión tiene de esas conectividades, que ya sé que no se pueden hacer de un día para otro. Me ha llamado la atención que en Almería hay dos partidas muy importantes, una de 300 y pico millones y otra de 190 y algo, de Red TENT-T, y si tienen previsión de ejecutarlo, sabe el problema que ha habido Almería-Murcia con el tema de la tortuga mora y todo esto de los temas medioambientales durante tantos años, lo cual nos satisface enormemente, y que el tema de la tortuga mora se pueda solucionar por fin.

Me gustaría preguntarle por una actuación —no puedo preguntar por todas, aunque me gustaría hacerlo por todas— que es un túnel tan importante, que usted lo ha nombrado, que es el Atocha-Chamartín. Después de la obra de Torrejón de Velasco, que entiendo que ya está terminada, ese túnel es esencial, porque habrá viajeros que vengan de Barcelona y vayan a Málaga directamente sin tener necesidad de bajarse en Madrid, nos podemos bajar todos, pero eso es fundamental. En el presupuesto he visto que hay 12514000 para este año, pero para los años siguientes hay 46 millones, 59 millones y 81 millones. Entonces, quisiera saber un poco en qué situación está, si se podría incluir más presupuesto para poner en funcionamiento, lo antes posible, una obra que ha tenido muchísima inversión.

Con respecto a Cercanías, usted las ha señalado —y se lo agradezco sinceramente—, las he visto territorializadas y me gustaría saber, en el caso concreto de Cataluña, de las Rodalies, y en el caso de Madrid y Valencia, qué previsiones de actuaciones tienen y, a su juicio, cuáles son de esos tres núcleos las actuaciones más importantes.

Por último, no lo sé, porque posiblemente esté incluido en otras partidas, pero permítame que le pregunte por las estaciones de ferrocarril gallegas que, como sabe, no aparecen como tales, sé que van vía convenio, pero me gustaría saber—seguro que sí que aparecen— si están integradas en los presupuestos. Para finalizar, creo que es una cosa que a todos nos importa muchísimo, con respecto a la plantilla del capítulo 1 de ADIF y de ADIF Alta Velocidad. Esto lo hacemos porque queremos apoyar a una estructura tan importante, si hay previsión de que puedan aumentar las plantillas y, sobre todo, si hay previsión, tanto económica como en el tiempo, porque nos consta que la hay en Renfe —usted lo dijo, yo he leído sus declaraciones—, y si es posible que se elabore alguna iniciativa, incluso de todos los grupos, le pediría que hiciéramos una iniciativa parlamentaria de todos los grupos, que así es como podemos ayudarles y apoyarles a ustedes y a todos los técnicos, para que se pudieran mejorar las plantillas tanto de Renfe como de ADIF. Hay muchos más ministerios, pero, sinceramente, creo que hay que hacer un esfuerzo. En cada momento se va haciendo el que se puede, pero creo que sería una buena iniciativa por parte de todos los grupos políticos.

Muchísimas gracias por su intervención, y sobre estas preguntas, aunque tendría muchas más, si no nos las puede contestar ahora, pues que nos las pueda contestar a lo largo de estos días para posicionarnos sobre las enmiendas que se puedan formular.

Muchas gracias de corazón.

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

Tiene la palabra, para terminar esta ronda, el portavoz del Grupo Socialista, don César Ramos Esteban.

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

Primero, mi reconocimiento a los trabajadores de ADIF y a la Dirección de ADIF por la gestión que han tenido que hacer en un momento tan complejo. Lo voy a hacer poniendo la situación que vivimos los extremeños cada vez que se avecina una crisis o vemos que se puede acercar una crisis, porque la experiencia lo que nos ha demostrado es que siempre que hay una crisis las obras del tren extremeño se paran. Reconozco que cada vez que vemos una crisis en el horizonte nos echamos a temblar, no hay más que recordar la época del Partido Popular en la que la crisis anterior provocó que todos los tramos que estaban en construcción en el tren extremeño se paralizaran. Además, cuando vimos que había un Gobierno en funciones siempre servía de justificación, cuando estaba el Gobierno en funciones del Partido Popular, para, una vez más, parar las obras del tren extremeño. Los extremeños seguimos mucho tiempo después, veintiocho años después de que llegara la primera línea de AVE a España, Madrid-Sevilla, en un tren que no cumple las condiciones que creemos que pueden ser dignas para este país. Voy a reconocer

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 81

que lo que nos ha enseñado hasta ahora este Gobierno es que, incluso con la pandemia, no se han parado las obras, incluso con Gobiernos en funciones no se paraban las obras, por lo que llegamos a entender que la justificación que se nos daba en otro tiempo en el que los Gobiernos en funciones llevaban aparejada la paralización de obras en nuestra tierra, no era cierto, sino que era una justificación más para que los extremeños, una vez más, siguiéramos esperando. Somos muy conscientes de la situación actual, de la coyuntura actual, y de lo complicado que es gestionar esta situación. Creemos que ADIF lo que tiene que hacer es un esfuerzo, y tiene que seguir haciendo un esfuerzo, por vertebrar el territorio.

Creemos que, durante muchos años los distintos Gobiernos —y digo los distintos Gobiernos— se equivocaron en la planificación y en el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias que se desarrollaron en este país. Lo demuestran los datos. Mientras hay territorios que están magníficamente conectados con alta velocidad desde hace mucho tiempo y con muchos servicios ferroviarios de alta velocidad, hay otros territorios que no podemos contar con tiempos competitivos y con frecuencias competitivas, y creo que eso no nos lo podemos permitir.

La planificación y el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias en este país lo único que ha provocado, en este tiempo, ha sido un desequilibrio entre territorios y un tira y afloja para ver quién conseguía más. Creo que hay que revertir esa situación. Creo que ADIF está en ello, y creo que tienen que seguir trabajando en ello, para que todos los españoles, independientemente de donde vivan, puedan contar con un servicio ferroviario razonable y que comunique con el resto de los territorios de una forma razonable.

Esta es una de las preguntas que se ha hecho aquí, además, creo que la presidenta de ADIF tendrá a bien aclararlo, porque a veces salen informaciones en los medios de comunicación que no tienen nada que ver con la realidad. He visto hace poco una información que decía que este Gobierno priorizaba el corredor mediterráneo frente a otros corredores que forman parte de la Península Ibérica y forman parte del Estado español. Quiero que me aclare si es así o no es así. Porque mi sensación, y lo que veo con los números y con las actuaciones, es que para este Gobierno es tan prioritario el corredor mediterráneo como el corredor atlántico. Así lo demuestra en sus presupuestos, así lo demuestra en sus actuaciones, y así lo demuestra cuando fue el Gobierno que planteó, que diseñó y que planificó lo que tiene que ser el desarrollo del corredor atlántico. Considero que estas dudas, que surgen muchas veces en la ciudadanía, es importante quitarlas.

Las infraestructuras siempre nos han dado mucho para hablar. Es más, los que tenemos responsabilidades políticas en este Parlamento hemos vivido, y vivimos durante este tiempo, cómo muchos territorios nos piden que incrementamos las partidas presupuestarias para su infraestructura de referencia. Eso es lo que nos ha pasado en estos días, y nos sigue pasando, con un corredor, que es el de Algeciras-Bobadilla. Creemos —y así lo vemos en los presupuestos— que este Gobierno apuesta porque ese corredor, que es imprescindible y que es muy importante para el desarrollo de las mercancías en la Península Ibérica, pueda tener el desarrollo al que se comprometió el Gobierno y que se planificó.

Lo que hay que entender o lo que hay que hacer entender a veces a los ciudadanos es que, porque se ponga una partida presupuestaria mayor, aunque metiéramos una partida a día de hoy en ese corredor de 1000 millones de euros, no quiere decir que en el 2021 se fueran a ejecutar los 1000 millones de euros. Por una sencilla razón, porque para poder desarrollarse las infraestructuras tienen que contar con unos trámites administrativos previos que garanticen el que se puedan licitar. En cuanto a Algeciras-Bobadilla, creemos que este Gobierno debe apostar por él y creemos que va a apostar por él, tiene que contar con las partidas presupuestarias necesarias en cada momento para impulsar la infraestructura con lo que permita hacerse administrativamente. Esperemos que, por parte de la presidenta de ADIF, se nos pueda aclarar en este sentido. Tenemos que intentar, desde los partidos políticos, los que estamos aquí representando a los ciudadanos, evitar hacer uso de las infraestructuras para tirárnosla a la cabeza entre unos y otros. Este partido, estando en la oposición, lo propuso y lo sigue proponiendo estando en el Gobierno. Creemos que todos los que estamos en esta sala debemos tener la capacidad de ponernos de acuerdo en qué criterios tienen que servir para definir cómo se planifican y cómo se priorizan las infraestructuras de transporte en este país.

Para nosotros, y siempre lo hemos dicho, hay varios criterios que son claros: la igualdad de oportunidades y la cohesión territorial. Tenemos que conseguir vertebrar este país, permitiendo que todos los ciudadanos se sientan ciudadanos de primera y que se sientan que tienen las mismas oportunidades. Sabemos que el reto es muy grande, cuando los desequilibrios que se han ido produciendo en estos años son muy grandes. Sabemos que es un reto muy importante, cuando, además, para revertir la situación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 82

que se ha dado, se necesitan muchos miles de millones, y además en una situación y con una coyuntura como la que vivimos hoy en día. Por eso nos alegramos de que este Gobierno haya apostado como elemento principal en estos presupuestos por el ferrocarril, porque creo que son las políticas que deben permitir que la mayoría de los territorios tenga las mismas condiciones de competitividad y los ciudadanos puedan moverse en igualdad de condiciones.

Para terminar, solo quiero una aclaración. Veo con sorpresa, o no con tanta sorpresa viendo lo que pasa en otros países, cómo algunos partidos políticos de extrema derecha intentan utilizar determinados argumentos para enfrentarnos unos a otros. En el último debate que se produjo en el Parlamento escuchamos cansinamente hablar del virus chino para intentar enfrentarnos con países de otros ámbitos y de otro lugar. Hoy lo vemos por parte del mismo partido, que intenta decir que lo que está haciendo este Gobierno es sacar las mercancías por Portugal, cuando tenemos que aprovechar los puertos españoles.

Por conocimiento, por lo que conozco siendo extremeño, sé perfectamente cómo periódicamente, desde Extremadura, sale un tren hacia el puerto de Huelva, y lo hace utilizando las vías de ADIF para poderlas sacar. Entonces, lo único que pido es que dejemos de utilizar determinados argumentos falsos para enfrentar a territorios, para enfrentar a países, cuando tenemos que considerar nuestro territorio como la Península Ibérica en la que no existen fronteras y en las que conjuntamente con el país vecino, tenemos que conseguir ser más competitivos. Por eso, nosotros respaldamos, y por eso también defendemos, lo que defienden los gallegos que piden la conexión con el país vecino, con Portugal, con Oporto, a través de líneas férreas que permitan la competitividad. Por eso, defendemos y nos alegramos de que el Gobierno de España defienda e impulse el tren y la conexión entre Madrid y Lisboa, por Extremadura y por otras regiones, como lo está haciendo.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Contestará a todas las preguntas y cuestiones que le han planteado, doña Isabel Pardo de Vera. Doña Isabel, puede usted contestar a todas las cuestiones que le han planteado los señores intervinientes.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS-ADIF** (Pardo de Vera Posada): Muy bien, muchas gracias.

Será un placer contestar también para aclarar, porque me da la oportunidad de aclarar mucha información, que creo que es necesario contar con transparencia. Creo que la coherencia con la que hemos gestionado ADIF desde hace años me permite hablar con cierto conocimiento de todo, intentaré resumirlo e intentaré dar respuesta a todo. En cualquier caso, si no, se le remitirá por escrito cualquier pregunta al respecto de esto, como es el número de proyectos que hemos presentado en la Unión Europea.

Voy a comenzar por don Rafael Mayoral. En primer lugar, hizo usted alusión al plan de mercancías, al Plan de Mercancías 2030, sobre qué objetivos y qué indicadores tenía. Vamos a ver, yo como técnica, a lo mejor le puedo decir que todo aquello que no se puede medir, realmente, es difícilmente evaluable. Los objetivos que tenemos en el plan 2030 es incrementar la cuota modal de un 4 a un 12% al 2030. Para eso hay unas inversiones que son fundamentales y se articulan en una concepción integral, como decía, de la logística de mercancías. Para hacer este trasvase modal que, sinceramente, ha sido un fracaso, en Europa es poco, pero en España todavía es más. Estamos en una coyuntura que nos permite, en términos de los objetivos planteados en el *green deal*, en los objetivos de cambio climático, plantearnos, de una vez por todas, esa transferencia modal. En eso trabajamos en ADIF y en el ministerio. Pero no solo hacen falta inversiones en infraestructuras, hace falta una política de transportes, que es la que se define, también de ayuda, de internalización de costes, etcétera.

Con lo cual, en primer lugar, lo materializamos, como digo, en las terminales logísticas más competitivas. Es la primera vez que llegamos a acuerdos, incluso con escenarios políticos complejos, hemos llegado a acuerdos con prácticamente todos los puertos. El puerto de Algeciras, el puerto de Barcelona, el puerto de Valencia, donde ADIF y las autoridades portuarias lo que tienen es que crear las sinergias para la mejor competitividad. Hablo de sinergias, donde los centros logísticos han de ser comunes para poder explotarlos; la plataforma digital que permite la no ruptura de carga y, por tanto, la competitividad y fiabilidad de esa carga y, por supuesto, las infraestructuras, que son la base para que puedan circular.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 83

Por esto, la estrategia de mercancías de ADIF se basa, como digo, en todas las terminales logísticas, de las cuales ya tenemos esos nodos logísticos más competitivos puestos en marcha: el de Vicálvaro, tenemos la Fuente de San Luis, tenemos Barcelona, gracias al convenio ya firmado. Todos estos actuarán de forma tractora de todo el corredor atlántico, con el que, como saben, estoy firmemente comprometida y convencida, y luego responderé a la señora Pastor en relación con esto.

En cuanto a las cercanías, las cercanías son clave. Las cercanías mueven 450 millones de viajeros al año. Además, el objetivo del usuario de cercanías normalmente es ir a trabajar o cumplir con sus obligaciones o sus funciones diarias. Por tanto, los planes de cercanías son muy ambiciosos. La inversión planteada es muy ambiciosa. Como digo, todo esto ha requerido de un trabajo muy complejo, porque son líneas en explotación que inciden directamente. Tenemos una cartera de proyectos, que se la puedo enviar, por cada uno de ellos. Tenemos movilizado gran parte ya de todo o bien en ejecución o movilizado para la inmediata ejecución. Esta es la focalización de la red convencional.

No voy a hablar del cumplimiento estricto del presupuesto asignado en los años anteriores. Pero la tendencia —y lo tienen ustedes en los datos de los últimos años— ha sido de una inversión en la red convencional, que engloba cercanías y la renovación de todas las líneas de cara a la cohesión interregional, que ha subido exponencialmente. Partíamos de una inversión media de 250 millones. Le estoy hablando desde hace más de diez años. Pero en los últimos años hemos ido subiendo a una inversión de 390 a 500, y este año vamos a 770 millones de euros. Por tanto, la máquina engrasada, que tenemos que hacer como gestión para dar respuesta a todas estas necesidades, está en marcha. Por eso, el objetivo presupuestario es muy ambicioso. Pero, desde luego, las cercanías engloban no solo fiabilidad y reposición de activos que están obsoletos y, por tanto, lastran la fiabilidad de las líneas, sino también la ampliación de capacidad de todas ellas en aquellos cuellos de botella, en los que se produce una estrangulación y, desde luego, una pérdida de fiabilidad, de tiempo, de calidad y de bienestar del usuario.

En cuanto a la renovación del parque móvil del transporte, me voy a permitir que se lo delegue al presidente de Renfe, que me sucederá en la comparecencia.

Respecto a la estrategia de liberalización, con la cual se posicionan en contra, la liberalización la hemos impulsado desde ADIF de una forma absolutamente rotunda y con el apoyo, lógicamente, de todos. Pero es que creo que se ha contaminado el tema de la liberalización. Para otros sectores que están liberalizados, la liberalización, la orientación que tienen unas infraestructuras no utilizadas, supone una oportunidad para el sector ferroviario y para la sociedad y una oportunidad del propio Renfe para fortalecerse. Porque lo que permitirá son mayores frecuencias, probablemente menores precios y, por tanto, una democratización del acceso a las infraestructuras que hemos pagado todos los ciudadanos. **(El señor Delgado Arce: Claro).** Por tanto, creo que hablar de la liberalización del transporte como un perjuicio a Renfe en ningún caso, porque tiene que ser una oportunidad para Renfe, para reforzarse y conseguir que las administraciones públicas sean eficientes. Un monopolio en este sector ahora mismo es anacrónico, completamente anacrónico. Manteniendo el refuerzo de la empresa pública Renfe, creemos que es necesario poner muchísimos más trenes en la red que puedan competir, porque solo con la competencia se podrá lograr una eficiencia. Esto respecto a la pregunta del señor Mayoral, espero haberle contestado a todo, y lo que no, lo que son datos particulares de presupuestos, se lo mando por escrito, porque, si no, no me va a dar tiempo.

Paso a responder, por orden, a don Tomás Fernández Ríos sobre la deuda. Es un tema que ya lo he leído en medios de comunicación. Quiero reflexionar sobre la deuda de ADIF, porque se ha entrado a cuestionar la gestión de ADIF como una ineficiencia de generar una deuda de 2000 millones de euros, que se prevé generar más deuda y, por tanto, comprometer al ciudadano en devolver esta deuda. En primer lugar, quiero destacar que el incremento neto del endeudamiento de ADIF Alta Velocidad, por un importe de 1500 millones de euros, que recoge el anteproyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2021, tiene, entre otras finalidades, el objeto de financiar transitoriamente las actuaciones que esta entidad ha de ejecutar durante el próximo año, en el marco del Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia. De esta forma, y en el caso de que los 2284 millones de euros asignados a ADIF Alta Velocidad en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia para el año 2021 se cobraran a lo largo del año, el incremento de endeudamiento bajaría hasta los 750 millones, aproximadamente. Además, a la hora de evaluar el fuerte endeudamiento de la entidad es importante tener en cuenta que las políticas de reducción del déficit han limitado significativamente las aportaciones para inversiones efectuadas por el Estado a ADIF Alta Velocidad. Por ejemplo, consideramos que en los últimos cinco años, y de manera similar para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 84

otros períodos, las aportaciones para inversiones han sido de 1282 millones, mientras que las inversiones ejecutadas en este mismo período han sido de 7092 millones de euros. De esta forma, si descontamos el efecto del IVA, comprobamos que únicamente el 22% de las inversiones de ADIF Alta Velocidad se han financiado con aportaciones públicas, habiendo sido financiado el 78% restante con el endeudamiento, con fondos europeos y con recursos de la propia compañía. Destaca, igualmente, que en la actividad se ha realizado un gran esfuerzo en el período 2018 a 2020 para optimizar su endeudamiento, reduciendo significativamente la nueva deuda suscrita con respecto a los límites de incremento neto del endeudamiento, autorizados en los presupuestos generales, que ascendían a un importe agregado de 5670 millones de euros para dicho período, que son 1890 millones de euros por año. En concreto, el incremento neto del endeudamiento para este período ascenderá a 1483 millones, lo que supondrá que, de los importes autorizados, solo ha sido necesario ejecutar el 26% del aumento de la deuda prevista inicialmente.

Por último, le tengo que señalar que la entidad —porque esto me importa mucho, me importa mucho la gestión y la sostenibilidad de la empresa y la eficiencia en la gestión de una empresa pública— ha reducido el coste medio de su endeudamiento, entre el 31 de diciembre del 2016 y el 30 de septiembre del 2020, en 51 puntos básicos; pasando del 2,24% al 1,73%. Esta reducción no ha podido ser mayor, al estar una gran parte de la deuda de años anteriores referenciada a tipos fijos. Esta reducción del coste medio de la deuda se ha acentuado durante el ejercicio 2020, como pone de manifiesto el tipo del 0,55 obtenido en nuestra última emisión de obligaciones, realizada el pasado mes de enero, o entre otros varios, el 0% a diez años, para un tramo de la Y vasca, obtenido hace escasas dos semanas del Banco Europeo de Inversiones. Por tanto, en esto sí que me gustaría que todos tuviésemos un conocimiento exacto antes de lanzar afirmaciones sobre una mala gestión de una empresa pública ADIF Alta Velocidad, a la que estoy ligada como empleada pública desde el 2007.

En segundo lugar, me habla del *holding*. En principio, como decía la señora Pastor, la segregación de ADIF y ADIF Alta Velocidad fue impuesta por Europa, y aunque fue debida a la imposición por las ratio SEC, donde, como sabe usted, los ingresos de mercado han de cubrir al menos un 50% los gastos, los costes de explotación. Por tanto, es imposible ya ni siquiera la fusión de ADIF y ADIF Alta Velocidad, aun a pesar de haberse intentado. Por tanto, yo no sé ni me corresponde a mí hablar del *holding* entre ADIF y Renfe y el no *holding*. Yo, ADIF, lo que tengo claro es que tengo que gestionarla—y tenemos el equipo que me controla— con absoluta eficiencia y que las dos empresas por separado, con una estrategia excelente, pueden dar lugar a las mismas sinergias que un *holding*. Pero creo que no me toca a mí, como digo, responder a esta pregunta.

En cuanto a Huelva-Sevilla, por mis conocimientos técnicos y por mi dedicación a la actividad ferroviaria, conozco perfectamente la situación de Huelva-Sevilla. Como digo, primero, solo vaya usted a los presupuestos para ver las partidas dedicadas. Huelva-Sevilla, en su tramo Zafra-Huelva, tiene todos los proyectos hechos de renovación, que, efectivamente, llevaban tiempo sin renovarse. Tenemos también el tramo de Usagre-Llerena, solo tiene que ver la ejecución que se ha realizado en estos últimos ejercicios. Como digo, en el estudio informativo, efectivamente, hay requerimientos medioambientales y, por supuesto, que hay un estudio informativo. Ha estado aquí el secretario general de Infraestructuras y supongo que ha tenido tiempo de comentarlo. Pero a ADIF le corresponde ejecutar los proyectos constructivos, y lo que estamos intentando hacer es dotar de las líneas que tenemos, la red ferroviaria que nos ha sido encomendada, de la máxima eficiencia, fiabilidad y funcionalidad.

Respecto a Huelva, como sabe, se ha inaugurado la estación de Huelva, que está funcionando fenomenalmente y estamos comprometidos con la ciudad de Huelva y con todos los puertos.

Permítanme hacerle una referencia a la estrategia con los puertos. Nunca se han firmado tantos convenios. Tengo aquí la enumeración, pero creo que les aburriré —se la puedo mandar—, de convenios-protocolos, como digo, no se concibe la logística sin una actitud colaborativa de todos los sectores del transporte terrestre marítimo para la optimización de la logística en este país, que repercute de una forma directa en toda la actividad empresarial y en el tejido productivo de nuestro país. Por tanto, no creo que haya un solo puerto —nos quedan algunos por cerrar acuerdos—, pero no creo que haya un solo puerto que no haya acordado con ADIF esa conexión ferroportuaria. Nos estamos beneficiando, efectivamente, del fondo de accesibilidad terrestre, creado por Puertos del Estado, y nos están ayudando a mejorar la eficiencia de la línea en términos de competitividad de mercancías, ya lo he dicho, en apartaderos que superen los 750 metros para que la longitud de trenes sea competitiva, en las electrificaciones, en la mejora de instalaciones de señalización y comunicaciones. Estamos creando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 85

una plataforma digital única avalada por el Proyecto Simple, por si no la conoce, está totalmente respaldada por la Unión Europea para la máxima eficiencia en el seguimiento y la trazabilidad de la carga y la disminución de toda la burocracia que hay que realizar en esa materia, con lo cual en materia de mercancías hay mucho. Léase usted el Plan de Mercancías 2030, porque creo que es muy interesante, y ya solo los avances que se han hecho demuestran o evidencian que estamos firmemente comprometidos con que este es el momento, realmente, de bascular los tráficos de carreteras al ferrocarril y, como digo, lo hacemos conciliando absolutamente todos los sectores de transporte. Por eso creemos en las autopistas ferroviarias. Porque la logística se hace y se complementa con la intermodalidad y con la multimodalidad, y con la eficiencia en los nodos logísticos. Sobre esto y sobre Huelva no tengo más que decir.

Usted me ha dicho que Huelva es la única ciudad costera que no tiene aeropuerto, como Lugo. Bueno, ¿qué quiere que le diga? Todas las ciudades tienen que tener un aeropuerto, ¿ese es el criterio de racionalización de infraestructuras al que usted se refiere? No lo sé. Desde luego, no lo comparto. Yo comparto que la planificación de infraestructuras ha de hacerse, como han dicho, de un modo global, integral, carreteras, aeropuertos, ferrocarriles y puertos. No es posible diseñar una red ferroviaria sin tener en cuenta la red de carreteras existente ni sin tener en cuenta los puertos existentes.

Me ha dicho que si voy a Huelva con el señor Ábalos, pues ya he ido y, por supuesto, no tendré ningún inconveniente en volver. Le quiero decir una cosa. La estrategia de ADIF es la total transparencia. Le puedo enumerar todas las comisiones de seguimiento que tenemos absolutamente todas. No creo que haya un solo eje, un solo proyecto, que no tenga una comisión de seguimiento. Le hablo de Extremadura, del corredor cantábrico-mediterráneo, de Bobadilla-Algeciras, le hablo de Valencia, le hablo de todas las comisiones técnicas que tenemos con todas las ciudades. Le hablo de todas las reuniones que mantenemos. Creo que ahí sí que no se nos puede reprochar el no seguimiento y la no participación y el tener en cuenta los proyectos, tanto de ciudad como de territorio.

Paso ya a contestar a la señora Pastor. Querida Ana, quiero agradecer sus palabras. Efectivamente, los presupuestos que acabo de citar son 1846 millones de euros para la red convencional y 3012 millones para la red de alta velocidad, de los cuales para 2021, en principio, 1960 millones proceden de los fondos europeos. Respecto al Fondo de Recuperación y Resiliencia —creo que contesté antes—, nosotros hemos presentado una batería de proyecto con una calidad, una solvencia, una rigurosidad en la planificación presupuestaria y poca incertidumbre, porque sabemos que el control que se va a realizar sobre estos fondos va a ser exhaustivo, incluso con orientación a resultados en clave de reforma e impactos. En este año 2021 estos son los fondos, pero, como saben, no se limitan al año 2021. Como he dicho, tenemos una cartera de proyectos que se ajustan exactamente y por las reuniones que tiene no solo el ministerio con Hacienda, sino también nosotros por lo que nos liga a la Unión Europea, creemos que están perfectamente alineados. Son todas actuaciones, que le puedo pasar o detallar y podemos hacer públicas, que prácticamente engloban la estrategia de ADIF porque están alineadas con la estrategia verde digital, la economía de la huella del carbono, lucha contra el cambio climático y transformación digital para la eficiencia de las infraestructuras. He hecho una referencia al Proyecto Simple que lidera Puertos del Estado, y en el que estamos integrándonos para conseguir esa eficiencia y competitividad en el transporte de bienes.

En cuanto a los cánones, como he comentado en mi discurso, para estimular la demanda, efectivamente, hemos propuesto una bonificación de cánones del 50% a partir de los tráficos de referencia, que ya le he dicho lo que suponen en las líneas. No le voy a hablar de mercancías porque estamos ingresando aproximadamente un 5% —cobramos en cánones— de lo que son los costes de explotación del transporte de mercancías, y aun así los vamos a mantener para 2021 porque creemos firmemente que este es el momento de bascular racionalmente el tráfico de mercancías. Y la compensación que el Ministerio de Transportes nos va a dar en clave de bonificación de cánones propuesta para 2021 son 58 millones de euros, cantidad que variará en una horquilla en función de los tráficos porque lo hemos hecho con una estimación de tráficos de referencia. Y además, esto se completará con 120 millones de euros de subvención por costes de administración de la red. Esas son las medidas para estimular la demanda que, como digo, no solo podrán atraer a los operadores para aumentar el número de frecuencias en clave de liberalización, sino que han de repercutir directamente en el usuario, en los precios, en las frecuencias, en general, en democratizar el acceso a unas infraestructuras que nos han costado tanto dinero a todos los españoles.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 86

En cuanto a la ratio SEC, creo que ya he dado respuesta; estamos trabajando íntimamente con el Ministerio de Hacienda que tiene un compromiso —lo puedo decir— absolutamente rotundo con los ferrocarriles y con la estrategia ferroviaria. Efectivamente, esto se tramita a través del Ministerio de Hacienda, pero la caída de la ratio SEC ha caído por debajo del 50%, está cayendo mensualmente y vamos a acabar el año peor, el año que viene no lo sabemos, pero, desde luego, el panorama no se presenta todavía optimista. Yo sí soy optimista y creo que a partir de 2022-2023 el ferrocarril va a tener una oportunidad de futuro y, por eso, debemos tener todo este trabajo hecho. Realmente la dispensa es que esto es una situación coyuntural, Europa lo entiende perfectamente y así se está tramitando. Al final, la caída de la ratio SEC se considera durante un período de tres años. Por lo tanto, en esto estamos trabajando para que, efectivamente, no consolide y no compute en déficit, como usted ha dicho.

En cuanto a los corredores cantábrico y mediterráneo, como sabe, está en marcha toda la inversión; están todos los proyectos en marcha. Las inversiones detalladas y anualizadas, si no le importa, se las pasaré porque están perfectamente programadas. Respecto al corredor atlántico y a los corredores TEN-T, aquí hay que diferenciar muy bien porque hay una confusión; nosotros somos ADIF y ADIF Alta Velocidad, principales receptores de fondos europeos y, además, principales cumplidores de los requisitos de esas inversiones para captar fondos europeos. Creemos que tenemos un *expertise* o conocimiento para presentar esos proyectos a la Unión Europea. Tanto el corredor cantábrico como el corredor mediterráneo tienen unas inversiones muy equilibradas y se desglosan en cientos de proyectos porque en el trabajo que se ha hecho anualizado somos muy rigurosos. Probablemente, por la evolución y por esta tradición de recepción de fondos europeos, somos de las únicas administraciones que sabemos incorporar anejos de lucha contra el cambio climático, con medidas de indicadores, etcétera, que nos dan ese conocimiento para, lógicamente, ampliarlo a una batería mucho más grande de proyectos que los que hemos optado hasta ahora. Necesitamos desplegar todos nuestros recursos para poder cumplir con esos objetivos. Pero, como digo, hay que distinguir entre los fondos de recuperación y resiliencia en la parte de fondos no reembolsables, que tienen un horizonte de cumplimiento determinado, ya que cualquier incertidumbre de carácter medioambiental puede hacer peligrar u oscilar las anualidades y el que se puedan cumplir, lo que podría poner en riesgo, efectivamente, la percepción de esos fondos. No nos olvidemos de que los fondos plurianuales 2021-2027 correspondientes a los mecanismos CEF y Feder se van a negociar en abril del 2021. Entonces, esa es otra oportunidad. Todavía no sabemos ni Europa conoce la tasa de cofinanciación que nos van a dar, pero, desde luego, también estamos preparados porque son los fondos 2021-2027 que corresponden al final del período de los fondos habilitados en 2014-2020. Por lo tanto, ahí no vamos a perder ni una de las oportunidades para presentar todos los proyectos que tengamos, según el estado de madurez, en uno o en otro paquete.

Continúo con las preguntas, me he explayado un poco en la concepción que tenemos en la estrategia con los puertos. No concebimos puertos sin conexiones ferroviarias. También es verdad que hay que razonar y hacer autocrítica sobre la planificación porque estaremos todos de acuerdo en que cuando se concibe un puerto habría que hacerlo ya con la conexión ferroviaria porque luego vienen los problemas que tenemos. Hemos llegado a convenios que generan sinergias de competitividad y, por tanto, estoy convencida de que impactarán de forma definitiva en la competitividad de nuestro tejido empresarial con prácticamente todos los puertos.

Usted me ha hecho una referencia a la Autoridad Portuaria de La Coruña, al puerto de Langosteira, que conocemos muy bien. Miren, aquí sí me gustaría aclarar que no es cierto que ADIF ni Puertos del Estado se hayan desvinculado de este proyecto en absoluto. Este es un proyecto de todos en el que todas las Administraciones están implicadas, hay que sentarse y hablar claramente, con transparencia, de cuál es la situación de la Autoridad Portuaria de La Coruña en cuanto a deuda, de la situación crítica en la que se mantiene y de las inversiones que se han realizado allí aun conociendo esa deuda. Nosotros hemos ayudado a redactar el proyecto constructivo a la Autoridad Portuaria de La Coruña sin ningún tipo de convenio, simplemente con el equipo. Desde que yo era directora general hasta ahora como presidenta, mi equipo técnico ha estado a disposición para asesorarles en la redacción de un proyecto constructivo. A partir de ahí entra el problema de la financiación, bueno, pues sentémonos, estoy perfectamente coordinada con Puertos del Estado, avancemos en dar una solución al problema del puerto de Langosteira.

En cuanto al túnel Atocha-Chamartín y Torrejón de Velasco, que saben que ha tenido un proceso de pruebas complejísimo, está terminado y es clave para la liberalización. Desde el punto de vista de la funcionalidad de la explotación ferroviaria, Atocha ahora mismo es una infraestructura declarada

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 87

congestionada. Entonces, para el equilibrio de tráfico y que sea atractivo para el operador actual, el incumbente, y los operadores que vengan, es necesario que estén comunicados el norte, el sur, el este y el oeste. Eso lo va a permitir en ancho estándar el túnel Atocha-Chamartín. Por lo tanto, lo tenemos que poner en servicio porque así se ha ofertado y parte de los tráfico tienen que derivar a Chamartín. Estamos realizando ya obras para ampliar el número de vías en ancho estándar, al igual que en cercanías. Las obras son de una complejidad enorme y lo tenemos que poner en servicio de una forma inmediata. O sea, esta inversión está, lo que pasa es que, ligadas a esa inversión del túnel, hay otras inversiones como puede ser toda la remodelación de la playa de vías de Chamartín, que va en sucesivas fases hasta llegar al proyecto final, va en paralelo y absolutamente coordinado porque Atocha-Chamartín es una estación y dos terminales, están ligadas. Por lo tanto, tenemos completamente programadas todas las fases para Atocha, que además ha de ser pasante para que cualquier servicio pueda parar en Atocha y parar en Chamartín al incorporarse al túnel de Torrejón de Velasco sin tener que elegir en función de la capacidad que le podamos asignar. Esas inversiones están vinculadas a estas actuaciones complementarias en Atocha y Chamartín.

Respecto a Cataluña, hemos desplegado ya una batería de actuaciones y estamos realizando toda la obra después de haber hecho los proyectos. Este verano, la verdad es que hemos aprovechado para poner en marcha inversiones en rodalies, que hacen mucha falta. Me hablaban de la gran cantidad de kilómetros que tiene Cataluña en cercanías. Pues sí, los tiene, pero también necesita una inversión porque cuando el mantenimiento no se realiza, llega la obsolescencia y, por lo tanto, ese mantenimiento acaba por convertirse en una inversión de reposición de todos los activos, y tienen unos problemas de capacidad importantes. Por eso Cataluña tiene el presupuesto que debe tener, igual que lo tiene Madrid, igual que lo tiene el Cantábrico, igual que lo tiene el resto del territorio. Por darle algunas claves de rodalies, ya sabe que estamos implementando el 4+4 de Sants, que equilibra los tráfico entre Plaza de Cataluña y Paseo de Gracia, con lo cual son intervenciones de cirugía, pero el valor añadido que reportan a la fiabilidad de la línea es incalculable. Como saben, continuamos con el tramo Castellbisbal-Vilaseca para implantar el tercer hilo y dar continuidad al corredor mediterráneo, que además también afecta a tramos de cercanías y mercancías. Seguimos con las obras de instalación de ERTMS y GSM-R en las cercanías de Barcelona. Continuamos con la duplicación de la línea R-3 Parets-La Garriga, que está colapsada. Estamos en los accesos al aeropuerto de El Prat. Seguimos con la integración urbana de Hospitalet de Llobregat— Sant Feliu-Montcada i Reixac. Continuamos con las remodelaciones de las estaciones de Parets, La Garriga y Granollers y con el nuevo enclavamiento de Montcada y bifurcación. En fin, le daré toda la relación de las actuaciones que, como usted sabe, tengo el honor de conocer por el tiempo que le dedico. Muchas gracias por su intervención.

Por último, señor Ramos, muchas gracias. Aprovecho para contestar una pregunta común. Agradezco muchísimo la felicitación a los equipos de ADIF, porque realmente hay distintas actitudes de las Administraciones públicas ante incidencias y, desde luego, yo estoy tremendamente orgullosa de cómo reaccionan y de su esfuerzo denodado. Por otro lado, como se ha dicho, existe un problema enorme de relevo generacional porque tenemos una plantilla profundamente envejecida. Tenemos el compromiso del Ministerio de Hacienda para adelantar la tasa de reposición de los tres próximos años al año siguiente porque no podemos perder el conocimiento. Una pérdida de conocimiento podría poner en riesgo la seguridad operacional dado el *expertise* ferroviario necesario para manejar los cuatro subsistemas y, por tanto, estamos trabajando en ello y espero que lo podamos cerrar. Hemos presentado un Plan estratégico de recursos humanos para conseguir mayor eficiencia. Creo que necesitamos reforzar la plantilla y más en este momento en el que tenemos una responsabilidad para todo este despliegue como clave de la recuperación económica en los próximos años, pero también para el despegue del territorio español y ganar competitividad en el tráfico de bienes y de pasajeros. Yo estoy convencida de que nos van a apoyar y vamos a conseguir esta reposición que, como digo, es crítica no solo para cumplir con las exigencias europeas y las directivas, sino también para seguir dando los servicios que tenemos que dar.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

No sé si alguien tiene algo que apuntar, ¿algún detalle final? Bien, pues muchas gracias por las extensas explicaciones. La verdad es que da gusto conocer todos los detalles. Muchísimas gracias, doña Isabel Pardo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 88

- **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA (TÁBOAS SUÁREZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (número de expediente 212/000809); PLURAL (Número de expediente 212/000959); VOX (número de expediente 212/000651); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000587); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000871).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Buenas tardes, vamos a continuar. En ausencia del presidente titular, continúo yo como presidente en funciones con la comparecencia del presidente de Renfe, don Isaías Táboas. Muchísimas gracias, señor presidente, por acompañarnos hoy aquí en esta Comisión de Presupuestos, y sin más dilación tiene usted la palabra para exponer lo que usted desee, que luego será objeto de las réplicas en las intervenciones correspondientes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Táboas Suárez): Muy buenas tardes, señorías. Como llevan aquí muchas horas, intentaré ser breve para someterme más tiempo a sus preguntas. Vengo a trasladarles de forma abreviada las cuestiones más relevantes de los presupuestos del Grupo Renfe para 2021 y ponerme a su disposición para cualquier aclaración que quieran.

Lo primero que tengo que decir es que, entrando en el contenido del presupuesto, las cuentas del Grupo Renfe, como no podía ser de otra manera, se enmarcan dentro de los objetivos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y particularmente en el caso de Renfe se identifican con el impulso de la recuperación económica a través de unos presupuestos destinados a impulsar la transformación, las prioridades del país y la reorientación de la política de movilidad para hacerla más inclusiva, más sostenible y más digital, en nuestro caso, además, como una herramienta para garantizar cohesión social y territorial.

Los presupuestos que presento hoy, como casi todo en este país, están afectados por la pandemia y por esta segunda ola que estamos atravesando en la actualidad, que está generando un descenso de la demanda de servicios ferroviarios, de la demanda de viajeros con una caída aún más acentuada en las últimas semanas. **(Muestra una gráfica)**. Tengo aquí una gráfica que paso a enseñarles, espero que la vean más o menos. En la línea superior pueden ver la evolución de la demanda semanal de viajeros durante el año 2019 y en la línea naranja, en continuo, la evolución en este año 2020 y, en discontinuo, las previsiones que hacemos de cara a lo que queda de año. Como pueden ver, la demanda cayó hasta un 99% en algunos momentos del confinamiento, se recuperó a lo largo del propio confinamiento y los meses de salida a la nueva normalidad, hasta que llegamos a finales de julio con prácticamente una demanda del 40% sobre la del año pasado. Empezaron los rebrotes y volvimos a caer, y hoy la demanda es alrededor de una cuarta parte de la que era hace un año por estas fechas. Hay que destacar que eso es debido, entre otras razones, a un gran nivel de incertidumbre por las dudas de los ciudadanos ante la evolución de la pandemia que, como no puede ser de otra manera, afecta a los hábitos, a las razones de viajar y al deseo de viajar. Para darles solo un detalle, en las encuestas que nosotros hacemos a personas que viajan habitualmente, a primeros de octubre el 94% de la población encuestada no tenía expectativas de viajar, solo el 6% tenía una expectativa de viajar. Si me remonto a la crisis de 2012, al mes de octubre de 2012, en plena crisis económica esta expectativa de viajar, que ahora es solo del 6%, en aquel momento era del 21%. Por lo tanto, la pandemia está afectando mucho más a la disponibilidad de viaje de lo que afectó la crisis económica del año 2012. Por esa razón estamos actualizando nuestro Plan Estratégico, un plan que pusimos en marcha cuando yo llegué a la Presidencia de Renfe para poner en valor los elementos de resiliencia que tiene Renfe como gran empresa pública, a la hora de soportar estos malos resultados, estas malas condiciones de la demanda, y poder salir en su momento con toda la fuerza posible.

Para eso, para impulsar el desarrollo de la empresa y en línea con los objetivos del ministerio, Renfe va a llevar a cabo en 2021 un Plan de inversiones en activos reales que alcanzará los 857 millones de euros. Es un importantísimo esfuerzo inversor que va a duplicar la cifra recogida en los últimos presupuestos aprobados de 2018, incrementándola en 479 millones de euros. También se incrementan los presupuestos de la propia Renfe con un 196% más respecto a 2019 y un 116% más respecto a 2020. Dentro de las actuaciones más destacadas de este esfuerzo inversor, quiero señalar la mejora del parque de material rodante. Más de las tres cuartas partes de esta inversión, 660 millones, un 77,1%, se destina

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 89

al material rodante, y dentro de esta partida incluimos trescientos millones aproximadamente destinados a renovar la flota, de los que la mitad corresponden a las licitaciones de material de cercanías que tenemos en marcha, en las que ya se ha adjudicado la de los trenes de ancho métrico, que era la primera de las licitaciones, y en los próximos meses están previstas las de los trenes de gran capacidad, los trenes regionales híbridos, los trenes de cercanías y unas máquinas tractoras para trenes de alta velocidad. De tal manera que, entre lo que queda de año y el primer semestre de 2021 habremos acabado de adjudicar todo este paquete inversor.

Además, casi trescientos millones de euros más se destinan a mejoras en la flota que ya tenemos para, por ejemplo, finalizar los planes de accesibilidad de los trenes, grandes reparaciones de aquellas unidades que han llegado a la vida media del tren y mejoras en el ámbito de la seguridad en la circulación, entre otras. El resto de nuestras inversiones serán destinadas a una cosa que es muy importante de cara a los viajeros, que es la mejora en las estaciones de cercanías para dotarlas de mayor accesibilidad, de mejores sistemas de información. A esto vamos a destinar 71 millones de euros. Concretamente a seguridad en la circulación, que es una prioridad para el grupo Renfe, son 67 millones de euros; para todo lo que son mejoras y actuaciones en talleres, unos 50 millones de euros, 55 millones de euros concretamente, y para sistemas de información, digitalización y otras inversiones, el importe llegará a los 68 millones.

Me gustaría destacar por su importancia, en algunos casos numérica, en otros casos simbólica, algunos proyectos como el proyecto para la implantación de controles de acceso inteligentes. Vamos a destinar 13,2 millones de euros, cuya financiación prevemos que corra a cargo del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, para aportar soluciones innovadoras en la gestión de los grandes flujos de personas en las estaciones de cercanías, facilitando, por un lado, el tránsito por las mismas, minimizando el tiempo dedicado al acceso por los puntos de control o la obtención del billete, y, por otra parte, aplicando las nuevas tecnologías que permiten detectar aglomeraciones por encima de los estándares admitidos y tomar decisiones en tiempo real para reconducir los flujos de viajeros, incluso modificando la planificación en la frecuencia de los trenes. Son actuaciones que empezamos a poner en marcha durante los días más duros de la pandemia en algunas estaciones de Madrid, en concreto, en Atocha lo pusimos, y en Plaza de Cataluña, en Barcelona, y vamos a extenderlo por toda la red, de manera que ese tratamiento lo podamos aplicar en tiempo real en todas partes.

También nos gusta resaltar el proyecto del desarrollo de la plataforma integral de movilidad, Renfe as a Service, RaaS, que es una herramienta digital que ya hemos dado a conocer y que va a ofrecer una solución integral de movilidad para todos los ciudadanos, permitiendo planificar y obtener viajes punto a punto y reservar todos los servicios necesarios: el taxi o el coche compartido, el patinete, la bicicleta, más el billete de tren, más el medio de transporte en destino, de manera que se pueda tener, vamos a decirlo así, España en un clic, para comprar cualquier medio de transporte en nuestro viaje. Esto lo sacamos con una vocación internacional; espero poder sacar la licitación antes de final de año y tenerlo desarrollado en un mínimo producto viable a lo largo del 2021 y totalmente implantado en el año 2022. Nuestro objetivo es tener aproximadamente unas 3000 empresas asociadas a esta plataforma, incluyendo las empresas locales de taxi, las empresas locales, en primera instancia, si no de todas las ciudades españolas, sí de la mayoría.

Quería resaltar otro proyecto también muy importante, no tanto por su volumen económico, sino por lo que significa, que son los centros de competencias digitales. Mediante este proyecto estamos detectando aquellas actividades, que en argot se diría que son factorizables, que están vinculadas a servicios digitales que podemos desplazar desde las grandes ciudades, donde hoy, a través de empresas subcontratadas, se están desarrollando, a ciudades pequeñas y medianas, a zonas en riesgo de despoblación y con baja demografía, para combatir lo de la España vaciada y donde la compañía Renfe dispone de inmuebles, básica y fundamentalmente en talleres, que ahora mismo no tienen una gran ocupación y, por tanto, disponemos de esos inmuebles, con lo que contribuimos a una cosa que es un objetivo del Gobierno y yo diría que de la sociedad en general, que es a luchar contra el reto demográfico. Hemos puesto ya en marcha los primeros pasos para desarrollar este proyecto. Ya hemos anunciado tanto en Teruel como en Alcázar de San Juan que allí se van a instalar centros de estas características y esperamos continuar con alguno más en el futuro. Todo ello lo vamos a hacer en un momento en el que vamos a asistir a un hito sin precedentes en el ámbito ferroviario, como es el de la liberalización del transporte interior de viajeros, que sobre el papel situará ya en primavera del 2021, concretamente, parece ser que en el mes de marzo, la entrada de la competencia a través de una filial de la empresa pública de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 90

ferrocarriles franceses, la SNCF, a través de una filial española que se llama Rielsfera, que prestará servicios de transporte en las rutas de alta velocidad, inicialmente Madrid-Barcelona, Madrid-Sevilla, Madrid-Valencia. En cualquier caso, nuestra expectativa para 2021, que es coincidente con la del Gobierno, como tampoco podía ser de otra manera, es que a lo largo del 2021 podamos ver cómo se empieza a recuperar de manera significativa la demanda. Por eso, en nuestras cuentas hacemos una previsión de ingresos totales que situamos en 3807 millones de euros, lo que va a suponer un incremento de casi un 20 % respecto a los ingresos que prevemos para 2020 y que están muy relacionados con esta curva que les he enseñado antes de caída de viajeros, caída de ingresos.

Hay que recordar que en 2019 los ingresos de Renfe fueron de 4000 millones de euros. De este volumen de ingresos, concretamente 2053 millones de euros, corresponden al importe neto de la cifra de negocios del grupo por venta de billetes de viajeros y por venta de servicios de mercancías. Además, por los servicios públicos que prestamos, tanto a la Administración general del Estado como a la *Generalitat de Catalunya*, y por compensaciones en la prestación de servicios públicos, presupuestamos unos ingresos de 1356 millones de euros y ya estamos negociando o empezando a hablar con los ministerios correspondientes, con el nuestro, con Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pero también con el de Economía y con el Hacienda de la necesaria actualización del contrato firmado con la Administración General del Estado por el efecto que ha tenido la pandemia sobre estos servicios. También esperamos que en 2021 podamos suscribir el contrato por estos servicios también con la *Generalitat de Catalunya* que, como ustedes saben, tiene las competencias transferidas.

Por lo que se refiere a gastos, la principal partida después de los cánones —después hablaremos de ello— son los gastos de personal, que están previstos en 1009 millones de euros, considerando la subida salarial contenida en este proyecto de Presupuestos Generales del Estado. En cánones ferroviarios prevemos un gasto de 1140 millones de euros, que cien por cien van a pagar el canon a ADIF, como ustedes saben muy bien, y como seguramente ha explicado la presidenta de ADIF, es un canon que pagamos directamente proporcional al número de circulaciones que vamos teniendo. Por tanto, cuantas más circulaciones pudiésemos recuperar, más canon pagaríamos a ADIF y las cuentas de ADIF serían otras. Una cosa que quiero señalar es que casi el 50 % de la partida de otros gastos de explotación de Renfe son los cánones; casi el 50 %, pero es lo que hay. El tercer gasto más importante que tenemos es energía que, en función de la circulación de trenes que prevemos, será de unos 224 millones de euros.

Fruto de esta evolución de ingresos y de gastos, nuestro objetivo es alcanzar un Ebitda positivo de 287 millones de euros el año que viene, el año 2021, que después de aplicado el resultado financiero de menos 52 millones de euros y las amortizaciones de 385 millones de euros nos va a quedar en un resultado, antes de impuestos, de menos 142 millones de euros, que son las pérdidas que prevemos en este Presupuesto General del Estado para el 2021. De esta forma, a pesar de que en 2021 vamos a continuar sufriendo el impacto de la pandemia durante un tiempo, el ejercicio 2021 va a presentar una mejora sobre la previsión que tenemos ahora de cierre de 2020, que es una previsión también estimada de alrededor de unos 200 millones de euros de pérdidas.

En el proyecto de presupuestos habrán visto una cosa que no vieron en otros años anteriores, que es que aparece una rúbrica nueva, un apartado nuevo que llama Renfe of América, que forma parte del esfuerzo de internacionalización que estamos haciendo para superar, entre otras cosas, esta atonía del mercado en España y para proyectar Renfe en un horizonte, desde una empresa cada día más internacionalizada. De momento, en el presupuesto es una cantidad pequeña porque estamos en la fase, digamos, de consultoría. Todavía no hemos empezado la fase, no empezaremos hasta el 2024, de explotación de ese proyecto, que es donde nuestros ingresos serán muy superiores, pero hemos querido que quede reflejado como parte de ese esfuerzo de internacionalización que nos lleva a estar presentes hoy ya en cinco continentes haciendo proyectos de un tipo u otro.

En conclusión, en 2021 nuestro objetivo es seguir impulsando las líneas de mejora en todas y cada una de las sociedades del grupo Renfe a través de un plan estratégico que es una pieza clave para afrontar el doble reto al que nos estamos enfrentando: por un lado, el de la liberalización, que nosotros vemos como una oportunidad, esta empresa ha de verlo como una oportunidad, entre otras cosas porque está ahí y, por lo tanto, hay que verlo, repito, como una oportunidad. Por otro lado, hay que prepararse para la recuperación de la actividad y la confianza de los clientes en el momento en que las condiciones de la pandemia, su evolución negativa, por tanto, la recuperación de la normalidad, ayuden a la gente y la animen a volver a viajar. Todo esto con el objetivo de convertirnos en un operador integral de movilidad orientado al cliente y que ofrezca los mayores niveles de calidad en todo su servicio. Para ello, además

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 91

de estas inversiones, contamos con el principal activo de Renfe que, sin ningún lugar a dudas, lo constituyen las personas que trabajan en el grupo Renfe, sin cuya profesionalidad y disposición al cambio sería imposible alcanzar los objetivos que nos van a permitir construir una empresa pública, potente, solvente, internacionalizada, que aporte un mejor futuro para la propia compañía y para la sociedad española en general.

Con esta breve introducción quedo a su disposición para todo aquello que quieran preguntar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor presidente.

Para la intervención de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, y por un tiempo de cinco minutos, en ausencia del Grupo Mixto, del Grupo EH-Bildu, del Grupo Vasco, del Grupo Ciudadanos, del Grupo Plural y del Grupo Republicano, le corresponde la palabra al portavoz del Grupo de Unidas Podemos, don Rafael Mayoral.

Tiene la palabra, señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero pedirle que traslade al conjunto de la plantilla de Renfe nuestra felicitación por el esfuerzo realizado durante todos estos meses y el aliento para poder enfrentar los que se nos vienen, que también serán difíciles.

En segundo lugar, nosotros queremos poner de manifiesto que creemos que Renfe es una empresa estratégica para nuestro país y fundamental para poder afrontar los retos que tiene en lo inmediato nuestro país, que en ese proceso de transición ecológica, Renfe va a tener que jugar un papel, y en la articulación del derecho a la movilidad creemos que también tiene que jugar un papel central. Eso significa también que tiene que haber un compromiso por parte de todos, precisamente a la hora de entender cuál es el papel que juega Renfe estratégicamente para el país. Eso significa que debemos entender algo muy sencillo. Ahora que se habla tanto de la liberalización, si hay liberalización y las cosas van mal, todos se irán, pero Renfe siempre estará con nosotros. Eso significa que nosotros tenemos que ser conscientes de que es una prioridad del Estado cuidar a esa empresa para conseguir que esos servicios que oferta estén a disposición del conjunto de la población porque es lo que va a garantizar, entre otras cosas, su derecho a la movilidad. En esa medida, nosotros creemos que el Estado debe establecer estrategias para fortalecer Renfe frente a la competencia que pueda existir desde otras empresas que no tienen en ningún caso el interés general como una finalidad, sino simplemente el lucro a corto plazo.

Nos gustaría que nos diera algunos datos. Ha hablado de una actualización de la flota. Nos gustaría saber, dentro de esa partida contemplada en los presupuestos que va destinada a cercanías, a media distancia, qué se destina precisamente a mercancías. En ese proceso de transformación de la movilidad en nuestro país, en concreto de las mercancías, nos interesa bastante que nos comente algo acerca de este asunto.

Nosotros creemos que dentro de las finalidades y objetivos de Renfe tiene que estar no solamente el mantenimiento de la plantilla, que por supuesto, sino también su ampliación como empresa, aumentando la plantilla en lo posible los próximos años. En ese sentido, creemos que se deben establecer estrategias con el rejuvenecimiento de la plantilla y, además, abordarlo desde un punto de vista en el que se vea, de una forma crítica, lo que han supuesto estrategias anteriores de externalización. Creemos que la internalización, junto con las prácticas de excelencia en el seno de la empresa, es clave y por eso nos parece fundamental el establecimiento de estrategias para la conservación del empleo como uno de los objetivos prioritarios. Creemos que el principal valor que tiene Renfe es su plantilla y que es necesario ponerlo en valor, que, por supuesto, es necesario mejorar la eficiencia en muchísimos aspectos, pero, además, pensamos que uno de los factores fundamentales para la mejora de la eficiencia del servicio de Renfe siempre va a ser precisamente contar con sus trabajadores, que son los que mejor conocen el funcionamiento del servicio.

Nos gustaría saber, en concreto, cuáles son las estrategias que se toman con respecto al fortalecimiento del servicio de cercanías, y nos parece importante que nos desglosara algunos de los objetivos que se hayan trazado con respecto a hacer hincapié en esto que hablábamos de las cercanías. También quisiéramos que nos detallara cuáles son los objetivos que se van a establecer desde Renfe para la aplicación de este Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, cuáles son los objetivos de inversión que se plantean para este ejercicio.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 92

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Mayoral. Por el Grupo Parlamentario Vox, tiene la palabra don José María Figaredo.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Señor Táboas, muchísimas gracias por su comparecencia y por su exposición, que es muy clarificadora. Por cierto, si pudiera circular a la Comisión esa presentación que ha expuesto, ese gráfico, incluso las notas de su presentación, le quedaríamos muy agradecidos. Entre otras cuestiones, expone usted de viva voz datos interesantísimos, datos muy relevantes y que reflejan la situación interna de la compañía, pero son datos que escuchamos, no leemos. En los Presupuestos Generales del Estado, en los que Renfe ocupa una partida no pequeña, toda esta información que usted nos da no aparece, y esto es muy importante porque nosotros, el Poder Legislativo, podemos venir aquí a interpellarle a usted, pero el común de los ciudadanos que se puede informar a través del *BOE*, a través de las webs y demás, y que no tienen la capacidad de interpellarle directamente como nosotros sí tenemos, vive en la oscuridad. Esta cuestión que pongo de manifiesto con respecto a Renfe y a los presupuestos es bastante generalizada y la hemos estado viviendo a lo largo del día de hoy, en que ustedes, los miembros del Gobierno o de compañías públicas vienen a exponer cuestiones que no aparecen reflejadas en los presupuestos.

Entre estas cuestiones nos expone usted iniciativas interesantísimas llevadas a cabo por Renfe. Nos habla de inversiones en herramientas digitales destinadas a gestionar el flujo de pasajeros y a controlar las posibles aglomeraciones, que es interesantísimo; nos habla usted del desarrollo de aplicaciones informáticas para tener España en un clic, el transporte en un clic. Parece muy interesante, pero sinceramente son funciones que más bien parecen de un *startup* que de una compañía pública dedicada al transporte de pasajeros. No sé si Renfe tiene el *know how*, tiene las herramientas y tiene la experiencia que le permiten ser eficiente en desarrollar este tipo de tareas, pero yo más bien diría que no. Renfe es fantástica como gestora logística, como gestora de pasajeros, como administradora de los trenes, tiene unos procedimientos complejísimo, pero es un área muy concreta y no parece que tenga mucho sentido ni que sea eficiente para el erario público invertir en cuestiones tan novedosas, tan distintas y, al final, que exigen un aprendizaje tan complejo como es el desarrollo de este tipo de aplicaciones. Y lo peor es que usted nos expone estas cuestiones que son muy interesantes en el plan objetivo, pero que no parecen oportunas en este momento, sobre todo, y luego vemos que Renfe tiene ciertos agujeros o ciertas situaciones que han quedado desatendidas. Sin ir más lejos tenemos el desprendimiento que se produjo en 2011 en el puerto de Somosierra, que sigue bloqueando el tramo entre Soto del Real y Aranda de Duero, que es una vía vertebradora de las mercancías y los pasajeros que llegan a la Comunidad de Madrid. Eso sigue ahí parado, mientras que Renfe se dedica a desarrollar aplicaciones. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Vimos en agosto cómo se gestionó de forma poco elegante, ese accidente que acabó con un vagón arrojado al río Sil. De nuevo no parece que los recursos sobren ni que las situaciones estén, de alguna forma, tan controladas como para poder dedicar recursos innecesarios a desarrollar aplicaciones y a cuestiones que son muy interesantes, pero que no parece el momento ni el lugar.

Continuamos. Hablaba usted precisamente de las estaciones de cercanías que en muchas partes de España, y en concreto en Asturias, sufren un abandono absoluto, tanto en términos arquitectónicos, algunas de ellas han tenido que ser precintadas por riesgos en la seguridad personal, como en el aspecto humano. Estaciones en las cuales no hay una persona que atienda a los posibles pasajeros. Seguimos con el abandono. Han abandonado la línea Madrid-Lisboa, Madrid-Galicia, Barcelona-Galicia y precisamente Madrid-Lisboa que, además, era una de las conexiones internacionales porque era Lisboa-Hendaya, y la han dejado ustedes abandonada. Entonces viene aquí el portavoz de Podemos, que, por cierto, no está, nos habla de la función pública del ferrocarril, nos habla de la santidad del sector público y, sin embargo, el sector público ha dejado abandonadas que esas tres líneas, una de las cuales era la única que conectaba tres países de forma directa. Usted nos dirá que eran deficitarias, que el ferrocarril tiene que atender a cuestiones de eficiencia, estoy de acuerdo con usted, si alega estas cuestiones, pero, ¿qué ha sido de ese servicio social?

Por otro lado, entrando ya en otras cuestiones, la presidenta de ADIF ha expuesto hace pocos minutos esa estrategia que hay del trasvase de los pasajeros de la carretera al ferrocarril, a la vía. Es una cuestión muy interesante que apoyamos, no solo por las cuestiones climáticas que ella parecía tener en la cabeza, sino por cuestiones de eficiencia en general. Creemos que el ferrocarril es un gran método de transporte, pero parece que usted no trae esas estrategias tan entre los dientes como los traía su compañera, su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 93

homóloga. Usted no nos ha expuesto ningún sistema, ningún método más allá, de alguna forma, de mostrarnos las dificultades que se viven, ninguna estrategia concreta para atraer de nuevo pasajeros a los trenes, más allá de esos sueños de ganancia, de que quizás algún día funcionen aplicaciones, etcétera, pero cuestiones realistas no tenemos. La frecuencia de los trenes no solo no se ha incrementado para que el número de pasajeros por tren se pueda reducir, sino que han reducido la frecuencia de los trenes, lo cual obliga a los pasajeros que hay a ir más concentrados. No han establecido sistemas de distanciamiento en los trenes. Han eliminado la cafetería, es lo único que han hecho, todo lo demás sigue igual. Y las aplicaciones, algún día llegarán, pero, hoy en día, lo cierto es que no están. Entonces, a salvo de que haya alguna otra cuestión que ustedes tengan en mente implementar y que no nos haya expuesto hay aquí, parece que las gráficas irán a la baja.

Le voy a lanzar una pregunta que es en cierto modo personal y corresponde mucho a mi circunscripción, para que me diera su opinión. Estas son una tanda de preguntas directas que le voy a hacer, que me encantaría que me respondiera. Primero, ¿cuándo considera usted que los pasajeros de tren podrán llegar en sus trenes de alta velocidad desde Madrid hasta Asturias? Es una promesa que lleva retrasándose años, años y años y costando euros y euros y euros al erario. Sería muy bueno, señor Táboas, que nos diera una fecha, la que usted estime, o que nos diga eso de que no es de su competencia. ¿Va usted a presionar, se compromete aquí a presionar a quien corresponda para que ese tren, esa conexión de alta velocidad Madrid-Asturias termine? ¿Qué va a suceder con el corredor del mediterráneo? ¿Cuándo va a llegar el corredor del mediterráneo? Díganos: Tengo el firme compromiso de que esto suceda tal día.

Con esto voy a terminar. Señor Táboas, ha hablado usted de los beneficios y pérdidas de Renfe. Me gustaría que nos dijera, si puede ser, y esto es una cuestión de contabilidad interna que no sé si la tendrán disponible, cuánto le cuesta cada billete de Renfe, sea por tipo o sea por medias, al erario público, porque sabemos que Renfe es deficitaria, lo cual supone que el pago por cada billete no cubre los costes; es decir, que en cada billete el erario público está pagando una porción. Me gustaría, si lo tienen, que nos diera ese cálculo.

Muchísimas gracias.

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

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor don Andrés Lorite Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Sí, muchas gracias, señor presidente.

Señor Táboas, muchas gracias por su comparecencia. Convendrá con nosotros, con el Grupo Parlamentario Popular, que cuando hablamos de transporte ferroviario hablamos de sostenibilidad, pero hablamos también de cohesión territorial y de vertebración social. Pero en una coyuntura como la actual, presidida por la pandemia, también tenemos la obligación de hablar en el servicio ferroviario de sanidad, de la salud de las personas. A mí gustaría que usted realizase la siguiente consideración. ¿Qué le parecen a usted las aglomeraciones que se han vivido en los andenes de las estaciones, especialmente de cercanías, o en los propios vagones de los trenes? Señor presidente, ¿de qué fondos dispone la entidad empresarial Renfe para hacer frente a la pandemia durante el año 2021? Creo que eso es importante y, como no se ha hablado de esta circunstancia, se lo pregunto expresamente.

En segundo lugar, señor presidente, a nosotros nos preocupa la situación económica de la empresa. Usted ha dado algún dato, no solamente de Renfe, de Renfe y de ADIF, que muchas veces van unidas. Usted hacía referencia al asunto de los cánones. Evidentemente, a menor volumen de canon la situación económica de ADIF se perjudica. Según los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, las dos empresas ferroviarias terminarán ese año en números rojos. Renfe y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tendrán una deuda de más de 25000 millones de euros. Renfe cerrará este año con una deuda a largo plazo de más de 5500 millones de euros. Esta situación nos preocupa y también tenemos que hacerle una pregunta, y es cómo piensa la dirección de Renfe salvar dicha situación. Lo que percibimos es que hay una obsesión por reducir la oferta ferroviaria, porque durante esta Comisión se ha dicho que hay trenes que hoy no se ofertan, en concreto, los trenes nocturnos, tanto nacionales como internacionales, que afectan a una zona determinada de la península ibérica, en concreto a la zona norte y especialmente a la región de Galicia. Además, ha habido una reducción muy considerable de la oferta ferroviaria y, claro, si no hay oferta ferroviaria, señor presidente, no puede haber demanda, es imposible. Con lo cual plantéese usted y reflexione acerca de la consecuencia de esa gráfica que usted ha enseñado. A lo mejor lo que está en la base es la carencia de oferta y la carencia de oferta ferroviaria hace que no haya demanda. El famoso artículo 17 del Real Decreto-ley 21 establecía que la oferta se iría incrementando

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 94

conforme se vaya incrementando la demanda, cosa que es imposible, señor Táboas, con lo cual le pido una reflexión en ese sentido.

Por otro lado, en cuanto al Mecanismo de Recuperación y de Resiliencia, le pedimos expresamente que nos explique para qué, a qué objetivo van a ir dichos fondos europeos, y si usted tiene la garantía de poder ejecutarlos y justificarlos durante el año 2021 ante las instituciones europeas.

Señor Táboas, esta mañana tenía la ocasión de preguntarle al señor secretario de Estado acerca de una cuestión que nos sorprende, y es que usted ha hablado de la España vaciada, ha hablado del reto demográfico y bajando el importe de la subvención de las obligaciones de servicios públicos, esa subvención para cubrir el déficit de explotación, creo que no se trabaja bien en contra de la España vaciada. No se trabaja bien para el futuro de las zonas rurales, ¿por qué hay un descenso en ese volumen económico para las obligaciones de servicios públicos? Me gustaría que me lo explicase y me gustaría saber si es que, al igual que está bajando la oferta ferroviaria, también se va a bajar el número de obligaciones de servicios públicos y, por tanto, de su subvención.

Se ha hablado de la plantilla de Renfe —y yo me quiero sumar a las felicitaciones y lo hago expresamente— y también a la pretensión de que usted me responda que si para esos objetivos que se plantea la empresa es suficiente la plantilla que hay o si hay que establecer y desarrollar proyectos con un incremento de la plantilla de cara al futuro.

Señor Táboas, también nos preocupa, en relación con el personal que ejerce sus funciones en Renfe, la situación de los 2000 tripulantes que en los trenes de alta velocidad y de larga distancia hacen los servicios de a bordo. Usted sabe que en estos momentos están en situación de ERTE y sometidos a unos pliegos hoy suspendidos por el Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales del Ministerio de Hacienda, precisamente por una cuestión que nosotros hemos defendido durante mucho tiempo, y es que el 75 % de la plantilla se quedaba fuera con esos pliegos, porque ustedes reducían el importe de la contratación al 25 % de la que venía desarrollándose, con lo cual, necesariamente, de esos 2000, el 75 % de la plantilla quedaba fuera. Esos pliegos no cubren el global de la plantilla y, por tanto, están suspendidos por ese tribunal administrativo. Señor Táboas, me gustaría que nos explicase esto y si usted considera que, en materia de gestión, eso obedece a una gestión eficaz, sobre todo en lo social.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

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

Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, don Francisco Aranda Vargas.

El señor **ARANDA VARGAS**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Táboas. En primer lugar, en mi nombre y en nombre de mi grupo, déjeme que le felicite por la gestión que se ha hecho desde Renfe sobre los efectos de la pandemia en el transporte de viajeros. En este sentido, creo que, en todos los niveles de emergencia sanitaria, desde los picos más altos hasta los momentos en que la curva se aplanó, Renfe siempre ha sabido adecuar su servicio y lo ha hecho garantizando la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas, así como estableciendo los mejores protocolos higiénicos en sus trenes para garantizar la menor propagación del virus. Así que valgan mis primeras palabras para hacerle ese reconocimiento.

Usted hablaba de incertidumbre y no puedo dejar de darle la razón. Oyendo al portavoz del PP parece que algunos ven la pandemia solo cuando les interesa y, efectivamente, dicen que es un tema de oferta. ¿En las cifras que usted daba de marzo, de bajada en el 99 %, se ve la falta de oferta? ¿Usted dónde estaba, señor portavoz, en marzo? Porque la gente estaba en casa. **(El señor Lorite Lorite pronuncia palabras que no se perciben)**.

Por ello es por lo que, señor Táboas, creo que en ese escenario es razonable su autorización del plan estratégico. Su capacidad de resiliencia y su capacidad de respuesta a las circunstancias cambiantes son, sin duda, unas de sus mejores capacidades.

Mi grupo quisiera destacar el plan de inversión en activos reales con más de 800 millones de euros que, como usted ha dicho, más que duplica lo establecido en el 2018.

Quisiera destacar aquí especialmente la cantidad y el aumento destinado a las actuaciones y material rodante, así como el plan de compra de material. Permítame que celebre también los 300 millones destinados a renovar la flota, la mitad de los cuales se han destinado a trenes de cercanías.

Usted ha expuesto el incremento de inversiones previsto para el 2021, a pesar del momento económico, en un presupuesto que contribuye totalmente a la recuperación. Sin duda, el compromiso de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 95

inversión, tanto del Ministerio como de Renfe-Operadora en concreto, es un eje vertebrador del país y del equilibrio del mismo, y del reequilibrio, así como uno de los motores necesarios para la recuperación.

En su exposición, señor Táboas, ha quedado muy claro el compromiso del Gobierno con las infraestructuras del ferrocarril y con el transporte de viajeros, tanto en alta velocidad, como en cercanías y en media distancia. En este sentido, quisiera resaltar —y usted lo ha comentado— la apuesta de Renfe en los últimos tiempos con las nuevas tecnologías y por la mejora de la accesibilidad a sus servicios vía plataformas tecnológicas. Aquí me ha extrañado la posición del portavoz de VOX con esta desconfianza hacia las capacidades de Renfe y de sus trabajadores de hacer aplicaciones, como entiendo, es un *startup*. Yo creo que es aquello de que, si lo hace mal, lo critico, y, si lo hace bien, desconfío. No deje que una buena intervención estropee el guión. Por eso, señor Táboas, yo le felicito porque Renfe esté cada vez más conectada en estos tiempos. En ese sentido, hay un proyecto, el Proyecto Cronos, que permite realizar el pago del billete con tarjeta de crédito sin contacto en cercanías que se está probando en Málaga. Le quisiera preguntar qué previsión hay para la implantación de este sistema de pago en todos los núcleos de cercanías.

Permítame también, como vengo de Barcelona, de Cataluña, que me refiera brevemente a la comunidad de la que vengo y ponga en valor el compromiso de Renfe-Operadora con la ciudadanía de Cataluña en la prestación de los servicios de Rodalías. Yendo más a nivel micro, me permitirá la licencia, y también mi grupo, quisiera reconocer personalmente su compromiso con mi comarca, el Vallés occidental, en relación con la conexión con el aeropuerto de El Prat a través de la R-4 tras la anunciada licitación de los túneles. En su opinión, le pregunto también, qué ventajas tiene este servicio por la R-4 y la R-2 y cuál es su disposición a dar ese servicio.

Señor presidente, creo que su intervención ha sido ejemplar en el análisis de la situación y en el horizonte de Renfe-Operadora, tanto en este escenario de pandemia como en un escenario —ojalá— posible de pospandemia. Sin duda, estamos ante un grupo estratégico y que siempre, siempre, ha sido puntero. Su servicio es un servicio imprescindible para nuestra ciudadanía, también como apuntaba el portavoz de Podemos. En ese sentido, creemos que la reciente liberalización del sector, con la entrada de nuevas compañías en el 2021, supondrá nuevamente un reto para el que Renfe-Operadora se ha ido preparando y que a buen seguro servirá, y ha de servir, para seguir mejorando los servicios y prestaciones.

Para finalizar, señor Táboas, no quisiera acabar mi intervención sin hacer un sincero agradecimiento mío y de mi grupo a todo el personal de Renfe-Operadora, desde maquinistas, personal de expedición, control, etcétera, ya que su presencia, su trabajo y su compromiso en estos meses de pandemia han sido, sin duda, un ejemplo para todos.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Táboas Suárez): Muchas gracias, por la parte positiva y también muchas gracias por las partes negativas, porque siempre conviene que alguien te diga lo que aparentemente no estás haciendo bien, aunque creas que puedes explicarlo y algunas de las cosas que se han dicho creo que las voy a poder explicar.

Quiero agradecer al señor Mayoral su intervención. Trasladaré sus parabienes a la plantilla de Renfe, igual que lo han hecho otros portavoces. Una cosa, el año que viene, el 24 de enero, Renfe cumple ochenta años. Lo digo, porque cuando ha dicho que siempre estará con nosotros, pues llevamos ochenta años ahí, y por mí espero que siga otros ochenta como está siendo en este momento: una empresa pública puntera y con vocación de seguir siendo puntera en España y allí donde pueda conseguir operar, y para eso nos internacionalizamos.

Este es el presupuesto de las cercanías, es el presupuesto en el que el ministerio hace un giro de la alta velocidad a las cercanías, un giro hacia las personas y, como lo dice el ministro, yo lo puedo decir también, es un giro a las cercanías, porque es lo que mueve más millones de viajeros al año. Para contestar en parte a algunas de sus preguntas de cuáles eran las estrategias para fortalecer el servicio de cercanías, aparte de algunas de las cosas que he comentado de mejorar la información en las estaciones, mejorar las aplicaciones, mejorar, en tiempos de pandemia, la gestión de esos flujos, yo creo que lo más relevante de todo, lo más relevante que hemos hecho es invertir. Invertir en trenes de ancho métrico para todo lo que es la línea de FEVE: Asturias, País Vasco, Cantabria, una parte de Galicia y que baja hasta León, una parte, y también hay un ramal en Murcia de FEVE y para eso necesitamos 258 millones de euros en trenes de ancho métrico, que ya hemos adjudicado a una empresa que ya está trabajando en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 96

ellos. Por eso, licitamos 2700 millones de euros en trenes de cercanías de gran capacidad que esperamos adjudicar, si no es a final de año, a principios del año que viene, para comprar exactamente 152 trenes de cercanías de gran capacidad de un tipo y otros 59 de otro. Por eso, licitamos también 43 trenes de media distancia regionales híbridos que puedan ser útiles en aquellas zonas donde todavía tardará en llegar la electrificación y que puedan trabajar en doble ancho de vía y con sistemas eléctrico y no eléctrico, por valor de 500 millones de euros. Por eso, reforzamos las cercanías con una licitación de 29 trenes más, estos no son de gran capacidad, por valor de 317 millones de euros, para mejorar las cercanías en todas partes. Yo creo que esto es lo mejor que podemos hacer para renovar las cercanías, porque teníamos un parque móvil que desde el 2006 no se compraba un tren de cercanías en España, por las razones que fuesen. Yo ahora no vengo a ver las razones, pero objetivamente no se compraban trenes desde el año 2006 y al parque se ha quedado viejo. Cuando renovemos algunas de las líneas de ancho métrico, habrá trenes con más de cuarenta y cinco años. Por tanto, para mejorar las cercanías, además de lo que pueda hacer la presidenta de ADIF con el dinero que pueda tener para mejorar las líneas, hay que mejorar el material y, además, hay que mejorar otra cosa que —parece que no, pero que es muy importante y cada vez es más importante— es la información, la accesibilidad, el desarrollo de aplicaciones para que los ciudadanos estén perfectamente informados, así que si el tren va a llegar tres minutos o treinta segundos tarde, lo puedan saber y puedan saber qué coche está lleno. Los pasajeros van en coches, no en vagones, lo digo, un poco por pedagogía ferroviaria. Los vagones, en los ferrocarriles españoles, son para la mercancía, el coche es para el pasajero, que el coche va lleno, cuál va más lleno o menos lleno y puedan desplazarse en el andén. Lo digo, porque, además de la inversión que hemos hecho ya en cámaras, y que he dicho antes que seguiremos haciendo en cámaras para controlar los flujos, hay que hacer inversiones también, no solo para controlar el flujo en los andenes, sino también para controlar la ocupación de los trenes.

Aprovecho para contestar una cosa que no me ha preguntado el señor Mayoral, pero que ha aparecido antes. Nosotros cumplimos la normativa estrictamente que dice que, en los servicios públicos, en la OSP, en los servicios públicos de cercanías y de media distancia, las plazas ocupadas se pueden ocupar todas y si hay plazas de pie previstas, una persona cada dos metros cuadrados, creo recordar. Eso es lo que cumplimos y lo que vigilamos. Moviendo casi 5000 trenes al día con sus respectivos coches, puedo aceptar que, en alguna ocasión, en algún tren, que en algún coche, no se haya podido o que los ciudadanos se hayan puesto incumpliendo esa normativa, pero sería la menor de las veces que pasa para el volumen que tenemos. Por tanto, nosotros para fortalecer las cercanías, para fortalecer la media distancia, es decir, para fortalecer aquellos servicios que son declarados servicio público, porque tienen un papel importante en la movilidad recurrente de las personas que lo necesitan para ir a trabajar o estudiar, lo que mejor podemos hacer es lo que les he explicado.

Respecto a mercancías, lo que intentamos es ser competitivos. Mercancías es un sector que ya lleva años liberalizado. Intentamos ser competitivos. La manera que hemos encontrado para intentar ser competitivos es ampliando nuestra cadena de valor y ofreciendo más servicio donde algunas de las debilidades del mercado que tenemos las podamos compensar con otras fortalezas. Por eso, hemos previsto dedicar excedente o suelo, que hoy tenemos ocupando en talleres que no tienen necesidad de ocupar tanto suelo, para utilizarlos en la cadena logística para que la logística se incorpore a nuestra sociedad. Por tanto, eso es lo que vamos a hacer.

Se me ha dicho, por parte del portavoz de VOX, que había dado una información que no estaba en los presupuestos. Yo lo que he hecho es contextualizar los presupuestos con información que, por otra parte, siento decirles no es secreta, toda está publicada. De alguna u otra manera lo hemos ido explicando. A través de notas de prensa de la compañía o el propio ministro, hemos ido explicando todo lo que yo les he dicho. Esto ha aparecido en los medios de comunicación, ha aparecido publicado en los diarios. Todos los datos que yo les he dicho han sido publicados. Es verdad que nosotros no tenemos experiencia en algunas cosas y cuando no tenemos experiencia, lo que hacemos es lo que hace todo el mundo, buscar a alguien que te acompañe para hacerlo y hacerlo con los que saben. Por eso y porque yo creo, por ejemplo, en la colaboración público-privada, nuestra plataforma de Raas la queremos licitar para busca un *partner* tecnológico que nos ayude a desarrollar eso, que nos ayude a desarrollar una plataforma que nos traiga nuevos viajeros; viajeros que hoy no vienen al tren y que no vendrían si no tuviésemos la plataforma. Que vengan al tren, que dejen otros medios, que dejen la carretera, por ejemplo, y que vengan al tren porque les ofrecemos una mayor comodidad, una mayor facilidad para viajar. Y eso, que prevemos que pase en los próximos cuatro años, nos ha de dar unos ingresos adicionales por la llegada de nuevos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 97

viajeros. ¿Lo vamos a hacer solos? No, lo vamos a hacer con alguien que nos acompañe, que nos ayude a encontrar esos millones de viajeros, que cojan riesgo con nosotros y que tire para adelante con este proyecto.

Yo no puedo hablar sobre el estado de una línea, porque yo no soy el responsable de si una línea se cerró hace unos años y hubo un derrumbamiento, porque nosotros no somos los responsables, eso correspondería haberlo preguntado a mi antecesora en esta Comisión.

Sí que quiero hacer una reflexión sobre los servicios que hemos puesto, los servicios que hemos repuesto y los servicios que no hemos repuesto. Cuando estábamos en ese 1 % de la demanda, porque estábamos en pleno confinamiento, teníamos el 30 % de los trenes de servicio comercial funcionando. Hemos tenido siempre —siempre no, los días del confinamiento duro, duro, duro, no los tuvimos— las cercanías, siempre, al máximo posible. Eran las instrucciones que teníamos de las administraciones, tanto de quien tiene un contrato con nosotros, a través de la AGE, que es el Ministerio de Transportes, como de la *Generalitat de Catalunya*, en el caso de Cataluña. Ha habido un 100 % en las cercanías para que las personas que tenían que ir a trabajar, incluso en aquellos momentos, pudiesen cumplir con su función. En los servicios comerciales, que su nombre indica que son comerciales, que los tenemos que vender y que se tienen que sostener, cuando la demanda era del 1 %, teníamos el 30 % de la oferta de los trenes. Si antes teníamos 800 trenes diarios, teníamos 200 o 240. Hoy tenemos funcionando el 49 % de los trenes de larga distancia. Como he dicho antes, la demanda es del 24 %, del 23 o del 24, aproximadamente algo menos del 25 %. Alguien puede decir: Hombre, si ustedes ponen menos trenes, lógicamente habrá menos demanda. Eso podría tener un sentido si no fuese por lo siguiente, porque los trenes hoy, comparándolos con los que había, llevan menos viajeros de los que llevaban cuando no había pandemia. Es decir, si un tren de una línea tenía el 50 % de ocupación o el 60 % de ocupación, hoy tiene el 25 o el 20 % de ocupación. Menos trenes, menos viajeros, y también menos ocupación en cada tren, porque si hubiese más demanda de los trenes que ponemos nosotros, los trenes tendrían que ir más llenos, hubiésemos superado la ocupación de los trenes, pero no, tenemos menos. Eso no es una apreciación, es un dato, y, por tanto, hay una restricción, y, además, en un momento en el que se están cerrando perimetralmente las comunidades autónomas. El 70 % de los viajeros que no quieren viajar, que no tienen planes de viaje, es por la incertidumbre de los datos que tienen, porque cuando planifican su viaje no saben qué va a pasar en aquel destino. Eso retrae. No es nuestra oferta la que los retrae, es la sensación de incertidumbre ante, si van a quedar confinados cuando lleguen a un sitio, si les van a anular el viaje, si no van a poder salir de la ciudad, porque está cerrada perimetralmente. Eso es lo que hace bajar la demanda. Ojalá hubiese más demanda, porque nuestro trabajo, nuestra obligación, nuestra vocación es mover los trenes, pero en los servicios comerciales, nuestro deber hacia los españoles es mover, lo más eficientemente posible, los trenes comerciales; lo más eficientemente posible. Eso no ayuda a tener circulando todos los trenes comerciales vacíos. Hay que garantizar la movilidad. Hemos garantizado la movilidad de todas las ciudades durante toda la pandemia. Hemos repuesto los trenes hasta casi el 50 % de los trenes comerciales. Exactamente, si no recuerdo mal, tengo el dato por aquí (**El señor Lorite Lorite pronuncia palabras que no se perciben**), en este momento debemos estar en los servicios comerciales en el 46,04 % de los trenes. No los hemos quitado y vuelto a quitar, porque haya bajado la demanda en estas últimas semanas como consecuencia de los cierres perimetrales, de los confinamientos, etcétera. No, pero tampoco vamos a reponer todos los trenes, porque eso no es garantizar la movilidad, eso es hacer correr los trenes haciéndoles gastar dinero a los españoles. Porque, al final, eso significa mayores pérdidas para Renfe y mayores pérdidas para Renfe significará mayor endeudamiento de Renfe y eso al final alguien lo tendrá que pagar y lo acabaremos pagando todos.

No puedo contestar a preguntas concretas de cuándo pasarán cosas que no dependen de mí y, por tanto, ahí, lamentablemente, no puedo contestar. Sí que puedo decir que los billetes de los servicios comerciales tienen que cubrir los costes, porque para eso son servicios comerciales, y que los servicios públicos, la Administración, ya sea la Administración General del Estado o la *Generalitat de Catalunya*, en su caso, con los que tenemos contrato, complementan la diferencia entre el precio de lo que paga el viajero en su billete y el coste del servicio; coste por el que Renfe no gana dinero, sino que cubre el coste del servicio.

Yo creo que todo el presupuesto que tenemos presentado es para hacer frente a la pandemia y a sus consecuencias, porque hemos actuado desde el primer día, tanto moviendo nuestra oferta como reasignando recursos y estableciendo ahorros importantísimos en el gasto corriente allí donde podíamos. No podemos ahorrar en los cánones, no podemos ahorrar en el coste de la energía, no podemos ahorrar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 98

en las partidas, no podemos, pero allí donde nosotros hemos podido, lo que llamamos servicios al exterior, que en nuestro presupuesto deben ser unos 260 millones de euros, más o menos, hemos ahorrado 48 millones de euros, que es un 18%. Eso es un esfuerzo para hacer frente a la pandemia, para que las cuentas de una empresa pública sean más ajustadas, mejores y menos onerosas para todos.

Tenemos una deuda, sí, pero cuando yo analizo la deuda miro que esa deuda está asociada muy mayoritariamente a los servicios públicos, que están soportados por un contrato con el Estado y, por tanto, nuestras inversiones en los trenes que estamos comprando, etcétera, incrementan la deuda y están soportados por un contrato con el Estado. Porque si yo miro la deuda de los servicios comerciales de Renfe, achacables solo a los servicios comerciales de Renfe, esa deuda debe ser el uno y medio del EBITDA, de los servicios comerciales de Renfe, lo cual sería una ratio calificable de optimismo en cualquier empresa española, mundial o cotizada. Por tanto, cuando miramos las cosas, yo intento mirarlas con un poco de objetividad. Hostia, es grave o muy gorda, pero, claro, está aquí vinculada básicamente a un contrato de OSP y a veces también, en un flujo temporal, al momento entre que nosotros gastamos los gastos de la OSP y el Estado liquida las compensaciones y, por tanto, se produce un flujo de necesidades de tesorería que cubrimos con deuda. Este no es el tema de preocupación, no debería ser el tema de preocupación. Es una deuda muy sana, imputable a la parte comercial, a aquello donde Renfe tiene que competir, por ejemplo, con los competidores, a 31 de diciembre del 2019, había una deuda muy sana y con algunas ratios muy buenas.

Ya voy acabando. Concretamente, del Mecanismo de Recuperación de Resiliencia para nosotros figuran en el presupuesto 13,2 millones de euros y son 13,2 millones de euros los que nosotros somos capaces y sabemos que podemos ejecutar este año 2021, básicamente en continuar ampliando esos servicios de digitalización de cámaras en las estaciones para controlar los flujos. Por tanto, ahí estamos seguros de que podemos hacerlo. Cualquier otra cosa, a lo mejor es un proceso. Ya tenemos los prototipos, ya hemos empezado, vamos a escalar un poco o mucho y allí iremos.

Hay unas preguntas concretas del Grupo Socialista. ¿Ampliaremos la red Cronos? Nuestra idea es empezar a ampliar hoy y en 18 meses tener en toda España la red Cronos. Sobre la conexión con el aeropuerto, nosotros estamos en condiciones en el año 2022, que estará la línea acabada, de empezar a funcionar y poner trenes directos. Es decir, alargar las líneas para que lleguen al aeropuerto sin necesidad de hacer ningún otro tipo de transbordo, con una frecuencia en hora punta de 10 minutos y, por tanto, optimizando la red, no colapsándola con nuevas frecuencias o con otros productos como una lanzadora y espero que empecemos en el 2022 a explotar esa línea para beneficio de más de un millón de ciudadanos de su comarca.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

No sé si alguien tiene algún detalle que apuntar. Vale, pues hemos finalizado.

Muchísimas gracias por las explicaciones sobre la línea presupuestaria de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE OPERADORA** (Táboas Suárez): Esto se lo dejo a la Comisión, para el señor portavoz de VOX.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias. (La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (TOLEDO LOBO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (número de expediente 212/000810); VOX (número de expediente 212/000652); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000588); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000870).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, retomamos la sesión. Damos la bienvenida al presidente del Organismo Público Puertos del Estado, señor Toledo, a quien aparte de la bienvenida también le damos la palabra.

Señor Toledo.

El señor **PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Toledo Lobo): Gracias. Buenas tardes, señorías.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 99

Quiero empezar esbozando el modelo organizativo de los puertos de interés general, pues es clave para entender cómo conformamos los presupuestos, que es diferente del resto de organismos. La ley establece el principio de autosuficiencia económico-financiera de los puertos, lo que supone que han de generar ingresos suficientes para cubrir sus gastos de explotación y también las grandes inversiones de infraestructuras, mediante tasas de utilización de dominio público y tasas de tráfico de mercancías y pasaje. Por tanto, el sistema portuario no recurre a la fiscalidad general del país, sino con recursos propios y también a un lógico endeudamiento que otorgue un mínimo poder anticipativo ante desarrollos futuros. Además, se puede optar a financiación externa, como han sido fondos de programas europeos y como esperamos se reciban del Fondo de Reconstrucción y Resiliencia de la Unión Europea, en el que hemos incluido actuaciones recogidas en los planes de inversiones en materia tanto de sostenibilidad y energía como ferroviaria.

El sistema portuario tiene un modelo de relación sustentado en acuerdos entre Puertos del Estado y las autoridades portuarias para lograr los planes de empresa. Estos planes se redactan cada año con un horizonte quinquenal y contienen los presupuestos plurianuales de cada Autoridad Portuaria. Por tanto, señorías, los presupuestos que presento son fruto del consenso alcanzado tras mantenerse un diálogo interterritorial e interinstitucional. Como consecuencia de todo ello, los presupuestos de las autoridades portuarias varían de forma distinta en función de su capacidad para generar ingresos y de sus necesidades de inversión. Por tanto, antes de empezar a hablar de cifras económicas, hay que hablar de la base que sustenta la mayoría de los ingresos, la evolución de tráficos, que está muy afectada por la crisis de la COVID-19.

En el conjunto del sistema, los tráficos de mercancías sufren una caída que en la actualidad está en torno a los 11%. Pese a los retrocesos, según nuestras previsiones, en 2022 que recuperarán los niveles registrados en 2019. La recuperación de tráficos de pasaje será más lenta, la prevemos para 2023, dada la gran caída del 60% con la desaparición de la Operación Paso del Estrecho y del tráfico de cruceros. Todo consecuencia de las restricciones a la movilidad. En relación con el tráfico de mercancías, la caída más relevante se ha producido en los graneles sólidos, con una tasa actual de menos 18%, si bien en gran parte obedece a la desaparición de las importaciones de carbón con destino a las centrales térmicas en virtud de las políticas de lucha contra el calentamiento global. Sin embargo, el tránsito de contenedores está aguantando bien esta crisis, con un descenso inferior al 3%.

Quiero evidenciar la gran variabilidad de tráficos en nuestros puertos. Las cifras totales del sistema esconden que el comportamiento está siendo muy desigual, sin encontrarse una correlación con la dimensión del puerto, sino más bien con su especialización y posicionamiento en los mercados. Así encontramos caídas de en torno al 20-30% en puertos como los de A Coruña, Almería, Avilés, Baleares, Barcelona, Ceuta, Málaga, Melilla, Motril y Tarragona, mientras que los retrocesos en puertos como los de Bahía de Algeciras y de Cádiz, Cartagena, Sevilla, Vigo o Valencia resultan ser hasta el momento inferiores al 5%. Como consecuencia, prevemos que los resultados del sistema portuario en 2020 sean de 16 millones, frente a los 263 que hubo en 2019. Si bien al global del sistema cerrará en positivo, la mitad de las autoridades portuarias entrarán en pérdidas este año. Con todo, según he mencionado, prevemos recuperación en 2021 y 2022 en línea con los escenarios de previsión de la economía global, por lo que quiero destacar que las únicas situaciones financieramente preocupantes son las de las autoridades portuarias de Gijón, A Coruña, Ceuta y Melilla. Las dos primeras continúan bajo un régimen de asistencia financiera específica por parte del ministerio con comisiones de normalización que controlan la sostenibilidad económica. El caso de las autoridades portuarias de Ceuta y Melilla es diferente, ya que sus tráficos están afectados por medidas marroquíes para derivar buena parte de ellos hacia los puertos Tánger-Med y Nador.

Al problema financiero generado por ello hemos reaccionado como respuesta a corto plazo con planes de reequilibrio financiero que aportan recursos por importe de 8 millones de euros a las autoridades portuarias de Ceuta y Melilla procedentes del Fondo de Compensación Interportuaria. No obstante, como la situación amenaza con volverse estructural, estamos barajando también cambios estructurales que, en su día, si necesario, presentaremos. Se trata de buscar un pico del equilibrio financiero para estas autoridades portuarias. No obstante, la recuperación de tráficos que ya viene detentándose desde junio, asegura la sostenibilidad financiera del sistema portuario y pone de relieve la resiliencia de nuestros puertos, apoyada en una posición geoestratégica privilegiada, en una elevada capacidad de las infraestructuras portuarias y en una relación coste precio de los servicios acorde con las actuales exigencias del mercado. No en vano, estos factores de competitividad han llevado a que España ocupa el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 100

primer lugar de Europa en tráfico portuario de contenedores. Pero la solidez de nuestros tráficos no debe hacernos caer en el conformismo, pues el entorno próximo, tanto en Europa como en el norte de África, está embarcado en un proceso de desarrollo de infraestructuras y de servicios portuarios con fuerte dinamismo y gran penetración comercial.

No me cansaré de alertar contra cualquier tipo de postura acomodaticia o de autocomplacencia con relación a nuestros puertos, amparada en unas cifras aparentemente positivas. Antes, al contrario, urge acometer una profunda modernización de las bases que sustentan nuestra competitividad en mercados tan exigentes y cambiantes como los del transporte, la logística y el comercio, abocados a cambios de corte disruptivo en cuestión de pocos años. Frente a estos cambios disruptivos el sistema portuario se prepara con un documento de marco estratégico debatido ya con las autoridades portuarias, que renovará el de hace 20 años y establece el sistema portuario que queremos en 2030, con puertos eficientes, conectados, digitales, innovadores, sostenibles, seguros y transparentes, que se adapten o incluso avancen a los cambios globales que se producirán.

Teniendo en cuenta lo comentado, los presupuestos del sistema portuario para el 2021 los hemos elaborado con dos objetivos principales que quiero destacar. Por una parte, contribuir a la reactivación económica que necesita el país en estos tiempos tan difíciles y, por otra, modernizar los puertos en consonancia con lo ya comentado del marco estratégico. Los puertos contribuirán a la reactivación económica por dos vías: la mejora de la competitividad de nuestro tejido económico mediante rebaja de costes a los operadores, vía reducción de tasas y ampliación de bonificaciones y con un ambicioso Plan de Inversiones Productivas de carácter contracíclico que generará economía y empleo mientras se desarrollan y seguirá generándolos una vez operativas.

Respecto a la reducción de tasas y la reducción de coeficientes correctores, quiero resaltar que jamás se ha hecho una reducción con tanta amplitud: 13 de las 28 autoridades portuarias rebajan las tasas vigentes y ninguna las aumenta. Quiero destacar este hecho porque, a pesar de la delicada situación económica que hará que en torno a la mitad de las autoridades portuarias entren en pérdidas en 2020, como ya he dicho, ninguna aumentará las tasas para equilibrarlas. Son conscientes de que ese no es el camino en este momento. La media de rebaja de tasas entre las autoridades portuarias que lo hacen es del 6,9% en la tasa del buque, del 16,9% en la de pasaje y del 7,3% en la de mercancía. Sobre el total de recaudación, que las tres tasas suponen una rebaja del 5,7, 6,2 y 3%, respectivamente, lo que permitirá ahorrar 26,7 millones de euros a los operadores. Esta cifra me parece importante.

Respecto a las bonificaciones se conservan las vigentes, que ascienden a más de 111 millones, se amplían con algunas puntuales y se establecen nuevas en virtud de la Disposición Final Cuarta del Real Decreto Ley 26/2020 que aprobaron sus señorías. Esta nueva línea de bonificaciones responde a la consideración de los servicios marítimos regulares entre la Península y los territorios extrapeninsulares como líneas estratégicas. Todas las autoridades portuarias peninsulares, todas, han aplicado notables bonificaciones en las tasas, cuya media es del 24,2% en la de buque, del 23,3% en la de pasaje y del 25,8% en la de la mercancía. En su conjunto supondrán un ahorro de más de 5 millones de euros en tasas. Dado que esa disposición fue aprobada con posterioridad a la fecha límite para entregar los cambios normativos de los Presupuestos Generales del Estado, este paquete de bonificaciones no figura en el anteproyecto y ha de ser incorporado en sede parlamentaria, junto con otras correcciones que hemos detectado, para lo cual solicito en su momento el apoyo de los grupos parlamentarios.

En resumen, el ahorro en tasas para los operadores, entre rebajas y bonificaciones superará los 32 millones de euros, lo que supone más de un 5,5%. Quiero destacar el carácter selectivo tanto de la rebaja de tasas como del incremento de bonificaciones, en consonancia con la situación económica de cada puerto, dado que un patrón igualitario para todos podría condenar a pérdidas a una parte del sistema habida cuenta de la diversidad de situaciones económicas ya citada.

Paso a continuación a describir brevemente el Plan de Inversiones Productivas de los Puertos para contribuir a su modernización y a la recuperación económica del país. En conjunto, el presupuesto de inversión para 2021 asciende a 1001 millones, casi el doble de lo previsto para 2020. Esta elevación del esfuerzo inversor se prevé mantener en el periodo 2020-2024 y asciende a 4500 millones en números redondos. Para elaborar el presupuesto inversor hemos considerado solo proyectos orientados a demanda comprobable, sometidos, además, a un criterio de rentabilidad financiera y económico-social evaluada conforme al manual coste-beneficio de Puertos del Estado, así como sobre la base de atraer inversión privada. De hecho, con los datos de que disponemos, la inversión privada prevista en los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 101

puertos para 2021 asciende a 891 millones nada menos, y la total del periodo 2020-2024 alcanza los 4200 millones, cifra similar a la inversión pública.

Esta suma de los 4200 más los 4500 van a ser un buen motor de reactivación. Dicho lo cual, destaco, en primer lugar, que se produce un proceso de basculación de inversión del lado mar al lado tierra, centrado mayoritariamente en terminales portuarias. Quiero destacar entre ellas la terminal de contenedores de la dársena norte del puerto de Valencia, 424 millones; los desarrollos en los muelles adosado y de la energía y de la dársena sur del puerto de Barcelona, con 251 millones; la segunda fase del espigón central del puerto de Bilbao y el muelle Az 1, con 215; o la reconfiguración de terminales en los puertos de Avilés, Las Palmas, Málaga, Pasaia, Santa Cruz de Tenerife, Santander y Vigo, entre otros.

En segundo lugar, los presupuestos de inversión cuentan con numerosas actuaciones de mejora de la conectividad terrestre de los puertos por importe de 366 millones para modernizar sus redes internas viarias y ferroviarias. Entre esas actuaciones sobresalen las de los puertos de Valencia, con 83 millones y Barcelona, con 73, si bien son numerosos los puertos que tienen en marcha proyectos de inversión en esta materia. A estas actuaciones hay que añadir las 56 encuadradas en el Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria de Puertos del Estado por importe de 443 millones en el periodo 2020-2024, de las que hay 14 convenios ya firmados con ADIF. Con estas inversiones ferroviarias de 809 millones, que es el 18% del total, los puertos impulsarán en coordinación con las inversiones de ADIF en la red general, el aumento del tráfico de mercancías por ferrocarril para que España salga de la cola de la Unión Europea en este ámbito y pase del exiguo actual 5% para acercarse al 18% de la media europea, lo cual mejorará la competitividad de nuestro sector productivo y también nuestro medio ambiente, ¿por qué no decirlo?

Un tercer bloque de inversiones relevantes en el sistema portuario se dedica a sostenibilidad ambiental y energía para la mitigación del cambio climático, en línea con el objetivo europeo de una economía climáticamente neutra en 2050. Se contempla una partida total de más de 100 millones en el periodo 2020-2024, 32 millones en 2021, para un amplio abanico de actuaciones en esta materia.

Otro capítulo de interés son las inversiones en seguridad, para cumplir con los acuerdos de la OMI en materia tanto de protección ante amenazas antisociales o terroristas, Security, como de seguridad de corte accidental o industrial, Safety, se han presupuestado 83 millones para el periodo 2020-2024, treinta de ellos en 2021.

Quiero destacar también las actuaciones en activos tangibles e intangibles de digitalización para el periodo 2020-2024, que supera los 200 millones, 50 en 2021. Los procesos de digitalización forman parte sustancial de la apuesta por la innovación, que es irrenunciable para los puertos. De hecho, en la línea con el Plan de innovación ya hemos dado los primeros pasos en este capítulo con el lanzamiento de la primera convocatoria del Plan Puertos 4.0. Ha sido un éxito de participación, con nada menos que 474 propuestas innovadoras. Esto es algo absolutamente excepcional a nivel mundial. No se ha hecho nunca una apuesta de este estilo y demuestra el talento que tiene nuestra gente, que cuando tiene una oportunidad se lanzan. El ingenio de nuestra gente es infinito.

Otro capítulo presupuestario de vital importancia es la integración puerto-ciudad. Para ello tenemos presupuestado una inversión de 180 millones en el periodo 2020-2024, 35 de ellos en 2021. Entre ellas destacan el rediseño del Paseo Marítimo de Palma de Mallorca, la avenida Alfonso XII en Cartagena, la reordenación de los espacios junto al Llano Amarillo en el puerto de Algeciras o la operación de regeneración de Valleseco en Santa Cruz de Tenerife.

Paso a continuación a describir sucintamente el presupuesto de ingresos y gastos para 2021. Partimos de que el importe neto de la cifra de negocios del sistema portuario pasa de 1154 millones en 2019 a 981 en 2020, lo que significa una reducción del 15%. No obstante, prevemos una recuperación para los años 2020, 2021 y 2022 estimada en 1106 y 1179 millones respectivamente. Como ya he dicho, volveríamos a estar ya por encima del 2019. Los gastos de personal para 2021 ascienden a 314 millones, lo que supone una subida del 5,4% para hacer frente al leve incremento de efectivos y a lo dispuesto en el tercer convenio colectivo. Con todo, he de expresar mi preocupación por que contamos con unas plantillas que, en términos de cantidad y estructura, son claramente insuficientes ante el notable incremento de actividad portuaria en las dos últimas décadas, la progresiva asignación de nuevas competencias al sistema y los retos futuros. Esto no es razonable, dado que nuestro desempeño se apoya en un modelo de autosuficiencia económica y no detrae recursos de la fiscalidad general del país. A estos efectos, les informo de que mantendré reuniones con los ministerios competentes para cambiar esta situación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 102

Los gastos de explotación ascienden a 376 millones, lo que supone un incremento del 9,4%. Esta subida se debe al incremento de las asistencias, consecuencia del déficit de personal y a una mayor dotación de recursos a los Planes de Mantenimiento Preventivo que se han implantado en todos los puertos para evitar situaciones dramáticas como las vividas con el derrumbe del puente de Génova, que seguramente recordarán, o del puente de Marisquiño en Vigo.

Como última novedad, les informo de que por primera vez hemos incorporado los presupuestos del pago del impuesto de sociedades en cumplimiento de lo pactado con la Comisión Europea que se reflejó en el Real Decreto-Ley 26/2020.

No quiero acabar sin reconocer el esfuerzo y sacrificio de las comunidades portuarias para seguir operando durante el estado de alarma cuando faltaban protocolos de actuación y medios de protección, entendiendo que los puertos son un servicio esencial. Y también al personal de Puertos del Estado que trabajó en condiciones a veces críticas.

Deseo que estos presupuestos sean bien valorados pues estoy convencido de que contribuirán a la recuperación económica del país y a la imprescindible modernización de nuestros puertos, que de seguro servirán de palanca para que España salga adelante con fuerza de esta crisis. Parafraseando a Pau Donés, cuando decía: «Depende, ¿de qué depende?». Pues de según lo que hagamos ahora, todo depende, nuestro futuro.

Muchas gracias y con el permiso de la Presidencia o de la Mesa quedo a su disposición para atender sus preguntas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Toledo.
Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señora presidenta.

Muy rápido La verdad, ha hecho un desglose bastante detallado de algunas de las inversiones que estaban previstas.

Yo quería hacerle una pregunta. ¿Cuáles son los efectos concretos, si hay un cálculo de impacto en el empleo de todas las inversiones que estábamos hablando? Se ha hablado de todo un número de inversiones importantísimo, de muchísimos millones de euros. Si han calculado ustedes qué impacto a nivel de empleo pudiera llegar a tener en dos sentidos tanto en el impacto directo en cuanto a las obras que se vayan a realizar como comentaba usted también que podría también tener efectos dentro de las propias plantillas de los propios puertos. También me interesaría si nos pudiera facilitar información sobre ese asunto.

Evidentemente nosotros consideramos que es un servicio esencial y que lo que ustedes realizan debe tener una atención por parte del Estado y, por supuesto, agradecer muchísimo a las plantillas el trabajo que han estado haciendo durante todo este tiempo y el que nos viene por delante, del que yo creo que también tenemos que ser conscientes. Es decir que estamos en una situación muy complicada en estos momentos de emergencia sanitaria y en el futuro, además, no solamente de emergencia sanitaria sino ante una crisis económica y social donde va a hacer falta que todos nos esforcemos mucho. Hemos comentado en varias de las intervenciones que el papel que tienen las empresas públicas es fundamental y, además, demuestra que son viables, que son eficientes y que tienen capacidad de aportar valor añadido al país y que tienen capacidad de facilitar la dinamización de la economía del propio país. En ese sentido, los ejemplos que usted ha estado dando durante su intervención son muy ilustrativos. Y ya le digo, sí que agradecería, si tienen ustedes alguna valoración en torno a cuáles son los impactos que pudiera tener en el empleo.

Por último, he de manifestarle el apoyo de nuestro grupo en cuanto al reforzamiento de las plantillas frente a esa deficiencia que ustedes manifiestan que tienen en estos momentos para poder prestar sus servicios, todo el apoyo de nuestro grupo al reforzamiento de las plantillas para poder prestar un mejor servicio y para poder afrontar el futuro en mejores condiciones.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Mayoral.
Por el Grupo VOX tiene la palabra el señor Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Buenas tardes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 103

En primer lugar, muchas gracias, señor Toledo, por su comparecencia para explicar los presupuestos del área de su competencia.

Nuestro sistema público portuario, como usted conoce, está formado por 46 puertos de interés general que administran 28 autoridades portuarias y cuyo control de eficiencia corresponde al ente público que usted preside y que representa el 1,1 del producto interior bruto, generando un empleo directo de más de 35 000 puestos de trabajo. De ahí la importancia.

Para cumplir sus objetivos en el 2021 tiene previsto invertir de los Presupuestos Generales del Estado la cantidad de 1001 millones de euros más los 140 millones de euros procedentes del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Por otro lado, ustedes prevén unos beneficios a la finalización de ese periodo contable de 129 millones de euros, unas perspectivas excesivamente optimistas dada la situación de la paralización total de tráfico de cruceros y una previsión hecha por ustedes mismos entre el 10 y el 16% de disminución del resto del tráfico portuario como usted ha afirmado anteriormente.

Los Presupuestos Generales del Estado hacen una exposición genérica de dónde pretenden emplear esas pérdidas, pero cita específicamente los costes del ejercicio previo para comprobar la adecuación de los medios de lucha contra la contaminación en los planes interiores marítimos. Entiendo que son los planes de emergencia marítimos. Correcto. Esperamos que dentro de los planes interiores marítimos de lucha contra la contaminación se incluya la contaminación procedente de especies exóticas invasoras y sus correspondientes procedimientos de comunicación a las autoridades competentes. Y me explico. He podido comprobar la existencia del alga *Rugulopterix Okamura*, como usted sabe, en las aguas interiores del puerto de Tarifa y de Motril, en las aguas interiores, dentro del puerto, no en la zona 2, sino dentro del puerto. Hecho contaminante que viene silenciándose desde el 2015 y para el cual, según la contestación a una iniciativa realizada por este grupo parlamentario comunica que no se ha dado ningún aviso a los navegantes, desde el 2015 y, además, comunica diciendo que no se ha solicitado por ningún organismo público como excusa para no realizar ningún aviso a los navegantes de una contaminación por un alga, una especie invasora. Igualmente, dentro de esos ejercicios y con el objeto de hacer un gusto más racional de ese dinero público, sería conveniente junto al Servicio de Sanidad Exterior, un ejercicio de estimulación, al menos en los ocho puertos declarados ante la OMS, como puntos de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública, como ustedes sabe. Así entendemos que podría contestar al menos a las numerosas preguntas e iniciativas que ha realizado este grupo parlamentario, referente a las actuaciones a partir del 30 de enero del 2020, fecha en la que se declaró la Espii, Emergencia Sanitaria de Interés Internacional. Por ejemplo, una de las preguntas no contestadas es: ¿Se ha comunicado a los puertos de escala siguientes la necesidad de rastreo de contactos de algún pasajero portador conforme al artículo 27 y 27 bis del Reglamento Sanitario Internacional, y también conforme al manual para la gestión de eventos de salud pública a bordo de las embarcaciones?

Iba a preguntarle también que citan que van a mantener las cuantías básicas de las tasas portuarias, de acuerdo con lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, pero ya ha contestado en su exposición que realmente va a aplicar el Real Decreto-ley 15/2020, por el que cada Autoridad Portuaria aplicará una reducción conforme al tráfico que vaya teniendo y también las tasas dependerán de las bonificaciones de ocupación. Sobre todo de lo que estamos preocupados es principalmente de la tasa del buque, T-1, porque, como usted estaba diciendo anteriormente, había una reducción del tráfico de pasaje. Entonces ya me ha contestado a las preguntas que le tenía preparadas en cuanto a las tasas portuarias.

Aprovecho para preguntarle si tienen previsto la contaminación por ruido a causa de los motores auxiliares. En Tenerife, Santa Cruz de Tenerife, el puerto de Santa Cruz de Tenerife, los auxiliares tienen las viviendas en la avenida Anaga, justo encima de donde atracan los barcos y se oyen los motores auxiliares. No creo que sea muy complicado conectar la corriente eléctrica directamente al barco, hacer una instalación.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Vega.
Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Castillo.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Gracias, señora presidenta.

Comienzo mi intervención, como no podía ser de otra manera, agradeciendo, en nombre del Partido Popular, la intervención de don Francisco Toledo y la exposición que ha realizado de los presupuestos de la entidad a la que representa. Sí tengo que decirle que estamos en un contexto de un presupuesto que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 104

consideramos irreal, y ahora le voy a decir también torticero, porque ha hecho usted algunas afirmaciones a lo largo de su exposición que no están contempladas en los presupuestos, como bien ha dicho. Es, a nuestro modo de ver, papel mojado y contempla, como bien ha dicho usted, un poquito más de 1000 millones de euros para su entidad, así como los 140 del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Los presupuestos consolidados del 2018 nos dejaban claro que se incrementaba la competitividad de Puertos del Estado, y nos dejaban claro que se hacía frente a las inversiones que eran prioritarias sin poner en peligro la solvencia económica financiera de las distintas entidades que forman parte de Puertos del Estado. En estos presupuestos no es así, no lo tenemos claro, porque no se garantiza la competitividad. No tenemos claro si apuestan o no por la intermodalidad, no hacen ninguna referencia al respecto. Los accesos ferroporuarios nos dijo la gerente de ADIF que estaban garantizados. Que se lo pregunten al puerto de Gijón, que no lo tienen tan claro si están garantizados o no esos accesos. Lo que sí que tenemos claro es que las operaciones de crédito están autorizadas. Eso nos ha quedado completamente claro, con 105 millones y 121, respectivamente.

Le voy a argumentar por qué creemos que son unos presupuestos que no apuestan por la competitividad. El Gobierno ha previsto una contracción del PIB del 9,2 para el 2020, y una recuperación del 6,8 para el 2021. Se prevé una reducción de las exportaciones del 27,1 en el 2020, y un aumento de solo el 11,6 en el 2021, y se prevé una reducción de las importaciones del 31%, con una recuperación del 9,3 para el 2021. Por tanto, tenemos claro que la situación de crisis se va a mantener hasta el ejercicio siguiente, y afectará de modo especial a su sector, al portuario, como principal vía de entrada de las importaciones y de las exportaciones. Por tanto, le preguntamos, ¿qué medidas concretas introduce usted para reducir los costes de paso de mercancías por los puertos españoles? En declaraciones que hicieron a finales del año pasado, se les llenaba la boca diciendo que se producía un cambio en el modelo productivo. Ahora nos ha hecho referencia a un documento que ya está elaborado para el 2030, pero realmente este Presupuesto General del Estado para el año 2021, ¿qué cambios introduce en este sentido, en el modelo productivo de Puertos del Estado? Está claro que las inversiones que se contemplan son inversiones con recursos propios de los diferentes organismos, pero lo que realmente nos interesa a nosotros es cómo ustedes les van a ayudar a salir de esa tempestad en la que están inmersos. Un importante número de estos puertos están especializados en cruceros. Sabemos que los cruceros han caído drásticamente desde la aparición de la pandemia, ¿cómo les van a ayudar ustedes?

La transición energética y su impacto en el tráfico de graneles sólidos con importantes caídas que no se van a recuperar, ¿cómo tiene pensado Puertos del Estado afrontar esta situación? Sí que es cierto que nos ha hablado de cosas que nosotros a priori no contemplábamos. Pero sí que ustedes decían que los gestores portuarios venimos trabajando en buscar alternativas que suplan la pérdida de esta actividad, y esas alternativas son las que realmente nos interesan, las que queremos conocer, porque nos interesan esas mejoras que ustedes prometieron, más allá de las tasas o los coeficientes correctores de los que hoy nos ha hecho referencia, pero que el anteproyecto no contempla. Las tasas nos parecen fundamentales, pero le recuerdo que veníamos de un proyecto de presupuestos para el 2019 en el que decían que no iban a proseguir con las políticas de reducción de tasas portuarias. También es cierto que no sabíamos que la pandemia nos iba a acechar. En este sentido, el secretario de Estado ha hecho esta mañana referencia a 100 millones de euros en lo relativo a reducción y aplazamiento de tasas. Usted no ha hecho ninguna referencia en cuanto a cantidades, pero el articulado de la ley establece —por eso le digo que son unos presupuestos torticeros— que se mantienen las cuantías básicas de las tasas de ocupación del buque, del pasaje y de la mercancía. El texto que está redactado está redactado en estos términos. Nos preocupa, por tanto, que se sigan bajando, o sea, creemos que es tiempo de que se siga bajando la capacidad impositiva y de bonificar las tasas. Estamos de acuerdo con ustedes. Necesitamos con urgencia contribuir a aumentar el factor de competitividad de nuestros puertos, y un elemento fundamental es la atracción de inversión privada, clave frente al empuje de los puertos de nuestro entorno, si queremos salir de esta crisis con los deberes hechos. No es un tema menor, porque las tasas, como la de la ocupación, gravan de manera fija la titularidad de las concesiones o de las autorizaciones en dominio público, con independencia de la actividad o el volumen de la actividad que se esté desarrollando en la concesión, y es algo que consideramos importante.

Una reducción de las tasas afectará a los costes de transporte de una manera importante, sobre todo a las mercancías que entran y salen de España y, por tanto, tendrá unas consecuencias para los precios de los bienes afectados, la elección óptima de importadores y exportadores, la oferta y la demanda, y, en definitiva, tendrá un reflejo sobre el PIB y sobre el empleo, que es lo que este país ahora mismo demanda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 105

y necesita. Nos preguntamos en qué punto están en esta cuestión ustedes, ¿ya han llegado a un consenso con las diferentes autoridades portuarias; es lo que nos ha querido transmitir en la tarde de hoy?

Ya voy terminando, señora presidenta. Las zonas del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. ¿Han preguntado realmente a los entes implicados cuáles son sus prioridades para ese dinero que va a llegar de Europa? Porque yo he hecho un sondeo a algunos de esos puertos, y me han dicho que no les han preguntado sobre sus prioridades, que o bien se las han transmitido a sus comunidades autónomas o bien las están intentando hacer llegar al Gobierno de una manera u otra. Pero ustedes no les han preguntado directamente sobre sus prioridades, o al menos eso es lo que nos transmiten a nosotros. Y creemos que...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Castillo, por favor.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Ahora mismo término, presidenta, gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Ahora mismo es ahora mismo, por favor.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Sí. Un Gobierno que hoy más que nunca debería salir en el auxilio de los diferentes puertos del Estado y garantizar la solvencia económica financiera de los mismos. Muchas gracias, presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Castillo. Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Ros.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Gracias, señora presidenta. Buenas tardes, noches ya, señor presidente de Puertos del Estado. Desde el Grupo Socialista queremos manifestarle nuestro agradecimiento, señor Toledo, por su explicación, que ha sido muy realista y clara. También quiero solicitarle que traslade el agradecimiento del Grupo Socialista al personal, hombres y mujeres de Puertos del Estado, por su extraordinario trabajo durante estos meses de pandemia, que están siendo tan duros.

Estos son los presupuestos que necesita nuestro país, que necesita España. Son unos presupuestos extraordinarios para un momento extraordinario. Unos presupuestos de recuperación y reactivación frente a las políticas de austeridad de la derecha, que sí que eran torticeras. Unos presupuestos récord en inversión pública, sin precedentes, y unos presupuestos para la modernización, transformación y digitalización de nuestro país y de nuestros puertos. El país necesita un potente plan de inversiones productivas que inyecte recursos para activar la economía, y que, además, cree puestos de trabajo. La competitividad de nuestra economía y nuestro desarrollo económico y social depende cada vez más de un sistema de transportes eficaz, en el que los puertos resultan ser un elemento estratégico de primer orden, tanto desde la perspectiva del comercio como del transporte. La competitividad de la economía española en el marco del mercado interior europeo y de una economía globalizada exige un sistema portuario eficaz y eficiente, que permita desplazar mercancías de un modo rápido, fiable, seguro y con unos costes adecuados. La actividad y el desarrollo futuro del sistema portuario español de titularidad estatal deben ser garantizar que nuestros puertos puedan operar con éxito en los mercados globalizados, y dar una oportuna respuesta al exigente y cambiante entorno actual en el que se encuentran inmersos. Por eso en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, como usted ha hecho referencia, se incrementan las inversiones, y los puertos adoptan un papel fundamental en la intermodalidad, la eficiencia de la cadena logística y la descarbonización, con la mejora de los accesos terrestres y la intermodalidad de la red de puertos y con la promoción de tecnologías, energías alternativas e impulso de las inversiones en digitalización y sostenibilidad.

Como usted también ha dicho, señor Toledo, el ente público Puertos del Estado tiene previsto invertir 1000 millones de euros para el 2021, lo que supone un incremento de más de un 24 % con respecto al presupuesto de 2018, contribuyendo con ello también a la recuperación de nuestra economía, pero también contará con financiación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia por 140 millones de euros. A la portavoz del Partido Popular le aconsejaría que pidiera consejo a alguna de sus compañeras que ha ostentado algún cargo en el Gobierno, porque justamente alababa los planes que contempla Puertos del Estado para esta anualidad 2021, y la gran oportunidad que tenía Puertos del Estado.

El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, hablando de inversiones, anunció que se agilizarían los trámites administrativos. Me gustaría que nos explicara cómo va a ejecutar o cómo se va a realizar la ejecución por Puertos del Estado de estos 1000 millones de euros de inversión. Puertos del Estado

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 106

participa también en la ejecución del programa 450.A, infraestructuras, mecanismos de recuperación y resiliencia, sobre todo en el ámbito de la intermodalidad y la logística, así como en el desarrollo de un transporte sostenible y digital, centrado en su mayor parte en el transporte de mercancías. Todo ello enmarcado en la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada. Con esta estrategia, el ministerio prioriza aquellas inversiones que optimicen el uso de la red de transportes y supongan un mayor beneficio social, con el objetivo de lograr unas infraestructuras resilientes y una movilidad sostenible y segura. Para ello se impulsarán, como ha dicho, soluciones que aprovechen las oportunidades que ofrezcan la digitalización del transporte y la intermodalidad.

Por lo que respecta al articulado del proyecto de ley de Presupuestos Generales, estos mantienen las cuantías básicas de las tasas portuarias, como usted ha mencionado; se establecen las bonificaciones y los coeficientes correctores aplicables en los puertos de interés general a las tasas de ocupación del buque, del pasaje y de la mercancía, así como los coeficientes correctores de aplicación a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, de acuerdo con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Permítame que le pregunte aquí e insista en que nos que amplíe su exposición que ha hecho sobre el tema de las tasas y la ampliación de bonificaciones, ya que inciden en el tema, como objetivo, de la modernización y la competitividad.

Al Grupo Socialista le ha gustado también escuchar la referencia que ha hecho usted en su exposición al diseño del sistema portuario que queremos para el 2030, con puertos eficientes, conectados, digitales, innovadores, sostenibles, seguros y transparentes, que se adapten o incluso adelanten a los cambios globales que se van produciendo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Vaya terminando, por favor.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Voy acabando ya.

Señor Toledo, en referencia al tercer convenio colectivo de Puertos del Estado, por primera vez en toda la historia de la entidad se ha introducido la disposición adicional primera, que establece la elaboración de un plan de igualdad en Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, que tendrá la consideración de normativa propia. Nos gustaría que nos informara cómo va a ser su elaboración.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señora Ros, por favor.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Y acabo pidiendo la unidad para aprobar estos presupuestos, porque ahora hay que demostrar que querer a España, ser patriotas, defender la bandera, ser constitucionalistas es aprobar estos presupuestos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señora Ros.

Tiene la palabra el señor Toledo.

El señor **PRESIDENTE DEL ORGANISMO PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Toledo Lobo): Gracias, señora presidenta.

Vamos a hablar directamente del desarrollo de las inversiones. Pero yo destaco que no son inversiones cualesquiera, son inversiones productivas, son inversiones que después van a generar economía y van a generar empleo, y el estándar que hay en los informes que se han hecho, de estudio del impacto en el empleo en distintos puertos, viene a señalar que más o menos la media es el triple, contando el empleo indirecto, que, una vez puestas en servicio esas infraestructuras, genera. Por tanto, podríamos estar diciendo que son 20 000 puestos/año en el momento de la construcción, en el momento del desarrollo, y 60 000 al año una vez que ya estén puestas en funcionamiento, con el efecto de arrastre que tienen en el empleo indirecto, lo cual me parece algo reseñable, muy reseñable.

Respecto a las indicaciones del señor Vega, ha dicho algo de que algunas preguntas no se han contestado. Si eso ha pasado, dígamelo, porque desde Puertos del Estado estoy seguro de que no somos conscientes. Creo que todas las que tenemos se contestan, y se contestan, además, lo más rápidamente posible. Por tanto, si hay alguna que no se haya contestado, le ruego que nos la tramite, que no dude que la contestaremos. Si ha pasado, seguro que habrá habido alguna cuestión de que se haya perdido, no que no se haya querido contestar, se lo aseguro.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 107

Respecto de las cuestiones sobre la contaminación acústica, he de decir que una de las cuestiones que están puestas dentro de la estrategia de desarrollo de los puertos es que, efectivamente, se electrifiquen los muelles. Eso no es tarea fácil. No es tarea fácil, son inversiones muy costosas, que, además, a cada muelle se le debe hacer exactamente para el tipo de buques que va a tener, porque cada uno tiene un consumo muy distinto, pero ha de tener otra cuestión, y es que los buques han de estar adaptados, y hoy en día no lo están tampoco. Pero, ¿qué es antes, el huevo o la gallina? Evidentemente, en este caso tenemos que dar las infraestructuras para que, además, luego los buques puedan conectarse. Pero la estrategia sí que es que, dentro de los puertos, para 2030, tengamos en su inmensa mayoría buques que no tengan los motores en marcha. Yo creo que eso es algo ya no solo por contaminación acústica, también en el ámbito del aire.

Respecto a las cuestiones que ha dicho de la contaminación sobre especies protegidas, he de decirles que ahora todas las infraestructuras que salen desde el año pasado tienen, además, un informe de compatibilidad con las estrategias marinas. En ese sentido, quiero decirle que todas las que se hacen a partir del año pasado tienen ese estudio específico de la fauna y la flora marinas que hay en cada ámbito, y el impacto que pueden tener. Por tanto, he de decirle que cualquier cosa que hagamos en ese sentido será poco, y seguro que, si hay algún tema delicado en alguna autoridad portuaria en ese sentido, la primera entidad que va a estar preocupada para que eso se subsane, le aseguro que será la autoridad portuaria.

Respecto de la intervención de la señora Castillo, que ha sido múltiple, voy a intentar ordenar un poco las cuestiones. En primer lugar, he de decir que las previsiones que hicimos en abril, de rebaja de tráfico, se están cumpliendo, y se están cumpliendo, además, en el mejor de los sentidos. Hicimos una previsión de entre el 10 y el 16% de rebaja de tráfico, y en su momento alguien dijo que le parecían alarmistas. Bueno, pues estamos en el 11%. Estamos dentro de esa banda, pero, además, en la parte buena, y con una recuperación que desde el mes de junio es constante, estamos ascendiendo, con lo cual, las previsiones que tenemos, quiero decir que se están cumpliendo en la parte, además, óptima. Tenemos un margen. Los presupuestos se han hecho con esas previsiones que emanan de las previsiones de crecimiento del PIB estatal, del español y del internacional, y de las previsiones de incremento de variación del comercio mundial. Un poco con todas, y con la experiencia que hubo en la anterior crisis de impacto de ese PIB en el tráfico. Por tanto, creo que son previsiones muy realistas. Lo bueno que tienen los puertos es que, con las previsiones de tráfico, te sale el presupuesto. O sea, el presupuesto es muy directo en ese sentido. Por lo tanto, yo le puedo asegurar que lo que hay es muy realista respecto a los ingresos que se van a producir y los gastos que se van a producir. Solo queda una cuestión, que luego contestaré a la señora Ros, que es en la ejecución de las inversiones. Ahí es donde puede haber la incertidumbre, que luego comentaré. Los puertos, en la medida en que tienen los tráficos previstos, tienen los ingresos previstos, y eso me parece importante.

¿Qué hemos hecho —dice— para modernizar los puertos? Pues aquí hay medidas muy importantes respecto a digitalización, respecto a cambio de modelo energético, respecto a la innovación. O sea, la convocatoria de los puertos 4.0, la primera convocatoria que se hace, única en toda Europa, ha sido un rotundo éxito, es un hecho la cantidad de proyectos que se han producido. Ahora la cuestión será que muchísimos buenos se van a quedar fuera. Tenemos que buscar financiación privada, tenemos que buscar si con otras convocatorias le damos avío, porque esta ola de innovación que se ha desatado la tenemos que continuar, y seguro que nos copiarán, estoy seguro.

Rebaja de tasas. Ha dicho que las cuantías básicas no se tocan. No sé si he entendido bien, y que por eso había entendido que no se rebajaban las tasas. Las tasas totales son: cuantía básica por el coeficiente corrector. Entonces, la cuantía básica no se toca, pero el coeficiente corrector sí, y en los coeficientes correctores es donde está la rebaja de tasas inducida. Había dos autoridades portuarias que incrementaban las tasas, y en los planes de empresa, después de reunirnos, lo han reconsiderado y no lo han hecho, con lo cual habrá una modificación para corregir ese hecho. Para mí la buena noticia es que, a pesar de la situación que tenemos, ninguna autoridad portuaria va a subir las tasas, y eso me parece muy importante, porque es una colaboración directa a la situación que tiene el país. Además, se van a rebajar, como he dicho, en un 5,5%. Eso, en el contexto en que estamos de pérdida de ingresos, creo que es sentido de Estado notable, es decir, que todas las autoridades portuarias que se lo han podido permitir —y hablo de trece, que no son pocas— lo hacen, y, además, incrementando las bonificaciones. En definitiva, lo que hacemos es ganar competitividad. Se ahorra en costes. Por otra parte, la otra fuente de competitividad se refiere a las inversiones productivas, que son una cuantía notable, aprovechando el excedente que tienen

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 108

los puertos acumulados. Este es el momento de sacarlo. Este es el momento de ponerlo en valor, y es el momento de ponerlo en valor con inversiones productivas.

Respecto a la cuestión de la intermodalidad que ha dicho, está subsumida en lo que he dicho sobre la inversión ferroviaria. La inversión ferroviaria es intermodalidad, y lo que queremos es favorecerla. Por los puertos entra el 80% de las mercancías en España, y sale el 60% de las exportaciones. Por tanto, los puertos son grandes generadores de carga ferroviaria, porque a los puertos entran o salen por la vía terrestre y, por tanto, o van por carretera o van por ferrocarril. Tienen un potencial de localización de carga ferroviaria enorme, pero, evidentemente, si no tienen el acceso ferroviario, no pueden llevarla. Con lo cual, esta inversión de los 806 millones de euros, que es una cantidad muy notable, va directamente a esa intermodalidad, y va directamente a cubrir un déficit que tiene nuestro país, que es la baja utilización del ferrocarril de mercancías en comparación con el resto. Como he dicho, estamos a la cola, y eso lo estamos pagando caro, lo estamos pagando en dinero, lo estamos pagando en factura energética, porque todo eso va por la carretera, y el petróleo no lo tenemos, lo tenemos que comprar fuera, y lo estamos pagando en coste medioambiental. Por tanto, aquí hay un cambio importante de la mano de ADIF —y antes Isabel Pardo lo ha explicado también—, que está absolutamente convencido de que hay que potenciar el ferrocarril de mercancías, de ponernos en pocos años en una cuota similar al resto de la europea, porque, si no, lo pagará muy caro la competitividad de nuestras empresas.

Luego, respecto de las autoridades portuarias, ya he dicho que solo hay cuatro que tengan una preocupación financiera, solo cuatro. El resto la sostenibilidad la tienen garantizada. Dos de ellas están con el mecanismo de supervisión, Puertos del Estado, y las otras dos, que son Ceuta y Melilla, ya he dicho que ahí tenemos un problema estructural, y que ahí tenemos que actuar buscando ese pico del equilibrio, cambiando posiblemente la configuración legal que tienen, porque, si se consolida la situación de Marruecos de cerrar las fronteras para derivar sus tráfico a esos puertos, esos puertos no van a poder ser sostenibles con la misma metodología que el resto. Habrá que buscar otra.

Dicho eso, creo que he contestado un poco a todo, y me queda lo de la señora Ros. Bueno, quiero agradecerle su intervención también. He de decir que el punto que queda de interrogante en todos estos presupuestos es: ¿cuánto se ejecutará de esos 1001 millones de inversión? Porque lo ideal es que se ejecutaran los 1001, evidentemente, ¿no? La práctica que tenemos es que la ejecución luego es muy baja por la cantidad de carga administrativa que hay en la gestión de todas las licitaciones, que en los puertos es muy superior al resto de la Administración, por diversas cuestiones que no voy a decir ahora, pero que es así. Por tanto, una cuestión muy importante, ya no solo para estos 1001 millones, sino para todo el Fondo de Recuperación, para que se pueda ejecutar en el tiempo que está previsto, es que se aligeren las cargas administrativas, que se simplifiquen, y para eso, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, ha anunciado que hay previsto un real decreto ley para simplificar todas esas cargas administrativas sin que eso suponga el cambiar los controles básicos que tiene que tener todo el proceso. Pero sí que es necesario aligerarlo para acortar los plazos, y que, efectivamente, se invierta ahora, que es cuando se necesita.

Sobre las tasas y la ampliación efectivamente hemos detectado algunos errores en el volcado de los presupuestos, porque faltan tablas de bonificaciones que enviamos, pero que por alguna cuestión no están. Entonces las adjuntaremos en el trámite parlamentario, y aprovecharemos para adjuntar estos otros que he dicho de las bonificaciones estratégicas para los tráfico extrapeninsulares, que son básicas, y se ha demostrado en esta crisis lo importante que son esos tráfico con las islas y con Ceuta y Melilla, porque garantizan su abastecimiento, y si no tienen un tratamiento diferencial, hubieran parado, hubiera sido un problema notable para el país. Entonces, esas tablas con esas bonificaciones que han sido posteriores a eso, también las adjuntaremos, y confío en que sus señorías las aprueben, porque creo que es muy positivo para el país. También la corrección de las tasas, que he dicho que estas dos autoridades portuarias las subían, y que después de las negociaciones con ellos no lo han hecho. Efectivamente, ha habido un consenso con todas las autoridades portuarias en esas cosas.

Me he dado cuenta de que hay una cosa que antes no he contestado, y es qué poníamos en el Plan de Reconstrucción. No, a nosotros se nos dio ya exactamente qué es lo que podíamos poner, porque el plan global tiene una parte del Estado y otra parte de las comunidades autónomas, y el Estado lo que ha hecho ha sido decir: esto es para seguridad, esto es para innovación, etcétera. Y a los puertos nos ha dejado una ventana, que es sostenibilidad y ferrocarril. Entonces, todo lo que teníamos entre el 2021 y 2023 de sostenibilidad y ferrocarril en los planes de inversiones que ya estaban enviados en los presupuestos, eso es lo que hemos puesto. Lo que hemos puesto es lo que estaba ahí. O sea, son

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 109

proyectos que están maduros, que se pudieran ejecutar, y que eso fuese viable. Si algún proyecto no estaba maduro, porque le falte el trámite ambiental y no puede ser, ese no se ha puesto. Pero todo lo que estaba en eso lo hemos puesto.

He de decir que no son esos 140, además de los 1001, no son esos 140. Aquí hay un elemento importante, y es que, así como hay otras empresas públicas que, como no tengan ese Fondo de Recuperación, no podrán hacer las inversiones, las de los puertos se pueden hacer todas, porque están hechas con los fondos propios que tenemos. Si se consiguen esos 140, ¿qué harán? Liberarán 140 para otros menesteres, bien para amortizar deuda o bien para otras inversiones adicionales. Por tanto, bienvenidos sean. Bienvenidos sean.

Respecto al plan de igualdad, que es lo último que dice, me alegro mucho de que me diga esta noticia, porque sabe que yo, desde que fui rector, cuando entré en el 2001, esta era una cuestión para mí básica, fui el primer rector que tuvo un equipo igualitario, tantas mujeres como hombres, en una universidad pública, entonces, que no estaba en la agenda política la igualdad, que creé una fundación precisamente para impulsar la igualdad, y que ha tenido —creo— una labor magnífica a nivel de todo el Estado, y captando fondos europeos. Y cuando llegué al puerto de Castellón, que no era obligatorio tener plan de igualdad, lo hicimos, y evidentemente, cuando he llegado a Puertos del Estado, lo primero que pregunté fue eso a Ana, que es también una persona absolutamente dedicada a la igualdad desde hace muchísimos años, y lo primero que me extrañó es que no lo tuviéramos. Efectivamente, ahora, en el tercer convenio colectivo ya es una obligación. La lástima es que haya tenido que ser una obligación. He de decir que, dentro de Puertos del Estado como tal, afortunadamente —no es crítico—, ahora mismo, en los niveles de dirección solo hay tres hombres. Cero mujeres, 3-0, pero en los niveles altos —subdirección, jefatura de área, jefatura de departamento, jefatura de división—, ahí son más mujeres que hombres incluso. Por poco, pero son más, y en el global están equilibrados. Pero una cosa es Puertos del Estado, pero es que, además de eso, tenemos que ver los elementos de decisión que hay en el Consejo Rector —que ahí no están equilibrados— o el ejemplo que tenemos que dar al resto de la comunidad portuaria, porque lo que es cierto es que Puertos del Estado es quien más equilibrio tiene, pero que el resto de las autoridades portuarias se ven lastradas porque la policía portuaria, que es un número muy elevado de efectivos, mayoritariamente está masculinizada. Entonces, hay una distorsión. Bueno, el cómo impulsamos que todo eso se equilibre me parece importante. Sobre todo, tenemos un ejemplo, porque el resto de la comunidad portuaria, que son empresas privadas —al final, quien opera dentro de los puertos son las empresas privadas—, ahí sí que está masculinizado, pero a unos niveles absolutamente increíbles. Entonces lo público tiene que dar ejemplo, y tenemos que ir transmitiendo esa cultura, que me parece importante. En ese sentido, lo que sí que digo es que cuando llegué a Puertos del Estado el plan de igualdad —y ahí está Ana— lo estaban impulsando, y yo creo que cuanto antes lo tengamos, mejor. Así que gracias por la pregunta.

Con eso creo haber contestado a todas las preguntas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias por su intervención, por su comparecencia, señor Toledo, y hasta la próxima.

Vamos a dar unos minutos para que se incorpore el siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A. (LUCENA I BETRIU). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (número de expediente 212/000804); VOX (número de expediente 212/000648); POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000590); SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/000872).**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la bienvenida al presidente y consejero delegado de AENA, don Mauricio Lucena i Betriu, con quien vamos a cerrar las comparecencias de todos los altos cargos del ministerio, para que nos cuente las líneas presupuestarias de la compañía. Buenas tardes. Bienvenido. Suya es la palabra.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A.** (Lucena i Betriu): Muchísimas gracias, presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 110

Tengo el honor de comparecer nuevamente ante esta Comisión. Lo hice, si no recuerdo mal, hace algo menos de dos años. Voy a tratar de hacerlo lo mejor que pueda con la mascarilla, porque es la primera vez que hablo en público con ella, pero, como digo, lo voy a intentar.

Voy a tratar de no consumir más tiempo —y pongo incluso el cronómetro— del que tengo previamente asignado. Por tanto, voy a centrar mi intervención, en dos grandes áreas: la primera, el coronavirus y la gestión de esta etapa tan extraordinaria por parte de AENA y, en segundo lugar, haré unas simples pinceladas sobre la inserción de AENA en el entorno del proceso de elaboración de los Presupuestos Generales del Estado.

En relación con el coronavirus, permítanme primero tener un recuerdo para todas aquellas personas que directa o indirectamente han padecido la enfermedad, porque ha sido muy duro para todos. Desde el punto de vista del transporte aéreo, sin duda esta crisis no tiene precedentes históricos. Es la crisis más grave desde que la aviación comercial es digna de ese nombre, es decir, a partir de la Segunda Guerra Mundial, y, desde luego, no hay brújula que ayude a ningún actor del transporte aéreo a navegar unas aguas que son realmente muy procelosas. Les daré algunas cifras para que tengamos una idea de la magnitud —lo digo, obviamente, metafóricamente, que nadie me malinterprete— de la tragedia. AENA desde hace ya unos meses ha decidido, por pura prudencia y también por pudor, no emitir previsiones propias y, por tanto, las previsiones a las que me voy a referir son de otros organismos internacionales. Lo subrayo porque en alguna ocasión ha parecido que AENA daba previsiones que no son suyas. Son previsiones de organismos internacionales, como, por ejemplo, la Asociación Internacional de Aeropuertos, que prevé en el año 2020 —en el presente— el 70% de caída del tráfico aéreo en Europa en relación con 2019 y que la recuperación de las cifras de 2019 no se materializará hasta el período 2024-2027. Desde luego, en relación con 2020 no van muy equivocados, porque en los nueve primeros meses del año el tráfico en los aeropuertos españoles de AENA —que son, para entendernos, casi todos— ha caído el 70%, y nos quedan tres meses que no parece precisamente que vayan a ser muy buenos, con lo cual incluso puede caer más de este 70% que acabo de mencionar. Esta no es una circunstancia, ni mucho menos, exclusiva de España. En países que compiten en el arco mediterráneo con España por el tráfico turístico las cifras de caídas son muy similares —por ejemplo, en Grecia, Portugal, Turquía o Túnez—, lo cual significa que, en realidad, la decisión de viajar es una decisión, por simplificarlo mucho, muy binaria. Es decir, uno decide viajar o no viajar y no lo hace tanto dependiendo del nivel de contagio en países determinados cuando tiene la percepción de que ese contagio en general es realmente un riesgo. Por tanto, como decía, es muy difícil ahora mismo hacer una estimación de lo que va a ocurrir en los próximos meses. AENA ha decidido no hacerlo. La visibilidad es bajísima, y realmente, hasta que no exista una vacuna y, en menor medida, desde el punto de vista solo del transporte aéreo, un tratamiento médico muy eficaz, no vamos a tener nada, creo yo, que se parezca a una verdadera recuperación.

En relación con las medidas adoptadas por la compañía, las voy a dividir en medidas operativas, en medidas sanitarias y en medidas económicas. Voy a empezar diciendo que, en términos relativos, AENA es una compañía muy afortunada, nuestra posición de partida relativa es una posición —de verdad lo pienso— privilegiada, es una compañía financieramente muy saneada, con un patrimonio en forma de aeropuertos y de capacidad de gestión que creo que es la envidia no solo de Europa sino de todo el mundo. No me equivoco si digo que, probablemente, además del más grande, somos el gestor aeroportuario más prestigioso, y eso, señorías, la verdad es que es mérito de todos, de los distintos Gobiernos, que creo que han tenido un cuidado exquisito con la gestión de esta compañía. Lo digo de corazón.

En relación con las medidas operativas, es evidente que, cuando estalló la pandemia, la compañía se vio obligada —recordemos que esta es una compañía que cotiza en bolsa, que tiene un 49% de accionistas privados y un 51% de participación pública; las dos partes, privada y pública, se merecen la misma consideración— a hacer un ajuste operativo muy fuerte, adaptando horarios, cerrando terminales, cerrando espacios de algunas terminales y, evidentemente, hablando con nuestros proveedores para que, entre todos, llegáramos a un acuerdo para ajustar los servicios que AENA tiene contratados a la realidad de un tráfico que directamente se desplomó, y desplomó no es metafórico. Hubo meses en los que tuvimos un 1% del tráfico en relación con el mismo período del año 2019. Creo que fuimos muy cuidadosos, como todo el mundo, por otra parte, con la protección de trabajadores, proveedores y clientes, y también intervinimos muy destacadamente en la elaboración de las guías europeas por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y del Centro Europeo para la Prevención y Control de Enfermedades

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 111

relativas a los aeropuertos, lo que se denominó en la jerga del sector procesos aeroportuarios seguros, y las implementamos tan pronto como pudimos.

Desde el punto de vista específico de los controles sanitarios, he de decir que, en mi opinión, la polémica que se ha suscitado en torno a los controles sanitarios es bastante lamentable, porque estadísticamente si uno mira lo que las propias comunidades autónomas determinan como contagios importados son muy poco significativos y, en cambio —y eso creo que lo debemos lamentar todos—, se ha erosionado el prestigio de una compañía que, no lo olvidemos, es un campeón nacional y es la compañía más importante en el sector de los aeropuertos en el mundo. Decía que en este ámbito AENA es un gestor que simplemente implementa lo que las autoridades sanitarias deciden. En el caso de los controles sanitarios a pasajeros internacionales, AENA ha llevado los recursos humanos, sanitarios y de apoyo necesarios para esos controles. Cuando estos controles cambien, como parece que podría ser a la luz de las recomendaciones que hace pocas semanas ha emitido la Comisión Europea, AENA adoptará esos cambios. Cualesquiera que sean estas decisiones antes, ahora y en el futuro, nosotros haremos lo que nos pidan y lo que la legislación nos obligue a hacer.

Desde el punto de vista económico, la compañía ha hecho básicamente cuatro cosas. Pensemos que esta es una compañía de 9000 empleados, es la séptima empresa española más grande por capitalización bursátil, incluso después del durísimo golpe del coronavirus. Es una compañía que, hoy en día, después del cierre de los mercados, capitaliza en bolsa más de 18500 millones de euros. Como digo, es la séptima empresa más grande, pero, a pesar de todo, el golpe ha sido formidable. ¿Qué ha hecho la compañía para encajar este golpe desde el punto de vista financiero? En primer lugar, tratar de ajustar el *opex*, es decir, los gastos de explotación, tanto como hemos podido. En segundo lugar, paralizar en los peores meses de la pandemia, no ya ahora —volveré sobre esto en unos minutos—, las inversiones. En tercer lugar, obtener créditos de instituciones financieras públicas y también privadas, y, no menos importante, suspender el dividendo, un dividendo que era de más de 1100 millones de euros y que por puro sentido común y protección de la caja o de la liquidez, y también, por ende, de la solvencia, pensamos que era sensato no proporcionarlo este año y esperar a tiempos mejores.

Por otra parte, ha habido un interesante debate —intelectualmente— sobre cuál es la función de AENA. Resumiéndolo mucho, yo diría que la función de AENA es doble. Tiene una función dual. La compañía, por una parte, y muy particularmente, debe velar por la protección de sus intereses, por la protección societaria de esos accionistas, etcétera; pero, por otra parte, no se nos olvida que nosotros somos un eslabón fundamental en un engranaje que es un engranaje delicado pero muy importante para el funcionamiento de la economía española en su conjunto, que es el de la movilidad y el del sector turístico. Creo que hemos sido muy sensibles a esta segunda función. Hemos puesto en marcha medidas específicas de apoyo económico a compañías aéreas, a operadores de *handling*, a operadores de carga aérea, a operadores comerciales. Hemos aplazado, hemos descontado, hemos renegociado contratos y, concretamente, a las líneas aéreas les hemos aprobado un descuento en un epígrafe de las tarifas, que en sí mismo es técnicamente una tarifa, la tarifa de aterrizaje, que, en virtud del nivel de recuperación en relación con el tráfico 2019, tiene un descuento en esa tarifa. Esa tarifa funcionó muy bien al principio de la recuperación de los meses de junio, julio, agosto. Quedó obsoleta, inevitablemente, con la segunda ola; la hemos actualizado y creo que es una medida razonable y que beneficia a las líneas aéreas y que a medio plazo también beneficiará a AENA.

Por otra parte, no hay que olvidar, en un debate que ha sido ríspido en el sector turístico y en el sector del transporte aéreo, que AENA es un negocio regulado, no solo regulado porque tiene una actividad comercial, pero como negocio regulado hay que recordar que a nosotros se nos retribuye por los gastos en que incurrimos, que van, digamos, *pari passu*, gastos de *opex* que incurrimos, si no pasamos de unos niveles que marca la regulación, gasto que se nos devuelve a través de las tarifas, pero, por otra parte, también tenemos una retribución por la inversión que, como todos los negocios regulados —eléctricos, del gas o aeroportuarios— realizamos. Una de las grandes ventajas del sector turístico y del sector del transporte aéreo con AENA es que nosotros tenemos, cualquiera que sea la comparación en Europa, las tarifas aeroportuarias más bajas de Europa, y también las más bajas —o entre las más bajas— del mundo. Es decir, que hay una ventaja competitiva de la que disfrutaban los clientes de AENA, el sector turístico, los hoteleros, etcétera, que proviene de una eficiencia realmente muy importante de la compañía y que me gustaría no olvidar.

En relación con los Presupuestos Generales del Estado, me gustaría simplemente subrayar algunos de los aspectos que ustedes conocen perfectamente. En primer lugar, saben ustedes que AENA no

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 112

obtiene un solo euro —como debe ser, como negocio regulado bien armado y como una compañía eficiente que somos— de los Presupuestos Generales del Estado. Nuestras inversiones y nuestras obligaciones provienen de un marco regulatorio específico del sector aeroportuario en España, que, a su vez, emana de directivas europeas. Por tanto, más que mirar lo que hemos enviado a los presupuestos —que, evidentemente, hay que mirarlo—, lo que hay que mirar es lo que el documento de regulación aeroportuaria define como obligaciones en términos operativos, de calidad, de ampliación o no de infraestructuras, etcétera, para el caso de los 46 aeropuertos y 2 helipuertos españoles. Este plan de inversiones es el que hemos recogido, junto con otros epígrafes, en los Presupuestos Generales del Estado, que como proyecto de ley ustedes están analizando en este Congreso de los Diputados, y desde el punto de vista de las tarifas, a diferencia de otras empresas públicas, nuestras tarifas también provienen de la Ley 18/2014, que es la que define las grandes líneas de nuestra regulación, que luego se sustancia en los planes quinquenales —no me gusta nada lo de quinquenales, por las resonancias que pueda tener— de regulación aeroportuaria, al igual, decía, que nuestras inversiones, nuestro negocio regulado, nuestros ingresos previstos, gastos, etcétera. Decía, por tanto, que, tanto inversiones como tarifas hay que buscarlas mejor en el documento de regulación aeroportuaria que está en vigor hasta el año 2021 —incluido 2021—, y sobre las inversiones sí me gustaría hacer una apreciación importante. A la vista del —no sé ni cómo definirlo— tsunami que se desencadenó en el mes de marzo, la compañía, por prudencia financiera, detuvo durante los meses de abril, mayo y junio sus inversiones, pero desde el principio anunciamos que, tan pronto como fuera posible, las retomáramos. Así lo hemos hecho. Por tanto, nuestro compromiso con la visibilidad que tenemos hoy de la evolución del coronavirus y del tráfico aéreo es —y en mi opinión se va a cumplir— recuperar la inversión no hecha en 2020, a la que estamos obligados por la regulación, y acumularla en el 2021, de manera que entre 2020 y 2021 todo el *capex* que estamos obligados a realizar, se realizará.

No querría terminar sin antes también destacar un aspecto al que la compañía dedica mucha atención: el tema medioambiental. La semana pasada celebramos la junta general de accionistas prevista para el pasado mes de marzo, que pospusimos hasta la semana pasada, y en ella AENA básicamente, en el ámbito medioambiental, anunció dos cosas: Uno, que adelantaba significativamente los objetivos medioambientales. Por ejemplo, en el año 2026 vamos a ser autosuficientes en consumo energético a través del desarrollo de inversiones fotovoltaicas muy importantes, y nuestro compromiso de ser neutros, cero emisiones, se adelanta de 2050 a 2040. Ya les digo, señorías, que lo vamos a cumplir, seguro. Además de esto, el segundo aspecto que quería comentar es que en esta misma junta general se aprobó el compromiso de la compañía de discutir como punto monográfico en todas las juntas generales de accionistas futuras, no solo el plan medioambiental o de lucha contra el cambio climático, sino también su evolución. Para que tengamos una idea de lo que esto significa, somos la primera empresa en España que asume ese compromiso y, probablemente —no quiero ser presuntuoso, porque no tengo toda la información—, somos la primera empresa en el mundo, cotizada, de un cierto tamaño, que asume ese compromiso. Fue tanto así que salimos en el *Financial Times* al día siguiente de aprobar esto. Lo digo simplemente porque sí que, en el mundo corporativo, esto representa un hito que ojalá puedan imitar otras empresas en el futuro.

Concluyo, señorías, simplemente destacando —y espero que en lo que hayan podido seguir de la compañía, lo compartan— que, en estos durísimos meses de combate del coronavirus, la compañía ha tratado de guiar todas sus decisiones desde un principio elemental de prudencia, pero a pesar de todo, creo que seguimos cumpliendo con lo que la regulación nos dicta, y creo que seguimos siendo capaces de ofrecer —sobre todo en los próximos meses, cuando nos recuperemos de este durísimo golpe— unos aeropuertos que están en la primera división mundial de todos los aeropuertos del mundo, tanto en relación con la calidad de las infraestructuras, como con la seguridad, con la flexibilidad de su operación, etcétera. También repito lo que he dicho: me gustaría transmitirles que lo urgente no nos ha hecho olvidar lo importante. Tanto la sostenibilidad medioambiental como la digitalización y la innovación son vectores que ya forman parte de lo que significa AENA y va a significar en las próximas décadas. Evidentemente, les agradezco mucho, sinceramente, el buen tono que todos ustedes siempre han tenido en relación con una compañía que —repito— es de todos y que creo que como campeón nacional que es, es una de las compañías de las que con más orgullo podemos presumir los españoles.

Muchas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted, señor presidente y consejero delegado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 113

Pasamos al turno de las intervenciones de los grupos. Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, doña Laura López Domínguez tiene la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente. Gracias al presidente y consejero delegado de AENA.

Vamos a transmitirle rápidamente solo un par de preocupaciones, que en verdad no son preocupaciones porque usted se ha referido a ellas como que ya están tomando medidas, así que son básicamente aclaraciones. La primera afecta a la relación de la compañía con el interés general. Nosotros simplemente creemos que a veces, si se siguen criterios de rentabilidad económica, no es posible cumplir con el interés general. La segunda preocupación atañe a lo que usted comentaba al final de su intervención, el respeto por el medio ambiente. Sabemos que el transporte aéreo es de los medios de transporte más contaminantes y aunque somos conscientes de que el objetivo de reducir el tránsito aéreo a favor del ferroviario es todavía difícil, sí que es posible —como usted comentaba— reducir la cantidad de contaminación relacionada con el tráfico aéreo. Celebramos que el Plan Estratégico de AENA se haya propuesto prolongar e intensificar el establecimiento de requisitos ambientales, que usted ya conoce. También se ha referido a que se ha fijado el calendario para conseguir, si no me equivoco, el nivel neutro de emisiones y ampliar el uso de energías renovables, me gustaría que me ampliara la información — si no puede ser en este momento, en otra ocasión— sobre qué medidas contempla este presupuesto para avanzar hacia estos objetivos de sostenibilidad que usted ha indicado. Eso es todo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario VOX, doña Patricia de las Heras.

La señora **DE LAS HERAS FERNÁNDEZ**: Muchas gracias, señor presidente, y muchas gracias, señor Lucena, por su comparecencia.

Yo soy diputada por Baleares, concretamente resido en Ibiza, así que el avión es mi medio de transporte habitual. Los aeropuertos están desiertos, los vuelos reducidos al mínimo común denominador, y ya ni siquiera se mantienen prácticamente vuelos directos, ni siquiera entre Ibiza y Madrid. El sector de la aviación comercial, como bien decía, es uno de los sectores más castigados, también los comercios de las instalaciones aeroportuarias y las empresas de *handling* u operadores de tierra. En ese sentido, debemos agradecer, porque nos consta, las negociaciones y las renegociaciones que han hecho de sus contratos y las medidas económicas que han adoptado para estas empresas. A pesar de ello, los presupuestos para 2021 reducen las subvenciones y apoyo al transporte aéreo en 18 millones y medio de euros que detraen de las bonificaciones para la condición de residentes. Este Gobierno ha quebrado el sistema, las compañías aéreas y las aeronáuticas. ¿Cómo cree usted que se pueden recuperar las compañías, sobre todo detrayendo las subvenciones? ¿Cómo piensa que pueden seguir operando los vuelos? ¿Cuáles son sus previsiones respecto de la recuperación de AENA? Ya sé que ha dicho que no tienen previsiones propias, pero supongo que tendrá una opinión y me gustaría conocerla.

Ahora el Gobierno hace sus presupuestos generales, unos cálculos de estimación de ingresos y de crecimiento disparatada e inflada. Ya se ha hecho una previsión de lo que va a ganar AENA en 2020, a pesar de no tener ni idea de la evolución de la pandemia, ni de si van a adoptar o a acordar otro confinamiento domiciliario. Es decir, el Gobierno no sabe qué medidas va a adoptar, pero sí sabe, en base a esas medidas que desconoce, cuáles van a ser las consecuencias o los ingresos de AENA. Pero no solo eso, va más allá: el Gobierno vaticina un aumento de nada menos que un 61,5% para 2021, cuando nos quieren tener confinados hasta mediados de mayo del año que viene. Si tenemos en cuenta las previsiones que usted nos ha manifestado, de que el sector ha caído un 70% y que la recuperación prevista no será hasta entra 2024 y 2027, resulta evidente que en 2021 AENA no va a recuperar un 61,5%, sería recuperar prácticamente su pérdida íntegra casi del 70% en menos de un año. Como factores sorpresa, a las desconocidas futuras medidas del Gobierno se suman las restricciones de terceros países y, consecuentemente, los acuerdos con operadores extranjeros. El hecho de que la gente no quiera venir ya no es por la peligrosidad —que también—, como usted ha comentado, sino también por las restricciones que establecen sus propios países. ¿Cree que las previsiones de los presupuestos generales en relación con la evolución de la pandemia están desfasadas? ¿Cuáles son sus previsiones?

Por último, en relación con los pliegos de las cláusulas particulares que rigen la adjudicación de los contratos de servicio por el procedimiento abierto convocado el pasado mes de septiembre a AENA,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 114

hemos tenido conocimiento —esto es concretamente para blindar los servicios de seguridad privada convocados en los 42 aeropuertos de su red— de que el concurso ha quedado desierto. El motivo sería la cláusula 46 de la página 111, la cual faculta a AENA de forma unilateral a suspender el contrato cuando se produzca un hecho objetivo, y cito literalmente: Una reducción del 25 % del tráfico de pasajeros registrado en el mismo mes del año 2019, o sea, necesario optimizar las instalaciones aeroportuarias debido a la reducción del tráfico, situación que *de facto* ya está ocurriendo a día de hoy, cuando el descenso del tráfico aéreo en el conjunto de la red ya supera el 25 % en relación con el mismo período 2019, lo que supone que, de iniciarse, el contrato iniciaría en suspenso o facultando a AENA para suspenderlo, y por eso el proceso ha quedado desierto. Esta cláusula justificaría para AENA el cierre total o parcial de algunas de las instalaciones, lo que supondría la necesidad de las empresas adjudicatarias de realizar ajustes temporales o definitivos en la plantilla con importantes costes. Es evidente que AENA está sufriendo pérdidas, como ya lo hemos comentado, que deben hacerle tomar medidas, pero ¿cree que la solución es trasladar mayor desequilibrio económico en las condiciones contractuales con sus proveedores de servicios? El hecho de que no se desprenda ningún mecanismo de compensación para la empresa adjudicataria, ¿no cree que resulta contrario a las previsiones de la Ley de Contratos del Sector Público y específicamente el artículo 208, de daños y perjuicios? ¿No cree que el hecho de que el concurso quede desierto es una muestra de que esa no es la solución? ¿Tiene pensado retirar esa cláusula para que los servicios no queden desprovistos, o cuál es la solución que propone?

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora De las Heras.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra don Mario Garcés Sanagustín.

El señor **GARCÉS SANAGUSTÍN**: Muchísimas gracias, presidente. Gracias, señor Lucena.

Hay una película de Berlanga que es 'los miércoles, milagro'. Es decir, que aquí se han producido dos milagros: uno, que Unidas Podemos no critique el proceso de venta de parte de AENA, que ya lo ha asimilado, y del cual yo fui subsecretario de aquel Ministerio de Fomento, llevando a cabo la operación. Por lo tanto, muchas gracias a Unidas Podemos, porque ya ha asimilado las críticas de aquellos años. En segundo lugar, que el Partido Socialista reconozca los logros de aquella época. A mí me parece bien, porque yo, políticamente, siempre he reconocido los logros que ha conseguido el Partido Socialista Obrero Español. Por consiguiente, es verdad que AENA es un patrimonio consolidado del conjunto de instituciones del sistema público español, y en ese sentido yo creo que tenemos que estar todos muy orgullosos y, desde luego, yo también estaré orgulloso de que la gestión que puedan hacer ustedes sea la correcta. Pero quiero recordar que en el año 2012 —y eso no es patrimonio de la izquierda, es patrimonio de la derecha— hicimos algo que no había hecho el Partido Socialista Obrero Español, y es conseguir revertir la situación de la cuenta de resultados de AENA de unas pérdidas de 600 millones de euros a 300 millones de beneficios con el objetivo de preparar el proceso de venta de una parte de la compañía. Por lo tanto, insisto, milagro de Unidas Podemos, que ya no critica absolutamente nada, es fruto del poder político constituido, y evidentemente el milagro, desde luego, de Berlanga, de que el Partido Socialista reconozca por fin lo que son los años de buena gestión del Partido Popular.

Dicho eso, sí me gustaría centrarme en cinco puntos, señor Lucena, y le agradezco de verdad, ahora sinceramente y fuera de la ironía, sus palabras, y de verdad que las comparto en su medida justa. En primer lugar, en su comparecencia del año 2019 usted decía que el tráfico aéreo se iba a duplicar en los próximos veinte años, que el transporte aéreo en España representaba el 6 % del PIB, que aproximadamente eso suponía que cubría una población activa del 2 % en España, es decir, unos 400 000 trabajadores, que éramos el segundo país que más turistas recibía, en torno a 82 millones de turistas, le preocupa el *brexít* pero un poquito —en aquel momento el *brexít* no le producía mucha preocupación; fíjese lo que ha pasado, la pandemia y todo lo que ha llegado, ahora desde luego las preocupaciones se desbordan— y que AENA —y yo estaba de acuerdo con usted— pensaba que sería probablemente el principal operador aeroportuario del mundo en dos o tres años. ¿Qué ha pasado? Que la pandemia lo ha desbaratado todo. Es verdad que usted encontraba dificultades para calificar nominalmente la situación —yo también—, de ya no sé si llamarla calamidad; evidentemente estamos ante una situación de incertidumbre absoluta, y no vamos a ser ventajistas desde la oposición porque tiene usted razón. Pero, dicho eso, esta mañana he escuchado a la secretaria de Presupuestos decir una cosa que me ha parecido sorprendente: «no vamos a hacer ningún plan de reequilibrio hasta que no se estabilice la economía». Pues si tenemos que esperar a que se estabilice la economía para hacer un plan de reequilibrio... Mi

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 115

pregunta es: ¿el presupuesto de AENA está pensado para poder contemplar la situación de arranque una vez que salgamos de la pandemia o es un presupuesto continuista, o hemos hecho meros ajustes en algunas partidas con el objetivo de ver cómo vamos poco a poco regateando la situación a partir del año que viene? Dicho eso, y ya hablando de 400 000 trabajadores, sí que me gustaría que nos dijera cuál es la situación de todos los negocios que hay ahora mismo en los aeropuertos, que muchos de ellos están absolutamente cerrados?, ¿cuál es la situación ahora mismo —insisto— en cuanto a los posibles daños económicos, los perjuicios económicos que se están produciendo?

En segundo lugar, dentro de un horizonte de complejidad económico-financiera en la relación de Enaire con AENA, sí que me gustaría saber si la situación del gestor de navegación aérea, de ENAIRE, es sostenible a medio-largo plazo y si tienen ustedes algún objetivo de reconvertir esa relación constituyendo una agencia pública. De hecho, en la ley de presupuestos hemos tenido conocimiento nuevamente de que vuelven las figuras de la agencia. O, por ejemplo —y usted lo ha dicho—, es la única sociedad pública cotizada, ¿está prevista alguna regulación específica en la nueva ley general presupuestaria, en la ley del sector público para regular el régimen de este tipo de compañías?

En tercer lugar, lamentablemente el Fondo de Recuperación y Resiliencia ha pasado prácticamente por alto en Enaire-AENA, es cierto. Solamente les han correspondido 28,5, frente, por ejemplo, a los 1285 millones que le han correspondido a Adif. ¿Podría decirme cómo se han repartido? ¿Cuál ha sido el criterio? ¿Ustedes han presentado algunos proyectos para cubrir esos 28 millones? ¿Esto ha sido una ruleta, la ruleta china en este caso? ¿Cómo se ha hecho el reparto de los fondos dentro del grupo Fomento? Porque realmente lo desconocemos, pero si realmente hay 28,5 millones será porque hay proyectos de Enaire para poder cubrir esos 28,5 millones de euros. Por lo tanto, nos gustaría conocer cuáles son esos proyectos. Pero, mire, hay un tema que para mí es fundamental, y es el de la seguridad. Ustedes, respecto al presupuesto 2019, que preveían un incremento de 10 millones en la partida de seguridad, esta vez lo incrementan a 100 millones. Yo no sé si se refiere a los vigilantes de seguridad de AENA, que, a propósito, se ha anunciado que se va a despedir a los vigilantes de seguridad del aeropuerto de Almería, pero no quiero desaprovechar la oportunidad para ver cuáles son esas partidas y exactamente en materia de seguridad de pasajeros qué tipo de inversiones, qué tipo de gasto se va a realizar con el objetivo de poder garantizar la seguridad de los pasajeros que hay en España.

Otro aspecto: el endeudamiento. Es cierto que, efectivamente, como sociedad pública cotizada AENA no puede recibir transferencias directas del Estado, pero es verdad que ahora mismo hay una necesidad de financiación muy importante por la caída que se ha producido de los ingresos y porque no se ha producido un ajuste paralelo en los gastos, fundamentalmente los gastos operativos, que han caído por estabilización como consecuencia de la caída de la actividad. ¿Me puede decir qué tensiones de financiación puede haber en términos de endeudamiento? ¿Cuál va a ser la evolución de la deuda pública de AENA? ¿Pueden ustedes colocar los títulos ahora mismo? ¿Puede haber tensiones de cara al futuro? En ese caso, tengamos en cuenta que la situación ahora mismo es la de una sociedad que está cotizada.

Por último, es lo más importante y lo he dejado para el final, ustedes comunicaron a la CNMV un hecho relevante. Fíjese la importancia de la transparencia mercantil y la importancia de la transparencia jurídica, porque cuando la secretaria Estado de Presupuestos viene aquí y dice tranquilamente «pues ya haremos un plan de reequilibrio cuando esto se estabilice», si tuviera la obligación de rendir cuentas ante la Comisión Nacional del Mercado de Valores porque hay una responsabilidad ínsita de carácter jurídicomercantil seguramente no haría esa afirmación. Ustedes, afortunadamente, porque se comportan responsablemente, han comunicado un hecho relevante. Un hecho relevante que considera que las estimaciones económico-financieras proporcionadas por el Gobierno en el proyecto de ley de presupuestos no se corresponden con la actual previsión de cierre del ejercicio 2020. Evidentemente. Se contrae la actividad, no se corresponde con el nivel de operaciones que estaba previsto, la compañía carece de todo tipo de estimación de tráfico de referencia. Ante esta situación, teniendo en cuenta que la reconocen, porque es su responsabilidad y se lo agradezco como ciudadano —eso demuestra que la *accountability*, que la transparencia, que la responsabilidad existe en nuestro sistema jurídico, en nuestro sistema económico—, ¿me puede decir realmente si las previsiones de cierre son las correctas o no para este año y si las previsiones en las cuentas de AENA para el año que viene se corresponden con las previsiones de desarrollo de la actividad económica en el futuro?

Muchísimas gracias, y le aseguro de verdad, señor Lucena, que me han sorprendido sus palabras; espero que su gestión sea buena porque será la gestión de todos los españoles.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 116

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Mario Garcés. Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, don Daniel Vicente Viondi.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor presidente.

Creo que ya solo quedamos dos personas para cerrar esta Comisión, que yo pensaba que iba a ser una Comisión tranquila, dada la buena gestión que se hace por parte del presidente consejero delegado de AENA ante una situación tan complicada. Pero veo que hemos animado finalmente la Comisión, debe ser por tantas horas aquí, lo que casi me obliga a tener que dar algunas respuestas al señor Garcés.

Lo primero de todo, quiero trasladarle el reconocimiento del Grupo Parlamentario Socialista a todos y cada uno de los trabajadores y trabajadoras de AENA durante este período. Una empresa participada por el Estado en una situación compleja y complicada, y en un sector tan estratégico como ha señalado el presidente y vinculado directamente al turismo, que ha sufrido tan duramente durante el período del COVID. Así que reconocimiento a la labor que hacen la empresa y todos sus trabajadores.

Estoy muy acostumbrado a que todos los que se empeñan todos los días en decir que aman tanto a España luego estén constantemente criticándola, ya sea en Europa... **(Rumores)**.

Ya veo que se han animado las señorías del Partido Popular. Creo que AENA es una empresa de la cual todos, independientemente de la ideología que tengamos, debemos sentirnos orgullosos. Es una empresa que funciona, que da servicio y que presta una imagen internacional a nuestro país dentro del sector aéreo. Por lo tanto, hay que ponerla en valor y cuando hablemos de AENA yo creo que deberíamos todos tener la obligación de poner en valor la acción que está llevando a cabo en los últimos años.

Siendo una situación compleja y volátil la que hemos vivido, la representante de Vox hablaba de confinamientos hasta el mes de mayo del 2021. Yo no sé si esto está vinculado al recuento de Trump en Míchigan porque ¿dónde lo ha escuchado usted? ¿En *Fox News*? Porque aquí nadie ha hablado de un confinamiento hasta mayo de 2021. Lo digo porque esa dinámica del *fake news* en un asunto tan complejo y complicado como pueden ser las cuentas de una de las grandes empresas españolas no viene a cuento.

Ustedes, señores del Partido Popular, nos hablan de buena gestión en los tiempos de Rajoy. Está bien que reconozcan al señor Mariano Rajoy. **(Rumores.—El señor Delgado Arce: ¡Muy orgulloso!)**. Espero que también lo reconozcan cuando al señor Fernández Díaz y... **(Protestas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Se les ha escuchado a todos ustedes sin que nadie les haya interrumpido. Ruego, por favor, que dejemos escuchar. Es el último interviniente y ha ido todo muy bien, no lo estropeemos al final.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, señor presidente.

Compruebo que el señor Rajoy levanta pasiones todavía dentro del Partido Popular. **(El señor Delgado Arce: Pues sí)**.

A nuestro juicio, ustedes malvendieron AENA. Del precio de venta al precio real que se podía haber obtenido se deduce que fue una mala venta, y la consecuencia es que su último presidente, si por algo es conocido, es por su pésima gestión, tanto en AENA como en las empresas públicas o la secretaría de Estado, el reconocido señor García-Legaz. Así que, señor Garcés, yo le agradezco que usted nos reconozca la labor cuando la hace un Gobierno socialista, porque es verdad que este humilde diputado lleva apenas una legislatura en este Congreso, pero a usted nunca le he escuchado ni una sola buena palabra ni una buena acción sobre Gobiernos del Partido Socialista. A usted todo le parece rematadamente mal. Y está bien que hablen ustedes de AENA, porque también le pido al señor Garcés y al Grupo Popular que le pidan a la señora Díaz Ayuso que deje de desprestigiar la imagen de AENA y de los aeropuertos. **(Protestas.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben)**.

El señor **PRESIDENTE**: Señores, por favor. **(Continúan las protestas.—Un señor Diputado: ¿A qué venimos aquí?)**. Por favor. Estar aquí es un acto voluntario. Vamos a ver, de responsabilidad también, por supuesto, pero no les obliga nadie. De verdad, les ruego, silencio. Por favor, señorías, dejémosle terminar; por favor.

El señor **VICENTE VIONDI**: La verdad, no sabía que les molestara tanto hablar de la señora Ayuso, pero es que el presidente y consejero delegado de AENA ha hecho mención a una cosa muy importante, el desprestigio que se hace al aeropuerto de Barajas, y a su vez a AENA, cuando se está constantemente diciendo que es el coladero del virus en Madrid, cosa que no hace ningún presidente autonómico ni del Partido Popular ni de ninguna otra fuerza política con los aeropuertos. Si acaso alguno pide más medidas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 117

de protección, pero no acusa nunca al aeropuerto de ser el coladero del virus, y eso lo hace la señora Díaz Ayuso y lo ha hecho el señor Ignacio Aguado, el vicepresidente; hasta hoy mismo lo viene repitiendo la presidenta. Yo creo que al Partido Popular le vendría bien que reconocieran que hay seguridad en nuestros aeropuertos, que AENA es un aeropuerto seguro, que los índices de contagio que... (**Rumores**).

Señor presidente, creo que el Grupo Socialista ha escuchado atentamente a todos los grupos parlamentarios, nos gusten o no nos gusten sus aportaciones, y creo que nosotros merecemos al menos el mismo respeto que aplicamos a los otros grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Continúe, señor Viondi.

El señor **VICENTE VIONDI**: Decía que Barajas es seguro y que hay que defender que Barajas es seguro, y creo que no contribuye para nada que algunas Administraciones —en concreto la de Madrid— estén constantemente, en relación con sus decisiones sanitarias, culpabilizando al aeropuerto de Barajas, donde, con los propios datos de ese Gobierno, no llegan ni al 1 % los casos de coronavirus.

Por último, la inversión en el Estado se mantiene. Es la aplicación del DORA. Finaliza el año 2021. Nosotros también creemos que cuando acabe este quinquenio —yo sé que la palabra vincula a otro pasado; aquí se utilizan muchos conceptos que nosotros no aplicamos, pero a los cuales ellos nos vinculan— habrá que pensar quizás en alguna prórroga, un nuevo estudio antes de abrir otra nueva fase, dadas las circunstancias tan especiales con las que nos encontramos durante el año 2020 y veremos durante el año 2021. Creo que la inversión del Estado recupera niveles incluso previos a la crisis, que son medidas anticíclicas en un período de crisis y que se mantiene una apuesta por mejorar el sector aéreo. La inversión lo dice claramente, una inversión fuerte en Madrid, en Cataluña, en Baleares, en Canarias, en Andalucía, donde están los principales nodos de comunicación aéreos en este país.

Así que le pedimos que mantengan este compromiso con el país. Nos sentimos orgullosos de una empresa participada por el Estado y que tiene tan buena imagen en el exterior; que mantenga esas tarifas tan bajas en Europa y en el mundo, lo que hace a AENA ser una empresa competitiva. Y añadido un elemento fundamental que ha señalado usted, me gustaría, como ha dicho la representante del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, que se cuente más ese compromiso de AENA con la emergencia climática, con la sostenibilidad dentro de la compañía, con ese compromiso de las cero emisiones en 2040, porque va en la línea de una ley importantísima que está pendiente de desarrollarse en este Congreso, que es la ley de cambio climático y transición energética. Si nuestras grandes empresas, nuestros grandes referentes en el mundo se comprometen en la lucha contra el cambio climático estaremos también dando un mensaje al resto de los países y a nosotros mismos como país. Así que le invitamos desde el Grupo Parlamentario Socialista a que siga haciendo la labor que hace, que además, como sabemos, la hace bien.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para terminar, el señor consejero delegado y presidente de AENA tiene la palabra para contestar a las cuestiones planteadas.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A.** (Lucena i Betriu): Presidente, muchas gracias.

Voy a tratar de ir por orden, siendo inevitablemente muy escueto en las respuestas. Aunque haré referencia —espero— a todas o casi todas las preguntas que me han hecho o reflexiones que me han planteado, permítanme que agrupe tanto como pueda los temas y, por tanto, dé por respondidas algunas de las cuestiones que contesto cuando me refiero a otro portavoz.

En relación con la representante de Unidas Podemos, es verdad, lo confieso, no soy, como decía Adam Smith, un espectador imparcial, pero, honestamente, creo que AENA compagina como pocas empresas ese hipotético traidor que puede existir entre la defensa del interés general y la defensa del interés social o, resumidamente, de la rentabilidad. Nosotros, creo que por tradición, es una compañía que lo ha hecho, pero además tenemos una regulación, que es una regulación muy estándar entre los países avanzados, que, en términos de seguridad, de operación, de calidades de infraestructuras y de protección del medio ambiente nos obliga a ser extraordinariamente pulcros. Y, de verdad, también creo que cuando se hace un análisis serio sobre cuáles son los elementos diferenciales de competitividad en el sector turístico español y, por ende, como contribuyente a la competitividad de la economía española, seguro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 118

que AENA aparece como un actor destacado, a través, creo, de su buen hacer. Repito, yo solo llevo dos años, no llega a y medio, en la compañía, esto es mérito sobre todo de mis antecesores.

Por otra parte, respecto a la contaminación —y lo enlazo, si me permite el representante del Grupo Parlamentario Socialista, con su intervención—, creo que de entrada hay que insertar las cosas donde corresponden. Ha habido mucho debate en los últimos años, y es un debate en general muy bienvenido, pero que evidentemente a veces genera un ruido que no nos deja ver las cosas con claridad. El transporte aéreo, siendo un sector indiscutiblemente contaminante, en el conjunto de las emisiones en el mundo representa alrededor del 3%, no llega. Es decir, que es uno de los sectores donde hay que incidir, pero se me ocurren otros muchos que contaminan mucho más. Por tanto, ese es el primer aspecto que me gustaría destacar. Hay mucho por hacer, pero en esa lucha contra el cambio climático hay otros sectores donde me parece que la tarea es incluso más formidable. Sin embargo, lo he dicho aquí, nosotros estamos muy orgullosos, y aquí además coincidimos los dos grandes accionistas de referencia que tiene AENA, en muy distintas proporciones, porque el Estado español tiene el 51%, pero hay un accionista individual, que es un fondo británico, TCI, cuyo presidente y fundador probablemente es uno de los tres inversores de más prestigio en el mundo, con una vocación filantrópica muy importante y entre cuyos objetivos está la defensa del medio ambiente. Eso ha sido algo muy bueno para AENA porque se han unido ambos afanes, el de AENA y el de este inversor, que nos han hecho elaborar un plan que creo que en su contenido, de momento —espero que sí lo tenga— no tiene parangón en el sector aeroportuario mundial. Y, en segundo lugar, tenemos el compromiso adicional desde el punto de vista del buen Gobierno corporativo de someterlo al seguimiento y a la votación específica, todos los años, como punto autónomo, de la Junta General de Accionistas.

Le pondré algunos ejemplos y no quiero ser exhaustivo. En el año 2026, AENA será autosuficiente en generación de electricidad. No creo que vaya a haber ningún otro aeropuerto en el mundo o gestor aeroportuario que lo consiga, entre otras cosas porque nosotros tenemos la suerte de tener mucho terreno y España es especialmente afortunada en la eficiencia solar. Pero, será así. Ese mismo año seremos ya neutros en emisiones, en el sentido de que compensaremos tanto como emitiremos. O sea, no será solo puro, pero lo que no hagamos, lo compensaremos. En el año 2040, como he dicho, sí seremos ya cero emisores de partículas contaminantes o que contribuyan al calentamiento global. No sé si hay otros aeropuertos o gestores aeroportuarios que puedan hacer lo mismo. Añado algo más, y no voy a hacer en esta Cámara, a la que tanto respeto, trampas al solitario. El agente principal contaminador en el sector del transporte aéreo no son los aeropuertos. Pero ¿qué vamos a hacer nosotros para contribuir a que los agentes principales de contaminación, que son las aeronaves, también hagan un paso acelerado hacia la neutralidad en la contaminación? Pues, por una parte, les vamos a facilitar con infraestructuras en los propios aeropuertos que cuando utilicen combustibles que tengan biocombustibles dispongan de las infraestructuras por parte de los aeropuertos. Si no tienes un cierto tamaño, eso es imposible hacerlo. Es decir, que es algo que va a poder hacer AENA. En segundo lugar, vamos a tratar de contribuir en lo que de nosotros dependa a la discusión muy interesante que hay ahora en relación con el cielo único europeo y las trayectorias que siguen, por control del tráfico aéreo, las aeronaves; ahora tenemos suficientes herramientas, sobre todo matemáticas, para realmente ahorrar bastante de la contaminación que se produce, porque los aviones, las trayectorias que hacen todos los años en todo el mundo no son del todo eficientes. Los aeropuertos van a ser un protagonista de este debate.

Paso ahora a la representante del Grupo Parlamentario Vox. Me ha enviado usted muchas preguntas. Lamentablemente, no las voy a poder responder todas, pero le diré por qué. En relación con las líneas aéreas y sus incentivos, quiero ser muy escrupuloso. Yo he estado donde están ustedes. Yo fui portavoz de un grupo parlamentario en el Parlamento catalán y, por tanto, de verdad me gustaría responder algunas preguntas, pero también soy muy consciente del lugar que ahora ocupo. Me consta que sobre los incentivos ha hablado la secretaria general de Transportes en algún momento del día de hoy y yo no puedo hacerlo porque no está en el ámbito de competencias de AENA.

Sobre la evolución del transporte, repito, está todo tan volátil, tan convulso, hay tan poca visibilidad, que nosotros creemos —lo hemos dicho públicamente a analistas e inversores en los contactos diarios que tenemos con ellos— que lo más prudente por parte de AENA es no hacer previsiones, por eso hacemos referencia constante a lo que dicen organismos internacionales, como las asociaciones de aeropuertos, las asociaciones de aerolíneas, etcétera. No le puedo decir más que eso. También le digo, la compañía —y esto también lo vinculo a una de las preguntas que ha hecho el representante del Grupo Popular— AENA es una compañía —luego lo elaboraré un poco más— que en términos relativos es

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 119

privilegiada, porque tiene una muy buena posición de partida, y luego elaboraré otros aspectos. Mi opinión personal es que el tráfico va a volver, lo que ocurre es que no sabemos exactamente cuándo. A mí mucha gente me pregunta por qué estoy tan seguro de que volverá. Yo soy economista y me fío mucho de lo que los anglosajones denominarían los grandes *trends*, las grandes tendencias demográficas, económicas, sociales— en el mundo, y yo realmente veo que volar va a seguir siendo, por razones demográficas y económicas, y por lo tanto sociales, un bien con mucha demanda en el futuro. Cuando pienso en Asia, en Latinoamérica, y cuando quiera que sea en África, creo que habrá mucha gente que se va a incorporar al transporte aéreo. Por tanto, creo que es un sector, sin ninguna duda, de futuro. Así creo que también lo reconocen nuestras actuales valoraciones bursátiles, que, a pesar del golpe, son mucho menos lesivas que las de otras compañías.

Y aquí sí que voy a agrupar algunas de las alusiones que ustedes han hecho a los Presupuestos Generales del Estado. Nuevamente, solo les puedo hablar de AENA. Nosotros, por muchas razones, lo ha mencionado el representante del Grupo Popular, somos una compañía cotizada y, por tanto, estamos sometidos a muchas regulaciones: una regulación de tipo económico, la que contempla el DORA —el Documento de Regulación Aeroportuaria—, pero estamos también sometidos a regulaciones en el ámbito de seguridad, de operaciones y también en el ámbito de las empresas cotizadas. Por tanto, cuando se publica cualquier información que la compañía interpreta que puede dar lugar a un equívoco en relación con la imagen económica que se proyecta de nuestra compañía, nosotros estamos obligados, porque si no sería una falta, a corregirla. Pero también se lo digo muy claramente, yo estoy hablando de AENA, no de los Presupuestos Generales del Estado. Lo digo por lo siguiente. El sector que está realmente en el ojo del huracán —lo he dicho también antes— es el sector de la movilidad, del transporte, el sector de los aeropuertos, el turismo. Los Presupuestos Generales del Estado yo entiendo que son muchísimas otras cosas. Por tanto, también entiendo que la volatilidad a la que están sometidas las previsiones de AENA es mucho mayor, pero es un tema de puro sentido común económico. Por tanto, veo muy razonable que nosotros, como están haciendo todos los gestores aeroportuarios, no queramos hacer previsiones y, por tanto, ojalá no las tengamos que hacer en los próximos días ni ponerlas en ninguna hoja hasta que no tengamos la sensación de que lo que emitimos tiene algún valor para inversores, analistas, accionistas, etcétera. No le puedo decir nada más. Es la única razón por la cual hemos tenido que emitir formalmente una información de carácter relevante a la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Ha mencionado también usted, representante del Grupo Parlamentario Vox, el tema de los concursos desiertos, sobre todo de seguridad y de limpieza. Yo aquí también le voy a ser muy transparente. En primer lugar, en el caso de la seguridad solo han sido tres expedientes de un total de 13, lo cual porcentualmente tampoco es que sea mayoritario. Pero le voy a decir, esta es la época contractualmente pospandemia. Por tanto, en negocios como el nuestro se están incorporando una serie de cláusulas, de epígrafes, que están estrictamente relacionados con la incidencia de la pandemia. Es imposible no tratar de hacer eso, porque lo otro sería acogernos a la invocación, a la que todo el mundo tiene derecho, del famoso *rebus sic stantibus*. Pero lo que estamos haciendo nosotros y todos los gestores aeroportuarios del mundo es tratar de que aquello que ya hemos visto que ha pasado, lo contemplen las cláusulas de los contratos para que así la gestión de esos escenarios sea más amistosa y ágil por las dos partes. Evidentemente, para esto no existe brújula. Por lo tanto, honestamente creo que hay que admitir que durante unos meses podamos hacer todos un proceso de una cierta prueba y error. ¿Por qué lo digo? Porque realmente en los contratos de limpieza y de seguridad yo no estoy nada preocupado porque sé que ajustando determinados aspectos de los contratos —ya lo sabemos por la prospectiva que hemos hecho— tendrán concurrencia cuando los modifiquemos. Bueno, lo sé; lo intuyo, lo preveo. O sea, que de verdad no estoy preocupado y creo que es un tema de puro ajuste a una nueva etapa que es sustantivamente diferente de la contratación de la prepandémica.

Respecto a la intervención del representante del Grupo Popular, no querría entrar en consideraciones de carácter macroeconómico sobre lo que es procíclico o lo que es contracíclico. Sí le diré que, teniendo en cuenta que nosotros en el año 2021, si sumo todo, sumo inversión de carácter regulado, inversión de carácter comercial, es decir, no regulada pero que la compañía hace porque así funcionan mejor nuestros proveedores inmobiliarios, comerciales, etcétera, si incluyo Murcia, y en mucha menor medida porque cuantitativamente es mucho menor, el aeropuerto de Londres, de Luton, y los aeropuertos de Brasil, nosotros el año que viene invertiremos más de 923 millones de euros. Con seguridad, eso tiene un carácter contracíclico; con seguridad. Pero de verdad que esta es una consideración, yo diría, macroeconómicamente relevante porque es contracíclica, pero no es relevante en relación con lo que guía

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 120

la actuación de una empresa como AENA, o como la AENA francesa, que es ADP, o como la AENA alemana, que es Fraport, o cualquiera. Nosotros nos guiamos por lo que la regulación define. Es así en todos los países avanzados, y no está sometido esto al albur de la orientación de la política macroeconómica. Pero bueno, estamos muy contentos de que el año que viene además podamos hacer un importante esfuerzo inversor.

Me preguntaba usted por los comercios. La situación de los comercios, para qué nos vamos a engañar, es muy complicada. Las tiendas están, algunas de ellas cerradas, por razones distintas, y otras abiertas, pero con un índice de asistencia muy bajo porque hay muchos menos pasajeros. El *mix* de tráfico ha cambiado, y para los comercios a peor porque los pasajeros con más poder adquisitivo en términos relativos han disminuido, y además, cualquiera que fuera ese *mix*, el índice de penetración, es decir, la proclividad de cada pasajero a ir a un restaurante, a una tienda, pues también es menor por un puro aspecto psicológico.

¿Qué estamos haciendo con los comercios? Bueno, pasa lo mismo. Van a volver y se van a recuperar, al igual que le va a pasar al tráfico de los aeropuertos. Es verdad que es el modelo de negocio que tiene más urgencias, pero por la pura naturaleza de su negocio y el negocio de los aeropuertos. Pero yo tengo plena confianza en que seamos capaces en los próximos meses, discutiendo y analizando caso a caso con cada uno de estos proveedores comerciales, de llegar a eventuales acuerdos, en virtud de los cuales, partiendo de los contratos en vigor, consigamos que sea algo bueno para AENA y algo bueno para los comercios.

Usted me ha hablado también de Enaire, pero yo no le puedo hablar de Enaire. Usted sabe que hubo un *split* de la antigua AENA en Enaire, aunque la actual AENA conservó su nombre por razones —yo no estaba entonces— que tenían que ver con la imagen de marca. Sobre Enaire no le puedo comentar nada más.

Sobre el fondo europeo, creo que aquí, claramente, AENA pertenece al universo de empresas que no reciben aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. Entonces, es absolutamente normal que nosotros, como cualquier otra empresa que no recibe ingresos de los Presupuestos Generales del Estado, no tengamos aportaciones de carácter nominativo. Aunque estoy seguro de que vamos a obtener cuantiosos fondos europeos, pero por la vía de la concurrencia, en aquellos proyectos de carácter medioambiental, de digitalización o la innovación, de I+D, o cualesquiera otro concurso que se abra en concurrencia competitiva. Una compañía como AENA, por su envergadura y por su buen hacer, creo que seremos de los que seguro que obtendremos fondos. Pero no tenemos, dicho de otra manera, evidentemente, aportaciones de carácter nominativo, porque no nos corresponde. Esa es la verdad.

Usted luego me preguntaba —y voy terminando— sobre si estoy preocupado sobre la viabilidad financiera de AENA. Vamos a ver, estos han sido, obviamente, los meses para mí más duros de mi carrera profesional, que ya va para veintiún años, eso es indiscutible. Dicho esto, hoy en día, el *rating* de AENA es el *rating* más alto de todo el IBEX —no del IBEX35, sino de todo el IBEX—. ¿Qué quiere decir eso? Quiere decir que es una compañía, no diría a prueba de bombas, pero casi. Es una compañía con una percepción de solvencia, de liquidez, que no tiene igual en el sector del transporte, de los aeropuertos. En definitiva, estoy muy preocupado por la gestión porque es complicada en estos meses, pero no sobre la supervivencia de AENA. Es una empresa muy robusta que aguantará el golpe, sufriendo, pero lo aguantará, sin ninguna duda. Me remito a lo que he dicho ya sobre los Presupuestos Generales del Estado.

Para terminar no quiero entrar, por muchas razones, en el debate sobre la polémica a la que ha aludido antes el representante del Grupo Socialista. Lo único que puedo decir es que los aeropuertos españoles siguen toda la normativa vigente nacional y europea. En mi opinión, como primer ejecutivo de la compañía, son aeropuertos con procesos aeroportuarios muy seguros, homologables a los de todos los aeropuertos europeos. Cuando esta normativa cambie, como está cambiando en todos los países de nuestro entorno, en función de cómo evolucione la pandemia, pues nosotros nos adaptaremos a lo que las autoridades decidan.

Sobre la elaboración del DORA II, que sería para el periodo 2022-2026, nosotros estamos siguiendo el proceso de elaboración del segundo DORA. Corresponde al Gobierno de España, por medio del Ministerio de Transportes, el decidir cómo sigue ese proceso y cuándo se aprueba ese DORA II. No le puedo decir más.

De nuevo vuelvo al cambio climático. Creo que nos vamos a convertir en muy poco tiempo —creo que hemos empezado ya— en un referente de sostenibilidad medioambiental en el sector aeroportuario. Esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 212

4 de noviembre de 2020

Pág. 121

es una buena noticia para todos porque, además, en este caso, hemos hecho los números y no existe *trade off* entre protección medioambiental y rentabilidad. Les pongo un ejemplo. En el caso de las placas fotovoltaicas, que nos llevarán toda la energía que consumamos a partir del año 2026, esto va a ir directamente a las tarifas aeroportuarias, a rebajar las tarifas. A AENA le salen los números y le sale mejor esta inversión que el actual consumo de electricidad, y es más, con unas tarifas más competitivas se desencadena un círculo virtuoso que, entre otros beneficios, produce más tráfico.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Antes de dar por concluida la sesión, de cerrar la comparecencia y las explicaciones, quería hacerles solamente un comentario para terminar. En primer lugar, quiero agradecer el cumplimiento del tiempo que nos hemos dado, ya que dijimos que íbamos a estar aquí hoy doce horas y así ha sido. Les digo que han sido doce horas exactas, porque el señor secretario de Estado ha empezado a las 9:04 y hemos terminado a las 21:04 horas. O sea, que lo hemos clavado, pero no en los términos en los que habíamos dicho, cierto es, porque se han cambiado los términos, dadas las circunstancias. Pero creo que merecía la pena, por un lado, escuchar todas las explicaciones que nos han dado, todo el detalle presupuestario con el que nos vamos de aquí, no solamente quienes somos de aquí sino todos los diputados de la Cámara, porque esta es una Comisión y estos son unos presupuestos que tienen su trascendencia para todo el territorio de nuestro país y cualquier ciudadano ha podido verlo, así como por todo lo que el Gobierno nos ha podido explicar y por todas las cuestiones que han podido plantear todos los grupos políticos y las posiciones políticas que se han podido dejar claras.

Así que hoy hemos hecho, creo yo, un ejercicio de parlamentarismo. Les voy a agradecer el comportamiento excelente que todos han tenido, como no podía ser de otra forma. Quedo agradecido a todos ustedes. Muchísimas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y diez minutos de la noche.