



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

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 521

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA
URBANA**

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 22

celebrada el miércoles 27 de octubre de 2021

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 2022. (Número de expediente 121/000070):

- De la señora secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidenta de Enaire (Pardo de Vera Posada). A solicitud de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/001906); Ciudadanos (números de expediente 212/001885 y 212/001886); Plural (números de expediente 212/001449, 212/001469 y 212/001925); VOX (número de expediente 212/001549); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001682), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001760) 2
- Del señor secretario general de Infraestructuras (Vázquez Torrón). A solicitud de los grupos parlamentarios Plural (número de expediente 212/001926); VOX (número de expediente 212/001575); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001683), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001761) 33
- Del señor secretario general de Agenda Urbana y Vivienda (Lucas Parrón). A solicitud de los grupos parlamentarios Plural (número de expediente 212/001928); VOX (número de expediente 212/001573); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001685), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001763) 43

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 2

- Del señor subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Gómez García). A solicitud de los grupos parlamentarios VOX (número de expediente 212/001571); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001686), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001764) 53
- De la señora secretaria general de Transportes y Movilidad (Rallo del Olmo). A solicitud de los grupos parlamentarios Plural (número de expediente 212/001927); VOX (número de expediente 212/001551); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001684), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001762) 62
- De la señora presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y ADIF Alta Velocidad (Domínguez González). A solicitud de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/001884); Plural (números de expediente 212/001450, 212/001470 y 1931); VOX (número de expediente 212/001568); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001689), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001765) 72
- Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Toledo Lobo). A solicitud de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/001889); Plural (número de expediente 212/001448); VOX (número de expediente 212/001565); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001688), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001766) ... 84
- Del señor presidente y consejero delegado del Consejo de Administración de AENA SME, S.A. (Lucena Betriu). A solicitud de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/001883); Plural (números de expediente 212/001497 y 212/001930); VOX (número de expediente 212/001585); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001690), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001768) 95
- 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 212/001888); Plural (números de expediente 212/001471 y 212/001929); VOX (número de expediente 212/001563); Popular en el Congreso (número de expediente 212/001687), y Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/001767) 104

Se abre la sesión a las nueve y cinco minutos 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 2022. (Número de expediente 121/000070):

- **DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTA DE ENAIRE (PARDO DE VERA POSADA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (Número de expediente 212/001906); CIUDADANOS (números de expediente 212/001885 y 212/001886); PLURAL (números de expediente 212/001449, 212/001469 y 212/001925); VOX (Número de expediente 212/001549); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001682), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001760).**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión. Buenos días, señorías.

Damos comienzo a la sesión del día de hoy. Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de presupuestos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 3

generales del Estado para el año 2022. Como saben ustedes y se les ha trasladado vía correo electrónico, vamos a iniciar la sesión de hoy con la comparecencia de la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidenta de Enaire, doña Isabel Pardo de Vera Posada. Bienvenida a esta su casa también.

Ya saben ustedes que el tiempo que tiene la secretaria de Estado es de veinticinco minutos en una primera intervención, diez en una segunda y cinco para poder cerrar. Y tienen ustedes tiempo por diez minutos en una primera intervención y cinco en una segunda. Ruego, por favor, ya que tenemos un día largo, en el que vamos a tener muchas intervenciones, que se ciñan a sus tiempos, para poder ir ajustándonos a todas las comparecencias del día de hoy.

Damos paso a la secretaria de Estado. Tiene usted la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTA DE ENAIRE** (Pardo de Vera Posada): Buenos días, señor presidente.

Señores diputados y diputadas, comparezco ante esta Comisión con el propósito de compartir y argumentar las líneas generales del proyecto de presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para 2022, cuya génesis se configura como un paradigma de la transformación que nos exige nuestro planeta y que sitúa a las personas, a todas ellas, vivan donde vivan, en el centro de la motivación de cada euro presupuestado. Siempre es un honor comparecer en esta casa, que es la de todos, y en este caso en mi primera presentación como secretaria de Estado.

Quiero destacar, en primer lugar, que los presupuestos del ministerio que hoy presentamos se alinean con la política general del Gobierno, con la que se persigue rotundamente una distribución más justa y equitativa de los recursos. Pero es medular, imprescindible compatibilizar una estrategia solvente de refuerzo de las políticas sociales con el incremento del crecimiento económico y la generación de riqueza y valor. Esto nos obliga a impulsar aún más, a apoyar, sostener y compartir el cambio estratégico del modelo productivo, para acelerar tanto la movilidad sostenible como el acceso a la vivienda, la transformación urbana y la puesta en valor de nuestro territorio más despoblado. Y contamos con una oportunidad, con un refuerzo colosal, que es el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de nuestro país, una enorme responsabilidad; una iniciativa soportada por fondos europeos que actuará como dinamizador económico, motor de los cambios que necesitamos y que estamos obligados a resolver. Y aquí apelo a la responsabilidad, porque es una oportunidad que probablemente podamos perder si no la gestionamos bien, y eso no nos lo podemos permitir. En este contexto, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se ha marcado como objetivos prioritarios para 2022 garantizar a todos los ciudadanos una movilidad sostenible, segura y eficiente, para lo que son necesarios cambios trascendentales y agilizarlos en la medida de lo posible, la consideración del derecho a la vivienda digna y asequible como referencia y valor central de todas las actuaciones en materia de vivienda y mejorar la necesaria aportación del sector de transporte a la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible que precisa nuestra sociedad, ya que estamos viviendo claramente las consecuencias de no afrontar el reto de sostenibilidad de una manera decidida. Estas consideraciones tienen fiel reflejo en unos presupuestos históricos, que se orientan con la clara voluntad de perseverar en la acción del Gobierno y que a continuación paso a exponerles.

El proyecto de presupuestos consolidado del grupo Mitma para 2022, que integra el presupuesto del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el de sus organismos autónomos, agencias, entidades públicas empresariales y sociedades mercantiles estatales dependientes, asciende a 19328 millones de euros, lo que supone un incremento del 14,9% con respecto al presupuesto consolidado de 2021. Y las inversiones del grupo Mitma crecen aún más, un 17%, lo que supone alcanzar los 16286 millones de euros. Este esfuerzo inversor está garantizado gracias a los fondos procedentes del Mecanismo de recuperación, con base en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España aprobado por la Comisión Europea. Por lo tanto, no son unos presupuestos ordinarios, son unos presupuestos que suponen un hito histórico y esa palanca clave para agilizar los procesos que ya les he mencionado. Dentro de estos presupuestos, los fondos procedentes del mecanismo suponen una cantidad total que asciende a 5875 millones de euros. Esto consolida la apuesta decidida del Gobierno por la recuperación sin dejar a nadie atrás, dando continuidad a los anteriores presupuestos en el esfuerzo por mitigar el impacto de la mayor crisis sanitaria de nuestra historia. En esa senda, estamos reorientando y redefiniendo la política de transportes en nuestro país y también la política de vivienda y de agenda urbana en el propio ministerio, intentando conseguir una reorientación del mismo ministerio y de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 4

colaboración con el resto de administraciones públicas autonómicas y locales en el sentido de planificar de una forma intermodal, multimodal todos los modos de transporte —quizá sea una asignatura pendiente en este país— para garantizar la eficiencia y la utilidad de las infraestructuras.

La responsabilidad de este ministerio es capital. La inversión que realizará representa alrededor del 40% en toda la inversión pública de los presupuestos generales del Estado y el 1,3% del PIB y supondrá la creación de unos 350 000 empleos, muchos en sectores con gran capacidad de desarrollo futuro. Y cuando hablamos de sostenibilidad lo hacemos en serio, más del 54% de la inversión y transferencias del presupuesto del Mitma cuentan con etiqueta verde. Señorías, se trata de unos presupuestos orientados a los ciudadanos y a las empresas que forman el tejido productivo de nuestro país y que tienen la misma vocación de servicio público, sean privadas o públicas, y centran sus necesidades en la incorporación de mecanismos para afrontar los cambios que tenemos por delante. Solas las administraciones públicas no vamos a conseguir nada: planteo esta propuesta de presupuestos generales en un ámbito de la colaboración, la transparencia y la solvencia técnica y profesional de los que estamos aquí.

Nuestras ciudades están cambiando y deben hacerlo aún más. Determinadas infraestructuras, en este caso determinadas decisiones se ejecutaron en su momento con una intencionalidad que ahora mismo hay que replantearse, y, por lo tanto, hay que pensar en los espacios urbanos como lugares de convivencia y ubicaciones para compartir, para generar cohesión porque las personas somos dependientes unas de otras, y, por lo tanto, todos estos ámbitos que en algún momento han quedado usurpados a ese objetivo debemos recuperarlos con esa clara vocación. La nueva orientación de la política de transportes y movilidad, parecida a la que muchas ciudades españolas están afrontando ya, con independencia color político de su Gobierno, pretende generar esos espacios urbanos y metropolitanos más limpios y habitables, espacios en los que pasear, en los que montar en bicicleta, en los que hablar, en los que compartir, en los que disminuir las tensiones. En un mundo en el que la obtención y desarrollo de los datos es crucial para la toma de decisiones, tenemos que generar administraciones cada vez más inteligentes y conectadas. Se ha hablado mucho de la burocracia lenta, que en numerosas ocasiones impide la ejecución de proyectos absolutamente de éxito. Por lo tanto, hemos de ser capaces de tomar las mejores decisiones posibles en tiempo real, porque una decisión no tomada a tiempo probablemente no es una decisión de éxito.

Las cosas están cambiando. Vemos en nuestras calles el éxito de la compartición de vehículos, la aparición de nuevos dispositivos de movilidad, la transformación del parque automovilístico hacia modelos electrificados y cada vez más autónomos; dependemos de la tecnología, íntimamente relacionada con la posibilidad de la transformación de la sostenibilidad y, por tanto, en esa medida hemos de equilibrar todo el proceso de transformación, y todo ello nos obliga a pensar en el futuro de unas ciudades que serán muy diferentes a las que hemos conocido hasta ahora y mejores. Por lo tanto, no se trata de afrontar el día a día, se trata de planificar y tener visión de la sociedad que queremos. Y, desde luego, también nos lleva a reforzar y redefinir las inversiones en movilidad urbana y metropolitana, pero para lograrlo debemos ser muy flexibles. Debemos definir campos de pruebas, en los que las tecnologías que están por incorporarse de manera masiva en nuestras vidas puedan demostrar su utilidad y conveniencia antes de una implantación generalizada. Es una cuestión fundamental de viabilidad y eficiencia y una garantía de seguridad en los procesos de acomodación de las nuevas formas de movilidad.

Todo este camino no se reduce solo a grandes ciudades y núcleos urbanos. Tenemos que ayudar a todas las entidades y comunidades autónomas en el diseño e implementación de zonas de bajas emisiones, carriles para bicicletas, itinerarios peatonales, aparcamientos disuasorios atractivos en la periferia o medidas para la priorización de transporte colectivo. La movilidad debe estar integrada y configurada en red, sin perjuicio de las competencias de las diferentes administraciones sobre distintos servicios, y sobre esto tenemos que trabajar mucho. En este proceso, vamos a empujar ese transporte multimodal conveniado con las comunidades autónomas y los ayuntamientos, en el ánimo de que toda la red funcione como una malla conectada y, por lo tanto, no convirtamos la movilidad en un sistema ineficiente, porque los recursos son limitados. Esa red ha de ser automatizada, conectada, ha de reducir las emisiones, ha de asegurarnos que nadie se queda atrás y facilitar al ciudadano la comprensión y la comodidad a la hora de planificar los viajes o itinerarios, hechos por cualquier motivo pero especialmente cuando se deben a los esfuerzos por la vida cotidiana.

En la llamada España despoblada, como problema demográfico, existen necesidades, muchas necesidades en materia de vivienda y movilidad que hay que satisfacer, y vamos a trabajar con las comunidades autónomas para garantizar que las inversiones en transporte no se desperdicien.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 5

Impulsaremos para ello sistemas de transporte a demanda, que también han de ser consensuados, y mejoraremos el mapa concesional de las líneas convencionales de pasajeros. Como digo, vamos a afrontar el reto demográfico y combatiremos esa despoblación con más de 205 millones de euros para digitalización y soluciones innovadoras, que beneficiarán a entornos de baja densidad. Este ministerio se siente profundamente implicado en la evolución, como no puede ser de otra manera, considerando que las infraestructuras materiales tal y como las conocemos son condición necesaria pero no suficiente para la cohesión territorial. La conectividad, las infraestructuras digitales, que no son tangibles, son exactamente igual de importantes para tener un proyecto de país en nuestra España despoblada. Tenemos una oportunidad, podemos repensar el cambio y los modelos de vida y, por lo tanto, también hay que pensar que no solo nuestra movilidad ha de ser radial en el territorio y los arcos costeros, sino que en las zonas de despoblación, con núcleos más pequeños y dificultades para la implantación y fijación de población, es muy importante articular una conexión entre todas ellas que permita tener la sinergia y la potencia suficiente para poder transformar y equilibrar el modelo de territorio, y sobre todo esto estamos trabajando.

En lo que respecta a la agenda urbana, este Gobierno no solo sacará adelante la primera ley integral del Estado en materia de vivienda, sobre la que podremos debatir, sino que en esta materia se alcanzará un presupuesto inédito de 3289 millones de euros, algo jamás visto en la historia de Occidente, y en ese sentido estos presupuestos pretenden actuar como palanca fundamental para el mayor impulso a la rehabilitación de viviendas de la historia de España, lo que, sin duda, no es tarea fácil. De la cifra total de las cantidades destinadas a vivienda, hay un presupuesto de 2014 millones de euros para ayudas a la rehabilitación. Contará con 1389 millones para la recuperación económica y social en entornos residenciales a nivel de barrios y viviendas, 600 millones en ayudas para la rehabilitación de espacios públicos de entidades locales y 25 millones en programas de rehabilitación arquitectónica. Este formidable esfuerzo es un reto que totalizará a lo largo de todo el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia medio millón de actuaciones de rehabilitación, que se dice pronto teniendo en cuenta la poca trayectoria histórica de rehabilitación que tenemos en España, al contrario que en otros lugares de Europa, donde está mucho más imbricada. Por tanto, esta es una apuesta que requiere de un esfuerzo, de una gobernanza y de una organización creo que sin precedentes, y lo vamos a hacer contando lógicamente con todos los agentes para que sea masiva. Como digo, es una apuesta que me ocupa y me preocupa, y tenemos que hacer un esfuerzo entre todos para que sea un éxito y podamos cambiar el modelo que tenemos en España, y, desde luego, es la oportunidad que nos ofrece Europa. Evidentemente, ello va a repercutir positivamente en la eficiencia energética y en la generación de empleo y debe suponer un cambio de paradigma, en el que se prime la conservación y la renovación de nuestro parque de viviendas, tal y como propone la iniciativa Renovation Wave de la Unión Europea. En suma, los reales decretos sobre rehabilitación supondrán una inversión total de 5520 millones de euros: 4420 millones de euros de inversión en rehabilitación residencial y construcción de vivienda social con cargo a los fondos europeos, además de una nueva línea ICO para conceder avales por un importe de hasta 1100 millones de euros en actuaciones para mejorar nuestro parque de edificios residenciales. Y soy consciente de que para activar todo ello a través de las comunidades de propietarios la estrategia ha de ser integral, de gestión integral, porque, si no, probablemente un maremágnum de burocracia administrativa no bien explicada supondrá que no resulte atractivo que se produzca esta transformación, y en eso estamos trabajando y, por supuesto, dispuestos a explicarlo aquí, que es el sitio de todas las personas.

Estas políticas parten de la base de que este Gobierno considera realmente la política de vivienda como un pilar más dentro del Estado del bienestar, en una clara obsesión por llegar a todos los sectores incluidos, y, evidentemente, a los más desfavorecidos y, por supuesto, a un sector poblacional especialmente castigado en nuestro país, que es la franja de población joven, un segmento —todos hemos ido jóvenes— que no puede desplegar sus proyectos vitales ante las dificultades que supone tener un hogar. Los presupuestos contemplan programas de ayudas y actuaciones específicas, como el bono del alquiler joven, en cuantías que ascienden a 200 millones de euros, o un plan de vivienda para el alquiler asequible por 641 millones de euros. No se pueden ver como actuaciones independientes. Se ha constituido una arquitectura en todo lo que es la planificación en vivienda que puedo comprender que es difícil de explicar. Por tanto, vamos a hacer un esfuerzo en el marco de la ley de vivienda y otras herramientas que lo posibilitan, como el plan estatal de vivienda, el bono del alquiler, el plan de vivienda asequible, para analizar cómo se entrelazan y pueden producir sinergias, que independientemente pueden parecer no suficientes.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 6

Se trata también de unos presupuestos para una España más descentralizada, coordinada, con más de 3600 millones en transferencias a comunidades autónomas y entidades locales, pero esto no quiere decir que ni el ministerio ni el Gobierno se desentiendan de la ejecución de estos fondos por parte de las comunidades autónomas y las entidades locales, como corresponde constitucionalmente. Debemos tener los sistemas de alerta, seguimiento y control que nos exige Europa, tanto si se gestionan directamente por parte del ministerio como si se gestionan por las comunidades autónomas, para que si hay algún riesgo en el desvío de fondos podamos replanteármolo, ver el motivo y activar los planes que sean necesarios.

Señorías, se trata de situar en la parte relevante de las funciones de este ministerio la correspondiente a la movilidad y a los transportes, y en este ámbito no puedo evitar la especial consideración que para mí tiene dentro de la política de Gobierno de garantizar una movilidad sostenible el modo ferroviario, del que provengo, como muchos de ustedes saben, por un lado por tratarse del modo de transporte más sostenible siempre que tenga una serie de condiciones de ocupación y de evolución hacia la electrificación y sea respetuoso con el medio ambiente, como seguramente ya me han oído repetir en múltiples ocasiones, y, por otra parte, por mi vinculación y cariño a un sector en el que he desarrollado buena parte de mi trayectoria profesional, algo de lo que siento un especial orgullo de pertenencia. Aunque la presidenta de ADIF y ADIF Alta Velocidad ofrecerá más detalles en su comparecencia, les puedo adelantar que el ministerio tiene actuaciones programadas en todo el territorio, trabajando en renovaciones de infraestructuras, en actuaciones de corredores complejos y completos, como en la línea Ourense-Monforte-Lugo en el corredor cantábrico, y en el mediterráneo Sagunto-Teruel-Zaragoza, o en las actuaciones del eje Bobadilla-Algeciras en el ámbito del Campo de Gibraltar, común a los corredores mediterráneo y atlántico, y en actuaciones de mejora de esa red convencional, absolutamente abandonada tengo que decir por las mínimas inversiones realizadas durante décadas en territorios de zonas rurales, como la línea de Soria y la de Jaén o la electrificación de Salamanca-Fuentes de Oñoro.

Me gustaría destacar un detalle muy significativo de los presupuestos que ha elaborado este Gobierno. ADIF supera en presupuesto a ADIF Alta Velocidad por primera vez desde la segregación de ambas entidades. Esto es así porque creemos en la importancia de la red convencional y en el potencial transformador que han tenido las cercanías para los españoles, pero no llega. Renovar, adaptar y mejorar estas redes es prioritario en esta transformación que vengo señalando a lo largo de mi intervención no solo porque se trata de uno de los elementos clave de la movilidad urbana, sino porque afecta a todo tipo de vectores, incluso al precio de la vivienda en áreas urbanas. Permitir a los ciudadanos no tener que estar apelotonados en centros urbanos, accediendo a precios más asequibles, sin renunciar a la mejor conectividad, ha sido uno de los grandes éxitos de nuestra democracia y seguiremos trabajando en esa dirección. En este esfuerzo en favor de las cercanías y la media distancia, avanzaremos para incrementar prestaciones y calidad de servicio con las electrificaciones en marcha y seguiremos mejorando la seguridad con las supresiones de bloqueos telefónicos e instalaciones de señalización y comunicaciones. Y esto no que decir que nos olvidemos, ni mucho menos, de las actuaciones en marcha para completar la red de alta velocidad. No podemos vivir de la añoranza ferroviaria. Las necesidades de la sociedad han cambiado y, por tanto, el transporte y la movilidad han de ofrecer tiempos competitivos y las frecuencias necesarias, más que hablar de alta velocidad, y la emergencia del cambio climático nos obliga a acelerar todo ello, porque para completar la red de alta velocidad con un funcionamiento en maya, en red que permita la conexión este-oeste y norte-sur es necesario acometer algunas actuaciones de urgencia, como en el cuello de botella que tenemos en Atocha, que nos impide obtener esa eficiencia.

Creo que el éxito de la liberalización ha sido claro. No ha habido privatización, sino la entrada de nuevos operadores en esta primera fase, y esperamos la segunda con muchísima ilusión. En estos momentos ya hay otro perfil viajando en tren: familias, para fines de semana, con lo cual en la línea Madrid-Barcelona, que es la primera que se ha estrenado con la liberalización, ya estamos superando muy por encima los límites de 2019. Por tanto, en esa clave de eficiencia y de mayor uso de las infraestructuras es en lo que tenemos que pensar. Así, además de en la apertura ya cercana o inminente en el tiempo de la conexión con Galicia, trabajamos para llevar los beneficios de la alta velocidad a Almería, Asturias, Burgos, Cantabria, Extremadura, Murcia, Navarra o País Vasco. Es mucho el descrédito que han ocasionado décadas de idas y venidas, de utilización y confrontación política de las infraestructuras en momentos de crisis presupuestaria y de criterios contrarios en cuanto a la gestión. No se puede en este momento seguir en esta línea a mi modo de ver. Se lo digo como secretaria de Estado y como profesional de las infraestructuras, porque la planificación de las infraestructuras excede los tiempos políticos y esta será la herencia que dejemos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 7

Adicionalmente, me gustaría señalar en esta intervención una cuestión relevante, que es que, gracias a estos presupuestos y a los fondos de recuperación y transformación, España va a estar en obras muchos años. Esto tendrá ventajas en nuestras vidas, pero también inconvenientes. Puedo hablarles, por ejemplo, de la situación tan delicada de Murcia en cuanto a la necesaria decisión de cortar la línea, porque era imposible ejecutar una infraestructura encima de la actual vía del tren y rodeados de edificaciones y de servicios. Por lo tanto, esto va a tener muchos inconvenientes. Pedimos disculpas por adelantado y daremos cuenta de los planes alternativos consensuados para satisfacer las necesidades de movilidad de toda la ciudadanía, pero va a haber molestias porque toda esta avalancha de actuaciones puede alterar nuestras rutinas diarias. Nuestro compromiso es el mismo con el que se encuentra todo aquel que pone en marcha reformas en su casa: superar el trance para que al terminar esté todo mejor que como nos lo encontramos y que los cambios tengan vigencia y utilidad durante muchísimos años. La resiliencia de las infraestructuras es clave en la planificación y más con la demostración evidente de que el cambio climático está provocando situaciones devastadoras en nuestro territorio. Les puedo decir que nunca había pasado, como en años recientes, que las emergencias por deshielos, por torrentes acumulados, etcétera, se hubieran llevado líneas y líneas de ferrocarril y de carreteras centenarias, incluidos los puentes y las obras de drenaje. Se ha arrasado todo. Por lo tanto, la resiliencia de las infraestructuras está en la clave de la sostenibilidad.

En cuanto a las inversiones para 2022 en material rodante ferroviario —otra asignatura pendiente—, hay que destacar que nuestra apuesta por la renovación de los trenes de cercanías y media distancia está sustentada en los presupuestos. El presupuesto del grupo Renfe contempla una partida de 427 millones de euros para la compra de material rodante, cuya fabricación esperemos que se agilice, con partidas en la anualidad correspondiente para 30 trenes de la línea 106 de Talgo, conocidos popularmente como Avril. También se incluye la anualidad de la renovación de la parte que se refiere a las obligaciones de servicio público, las llamadas OSP.

Si hablamos de carreteras, tenemos por delante un desafío mayúsculo. La conservación de nuestras infraestructuras exige un debate calmado, un debate sosegado. No creo que los anuncios en medios de comunicación hayan sido afortunados y quizá han servido para contaminar a todos los agentes implicados. Puedo decir, como secretaria de Estado, que sería una irresponsabilidad no pensar en cómo vamos a mantener nuestras infraestructuras, pero, dado lo trascendental y estratégico de esta decisión —sea la que sea que se tome—, esto exige un diálogo en el plano político con todos los agentes para debatir los impactos negativos de una u otra decisión. Les aseguro que estamos trabajando para confeccionar todas las alternativas posibles y propongo aquí un debate sosegado y con la solvencia profesional de todos los técnicos que estamos trabajando en ello y que nos dedicamos a las infraestructuras. Se va a compartir todo y, a partir de ahí, se va a decidir el posicionamiento de cada una de las partes —que, lógicamente, pueden estar de acuerdo o pueden diferir—, pero se van a explicar todos los motivos de por qué es necesario afrontar el problema. Yo me iría disgustada si no afrontamos cómo se mantiene toda nuestra red viaria en nuestro país de una manera justa y equilibrada, porque hemos hecho en el Gobierno muchos intentos respecto a bonificaciones aprobadas o a la liberación de peajes en las concesiones que caducaban y que no se han renovado —que ya suponen más de 1000 kilómetros— que iban en la línea evidente de acabar con la brecha y el desequilibrio territorial. Por tanto, hemos de pensar la mejor solución para que ese necesario mantenimiento de las carreteras sea progresivo y no regresivo. Son muchos los factores, es complejo y vamos a prepararnos para explicar todo el estudio para que se vean las consecuencias negativas y positivas de cada una de las decisiones, con lo cual invito a un debate sosegado. Se va a contar con todos los agentes, se va a explicar de forma solvente el profundo trabajo que se ha hecho y, a partir de ahí, tomaremos una decisión que ha de ser, como digo, consensuada entre todos e incluso enriquecida por todos los agentes. Por eso, quiero lanzar un mensaje de calma, porque la improvisación no es buena. Las decisiones de transformación estratégica han pensarse y espero que confíen en la solvencia de los profesionales que tenemos, porque se va a recurrir a todos los agentes para enriquecer esta propuesta.

Voy a hablar también de los puertos. En relación con el modo marítimo, cuya actividad aporta cerca del 20% del PIB del sector del transporte y el 1,1% del PIB de nuestro país, me gustaría señalar especialmente la necesidad de profundizar en la intermodalidad de nuestra red de abastecimiento. La logística se plantea como clave de la actividad, de la economía productiva, de la transformación, de la competitividad de nuestras empresas y, por tanto, de la competitividad de país. Tenemos muchas lagunas. En primer lugar, la conciliación entre el modo de transporte en cuanto al transporte de bienes por carretera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 8

y por ferrocarril. En segundo lugar, no se pueden concebir puertos sin la unión con el ferrocarril. En tercer lugar, la burocracia y la automatización vía plataformas para que no existan trámites inmensos cuando se cambia del mar a la tierra. Estamos trabajando en el proyecto Simple apoyado por Europa y esa plataforma de digitalización permitiría al dueño de la carga o al operador tener la confianza y la fiabilidad de dónde va a estar la carga en cada momento y de que no haya rupturas de carga. Los centros logísticos han de ser únicos y nunca se había llegado a tantos convenios con los puertos de interés general. Por lo tanto, la colaboración va a suponer una palanca de cambio. Si no llevamos a cabo el plan Mercancías 30 que hemos elaborado en el ministerio, creo que la palanca del ferrocarril y la unión con los puertos tendrá muy difícil solución si dejamos pasar esta oportunidad.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos ahora a dar tiempo a los distintos grupos. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto, don José María Mazón, tiene usted la palabra.

El señor **MAZÓN RAMOS**: Buenos días. Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, secretaria de Estado. En primer lugar, quiero decir que el diputado Tomás Guitarte, que había solicitado la comparecencia, no ha podido venir por un problema de última hora y tampoco el portavoz de nuestro grupo y, por eso, estoy en esta Comisión. Le pido disculpas en nombre del que solicitó la comparecencia.

Señora Pardo de Vera, yo creo que ha hecho una exposición muy acertada. Realmente, me ha parecido que la explicación del aspecto político y de las líneas ha sido estupenda y, por lo tanto, la felicito en ese sentido. Además, creo que es realista. Como sabemos, esta es una sección muy prolija que tiene múltiples aspectos y es muy importante por su volumen y, sobre todo, por la implicación que tiene. Yo no voy a entrar en detalle en las partidas, ni siquiera en los asuntos que afectan a Cantabria y que usted conoce muy bien. Solo quiero recordar con carácter general —y, por supuesto, también con carácter particular para Cantabria— que lo importante de estos presupuestos ya no son solamente las cifras, sino la ejecución presupuestaria, que es el caballo de batalla. Por eso, en mi partido hemos planteado la necesidad de terminar el ejercicio 2021 cumpliendo al menos algunas de las enmiendas aprobadas en el ejercicio anterior con la discusión que usted conoce. Con esa salvedad y, por supuesto, con alguna enmienda que presentaremos, nosotros tenemos la intención de apoyar los presupuestos. Queremos que haya presupuestos para 2022 y, siempre que se cumplan esas condiciones, podrían contar con nosotros, pero repito que lo importante es la ejecución. Ciertamente, confiamos mucho en el nuevo equipo del ministerio; espero que no defraude.

Yo no me canso de repetir continuamente que la recuperación económica en general, y más especialmente en relación con los fondos europeos, depende en gran medida de la construcción. Aunque hoy esté muy mal vista, es un sector fundamental que está detrás de todo. Además, podemos presumir de grandes empresas que no solamente actúan bien en España, sino que triunfan en el mundo y traen dividendos. Pero hay un problema muy grave en España que está directamente relacionado con la vivienda. Tampoco quiero desarrollarlo mucho, pero es cierto que hay que ser muy realistas. En materia de vivienda, tanto en construcción como en rehabilitación, en estos momentos en España hay una escasez de mano de obra tremenda. Contamos con inmigrantes, pero prácticamente no ha habido renovación. Por eso, muchos programas de los que estamos aquí hablando se pueden quedar en papel mojado. Cuando hablamos de la ley de vivienda, algunos grupos no se dan cuenta de que la realidad luego es la que se impone y, por muchos deseos que tengas, a veces no se puede conseguir. Por eso, hay que contar con la iniciativa privada e incentivarla aún más fiscalmente. Ya veremos cuando llegue la ley; que llegará, porque creo que ayer se aprobó el proyecto de ley. Si no somos conscientes de esto mal vamos. Usted tiene ahora la obligación de transmitir, no solo a su ministra, sino hasta al propio presidente del Gobierno, que sin este sector tirando del carro en España no va a haber recuperación.

Sin entrar en más detalles en cada cosa, solamente le deseo que tenga éxito y que realmente veamos que la ejecución de lo que se apruebe —si es que se aprueba; espero que sí— se cumpla y cuando lleguemos al final del ejercicio no digamos que la ejecución está en un 30 % y que se van quedando las partidas sin ejecutar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Vasco. Don Íñigo Barandiaran Benito.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Pensaba que eran los proponentes los que intervenían primero, pero es igual.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 9

El señor **PRESIDENTE**: Lo hemos hecho siempre de grupo menor a grupo mayor. Siempre lo hemos hecho así, con ese criterio. Lo decidimos así y así lo estamos haciendo.

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

En primer lugar, señora Pardo de Vera, bienvenida y muchas gracias por sus explicaciones. Como siempre, suelen ser bastante acertadas a mi modo de ver, pero quería pedirle algunas precisiones porque, como ha comentado el señor Mazón, creo que a usted le corresponde de alguna manera definir las líneas generales del área de actuación. Luego, en su caso, ya pediremos concreción a las personas que de usted dependen y a quienes también les haré otras preguntas. Vaya primero por delante que es muy amplio y muy variado el abanico de funciones que le corresponden y, evidentemente, como usted ha comentado, de su secretaría depende la ejecución de buena parte de los fondos de resiliencia, es decir, de aquello que usted ha comentado que es un presupuesto extraordinario. Esa es la primera cuestión que le quiero plantear. Siendo estos unos presupuestos extraordinarios en cuanto a los fondos invertidos en diversas materias —en especial, en vivienda, pero también en infraestructuras—, ¿hasta qué punto estamos comprometidos para que futuros presupuestos puedan continuar esta línea que inician estos y, de alguna manera, garantizar la suficiencia de medios para poder concluir aquellos proyectos que se han iniciado ahora? Esa es la primera cuestión que le quería plantear.

Voy ya directamente —soy bastante directo en estas cosas— a la ley de vivienda de la que usted ha hablado. Evidentemente, conoce usted que las comunidades autónomas —o algunas comunidades autónomas, en concreto, la de Euskadi— somos un tanto reticentes con las iniciativas planteadas por parte del Estado. En ese sentido, ha señalado usted que una buena parte de los fondos van a ser transferidos a las comunidades autónomas para la ejecución de políticas propias, pero también ha hablado de la necesidad de establecer unos sistemas de control y de alerta. Esa es la siguiente cuestión. Me gustaría que aclarara cuáles son esos sistemas de control o sistemas de alerta, porque mucho nos tememos que en ocasiones —aunque no en todas— se da un grado de intervención superior a la que al Estado le corresponde en función de sus competencias —más allá del dictado de las bases que le podrían corresponder en virtud del artículo 141 de la Constitución— para introducirse en un ámbito de injerencia en el artículo 148 de las competencias de las comunidades autónomas y, en el caso concreto de Euskadi, en el artículo 18 del Estatuto de Autonomía del País Vasco.

Movilidad y transportes. Creo que usted ha hecho una exposición muy acertada en el sentido de cuáles son los retos actuales del sistema que a usted más le gusta por experiencia —por decirlo de alguna manera—, que es el ámbito ferroviario. Coincido con usted en que va a ser el elemento clave de cara a un futuro más sostenible el fomento de la movilidad de la población con el uso de aquellos medios de transporte públicos que sean más garantistas desde el punto de vista medioambiental. En ese sentido, también ha señalado que por primera vez se ha producido una superación en los presupuestos de ADIF respecto de los de ADIF Alta Velocidad, lo cual también es indicativo de la priorización de algunas políticas. Estoy de acuerdo en que se debe de proceder de esa manera y, en este camino, está muy bien todo eso. Sin embargo, la pregunta es: ¿eso supone, señora Pardo de Vera, que está usted en condiciones de garantizar que se van a poder cumplir los compromisos ya adquiridos anteriormente? Porque esa es la cuestión. Estoy completamente de acuerdo con el giro que usted pretende imprimir, en el sentido de que las cercanías o los trayectos de media distancia son claves para que en el futuro el transporte y la movilidad puedan ser tal y como creemos que deben ser y tal y como estamos comprometidos a que sean en el futuro desde el punto de vista medioambiental, pero también es importante cumplir los compromisos y hacerlos coincidir con otros parámetros como son no solo la proximidad, sino la necesidad de acercamiento a otros ámbitos comunitarios o europeos. En ese sentido, ha señalado usted —creo que la frase la tengo apuntada por aquí— que la planificación de las infraestructuras excede de los tiempos políticos. Con poco puedo estar más de acuerdo que con esta frase. Sin embargo, no ha sido esa la tónica de lo que ha venido sucediendo hasta la fecha. Le voy a poner como ejemplo el que siempre repetimos desde el Grupo Parlamentario Vasco: la Y vasca y la conexión de la alta velocidad de España con el resto de Europa, que es la razón de ser de la existencia no solo ya de la alta velocidad en el Estado, sino de una política de alta velocidad y de conexión de tramos en Europa. ¿Cuándo se va a finalizar el tren de alta velocidad en su conexión con Europa? Porque esa es la raíz de la intervención en materia de alta velocidad y no sabemos a día de hoy cuándo va a ser ni si se van a cumplir —esperemos que sea así— todos los compromisos. Hay alguna cuestión más relacionada con el ámbito ferroviario que quizá ha pasado por alto, pero que está por medio también: los aspectos relativos a la liberalización de determinados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 10

tramos y de algunos sistemas respecto a los que, si no le importa, me gustaría que hiciera algún tipo de precisión o reflexión.

Voy a terminar con el ámbito relativo a puertos que también tiene que ver con el ferrocarril: la importancia de la intermodalidad, la logística y la unión del puerto con el ferrocarril. Estoy completamente de acuerdo con usted, pero en ese ámbito de conexión hay un importante elemento que son las cargas y la seguridad. Hoy día la conexión con otros ámbitos requiere de determinados elementos de seguridad en el transporte y en la vía que son diferentes en los distintos países europeos. De hecho, es mayoritaria en el ámbito europeo una forma determinada y en España es un tanto diferente, y parece que hace falta converger en ámbitos de seguridad ferroviaria también en el ámbito europeo. Me gustaría que también hiciera alguna reflexión sobre esa cuestión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora don Juan Ignacio LópezBas Valero, por el Grupo Parlamentario Ciudadanos.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Bienvenida y buenos días, señora Pardo de Vera. Creo que es complicado, pese a tener tiempos amplios, hablar en esta comparecencia de tantísima materia correspondiente al Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana. Supongo que, como tenemos varios turnos, podremos hablar un poco de todo y entiendo que le queda todavía por explicarnos alguna cuestión.

En todo caso, creo que no es una sorpresa que Ciudadanos siempre haya mostrado una preocupación por las infraestructuras, sobre todo en lo que se refiere a la racionalidad y la eficiencia de las mismas, y que siempre hayamos apostado por la necesidad de planificar de una manera ordenada en todo el territorio nacional; sobre todo, porque entendemos que las infraestructuras son precisamente aquella herramienta que los ciudadanos utilizan para moverse por todo el territorio cada día y también para mover las mercancías que son necesarias para el tráfico comercial. Por lo tanto, entendemos que, o bien a través de la red pública de carreteras con vehículos privados, o bien a través de los propios medios públicos, es necesaria esa planificación que además tiene que hacerse con carácter general. Esa planificación debe estar basada en criterios técnicos. Yo agradezco y creo que es importante su perfil técnico —que usted ha destacado en su intervención— para que ese diseño total de la red de infraestructuras tenga un perfil técnico más que un perfil político basado en meras negociaciones. Prueba de esa convicción de que hay que hacer una apuesta por los criterios técnicos es la idea que hemos lanzado y que creo que es interesante de que exista un plan nacional de infraestructuras que sea capaz de diseñar todas aquellas que en España lo son, implicando a todos los actores, es decir, a todas las administraciones públicas, tanto la estatal como las locales, las provinciales y las autonómicas —a todas aquellas que tienen algo que decir en materia de infraestructuras—, pero, sobre todo, intentando poner en valor algo que usted también hoy ha mencionado y que es un concepto fundamental en el tema de la movilidad: la intermodalidad, es decir, que todos los medios de transporte tengan de alguna manera garantizada su interconexión para tener una mayor eficiencia.

Eso es en lo que nosotros nos hemos movido siempre, pero créame que nos hemos visto decepcionados por los vaivenes políticos y las negociaciones políticas cuando los sucesivos Gobiernos —y no me refiero solamente al actual, sino que me refiero a muchos Gobiernos anteriores— han estado más preocupados por utilizar las infraestructuras como una moneda de cambio, como un modo de negociación de cuestiones políticas y territoriales. Creemos que es una oportunidad para que ese mercadeo vaya terminando en algún momento. Estos presupuestos podrían ser una gran oportunidad para que podamos dejar de lado cuestiones de conveniencia política a la hora de diseñar las infraestructuras de toda España, porque, al fin y al cabo, las pagamos todos, tienen que servir a todos y realmente es una cuestión más de ciudadanos que de territorio.

Nosotros en este presupuesto tenemos serias dudas —además, se han puesto de manifiesto en estas dos jornadas que llevamos de comparecencias en materia de presupuestos en las diferentes comisiones, incluso en la propia Comisión de Presupuestos— porque nadie parece avalar el presupuesto, nadie parece avalar los ingresos que este presupuesto contempla. Por lo tanto, eso nos da que pensar y nos surgen muchas dudas de que se puedan cumplir todos los compromisos de gasto que se pretenden cubrir y financiar con esos ingresos. Nos preocupan, sobre todo, determinadas actitudes de este Gobierno cuando vemos que el hecho de que haya o no presupuestos parece simplemente depender de que una determinada plataforma de televisión vaya a emitir en catalán sus series.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 11

Repito que este Gobierno debería estar en otras cuestiones mucho más importantes. Por ejemplo —sé que es una cuestión del Ministerio de Hacienda, pero creo que le afecta de forma muy importante al ministerio en el que usted tiene una secretaría de Estado—, lo relativo al artículo 333 de la Ley de Contratos del Sector Público y la Oficina Nacional de Evaluación. Sabe usted, como yo —o lo sabe mejor incluso—, que es un organismo que tiene que emitir informes preceptivos sobre determinados supuestos de contratos de concesión de obra y de concesión de suministros. En el caso de concesión de obras hay incluso advertencias de la Abogacía del Estado de la posible nulidad de aquellos procedimientos en los que estos informes no se hayan emitido. Nos preocupa tremendamente que sea un organismo que desde principios de 2018, cuando debería estar ya en marcha, no exista; que tenga simplemente una presencia formal en la página web de esa Oficina Nacional de Evaluación, pero que todavía no esté en funcionamiento y no haya sido dotada de personal ni de recursos. Repito que sé que es un organismo que está adscrito al Ministerio de Hacienda, pero el Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana —y, sobre todo, con la ejecución de los fondos europeos— va a tener una necesidad constante de las funciones de esta oficina que, sin embargo, todavía no existe. Quisiera tener su opinión sobre esta circunstancia, no solamente porque echamos de menos esa Oficina Nacional de Evaluación, sino porque siempre hemos mantenido que debería existir algún tipo de organismo público de carácter independiente que *ex ante* pudiera hacer una valoración de las grandes inversiones que en materia de infraestructuras son necesarias en España.

Creemos también que este presupuesto vuelve a prescindir de la colaboración pública-privada, pese a los constantes esfuerzos que se han hecho por parte de diferentes ministerios por intentar convencernos de lo contrario. Observamos que quizá la actual regulación que da la Ley de desindexación provoca una fuerte desincentivación o una desaparición y un destierro de la concesión de infraestructuras. Se está apostando por criterios políticos que, sin embargo, no se ven justificados por los intereses generales, no ya del Estado o de las empresas concesionarias, sino por el interés de la propia sociedad española. Siempre hemos ofrecido nuestra colaboración, tanto a un Gobierno como a otro cuando los ha habido de diferente color, para poder avanzar en que ese esfuerzo financiero que haya que hacer sea un esfuerzo compartido pero, sobre todo, diseñado *ab initio* desde la convicción real de que la colaboración público-privada en materia de infraestructuras es fundamental. Existen empresas capaces de trabajar por los intereses generales y el Estado en ese aspecto tiene una función fiscalizadora y de control realmente importante que tiene que fijar en sus pliegos de condiciones y en sus propias condiciones para que la empresa pueda entrar.

Haré simplemente una referencia a lo que ha dicho usted en cuanto al mantenimiento de las vías de alta capacidad. Efectivamente, agradezco que hoy haga referencia a que hay que hacer un debate de consenso, a que tenemos que llegar a soluciones donde todos estemos de acuerdo y en las que todos conozcamos cuál es la situación, porque no es esto lo que ha pasado hasta este momento. Hasta este momento lo que hemos tenido ha sido una fotografía de un ministro levantando barreras en los peajes y presumiendo de liberalizar —o de liberar, dependiendo de quien lo escriba— peajes en las autovías para, a continuación, anunciarnos que había que poner un pago por uso porque así se había comprometido ante la Comisión Europea. La respuesta a qué pasa con esto, a esta aparente contradicción de ese mismo ministro, es que no se haría nada y no habría peajes si no hay consensos; y resulta que hace apenas unos días sabemos que el pago por uso —o la viñeta, como se ha denominado también— nos va a costar 80 euros por vehículo. Entiendo que es un globo sonda que se ha lanzado. Desde luego, los periodistas no se lo inventan, porque por algún sitio les llega ese globo sonda para ver qué reacciones provoca, pero creo que se contradice con la intención que hoy usted, como secretaria de Estado, nos pone encima de la mesa. Nos agrada y nos parece muy bien que de verdad haya intención de debatir y creo que quizá no le corresponde a usted recibir esta crítica, sino que es una cuestión más a nivel de ministro —de ministra, en este caso—, pero sería interesante que de verdad se concretara en una postura explicada y razonable y, sobre todo, que se llegue a consensos para que todos los españoles podamos entender cómo y por qué debemos financiar nuestras vías de alta capacidad y el resto de nuestra red viaria. Esa propuesta la esperamos porque no podemos aceptar directamente que se trate de establecer un nuevo impuesto sin más, cuando somos conscientes de que parte de la financiación de las carreteras actualmente ya se está pagando con impuestos de todos los españoles. Si tenemos un déficit y necesitamos más financiación, hay que explicar bien por qué y de dónde va a venir.

Para terminar —porque creo que ya prácticamente me quedo sin tiempo en esta intervención—, compartimos su preocupación por la red de cercanías. En mi caso personal, simplemente le contaré que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 12

soy diputado por Alicante y conozco personalmente la línea de cercanías Alicante-Murcia. Allí no llueve mucho, pero, cuando llueve, llueve dentro del tren de cercanías. Ya no es un problema de que nos falta la electrificación, es que esos trenes tienen hasta goteras. Llevamos muchísimos años leyendo que el año que viene se va a implementar ya una solución. Quisiéramos pensar que en mi provincia —pero como en todas las del territorio español— estos temas se van a poder ir solucionando, porque llevamos muchos años esperando y estamos convencidos de que, efectivamente, esa solución debe ser la de cohesionar toda España y conseguir que esa España vaciada tenga vías de acceso de su población a sus domicilios, a sus lugares de trabajo de una manera razonable. En cualquier caso, esperamos sus siguientes palabras. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Plural. Señor don Ferrán Bel Accensi, tiene la palabra.

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

En primer lugar, bienvenida, señora secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Esta es su primera comparecencia en Presupuestos. Le deseo muchísima suerte en el desempeño de sus funciones. Y, si me permite, quisiera también tener un recuerdo y expresar mi agradecimiento a su antecesor, el señor Pedro Saura, con el cual siempre hubo una predisposición de colaboración. No lo solucionamos todo —y después lo va a ver en mi intervención—, pero, en todo caso, quiero dejar constancia de la colaboración que siempre tuvo con esta Cámara en general y con este diputado y mi grupo parlamentario en particular.

Señora Vera, yo fui alcalde durante muchos años y cuando presentaba el presupuesto siempre decía: los presupuestos, cuando se presentan, en principio, siempre son buenos. El problema de los presupuestos es cuando se ejecutan, y la gran virtud, defecto o maldad que tiene un presupuesto es si se ejecuta o no. En relación con Cataluña, su antecesor y los ministros anteriores de diferentes partidos políticos siempre me han oído decir una frase que, desgraciadamente, se va constatando año a año en relación con las inversiones en Cataluña. El problema no es que se presupueste poco —que también—, el drama es que se ejecuta mucho menos de lo que se presupuesta. Y esto es lo que yo le quiero plantear, porque la verdad es que los datos no ayudan a contradecir estas afirmaciones que estoy haciendo.

Recientemente hemos conocido los datos de la Intervención General del Estado, que nos facilitaba la inversión regionalizada del primer semestre. Ya sé que, en cuanto a las inversiones, el primer semestre es el menos significativo, dado que es cuando —en principio— empiezan a madurar los proyectos y se debe esperar al segundo semestre. En todo caso, Cataluña es la comunidad autónoma donde menos inversiones se han ejecutado durante el primer semestre, solo un 13% de las presupuestadas. Pero lo que me preocupa de forma especial es que en este primer semestre se ha invertido solo el 70% de lo que se invirtió el primer semestre del año 2020 —que no existía presupuesto— y el 84% de lo que se invirtió en el año 2019 —que no existía presupuesto—. Por tanto, yo creo que también tiene la oportunidad de intentar mandar un mensaje a Cataluña y a todos los catalanes de por qué en este tema se va a reinvertir.

Esta mañana yo he recibido algunas llamadas y algunos mensajes. Alguno me decía: pregúntele a la señora Vera por qué en Girona —podría decir Girona, Tarragona, Barcelona, Lérida— se están invirtiendo este año 70 millones menos que el año pasado. No, no se están invirtiendo; se están presupuestando 70 millones menos. El problema, repito, no es la inversión.

Y le quiero hablar específicamente de ADIF. Ya sé que va a comparecer el responsable de ADIF, pero es verdad que es una casa que usted conoce a fondo por su trayectoria profesional. Las inversiones de ADIF en Cataluña continúan en un estado de ejecución no bajo, ¡bajísimo! En ADIF, de todas las inversiones —que coinciden más o menos también con las del grupo de su ministerio—, este 13% del primer semestre está solo en el 8%. Ya sé que no puede darnos su opinión personal, porque nos tiene que dar su opinión como la secretaria de Estado, pero con su experiencia en el ámbito de la gestión pública de las infraestructuras, me gustaría que nos dijera cuál es el motivo que explica esto y que esto pase de forma reiterada.

No quiero entrar en comparaciones con otras comunidades autónomas. Recientemente salía una presidenta de comunidad autónoma, cuyo suelo estamos pisando en estos momentos, diciendo que en su comunidad autónoma se presupuestaba muy poco. Le repito, no es lo que se presupuesta, sino lo que se ejecuta. En esta comunidad autónoma, cuyo suelo pisamos hoy, se estará ejecutando durante el 2021 más del cien por cien de lo que estaba presupuestado, cuando en Cataluña va a estar en el 40%. En todo caso, a mí no me preocupa que en Madrid se ejecute el cien por cien. Estaría encantado si en Cataluña

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 13

también se estuviese ejecutando el cien por cien. Y supongo que le puede decir lo mismo Extremadura en relación con ADIF. Extremadura y Cataluña serán las dos comunidades autónomas con menos porcentaje de ejecución presupuestaria por parte de ADIF en el ejercicio 2021. Por tanto, nos gustaría una pequeña explicación, al menos, de cómo plantean resolver este tema en un futuro. Le podría hablar también del Plan de Cercanías 2020-2030 en Cataluña y de las actuaciones inmediatas que se dijo que se debían hacer en el 2020-2025, que no se están cumpliendo. En todo caso, sería reiterar unos argumentos muy similares.

Quisiera hablarle de una enmienda que el año pasado transaccionamos. Sí que es verdad que se tenía que resolver en el marco de la Comisión Mixta Cataluña-Estado. También es verdad que son unos recursos que no están consignados en el presupuesto de su ministerio, sino en el Ministerio de Hacienda, pero que, de alguna forma, tienen una relación directa. Como usted sabrá, cuando se hizo el traspaso de cercanías a Cataluña, el déficit tarifario anual que se le compensa a Renfe tenía que ser traspasado a la Generalitat. Esto no ha pasado nunca, hasta ahora, y todavía quien compensa este déficit a Renfe es el Estado y no la Generalitat. Eso se debería resolver. Me gustaría saber si esto no se ha materializado, si se ha tratado en la Comisión Mixta y qué dificultades hay para poder cumplir con este compromiso presupuestario.

Con respecto a la exposición que nos ha hecho, en el diagnóstico podemos coincidir prácticamente al cien por cien. Yo creo que han marcado perfectamente cuáles son los grandes retos. Es interesante que lo plantee con el espíritu de intentar resolverlo mediante el máximo consenso posible. Yo lo único que le digo es que el consenso se debe buscar *ex ante* y no tan *ex post*, porque después seguramente es más difícil, incluso por el posicionamiento político que vamos tomando los grupos a medida que van saliendo las propuestas en las noticias. Podemos coincidir también en las líneas generales de algunas de las soluciones propuestas, pero nos gustaría después ver la concreción, porque algunas de las concreciones después no podemos compartirlas. No me he podido estudiar el proyecto de ley de la vivienda; por tanto, no voy a hacerle una crítica importante, pero yo creo que se lo ha dicho algún otro portavoz: lo vemos con preocupación por un tema no solo competencial, sino también por un tema de fondo, de la forma de intentar intervenir en la solución del problema de una vivienda asequible y digna para el conjunto de la población.

Nosotros creemos que los fondos son una oportunidad. Usted ha dicho que van a destinar en este presupuesto 641 millones de euros en una convocatoria para vivienda en alquiler. Yo creo que este es el camino. Es el gran déficit y somos todos responsables. No es un tema solo del ministerio, es un tema de las comunidades autónomas y es un tema de los ayuntamientos. Durante muchos años se ha prescindido de intentar consolidar un parque público de viviendas de alquiler asequible, que es lo que regularía indirectamente los precios en el mercado libre. Por tanto, nosotros pensamos que esta es la línea.

Finalmente, respecto a los fondos, son una gran oportunidad, pero —le repito— el gran reto es no solo presupuestarlos, sino también tener la capacidad de ejecutar estos fondos en los plazos establecidos, y en este ejercicio presupuestario creo que no se ha estado todavía a la altura.

Muchísimas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario de Unidas Podemos. Doña Laura López Domínguez, tiene usted la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, presidente. Buenos días y muchas gracias, secretaria, por su comparecencia en el día de hoy.

En el grupo confederal estamos de acuerdo realmente con todos los objetivos que usted ha tenido la certeza de poder desarrollar con este tiempo limitado, siendo tan amplios e importantes como son. También estamos de acuerdo en que es necesario reconocer la necesidad de garantizar una recuperación y un crecimiento económico sobre las bases de un sector público fuerte, en el que se prioricen las inversiones públicas sobre servicios básicos que benefician, como usted ha dicho, al gran conjunto de la población. Los transportes, la vivienda y las grandes infraestructuras del Estado deben estar al servicio de la gente, porque solo con el apoyo público decidido podremos salir de las distintas emergencias en las que estamos situados. Nosotros creemos que tenemos que hacerlo de una manera justa, que cohesione nuestra realidad social y territorial.

Usted ha hecho referencia, en distintos puntos de su intervención, a la necesidad de cohesión. Para nosotras, y por lo que atañe a esta secretaria, esto se traduce en dar prioridad al transporte público y,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 14

sobre todo, a esa parte del transporte público que se necesita en la movilidad diaria de las personas. Esto para conseguir reducir las desigualdades entre ciudades y pueblos, y también dentro de las mismas ciudades. Además, otra de las prioridades que iremos desgranando, si tenemos suficiente tiempo, es conseguir, como saben, que la vivienda deje de ser tratada como una mercancía y pase a ser tratada como un derecho.

Sabemos que España arrastra graves desigualdades sociales y territoriales, que se han visto ahora agravadas por la crisis provocada por la COVID. Como consecuencia, tenemos la oportunidad y también la responsabilidad de invertir socialmente los fondos del Mecanismo para la Recuperación y Resiliencia y, como marcan sus objetivos, lo tenemos que hacer de una manera para que la recuperación sea sostenible y resiliente, al tiempo que se promueven las prioridades ecológicas y digitales de la Unión.

En materia de Agenda Urbana, el presupuesto que usted ha desgranado de esta secretaría contempla partidas para financiar programas de movilidad sostenible y proyectos de rehabilitación de vivienda social a partir de la cooperación y participación con los ayuntamientos y las comunidades autónomas. También se prevén, como usted ha explicado, subvenciones para la implantación de zonas de bajas emisiones y se observan importantes ayudas al alquiler y a la rehabilitación de la vivienda. En este sentido, queríamos preguntarle cómo se va a garantizar que exista equidad territorial en el nuevo programa de subvenciones para la movilidad territorial innovadora. Y en relación con el importe previsto para los programas de ayudas para el transporte sostenible y digital, queríamos preguntarle —quizá no es usted quien tiene que dar las explicaciones específicas y tendremos oportunidad de pedir las a lo largo de todas las comparecencias de este día de hoy— por la especificidad de estos programas, cuáles los beneficios previstos y cuál es el sistema de control para alcanzar los objetivos programados.

En otro orden de cosas, pero dentro de las responsabilidades de esta secretaría, nosotros creemos que cualquier estrategia de desarrollo de ciudad pasa siempre por el transporte público. No se puede permitir el intrusismo desleal de fondos buitres ni tampoco de corporaciones internacionales que vienen sacando la esencia y poniendo en la cuerda floja al sector de los taxistas, que tan buen servicio ha hecho a la sociedad desde hace bastante tiempo. Le queríamos preguntar, en este sentido, cómo se pretende garantizar que las transferencias de capital a las entidades locales y a las comunidades autónomas sean invertidas únicamente en transporte público.

Hablando ahora de vivienda, como le he comentado antes, creemos que debe ser un derecho y que, además, este derecho debe ser una realidad. Por ello, creemos que se debe regular el precio del alquiler, sobre todo en las ciudades, donde los mercados están más tensionados, y principalmente aumentar el parque de viviendas públicas de alquiler. Sabemos que los precios de alquileres han subido en determinadas ciudades de manera desorbitada, y esto ha provocado no solo que muchas personas no puedan acceder a la vivienda, sino que también muchos ayuntamientos, con intención de aumentar el parque de alquiler social, hayan visto que los recursos municipales no llegan para eso. Nosotros creemos que esta secretaría —usted ha marcado que son objetivos— debe tener esto en cuenta y le queríamos preguntar qué se tiene previsto hacer para regular los precios de alquiler y cuáles son los principales alineamientos que incluirá esta ley de vivienda. En la línea de ayudas para la rehabilitación, sabemos que tiene en cuenta la rehabilitación sostenible, para que sea eficaz y eficiente energéticamente, pero le queríamos preguntar si también tiene en cuenta a todas esas personas más mayores de nuestra sociedad que muchas veces viven en pisos que no están preparados para sus necesidades. Nos referimos a personas que todavía tienen instalada en el baño una bañera a la cual no pueden acceder porque tienen una movilidad reducida, o bien a aquellas que viven en un quinto piso sin ascensor y esto provoca que estén viviendo en soledad porque no pueden bajar las escaleras para acceder a la calle, ni siquiera para comprar las cosas básicas de alimentación.

Por último, en materia de transporte de cercanías, usted ha hecho hincapié en la importancia de continuar reforzando el transporte de cercanías ferroviario. Nosotros, en el Grupo de Unidas Podemos, también lo creemos así, como es conocido, y esperamos que esto se traduzca en una oferta de calidad con itinerarios, frecuencias y el confort necesarios para que el transporte ferroviario de cercanías sea realmente una alternativa a la movilidad individual en coche. También celebramos la apuesta por la larga distancia en tren —usted ha dicho que la apuesta por cercanías no iba desligada de la apuesta por la larga distancia—, pero nos gustaría que se sumasen a la ola europea de recuperación de los trenes nocturnos.

Para ir acabando, porque la verdad es que no sé cuánto tiempo me queda, también queremos felicitarles por la decisión del importe dedicado al corredor mediterráneo y de los importes dedicados a la mejora de nuestra red de carreteras. Como le hemos comentado, para nosotros la prioridad es que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 15

transporte ferroviario de cercanías sea una alternativa real, pero sabemos que esto no es una cosa que se haga de la noche a la mañana. Por eso, sabemos que todavía la mayor parte de la movilidad por razones de trabajo y de la movilidad diaria por ocio, aquella para la que nos movemos la gente día a día, se hace en coche privado. Creemos que es muy importante que la seguridad en nuestras carreteras sea realmente ofrecida por el Estado, y me parece que estos presupuestos observan esto. Si acaso, ya les preguntaremos a sus compañeros sobre la materialización y concreción de a qué carreteras se va a destinar este importe.

Reitero mi agradecimiento por todas sus explicaciones y le deseo mucha suerte y aciertos en su cargo. Buenos días.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Antes de continuar, discúlpeme por no haberlo advertido antes, pero tenemos acompañándonos a juezas y magistradas que están en estos días aquí, en el Congreso, en un seminario. Nos habían solicitado poder participar como oyentes para ver cómo funcionan ciertos órganos de esta Cámara y, por supuesto, les hemos dicho que sí, que pueden escuchar. No sé cuánto tiempo van a quedarse, pero van a estar escuchándonos, así que bienvenidas.

Seguimos con los turnos de intervención. Por el Grupo Parlamentario VOX, don José María Figaredo Álvarez-Sala, tiene usted ahora la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias.

Señora secretaria de Estado, a todos los efectos es usted la cabeza de lo que es la acción operativa, la ejecución y, en definitiva, la parte más práctica del ministerio; está usted ahí en esa cima orgánica. Y, como parte operativa, le tengo que preguntar por una cuestión que ya le han preguntado otros grupos parlamentarios, y es que su ministerio, hasta el 31 de agosto de este año —no todo es parte de su periodo en activo, pero le toca a usted responderlo—, solo ha ejecutado un 25% del presupuesto del año pasado. Precisamente, uno de los anteriores portavoces hablaba de la ejecución presupuestaria, y es que resulta sorprendente —y nos gustaría que nos dieran una explicación de cómo puede ser esto— que, habiendo transcurrido dos tercios del ejercicio económico, solo se haya ejecutado un 25% del presupuesto en un ministerio que, por su configuración, está principalmente encargado de inversiones a largo plazo —también lo ha dicho usted—, de planes también a largo plazo, de varios años de ejecución. ¿Cómo puede ser que solo se haya ejecutado un 25% del presupuesto? Porque cualquier español que nos escuche, cualquier español que gestione una gran empresa con proyectos grandes, pesados y, de nuevo, a largo plazo, similares a los de su ministerio, se quedaría sorprendido, porque es surrealista que, habiendo transcurrido dos tercios del año, solo una cuarta parte del presupuesto se haya ejecutado. Eso, por un lado.

Por otro lado, habla usted de 5000 millones de fondos europeos, de los 14 que más o menos tiene el presupuesto del Gobierno, es decir, una tercera parte aproximadamente, y la cuestión es surrealista. Son unos presupuestos que, igual que sucedió el año pasado, aún no se han aprobado, no se han confirmado, y estamos pendientes de que los confirme la Comisión Europea y se aprueben posteriormente por el Ecofin, que fue lo que sucedió este año en julio, nada más y nada menos. Entonces, es preocupante, porque su presupuesto depende de una partida comunitaria que aún no se ha aprobado, aún no se ha confirmado. Tanto es así que, con las recientes reformas que su Gobierno está planteando, la Comisión Europea ya ha advertido de que es posible que se recorte la partida finalmente asignada para España, un poco como amenaza y como medida de presión. ¿Cómo pueden ustedes presupuestar grandes infraestructuras, grandes planes a largo plazo, sobre partidas que son absolutamente inciertas? No parece que sea una forma de actuar especialmente diligente; y eso, quizá, podría explicar la escasa ejecución del presupuesto del Ministerio de Transportes.

Entrando ya en las cuestiones concretas, ha hablado usted de la integración de la movilidad y el transporte intermodal; ha hablado muchísimo de ello, lo ha citado, según he contado, en torno a unas doce veces; ha hablado de intermodalidad del transporte. Pues bien, en España, a día de hoy, no existe absolutamente ningún plan realista de intermodalidad en el medio plazo. Tanto es así que los aeropuertos de España siguen sin conectarse y sin planes de conectarse por vía ferroviaria, por ejemplo, para el transporte de pasajeros. Tanto es así, que el puerto de Algeciras, el principal eje portuario de España, sigue sin contar con una conexión de alta velocidad y una conexión suficiente de tren de mercancías que lo conecte, a su vez, con el arco mediterráneo y, a su vez, con Europa. El arco mediterráneo ferroviario sigue sin terminarse. De hecho, en la zona de Murcia tenemos grandes fallas de este arco. El arco atlántico, por supuesto, ni está ni se le espera. Las regiones del norte de España, Galicia, Asturias,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 16

Cantabria, siguen olvidadas. Continuando con la conexión ferroviaria: ¿dónde está la conexión ferroviaria de Asturias con la meseta? Ustedes ya lo han anunciado y han publicitado a bombo y platillo ese viaje piloto, ese primer viaje de pruebas, pero la realidad es que no está cerca, tanto es así que no son capaces de darnos una fecha aproximada en la que vaya a iniciarse el transporte ferroviario en Asturias. Y continuando con la intermodalidad, sin ir más lejos, la estación de Gijón. En Gijón tenían ustedes una estación prácticamente intermodal, en la cual la estación ferroviaria llegaba a unos 100 metros de donde estaba situada la estación de autobuses, y ustedes han movilizad, han reformado toda la arquitectura —digo ustedes, porque ha sido un ayuntamiento socialista, el Gobierno socialista del Principado de Asturias y el Gobierno socialista del Ministerio de Fomento, que es de quien depende— y han sacado la estación ferroviaria del centro de la ciudad, donde prácticamente tenían conseguida la intermodalidad, para trasladarla a una estación provisional que ni siquiera se sabe si va a ser la ubicación definitiva. Y, en caso de que lo fuese, no tiene las infraestructuras suficientes para conectar la ciudad como es debido.

Continúa usted con cuestiones de agenda urbana relacionados con las zonas de las bajas emisiones, y ha repetido usted: para no dejar a nadie fuera. Bueno, pues en un país donde la edad media de los automóviles es de unos 13,5 años, las zonas de bajas emisiones de las grandes ciudades, como Barcelona y Madrid, van a dejar a muchísimos automóviles fuera. ¿Qué sucede con todos esos transportistas que tienen automóviles que no van a poder acceder al interior de la M-30 en el caso de Madrid? ¿No van a poder acceder al interior de la M-30! Van a obligar a ustedes a renovar a marchas forzadas el parque automovilístico de muchísimas personas que no tienen una capacidad económica real para ello. Y aquí, bueno, los únicos beneficiados van a ser los vendedores o la industria automovilística que, por lo menos, es una industria tractora; será el único consuelo que nos quede.

Además, vemos que son ustedes especialmente activos con las cuestiones automovilísticas para esas zonas de bajas emisiones y, sin embargo, con las cuestiones de las calderas y la calefacción de los inmuebles y de las viviendas vemos una pasividad pasmosa, cuando una sola caldera de carbón contamina lo que un gran número de vehículos, con o sin pegatina ecológica. Y en Madrid, por poner un ejemplo de una de las grandes ciudades de España, tenemos todavía unas doscientas calderas de carbón y unas dos mil calderas de diésel, que no es un diésel como el de los automóviles, es un diésel pesado, es un diésel muchísimo más contaminante y que genera muchísimos más residuos.

Pero, es más, señora secretaria de Estado, según las políticas que ustedes han lanzado de renovación de las calderas que, supuestamente, podrían ayudar a rebajar esas emisiones de CO₂, gran parte de esas emisiones han ido para calderas de biomasa, y estamos con el mismo problema de emisiones de CO₂ y de emisión de residuos que tendríamos con el carbón. Lo que pasa es que, como ustedes, en su religión climática, consideran que la biomasa es de cero emisiones, falsean los datos y continúan contaminando la atmósfera. Entonces, al final, están cerrando en falso un problema que es gravísimo, y podrían evitarse esa zona de bajas emisiones para los vehículos y permitiendo su entrada sustituyendo realmente las calderas de carbón, de diésel y de biomasa por alguna tecnología mucho menos contaminante, como, por ejemplo, el gas, que es el siguiente tema que nos toca tratar.

Ha hablado usted de las infraestructuras y de la distribución en los transportes en España, pero la realidad es que tienen ustedes un absoluto caos montado con los transportes. Los costes de los fletes están disparados; el 80 % de las mercancías que se mueven en España vienen o se van por barco y, a día de hoy, hay una escasez absoluta de contenedores; los costes del transporte marítimo están por las nubes, tanto es así que algo que antes costaba 2000 ahora cuesta 12000, se han multiplicado por 6 en los últimos meses, y vemos que no hay una acción concreta. Esta es una pregunta concreta que, en su turno de réplica, me gustaría que no respondiera si puede: ¿cuáles son las acciones que van ustedes a llevar a cabo para rebajar el coste de los fletes y del transporte marítimo? Que está muy relacionado, por cierto, con el gas, en la medida en la que en torno a un 60 % del gas que entra en España viene por mar, precisamente a través de los puertos que dependen de usted.

Habla usted mucho de la España despoblada y lo relaciona muchísimo con la intermodalidad, pero lo cierto es que habla usted de unos proyectos en abstracto que no llegan y que, sobre todo, no son realistas. Volvemos a la cuestión: si ustedes conectasen los principales aeropuertos de España con las líneas ferroviarias, tendríamos un turismo extranjero que podría llegar directamente a todas esas regiones del interior de España, por ejemplo. Pero, eso, de nuevo, no está en la agenda.

En cuanto a los arcos costeros, ya le he dicho que estamos en una situación de absoluto abandono. Toda la región asturiana está, por supuesto, abandonada y olvidada, y todas las regiones del norte de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 17

España, en general, y continuamos con las obras que siguen ustedes prometiendo y prometiendo que terminarán con el arco mediterráneo, pero seguimos a la espera.

En materia de vivienda volvemos a la cuestión, lancen ustedes un programa realista para la construcción de vivienda social. Estamos en España con una media de unas 0,9 viviendas sociales por cada 100 habitantes, mientras que en Europa nos encontramos con 3,8 viviendas sociales por cada 100 habitantes. Es decir, la media europea es casi cuatro veces superior a la situación española. De nuevo, les pedimos que lancen medidas realistas. Por último, hablan ustedes del apelotonamiento en los centros urbanos. Si lograsen que la situación económica en la España, mal llamada, vaciada se revirtiese, podrían descongestionar las ciudades.

Habla usted también de las cercanías, y le hago una cita: las cercanías en Asturias están totalmente olvidadas; la red de cercanías está abandonada, en progresivo deterioro. Y ya que habla usted de las cuestiones climáticas, una gran proporción de las máquinas locomotoras que todavía se utilizan en los tramos de cercanías son diésel, precisamente. Con esto lo dejo y le ruego, por favor, que responda a esas preguntas muy concretas que le he planteado.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Popular, señor Lorite, tiene usted la palabra.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora secretaria de Estado.

Una previa. Me imagino que por cuestión de tiempo no ha abordado usted ni el transporte aéreo ni el servicio postal universal, en lo que se refiere a Correos, con lo cual esperaré a mi segunda intervención para hacerle algunas preguntas en torno a esas dos materias.

Señora Pardo de Vera, viene usted hoy a presentar unos Presupuestos Generales del Estado que no tienen credibilidad alguna. Eso ya lo sabe usted, porque todos los organismos han coincidido en que las previsiones son irreales e imprudentes, muy del estilo de este Gobierno. Esta misma semana tanto el gobernador del Banco de España como el propio Fondo Monetario Internacional o como la AIREF han hecho una enmienda de devolución a este proyecto de Presupuestos Generales del Estado; unos presupuestos que representan la involución de la competitividad de la economía española y en los que la sombra de Zapatero está muy presente. Con las mismas recetas llegaremos, ineludiblemente, a los mismos resultados: una nueva crisis económica y 6 millones de españoles en paro como en aquel momento. ¿Recuerdan ustedes los nulos resultados que tuvo aquello del cheque bebé en la época de Zapatero? Pues ahora venimos con los bonos jóvenes para ocio y alquiler de la vivienda. ¿Recuerdan el despilfarro que supuso el Plan E? Pues usted acaba de hacer referencia a algo de lo que habla el presupuesto, como es la ejecución de acerados peatonales, de carriles bici, de aparcamientos disuasorios, en definitiva, infraestructuras no productivas. ¿Recuerdan aquella época de Zapatero caracterizada por el derroche, por el dispendio, por la improductividad en las inversiones, por el alza del déficit, de la deuda y las subidas masivas de impuestos? Pues nada ha cambiado. Lo siguiente será paro y ruina económica, como entonces. Han llegado ustedes incluso a reproducir las mismas mentiras en materia de inversiones ferroviarias. Si en el año 2007 Zapatero les dijo a los extremeños que la línea de alta velocidad entre Madrid y Extremadura sería una realidad en el año 2010, hace cuestión de un mes el señor Sánchez dijo que será una realidad esa línea entre Madrid y Extremadura en el año 2022, algo que es claramente imposible.

Este presupuesto, además, representa claros desequilibrios territoriales. Mi provincia, Córdoba, es un claro ejemplo de discriminación en esta materia. Me gustaría que me contestase a lo siguiente. Si, como usted ha dicho, el aumento de las inversiones en este ministerio es de un 17 % con respecto al año anterior, ¿por qué en la provincia de Córdoba bajan en un 24 %? Mientras que cada español recibirá en inversiones 274 euros, un cordobés recibirá 180 euros y un alicantino, 96 euros. ¿Está la respuesta a estas cuestiones en esa mesa bilateral o es que los cordobeses, los alicantinos y el resto de españoles tienen que pagar la factura que los independentistas le han puesto por delante a Sánchez?

Estos, señora Pardo de Vera, son los presupuestos de la fotocopiadora, porque lo que vienen a hacer es copiar partidas presupuestarias de proyectos antiguos porque ustedes han sido incapaces de ejecutarlas. Se ha dado el dato ya, yo se lo repito: a 31 de agosto solo se había ejecutado en torno al 30 % de los presupuestos de este ministerio. Pero es que en materia de fondos europeos, a esa fecha solamente se había ejecutado un 2,2 %. Por tanto, los fondos europeos nuevamente vienen a financiar proyectos ya existentes ante la negligente gestión inversora que ustedes han tenido. ¿Qué garantías tenemos para que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 18

ustedes puedan asegurar que ya sí que van a ejecutar el 100 % de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia cuando en el año 2021, a esa fecha de 31 de agosto, de los 4900 millones de euros que tenían solamente fueron capaces de gastar 58?

En materia de vivienda vienen con las mismas cantinelas que el año anterior, en el que presupuestaron 1600 millones de euros y no ejecutaron absolutamente nada. Ahora la dotación en materia de vivienda es de 2500 millones; sin embargo, ustedes ya han demostrado su incapacidad para gestionar. Señora Pardo de Vera, llevan ustedes desde el año 2018 prometiendo ese plan de 20 000 viviendas en colaboración con las comunidades autónomas y los ayuntamientos. El plazo para ejecutarlo era de entre cuatro y seis años. ¿Dónde están ubicadas esas viviendas, señora secretaria de Estado? Ayer pusieron ustedes el mercado de la vivienda en una grave situación de inseguridad jurídica, ya que la ley de vivienda que ustedes pretenden aprobar, con eso del control de los alquileres, de los bonos peronistas que gravan la inversión en vivienda e invaden las competencias de las comunidades autónomas, no tiene el más mínimo pase. En vez de trabajar ustedes por liberalizar suelo para abaratar el precio de la vivienda, han considerado más oportuno abrazarse a la izquierda más radical y traer medidas intervencionistas, como el control de precios del alquiler, algo que distorsionará, sin lugar a dudas, negativamente el mercado y que atentará contra la propiedad privada.

Fue usted quien hace unos días urgía la necesidad de implantar peajes. Señora Pardo de Vera, llevan ustedes desde julio del año 2019 comprometiéndose con un documento escrito ante el Comité Nacional del Transporte por Carretera a que no iban a aplicar ningún tipo de euroviñeta, pago por uso o peaje a los transportistas sin el consenso del sector. Y no es que ustedes no hayan consensuado, es que ni siquiera han hablado con ellos, ni siquiera han abierto una fase de diálogo, pero no ya solamente con el sector del transporte, tampoco con las comunidades autónomas ni con los grupos parlamentarios de este Parlamento, al menos con uno; con otros parece ser que ustedes sí que es cierto que pactan a menudo. Entendemos, señora Pardo de Vera que no son ni el momento ni las formas. Ustedes han fracasado en las formas y han fracasado también en plantear a la luz pública de forma inconexa y de forma, por cierto, no clara su planteamiento en cuanto al pago por uso. Ustedes no tienen una idea clara y han dado lugar a un debate público que, desde luego, está generando muchos problemas en un momento en el que los transportistas ven, por ejemplo, como el incremento de los carburantes supone más de un 30 % con respecto al año anterior. Señora secretaria de Estado, vuelven ustedes a poner en el presupuesto cientos de partidas presupuestarias con 100 000 euros en materia de carreteras, supongo que, como el año anterior, con la previsión de no ejecutarlas. Señora secretaria de Estado, ¿por qué no están cumpliendo ustedes las obligaciones de servicio público en materia ferroviaria? ¿Por qué la compensación que recibirá Renfe Viajeros, prácticamente igual que en el año 2021, es inferior a la del año 2018? Recientemente, los maquinistas, como usted sabe, han protagonizado una huelga por el incumplimiento del plan de empleo de Renfe. ¿Por qué, señora Pardo de Vera? ¿Por qué no recuperan ustedes la frecuencia de los servicios ferroviarios? Señora secretaria de Estado, ¿qué va a pasar con la transferencia de Rodalies al Govern de la Generalitat, algo que también ha provocado las críticas del sindicato de maquinistas? En cuanto a los planes de cercanías y, en concreto, aquellos que se aprobaron en el año 2018 que afectaban a cinco núcleos, no están ustedes cumpliendo. Pero, en materia ferroviaria, no solamente no están cumpliendo con las cercanías, sino tampoco con los objetivos de aumento del transporte de mercancías. Usted ha hecho referencia antes al tramo entre Algeciras y Bobadilla, común, efectivamente, a los dos grandes corredores ferroviarios, el atlántico y el mediterráneo. ¿Me podría usted detallar —porque yo sé que usted lo sabe— cuál ha sido la ejecución en los tres últimos ejercicios presupuestarios y por qué se está retrasando de esa forma tan importante ese tramo que conectará al principal puerto del arco mediterráneo con el resto de Europa por vía del ferrocarril?

En cuanto a las subvenciones del transporte, nosotros entendemos que harían falta fondos para el transporte público en municipios de gran población repartidos de una forma objetiva, al igual que establecer nuevamente un fondo extraordinario para compensar el déficit en el que han incurrido los servicios de transporte de las entidades locales como consecuencia de la pandemia, y no discriminar a municipios menores de 20 000 habitantes en las ayudas al transporte, como han hecho en este ejercicio presupuestario.

Señora Pardo de Vera —voy terminando—, no presuma usted tanto del reto demográfico cuando en las cuentas del Estado lo que va a gestionar para esa materia este ministerio es únicamente el 2,29 %, y hay materias tan importantes dependientes de este ministerio como son la vivienda y la movilidad.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 19

Por último, usted nos ofrecía un pacto y buscar el acuerdo en determinadas materias. Hombre, yo creo que ustedes ya han pactado y han elegido con quién pactar, pero le pregunto una cosa: ¿Van a hacer ustedes lo mismo que en el anterior ejercicio presupuestario, cuando mi grupo parlamentario presentó más de 2000 enmiendas y a todas votaron que no? ¿Es que ninguna era buena? Parece que hay poca voluntad de acuerdo y de pacto.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

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

Siempre he creído que el Parlamento —y más últimamente— se ha convertido en un micromundo donde pasa lo que no pasa en ninguna parte. Habla el PP de credibilidad, y lo hace sin sonrojarse. Voy a recordar por qué cada vez que se presentan los presupuestos esto se convierte en una dinámica endiablada.

En el año 2012, el Partido Popular, gobernando, pintó en un mapa, a través del Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, una serie de infraestructuras para 2012-2024 que sabía que nunca iba a ejecutar. A partir de eso, a partir del gran engaño que hizo el Partido Popular cuando gobernaba, ante todos los presupuestos que se presentan, lo que hacen los distintos territorios es ver si la autovía que prometió el Partido Popular —aun sabiendo que no la iba a hacer— aparece o no aparece. Es un ejercicio que también hacen los medios de comunicación locales, regionales y nacionales. Por eso digo que se han convertido en una dinámica endiablada de la que el único responsable es el Partido Popular. Además, el problema no es que pintaran en un mapa lo que no iban a hacer, es que no redactaban proyectos, dejaban caducar declaraciones de impacto ambiental y no impulsaban los proyectos, lo que hacía inviable que eso se pudiera ejecutar. Yo creo —y además comparto la reflexión que ha hecho la secretaria de Estado— que lo importante en este país —y tenemos que pensar en eso— no son los kilómetros de vía que se instalen, no son las toneladas de hormigón que se echen, no son los kilómetros de asfalto que consigamos ejecutar; lo importante es que garanticemos la movilidad de todos los ciudadanos. Viniendo de una tierra como Extremadura, nos parece lo más importante. Creemos que debemos garantizar la movilidad de todos los ciudadanos y sus condiciones de competitividad a través de las infraestructuras logísticas que impulsen la economía, y voy a reconocer que durante muchos años eso no pasó.

Durante muchos años en este país muchos territorios nos sentimos abandonados, y veíamos cómo obras que se prometían y se presupuestaban o no se ejecutaban o, cuando se ejecutaban, se paraban. Eso pasó como tónica general durante los Gobiernos del Partido Popular. Voy a reconocer que la llegada del PSOE en 2018 al Gobierno supuso una esperanza para muchos territorios, supuso una esperanza para los extremeños después de ver años y años y años y años de Gobiernos del Partido Popular, con Ana Pastor, con obras paradas, obras literalmente paradas. Durante años y años veíamos que no nos trataban igual que al resto y nos sentimos abandonados, igual que los gallegos, que la gente de Burgos, la gente de Murcia, de Almería, de Asturias, territorios que muy pronto verán cómo esas infraestructuras que durante años el Partido Popular paró, el Gobierno socialista las pondrá en marcha.

Por eso, tenemos la obligación de ser responsables. Tenemos que ser conscientes de que muchos extremeños y muchos ciudadanos de otros territorios están esperando que cumplamos lo que digamos y lo que dijimos. Hemos dicho que en 2022 va a llegar el tren con una nueva infraestructura ferroviaria a Extremadura, y tenemos que hacerlo bien, porque todos los extremeños vamos a estar atentos a que se haga bien. Durante muchos años se han creado expectativas y se han creado esperanzas que no podemos incumplir, y yo reconozco que tengo confianza en que este Gobierno lo haga bien y en que nos sintamos orgullosos de haber votado a un Gobierno que piensa en todos y que garantiza la igualdad de oportunidades. Y, como digo, los diputados socialistas, aun estando nuestro partido del Gobierno, vamos a seguir reivindicando, no vamos a hacer lo que hacía el Partido Popular cuando su partido gobernaba. Los extremeños vimos desesperados cómo mientras gobernaba en Madrid el señor Rajoy, en Extremadura el señor Monago callaba permanentemente con las obras del AVE paradas y sin perspectiva de futuro.

Además, permítanme que ponga un ejemplo de la dinámica que sigue el Partido Popular cuando está en el Gobierno y en la oposición, que creo que va a ser el reflejo de muchas cosas y nos va a hacer a entenderlas. Tenemos una población en Extremadura, Navalmoral de la Mata, en la que el Partido Popular, gobernando en la localidad, decidió que el trazado del tren actual pasara en superficie y por donde actualmente pasa. Aprobó y dio el visto bueno a un proyecto que además era realmente deficitario.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 20

Cuando llegó el Gobierno socialista en 2015 al Ayuntamiento de Navalmoral de la Mata, la alcaldesa se puso a trabajar para mejorar ese proyecto, y se ha mejorado considerablemente respecto a lo que tenía preparado el Partido Popular para Navalmoral de la Mata. Se ha mejorado considerablemente en partidas presupuestarias, en integración en la ciudad y en mejora del paso ferroviario. Hoy vemos una vez más que los diputados del Partido Popular salen en la prensa diciendo que no están acuerdo con el proyecto, que mejora mucho el que ellos aprobaron y, lo que es mucho más grave —y además le pido al portavoz del Partido Popular que interceda para que dejen de hacerlo—, acosan a la alcaldesa de Navalmoral de la Mata por mejorar un proyecto pensando en sus vecinos. Esto pasa por los responsables políticos que tienen allí un día sí y otro también. Creo que ya está bien. En la política pueden permitirse determinadas cosas y la gente cree que vale todo, pero yo creo que no vale todo.

Como digo, los presupuestos del Partido Popular siempre se convertían en una auténtica tómbola, en la que ellos pintaban en un mapa aquello que sabían que no iban a hacer; uno cogía la papeleta, la abría y veía que le había tocado premio, pero ese premio no suponía absolutamente nada. Tenemos que acabar con esas falsas expectativas que se han generado en muchas ocasiones, porque lo único que se consigue es ver a ciudadanos frustrados. No es lógico que, invirtiendo miles de millones, como se han invertido en este país en los últimos años en infraestructuras de transporte, todos los territorios —y digo, todos los territorios— se sientan agraviados, todos se sientan frustrados y todos creen que no se hace lo que se prometió. Creo que tenemos que romperlo de una vez por todas y creo que eso lo tenemos que hacer los partidos que hemos gobernado en este país y los que tienen la intención de gobernar. Tenemos un reto por delante, y es planificar evitando crear expectativas que no se van a cumplir, porque después nos encontramos con que ante presupuestos como este, que son unos magníficos presupuestos, la gente se fija más en aquello que no aparece que en lo que aparece y lo que mejora su vida. Pero lo que no aparece, no lo hace porque no estaba preparado, porque el Partido Popular no dejó preparados proyectos, dejó caducar declaraciones de impacto ambiental e hizo imposible que se ejecutaran determinadas cosas. Creo que hay que romper esa dinámica porque perjudica a la política, perjudica a los que creemos que la política está para mejorar realmente la vida de la gente.

Estos son unos presupuestos que impulsan la economía, la impulsan después de una situación complicada que hemos vivido con el COVID. Creemos que estos presupuestos son unos magníficos presupuestos, si nos fijamos simplemente en las cifras, porque se consigue una cifra récord de inversión, una cifra récord de inversión. Durante la época del Partido Popular —que ha gobernado hace relativamente poco— nos llevaron a ser los últimos de la cola en inversión pública, los últimos de la cola en inversión en el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias y los últimos en los servicios de transporte. En todos los territorios hemos sufrido un servicio ferroviario defectuoso, en el que en aquello que utilizan los ciudadanos cada día para ir a trabajar, que son la red convencional y las cercanías, no se invertía un solo duro, ni en renovación de las locomotoras que podían permitir que hubiera un funcionamiento razonable, ni en las infraestructuras. La gente se pregunta a día de hoy por qué se estropean tanto los trenes, por qué tienen tantas incidencias, por qué no funcionan como tienen que funcionar. Pues tiene una explicación muy sencilla: porque el Partido Popular durante muchos años dejó de invertir en esa materia. Por eso digo que creo que resulta bastante sonrojante escuchar las palabras del Partido Popular aquí exigiendo cosas que nunca hicieron y con la nefasta gestión que hicieron cuando gobernaron. Creo que no tenemos que caer en esa trampa.

Como digo, las partidas destinadas al tren convencional han aumentado —como ha dicho la secretaria de Estado— un 55%, más de 2800 millones. Hay un dato que nos parece importante y que queremos resaltar, y es que este Gobierno ha puesto la prioridad en aquellas infraestructuras que utilizan la mayoría de los ciudadanos. Por primera vez se superan las partidas destinadas a convencional y cercanías, que son los que utilizan la mayoría de ciudadanos, por encima del tren de alta velocidad. Creo que es una buena noticia para muchos ciudadanos. Vende mucho inaugurar kilómetros de alta velocidad, pero creo que a los ciudadanos les interesa mucho más ir cada día a su trabajo seguros.

Estos son los presupuestos más ambiciosos de los últimos doce años, y tenemos que conseguir —y comparto algunas de las cosas que se han dicho aquí por otros grupos parlamentarios— que se ejecuten lo máximo posible. Tienen un reto por delante, tenemos un reto por delante. Va a ser la mayor inversión que se va a hacer en este país en muchos años, pero para hacer esa inversión tenemos que tener la maquinaria engrasada para que haya proyectos, para que los trámites administrativos estén preparados y tengamos la capacidad de ejecutar. Tengo muy claro que, por el perfil que tiene, la secretaria de Estado no dejará de trabajar cada día para que sea posible.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 21

Estos son unos presupuestos que piensan en los ciudadanos y en garantizar sus derechos. El derecho a la vivienda, que aparece recogido en la Constitución, es un derecho que en muy pocas ocasiones se ha garantizado, y este Gobierno se ha puesto como objetivo garantizar un derecho que tienen todos los españoles. Y lo hace este Gobierno porque no lo hizo el anterior Gobierno del PP, con unas cifras históricas para invertir en vivienda. Creemos que tenemos que estar todos contentos por ello.

A nosotros, evidentemente, nos parecen unos buenos presupuestos. Veremos cómo se realiza la ejecución. Creo que en esta Comisión tenemos que intentar romper determinadas dinámicas y, por favor, señores del Partido Popular, intenten no darnos lecciones en determinadas materias en las que lo único que hicieron fue perjudicar a algunos territorios. Nosotros nos alegramos, además, de que la secretaria de Estado —y termino— haya señalado en su intervención, como un elemento clave en su gestión, que hay que pensar de la misma forma en el entorno rural que en el entorno urbano y garantizar la movilidad de todos los ciudadanos vivan donde vivan, porque durante los años del Gobierno del Partido Popular nunca se hizo, y mucha gente en este país sentía que no tenía los mismos derechos cuando sí tenía las mismas obligaciones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al siguiente turno de intervención de la secretaria de Estado, doña Isabel Pardo de Vera. Tiene usted ahora la palabra.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTA DE ENAIRE** (Pardo de Vera Posada): Muchas gracias a todos por todas las observaciones, consideraciones y preguntas, que intentaré contestar. Hay algunas que son comunes a las que ya se me han hecho y me gustaría entrar, en un principio, en el centro de la ejecución presupuestaria.

La ejecución presupuestaria, por mi trayectoria, me ocupa y me preocupa muchísimo. Se lo voy a contar con toda transparencia. Me han dicho que tengo que hablar como secretaria de Estado y no como persona, pero para mí está ligado, porque soy incapaz de defender cualquier estrategia si mis valores no me lo permiten, y en esa coherencia es en la que he trabajado siempre. Por lo tanto, cuando me contradiga en eso, probablemente no tendré nada que hacer aquí.

Respecto a lo que ha pasado en el año 2021, tengo que hacer una referencia. En los últimos tres años, ha sido fundamentalmente en la inversión en materia de infraestructuras donde se ha incumplido y donde se ha bajado mucho la ejecución en el año 2021. Hasta el año 2020, incluido, se venían invirtiendo en la red convencional, desde tiempos infinitos, desde la creación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, unos 250 millones de euros al año. Como digo, cuando llegamos a ADIF hace tres años, este plan se intentó revertir de una forma contundente —era una razón rotunda—, porque el mantenimiento de la red convencional estaba en una situación muy precaria; y no voy a hablar de zonas porque básicamente es en la red convencional, en cuanto a cercanías, en la parte del Cantábrico, etcétera. El problema fue que no teníamos proyectos. Este es un tema del que hablo con total transparencia. Las crisis económicas pueden ocurrir y ocurren, pero la gestión es fundamental a la hora de abordar el futuro y la planificación en las administraciones públicas. En el momento en el que estamos, con toda la responsabilidad que tenemos, sé que no podremos lograrlo si no estamos todos absolutamente alineados, pero aquí, durante la crisis presupuestaria, también se paralizó la Administración —y no tengo ningún ánimo de criticar—. Cuando digo que se paralizó la Administración, quiero decir, por ejemplo, que, en lo que yo conozco, los departamentos de proyectos y de planificación estaban absolutamente a cero, y eso que los funcionarios que trabajan allí cobran igual. Cuando quisimos reactivarlo, lógicamente, tardamos nuestro tiempo en hacerlo, y empezamos a ejecutar. Me acuerdo que el primer año, de los 250, ejecutamos 350 millones; luego 495, y por último, en 2020 fue la máxima ejecución, tanto en términos de Adif como de Adif Alta Velocidad, rozando los 2000 millones, incluso en el contexto de pandemia, de parálisis, de reorganización, de esfuerzo, de incidencias de todo tipo, etcétera. Pueden pensar: ¿Qué ha pasado en 2021? ¿Por qué la ejecución presupuestaria se ha resentido? Lo digo así de claro, pero luego también voy a dar motivos para la credibilidad. Pues ha pasado que en este proceso de pandemia, en términos de economía, ha habido un incremento de materias primas, incremento de la energía, desabastecimiento en cuanto a producción y, por lo tanto, una incertidumbre tremenda de los agentes privados en colaboración con la Administración pública sobre cómo se iba a evaluar el riesgo de todas estas infraestructuras y hasta qué límite podían ellos asumir ese riesgo. En ese proceso de negociación —me han dicho que no estaban decididos los proyectos europeos; creo que esto es desconocer claramente la comunicación y la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 22

negociación, porque nos han aprobado la elegibilidad de los miles y miles de proyectos europeos—, cuando hemos tenido concretados esos proyectos, nos han hecho primer examen a España, hace un mes —por eso, me gustaría que hablásemos con rigor—, y hemos pasado absolutamente todos los indicadores de este último semestre. Por cierto, no sé si lo saben, pero la elegibilidad de los proyectos tiene unos condicionantes de temporalidad y de oportunidad, por lo que se tienen que licitar a partir de febrero de 2020, han de ejecutarse en un periodo determinado y han de tener un componente verde y digital, en el que en este ministerio somos líderes en toda la cartera de proyectos que hemos presentado. Por lo tanto, se daban tres circunstancias creo que fundamentales.

La coyuntura económica respecto al coste de las obras. Había una ley de desindexación respecto a la revisión de precios. El sector, con el que estamos comunicados —más transparencia no puede haber, ese ha sido el criterio— y al que, además, conocemos profundamente, no compartía que ese riesgo debiera ser solo asumido por ellos. Estamos analizando con Hacienda, con el que hablamos y del que dependemos, cómo afrontar esta coyuntura. Estamos avanzando en materializarlo, y esto ha dado confianza al sector para que se hayan reiniciado las obras en su máximo volumen. No habría podido hacerse sin este trabajo conjunto, sin compartir los riesgos. El Ministerio de Transportes, por supuesto, depende de los ministerios de Hacienda y de Economía al objeto de determinar recursos y criterios, y creo que la solvencia con la que lo estamos haciendo nos está proporcionando esa herramienta para solucionar todo lo que se nos avecina, porque, desde luego, va a ser un componente fundamental para el cumplimiento de los fondos. Por lo tanto, la coyuntura de 2021 respecto a una baja ejecución presupuestaria responde a esto, pero ya se ha solucionado, porque hemos articulado las modificaciones normativas y legislativas, por supuesto, abordándola dentro la Ley de Contratos del Sector Público. Efectivamente, la ley de desindexación respecto a la revisión de precios se hizo en un momento determinado, en una coyuntura económica complicada, en la que, efectivamente, debido a los riesgos y al equilibrio económico —el *rebus sic stantibus* de los contratos—, no era el momento. Pero ahora me siento absolutamente cómoda diciendo que en este momento la revisión de precios procede, igual que procede en cualquier mecanismo de contratación, porque hay que compartir los riesgos de forma equilibrada. En eso estamos y así se va a solucionar. Por eso creo en la colaboración público-privada. Si no, les digo que efectivamente está en riesgo la ejecución de los fondos europeos porque es un compromiso que no podemos dejar pasar, y ya no solo a nivel político, a nivel personal, a nivel agentes, a nivel sociedad española, sino porque dejaríamos a las personas, a las que nos debemos, en una situación muy precaria y probablemente difícil de recuperar.

Este es el contexto de la ejecución presupuestaria que, como digo, me ocupa y me preocupa. Pero ahora mismo, después del examen de la Comisión Europea, que nos asigna unos fondos —hablábamos de la gobernanza y de cómo se va a gobernar esto—, esto se va a gobernar porque hemos integrado una plataforma, la digitalización, para poder sistematizar y hacer interoperables todos los sistemas de información, donde están absolutamente todos los hitos e indicadores que nos exige Europa para el cumplimiento por cada proyecto y detectan cualquier desviación no a destiempo, sino en el momento en que todavía tenemos tiempo para tomar las medidas necesarias, o reaccionar, o activar planes B. Yo soy una fanática de la buena gestión para llevar a cabo los proyectos y en eso estamos volcados; es muy complicado, pero también digo que la responsabilidad es nuestra, desde luego, como Gobierno, como ministerio; pero no se puede hacer de espaldas al resto y sin compartirlo todo. Yo apelo, a pesar de muchas críticas que no comparto y que voy a intentar explicar por qué no las comparto, a esas reuniones, a esos grupos de trabajo, a esa transparencia. Son muy profundos los temas a tratar y yo creo que hace falta que dejemos otra vez el tema de la confrontación política por el bien de los ciudadanos, porque de verdad que sobre esto hay mucho que hablar.

Voy a pasar a contestar rápidamente, porque tengo el cronómetro aquí y veo que me alargo. Señor Mazón, muchas gracias por sus palabras. Creo que le he contestado respecto a la ejecución presupuestaria, a lo que nos ocupa y, como digo, preocupa. Respecto a los temas relacionados con Cantabria, los conozco perfectamente. Sabe que nos estamos volcando en esa proyección realista y en esa ejecución, y hay evidencias que demuestran nuestro compromiso.

En segundo lugar, el problema de la vivienda y de la construcción respecto a la falta de mano de obra. Por eso tenemos que activar mecanismos. No se concibe un trabajo entre ministerios que no sea transversal. Por tanto, el trabajo dual es clave, vamos a tener que hacer un esfuerzo por reclutar trabajadores especializados para desembarcar con todo lo que tenemos encima, y un tema muy importante es la parte de la rehabilitación de viviendas. Se ha incluido en el real decreto la figura del agente gestor.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 23

Esta figura quizá no se haya explicado como se tiene que explicar. Es imposible llevar a cabo una rehabilitación masiva a través de comunidades de propietarios. Aquí no se invade ninguna competencia, la única intención de este ministerio es aportar en lo que puede ayudar a las comunidades autónomas y a las entidades locales, y por supuesto no invadir, todo lo contrario, ayudar, potenciar y defender las competencias de cada una de las administraciones. Esto que quede claro. Pero por si podemos ayudar en algo, en este paraguas hemos habilitado esta figura del agente gestor, que tiene una flexibilidad suficiente. Porque estos son trámites muy singulares, muy largos, desde cómo se informa a la comunidad de propietarios de que es atractivo hasta cómo se financia la comunidad de propietarios, que encima tiene que contratar al constructor que les hace la carpintería, al otro que les hace el tema energético, etcétera. Entonces, sabiendo la complicación de la gestión de las comunidades de propietarios, sabemos que esto para una rehabilitación masiva no es posible. Estamos trabajando con todos los sectores y con todos los agentes para que de alguna manera se consorcien y puedan ayudarnos a detectar todas esas comunidades propietarias y hacerles lo que se dice un llave en mano para facilitar esto. Estamos trabajando intensamente y creo que esa es la manera que responde a intentar minimizar esa incertidumbre. Por supuesto, si no funciona, tendremos que tener el plan B. A eso me refería con el control y seguimiento, para dialogar y saber cómo lo hacemos. Esto es muy importante.

Don Íñigo, del País Vasco, pregunta hasta qué punto controlamos la ejecución de los fondos de Resiliencia. Lo acabo de explicar. Controlamos hasta el punto que nos compete. Pero no es controlar, a lo mejor no es la palabra adecuada, porque aquí hay que tener mucha sensibilidad con todas las palabras que se utilizan porque a lo mejor se salen de contexto; esto es colaborar, es intentar hacer un seguimiento y tener una relación absolutamente transparente y leal. Como una de las principales cuestiones relativas al País Vasco es la Y vasca, de la que soy profunda conocedora por mi trayectoria, le voy a decir una cosa que en este tema es personal pero que refiere a mi trabajo. Para mí es una frustración que después de casi veinte años de obra no hayamos podido poner en valor esta inversión. Es una frustración, cuando además la línea Madrid-Burgos-Vitoria y Vitoria-Y vasca y su conexión con Francia es clave en términos de atractivo, de rentabilidad y de dar servicio a un gran número de personas. Sabe que tenemos dos problemas fundamentales. Hubo un problema con el bloqueo y parálisis de las obras, que afectó a toda España. En el año 2016 teníamos toda España paralizada —desde 2012 hasta 2016—, sin gestión alguna de expedientes. Ha sido complicado resolver todos esos expedientes. Los hemos resuelto en su mayoría, pero el nudo de Bergara, por ejemplo, hubo que rescindirlos y volver a licitarlos. En este momento la clave es que se desbloquee Burgos-Vitoria, por supuesto. También se dejó caducar la declaración de impacto ambiental en el año 2015 y hemos tenido que volver a iniciarla. Y luego, por supuesto, en Vitoria —porque sin Vitoria no conectamos— saben del problema técnico del nudo de Arcaute. Pretendemos la colaboración total con el Gobierno vasco. Tenemos que explicar la planificación y tenemos una reunión que ya se ha ido avanzando sobre cómo con los medios que tiene el Gobierno vasco puede ejecutar una parte de la obra y otra parte, ya más propia de la red ferroviaria de interés general, la ejecutaremos nosotros. Están planificados los convenios, encomiendas, etcétera. Están los accesos a Bilbao, sobre los cuales también vamos a tener una reunión. Yo he hablado con el Ayuntamiento de Bilbao, lógicamente, y con todos los representantes, y creo que está orientado. La única incertidumbre en este momento que tengo para poderle dar un plazo es que, por esa planificación estratégica que no se ha hecho porque se ha llevado a términos políticos durante tiempo, hay una declaración de impacto ambiental aprobada que, como sabe, discurre por la solución Lakua y ahora el territorio decide otra ubicación adecuada. Por tanto, estamos pendientes de esa tramitación ambiental, que, como saben, cada vez se complica más. Esto respecto al País Vasco.

Señor Juan Ignacio López-Bas, evidentemente muchos errores. Yo apuesto por los criterios técnicos. Los compromisos de gasto nos preocupan pero creo que hay suficiente solvencia. Lo que hay que hacer es que entre todos consigamos esos recursos. Eso estamos tratando con todos los sectores y con todos los agentes para no dejar pasar esta oportunidad. Respecto a la Ley de Contratos del Sector Público ya me he pronunciado.

En cuanto al Grupo Parlamentario Plural, efectivamente, mucho menos de lo que se presupuestó. Es una gran preocupación, pero usted sabe que nosotros nos hemos volcado en cuanto a *rodalies* y la ejecución en Cataluña. Creo que la transformación es evidente. Hay motivos para el optimismo porque ya tenemos licitados —que no se había licitado en 2019 y 2020 por la incertidumbre presupuestaria— 753 millones frente a los 141 millones que se licitaron en el mismo periodo para poner absolutamente toda la carne en el asador en cuanto a la ejecución presupuestaria, que no podemos perder.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 24

Voy rápido porque me dicen que tenemos bastantes preguntas. Sobre la Ley de desindexación ya me he pronunciado y ya digo que me siento cómoda en compartir un riesgo equilibrado entre la Administración y los agentes privados.

Laura, de Unidas Podemos, gracias por tus palabras. La vivienda por supuesto que ha de tratarse como un derecho, efectivamente, con garantía jurídica, porque, si no, no tendrá ninguna efectividad. La equidad territorial innovadora se va a asegurar y tiene unos beneficios estratégicos de desarrollo para el transporte público que son claves.

En cuanto a la ola europea de recuperación de los trenes nocturnos, tendríamos que hablar largo y tendido por el esquema de trenes nocturnos de Europa, de la Europa central, que es el que básicamente está despegando. En cuanto a Austria, que básicamente ha centralizado como operador todos los servicios de trenes nocturnos, nada tiene que ver con nuestra situación periférica. Ellos hacen trenes nocturnos internacionales para conseguir esa optimización; cuando quiera hablamos sobre la planificación de los trenes nocturnos.

Don José María Figaredo, de VOX, sinceramente me decepciona hasta personalmente su planteamiento en cuanto a Asturias; Asturias lleva veinte años de obras por criterios políticos de planificación absolutamente ineficiente, inexplicable, y se ha deteriorado Asturias de una manera tremenda. No voy a hablar de la persona que impuso aquí, en los presupuestos, al Partido Popular ese voto de absoluta irracionalidad e ineficiencia sobre Asturias. Asturias lo vamos a terminar el año que viene, después de veinte años de obras, y ha sido muy complicado.

Sobre el arco mediterráneo, no ha habido una planificación nunca. Hemos hecho la única planificación consolidada sobre el arco mediterráneo. Sobre Murcia, ¿qué me va a decir? Sobre Almería, ¿qué me va a decir del esfuerzo? Además, estamos aguantando el chaparrón e intentando explicar por qué hemos cortado las cercanías de Murcia-Almería. Almería es prioridad número uno del ministerio y de Europa y tenemos que consumir los consumir los fondos. Tiene que ir usted allí para ver cómo se han reactivado todas las obras y no queda nada por licitar, o sea que no me hable de Almería porque con Almería tengo un especial compromiso. Y de Extremadura, ya no digamos. El área oeste tiene un desequilibrio claro con el este. No se ha hecho nada y teníamos un conflicto social tremendo, y vamos a poner en servicio Cáceres-Plasencia-Badajoz, después Talayuela-Plasencia y, por culpa de que se haya dejado caducar la declaración de impacto ambiental en el año 2015 —y me remonto a 2015—, tenemos ahora un nuevo estudio informativo, que ralentizará, evidentemente, la puesta en marcha de un corredor prioritario en fondos, la conexión Lisboa-Extremadura-Madrid; por favor, a las evidencias me remito y, por tanto, no me voy a alargar más, porque esto sí que me parece un ataque que demuestra el no conocimiento de absolutamente de nada. De la conexión del puerto de Algeciras qué le voy a decir, tenemos todos los convenios con el puerto de Algeciras, es eje estratégico, hemos firmado ya con consorcios privados la autopista ferroviaria, con lo que va usted a perdonarme el ¿qué se ha hecho sobre Bobadilla-Algeciras? Nos queda la electrificación, porque necesita de un trámite ambiental que estamos persiguiendo. Para nosotros, es eje palanca de toda la tracción del plan de mercancías, la autopista ferroviaria por la que hay grupo de interés privado y, por lo tanto, no se cuestiona el proyecto de éxito. Es el momento de vascular una cuantía importante de transporte de bienes al ferrocarril.

Por último, don Andrés, del Partido Popular. Efectivamente, el servicio postal universal está garantizado con estos millones. No he hablado el transporte aéreo y daría mucho de qué hablar, pero no me da tiempo. Hablaré con ustedes porque es clave, es clave hablar de Enaire, es clave hablar de AENA.

Me hablaba del cheque-bebé. El ministerio aprende; yo no critico nada. Simplemente, sabemos las debilidades de una u otra decisión, por tanto, nada tiene que ver el cheque-bebé con esto. Esto es una herramienta más que se complementa con el Plan Estatal de Vivienda y con el Plan de acceso al alquiler asequible. Efectivamente, hay un problema estructural, no tenemos parque de protección; un problema estructural de España que no tiene nada que ver con el resto Europa. Por lo tanto, 20 000 viviendas no, estamos con un plan de llegar a las 100 000 viviendas, pero no solo con el parque público que tenemos para poder habilitarlo, sino con Sareb, llegando a acuerdos con privados que pueden poner a disposición ese parque público. El objetivo es poner 100 000, pero esto no se consigue de hoy para mañana. Por tanto, las medidas del Plan General de Vivienda creo que cuentan con garantías y lo que pretenden es incentivar que salgan en las zonas tensionadas. Por cierto, es competencia de las comunidades autónomas declararlas y de los ayuntamientos decidir el destino, la cuantía de la vivienda de protección, pero queremos incentivarlo, bonificarlo, que salgan todas esas viviendas ahora a la calle, a falta de solucionar y seguir con la misma estrategia. La idea es vivienda de protección para el alquiler, porque el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 25

sistema es perverso. Dice que ahora mismo solo tenemos 200 000 viviendas, pero se ha invertido en vivienda de compra en más de dos millones y pico de viviendas y, lamentablemente, nos quedan 200 000 porque el sistema de la compra para la protección es perverso.

Creo que he hablado de todo, aunque no haya contestado exactamente, pero creo que todo lo que me he apuntado está recogido. Vuelvo a reiterar mi disposición para comentar los temas estratégicos que realmente llevarán a esa transformación. Tenemos una responsabilidad, asumo que la responsabilidad está aquí y, de verdad, voy a solicitar la ayuda de todos, un debate honesto, sincero, solvente y, por supuesto, una estrategia de comunicación que intente no contaminar y no confrontarnos, porque esta vez, de verdad, al margen de otros presupuestos tenemos un compromiso con el Plan de Recuperación, que es lo que nos tiene que preocupar a todos como servidores de las personas.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

En cuanto al tiempo, es un acuerdo de la Mesa y tenemos un poco que ceñirnos, no porque no estemos encantados de recibir todas las explicaciones. Es verdad que tiene usted que responder a todos los grupos, seremos flexibles ahora también en el uso del tiempo de todos los grupos políticos... **(El señor Lorite Lorite pronuncia palabras que no se perciben)**.

Señor Lorite, estoy en el uso de la palabra. Estaba respondiendo a todos los grupos. Ahora vamos a ser flexibles para que puedan, en este turno de réplica, hacer uso de más de tiempo. Como no todos los grupos están aquí, nos lo podemos permitir. Muchísimas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, don José María Mazón, tiene usted la palabra.

El señor **MAZÓN RAMOS**: Muy brevemente.

Solamente quiero decirle que me alegro mucho de que hayan llegado a mecanismos razonables para evitar estos riesgos inasumibles por el sector, porque eso, al final, va a redundar en el beneficio de todos, de la economía y de la ejecución presupuestaria, que es lo que quiere el ministerio y lo que queremos los interlocutores que estamos aquí.

Nada más. Le deseo suerte.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, don Íñigo Barandiaran Benito no va a hacer uso de la palabra.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, don Juan Ignacio López-Bas, tiene usted la palabra.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente.

Señora Pardo de Vera, evidentemente es complicado con estos tiempos que tenemos dar una explicación a todos. Nos hubiera gustado tener mucha más capacidad de debate, pero yo también voy a ser breve. Es cierto que los fondos europeos son los que de alguna manera condicionan todo el presupuesto de este ministerio. Nos han hablado de implementar zonas de bajas emisiones en centros urbanos, mejora del servicio de cercanías, finalizar los corredores europeos, actuaciones en materia de carreteras, actuaciones para la intermodalidad y logística —para que se mejoren esos conceptos del transporte—. Lo que nos gustaría haber visto es mayor concreción, sobre todo en las actuaciones en carretera y las mejoras en intermodalidad; saber sobre la finalización de los corredores, cuándo se van a realizar y cuáles van a ser los plazos de esa finalización; dónde se van a concentrar las actuaciones que se vayan a llevar a cabo y, sobre todo, qué provincias se van a ver afectadas. En materia ferroviaria, simplemente hagan un esfuerzo de verdad en el tema de las líneas convencionales, porque hay líneas, como por ejemplo la línea Madrid-Valencia por Cuenca, que es fundamental para la población de esa provincia castellano-manchega y que está parada, en este caso con excusas como que es por el efecto de la tormenta Filomena; todavía hay vías que se dice que están sin funcionamiento debido a aquella tormenta.

En cuanto al AVE, hemos hablado y ha mencionado usted los casos del AVE de Extremadura. Hay promesas ya de que el año que viene el AVE llegará a Extremadura, lo que queremos saber es qué AVE va a llegar a Extremadura, porque si se trata de que el AVE esté en Extremadura podemos decir que en Galicia tienen AVE desde 2011. El AVE no es que vaya de una ciudad gallega a otra ciudad gallega o de una ciudad extremeña a otra ciudad extremeña; el AVE es para que se salga de esa comunidad autónoma y para que se conecte con el resto de España y con Europa, como además se ha hablado con el caso de la Y vasca para la que, de hecho, a una pregunta de mi grupo al Gobierno se nos dice que ni siquiera

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 26

tienen todavía proyecto para saber cómo van a interconectar esa Y vasca con Europa ni con el resto de España.

En cercanías, evidentemente pido ese esfuerzo que le he comentado antes en mi provincia, que es la más infradotada en materia de inversiones, y no por pedir más sino porque es necesario en el conjunto de España.

En materia de vivienda solamente le hago una referencia, porque nos ha resultado curioso haber leído en una entrevista reciente de la ministra hablar del bono de alquiler joven, que está dotado con unos 200 millones de euros, y que la propia ministra, a la pregunta de si eso no puede suponer un incremento de los precios del alquiler, que además es una de las cuestiones que se trata de evitar con esta legislación de la que hemos tenido conocimiento muy recientemente, nos dice que eso se va a corregir con otras medidas como bonificaciones y deducciones fiscales. Nos parece curioso que se haya implementado una medida para los inquilinos, que se acepta que pueda terminar en el bolsillo de los arrendadores, para luego volver a implementar medidas en beneficio fiscal de los arrendadores. No era necesario crear un problema para solucionarlo con otras medidas. Entendemos que hay un problema de diseño. Siempre nos hemos mantenido dispuestos a hablar con el ministerio y le agradezco en ese aspecto el ofrecimiento de interlocución, pero tengo que decirle que, al menos en otros niveles ya más altos del ministerio, ha sido hasta este momento imposible, como se lo hacíamos constar a la ministra en la interpelación de la semana pasada.

Simplemente y para terminar, nos preocupa la capacidad de ejecución del ministerio y esperemos que en eso todas las administraciones —y desde luego este ministerio— se pongan las pilas porque es necesario. Querríamos pensar que todos, menos ustedes, nos estamos equivocando. Creemos que hay un problema con el planteamiento de los ingresos de este presupuesto y de verdad que lamentaremos —lo vamos a lamentar todos y mucho— que pudiera pasar como en otras ocasiones, que tengamos que terminar diciendo: se lo dijimos y no nos hicieron caso. Si de verdad el ofrecimiento de consenso con el resto de grupos es sincero lo agradecemos, pero también queremos ver que sea una realidad, y no solo con determinados grupos que chantajea más que negocian.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor López-Bas.

A continuación tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor don Ferrar Bel Accensi.

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

Quiero agradecerle a la secretaría la respuesta. No quiero decir que me satisfaga ni me agrade, pero en todo caso agradecerle también la sinceridad del planteamiento, aunque algunas de las cosas que expone me generan a su vez otras dudas que no sé si sería posible solventar o no.

En todo caso, una primera consideración. Usted nos ha dado una muestra al decir: prácticamente cuando llegamos al Gobierno ADIF venía ejecutando de forma estructural unos 250 millones de euros anuales, entiendo que en el conjunto del Estado español. Fíjese, en el Plan de cercanías de Cataluña 2020-2030, ADIF se había comprometido a ejecutar una media anual, solo en Cataluña, en cercanías, de 230 millones de euros. Si se comprometen a ejecutar 230 millones y ADIF hasta aquel momento estaba ejecutando 250 en el conjunto del Estado español, la verdad es que esto chirría. No digo que sea responsabilidad suya, pero la realidad es que chirría. **(El señor vicepresidente Garcés Sanagustín ocupa la Presidencia).**

En cuanto a la falta de ejecución presupuestaria, que yo creo que es de las primeras veces que en sede parlamentaria se da una explicación tan transparente, expone —y es verdad— que se debía a la pandemia; que la pandemia ha tenido consecuencias: una falta de suministro de materiales, un encarecimiento de los materiales que eso siempre complica la ejecución de los proyectos, e incluso una anterior, que en momentos de crisis —y en eso coincido— las administraciones quizá están obligadas a dejar de invertir porque no hay recursos. Pero, no están obligadas, al contrario, a dejar de preparar proyectos para cuando llegue el momento de la recuperación. La intuición que podemos tener desde Cataluña es que estos proyectos quizá se prepararon para determinadas comunidades autónomas y no se debieron de preparar para Cataluña. Porque todas estas razones que usted ha explicado serían fáciles de comprender desde Cataluña si al final esta falta de ejecución presupuestaria se hubiese producido de forma homogénea o similar en el conjunto del Estado español. Pero, fíjese, de acuerdo con los presupuestos que hoy nos presentan, ADIF y Renfe hacen una previsión de ejecución presupuestaria en Cataluña del 29% de lo presupuestado; ADIF y Renfe hacen una previsión de ejecución presupuestaria para 2021 en la Comunidad Autónoma de Madrid del 185%. La pregunta es: ¿Qué es lo que diferencia la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 27

Comunidad Autónoma de Madrid de Cataluña? ¿Que en épocas de crisis los gabinetes técnicos del ministerio trabajaban en proyectos de Madrid y no trabajaban en proyectos de Cataluña? ¿Que el problema de suministros se ha producido solo en Cataluña —cosa que es obvio que no— y no se ha producido en Madrid? Se lo digo porque esto es muy relevante y seguramente podría ayudar a hacer pedagogía en Cataluña el que desde el ministerio se diese una razón que el ciudadano de a pie, aquel que está cogiendo cercanías cada día y se enfada cuando ve cómo funcionan, aquel que está en casa y que está ya cansado de ver los agravios entre diferentes comunidades autónomas, pueda entender; que pueda entender por qué en una coyuntura que nos afecta a todos por igual el grado de ejecución en una comunidad autónoma como Madrid de estas dos compañías públicas este 2021 va a ser del 185% y en Cataluña, según los datos del mismo presupuesto, va a ser solo del 29%,

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra doña Laura López Domínguez.

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

Gracias, secretaria, por sus respuestas y sobre todo gracias por su disponibilidad para que podamos hablar de una manera amplia y concreta sobre las posibilidades del tren nocturno en España. Como usted ha comentado, la realidad periférica de España hace plantearse su utilidad de manera distinta a la de Europa, también por el despliegue del AVE, que hace que ciertos recorridos no tengan sentido, como ustedes han manifestado en otras ocasiones, realizarlos con trenes nocturnos. Pero sí que es verdad que el tren nocturno tiene una posibilidad de vertebrar el territorio cuando hablamos de los viajes punta a punta, como pueden ser Barcelona-Galicia, Madrid-Galicia, la conexión hasta Lisboa y también aprovechar estos puntos de conexión dentro de la Península con ciudades internacionales como pueden ser París, Bruselas, Frankfurt, Zúrich, Roma o Milano. Por tanto, cojo esta mano tendida y queda pendiente esta conversación sobre los trenes nocturnos, también contando —como imagino que es su manera de hacer— con todas las entidades que están reclamando la recuperación de este servicio.

Esto es todo. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor don José María Figaredo Álvarez-Sala.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Muchísimas gracias, señora Pardo de Vera. No obstante, veo que me responde un poco airada y me llega a decir: no me confronten. Es lo que hace la oposición, y no es nada personal. Me veo obligado a confrontar los presupuestos que ustedes nos traen, que son, siento decírselo, poco creíbles. Por ejemplo, las explicaciones que nos da respecto a la ejecución del presupuesto son absolutamente incomprensibles; incomprensibles. Yo no sé si alguien que nos haya escuchado desde sus casas comprenderá por qué solo han ejecutado un 25 % del presupuesto. Habla de unas cuestiones, de unas complicaciones, no se sabe si es el COVID, no se sabe si es Filomena, no se sabe qué es, pero la realidad es que ha sido incomprensible, no ha dado usted una explicación mínimamente admisible.

Por otro lado, habla usted de planes. Habla del plan de Extremadura y de otros, y la realidad, señora Pardo de Vera, es que en Extremadura no hay tren; la conexión ferroviaria de Algeciras no está; el arco mediterráneo, que ustedes se autoimpusieron como obligación, no está terminado. De hecho, es una casualidad que está casi completado en toda la zona catalana y valenciana, y lo demás no. Habla usted de que tiene un gran compromiso con Almería y con Murcia. Tendrá usted un compromiso, pero la realidad es que las conexiones ferroviarias están allí suspendidas. Entonces, agradezco su compromiso, pero si ustedes mismos se autoimponen unas obligaciones, pues no se enfade cuando le reprocho su incumplimiento.

Habla usted, por cierto, de la cooperación público-privada, y me alegro muchísimo de que usted esté tan a favor. A ver si se lo explica a su partido, porque se ha manifestado expresamente en contra de la colaboración público-privada en cuestión de inversiones en infraestructuras, en numerosísimas ocasiones, por cierto.

Habla usted de la gestión y de lo que gestionaba en Adif. La gestión que todos conocemos de usted —por cierto, lleva usted el pin de la Agenda 2030, del cambio climático— fue arrojar los escombros de un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 28

vagón ferroviario al río Sil, en lugar de reciclarlo, limpiarlo y sacarlo de allí. Esa fue su gestión en Adif, entre otras cuestiones.

Por supuesto, tira usted balones fuera con esa cuestión de la ejecución presupuestaria como si fuese culpa de factores externos, y usted —no usted, esto no es una cuestión personal, sino el ministerio en el que se encuadra su cargo— no hubiese tenido absolutamente ninguna responsabilidad. Es falso. Son ustedes responsables y lo han gestionado francamente mal. Hacen ustedes promesas que no pueden cumplir, y cuando no las pueden cumplir echan las culpas a terceros y hablan de que depende todo de un informe ambiental. Ustedes sabían que eso estaba así; no lo hubieran vendido como un éxito o como algo que estuviese ya completado, si aún sabían que faltaba un escollo que no dependía de ustedes. Es exactamente lo mismo que sucede cuando incorporan a partidas muy concretas en los Presupuestos Generales del Estado presupuestos europeos que aún no están concedidos ni aprobados, que generan falsas expectativas, y dependen de cuestiones que no son su responsabilidad, dependen de la Comisión Europea, no dependen de ustedes. Por lo tanto, no vendan falsos éxitos que, encima, ustedes mismos no saben si van a poder cumplir, entre otras cosas, la cuestión de los peajes. Prometieron ustedes eliminar los peajes de España, y no solo no van a cumplir con la promesa que ustedes mismos hicieron, sino que van a añadir peajes en todas las autopistas de gran capacidad de toda España. Sí, sí, llévese las manos a la cabeza, porque si usted se lleva las manos a la cabeza, imagínese, imagínese los españoles que van a sufrir esos peajes.

En relación con el anteproyecto de ley de vivienda, habla usted de la vivienda social, y cuando luego le preguntamos nos dice que eso es competencia autonómica. Entonces, venden ustedes unos éxitos, unas victorias, pero luego, cuando les pedimos los detalles nos dicen que es competencia autonómica. Entonces, aclárese. Porque la cuestión de la que hablan, por ejemplo, de la Ley de Vivienda, es una situación absolutamente surrealista. Por un lado, meten ustedes la regulación de precios, una cuestión que ya fracasó en Berlín, multiplicando los precios del alquiler. Por otro lado, hablan de la penalización a las casas vacías y de las prórrogas forzosas a los contratos, y lo peor de todo es que la aplicación concreta de esta norma queda al libre albedrío de las comunidades autónomas. Así que, de nuevo, queda todo fuera de sus manos. Ustedes establecen unas normas en el mundo del arcoíris, de ese arcoíris que llevan pegado a la solapa, pero luego la ejecución va a depender de terceros. O sea, que el éxito o fracaso no está en sus manos. De nuevo venden éxito y venden promesas que ustedes no van a poder cumplir.

Hablan del bono social. El bono social es una cuestión que desincentiva y eleva los precios. Esto no lo decimos nosotros, lo dice el Banco de España. En relación con esta cuestión, faltan en España unos doce mil camioneros, faltan en España muchísimas profesiones. De esto, por un lado, la FP efectivamente tiene mucho que decir, pero es que si ustedes continúan generando una sociedad subsidiada, como la que están haciendo, a golpe de paguitas, a golpe de bonos y a golpe de ayudas, unas detrás de otras, lo que están haciendo es desincentivar el trabajo, el esfuerzo y, al final, el trabajo individual de las personas. Porque para muchas personas recibir una paga de cuatrocientos euros va a ser un desincentivo suficiente para no acceder a un puesto de trabajo en el que podrían ganar 950, que hoy en día es el salario mínimo interprofesional.

Por último, la cuestión de los peajes en todas las autopistas de alta capacidad es, de nuevo, una cuestión surrealista y una promesa que ustedes mismos se impusieron y que han incumplido.

En un cualquier caso, muchísimas gracias por su comparecencia y por las explicaciones nada satisfactorias que nos ha dado, pero seguiremos confrontándole.

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

A continuación, tiene la palabra don Andrés Lorite Lorite, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

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

Quiero iniciar esta intervención con una queja, y quiero trasladar una queja en cuanto que esta señora es la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y no ha tenido tiempo suficiente para responder a todas aquellas cuestiones que se le han puesto de manifiesto. Ella dirige lo que tradicionalmente se ha llamado el Grupo Fomento, que tiene un amplio espectro y un amplio marco de materias, y ha tenido un tiempo insuficiente. Además de la queja, quiero reprochar al presidente titular que le ha cortado en sus dos intervenciones, siendo absolutamente nada flexible, como entiendo que procedía.

Dicho eso, señora Pardo de Vera, usted ha hablado de parálisis en la gestión y de parálisis durante la pandemia, especialmente para argumentar o para justificar la baja ejecución presupuestaria, y le quiero

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 29

felicitar, porque si pone de manifiesto esto va en el camino de la prosperidad y va en el camino de intentar, al menos, que en el próximo ejercicio presupuestario la ejecución avance a otro ritmo. Esperamos que así sea.

También quería advertirle de una cuestión relativa a que usted niega que la nueva ley de vivienda vaya a invadir las competencias de las comunidades autónomas. Nosotros consideramos que así es. Además, no solamente eso, sino que ustedes están utilizando a las comunidades autónomas como meras gestorías de fondos, haciéndoles una encomienda de gestión en materia de fondos europeos; y eso no es colaborar, eso es dirigismo. Lo que ustedes les están diciendo a las comunidades autónomas es que les dan tanto dinero —y no voy a entrar en la cuantía— para hacer según qué políticas, políticas orientadas a lo que le interesa al Gobierno, sin dejar margen a la voluntad de las comunidades autónomas.

Hacía referencia en mi intervención anterior al anuncio del presidente del Gobierno de la puesta en marcha de la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura-Portugal en el año 2022, y para eso es determinante el tramo entre Naval Moral de la Mata y Toledo. ¿Me podría decir usted cuánto dinero hay presupuestado en este proyecto?

Le reitero la siguiente pregunta, también del ámbito ferroviario: ¿Cuál ha sido la ejecución del tramo entre Algeciras y Bobadilla en los tres últimos ejercicios presupuestarios? Por cierto, ha hecho usted referencia a la autopista ferroviaria entre Algeciras y Zaragoza que, como sabemos, tiene un impulso dentro del sector privado. Sin embargo, un alto cargo de Adif puso en cuestión la ejecución de esta inversión por algunos problemas de índole técnica. Me gustaría que nos resolviera esta cuestión.

En relación con los trenes nocturnos se ha generado un debate que yo no entiendo, porque el Gobierno, una vez que los retiró en pleno confinamiento o a consecuencia del estado de alarma, decidió posteriormente no reponerlos, lo cual es lamentable, pero fue una decisión del Gobierno. De hecho, ya se ha vendido material rodante que formaba parte de esos trenes nocturnos.

En cuanto a lo referido a Aena, evidentemente, señora Pardo de Vera, no le ha dado tiempo de hacer referencia al transporte aéreo, pero tendremos la posibilidad de preguntar al señor Lucena, presidente de Aena, cuando comparezca hoy.

Y con respecto a Correos —no tenemos la suerte de que el señor presidente, el señor Serrano, venga a comparecer a esta Cámara; de hecho, no lo ha hecho en ninguna ocasión—, sí que le tengo que trasladar que es fundamental el servicio postal universal para el reto demográfico. Sin embargo, estamos observando una alarmante disminución en lo que se refiere a los repartos rurales de Correos, que tiene 264 millones de pérdidas a 2020, y mientras tanto se dedican a campañas de *marketing*. Mientras se dedican a esas campañas de propaganda, el señor Serrano y la dirección de Correos cierran oficinas y más de 240 servicios, referidos fundamentalmente al medio rural. Si miramos las cifras —y voy terminando, señor presidente—, vemos cómo en el proyecto presupuestario para el año 2022 el servicio postal universal va a contar con 110 millones de euros, es decir, lo mismo con lo que contaba en el presupuesto del 2021. Eso significa un recorte de más del 26% con respecto a los fondos que tenía destinados para este fin primordial en la España rural, en la España vaciada, el servicio postal universal en los Presupuestos Generales del Estado del año 2018, y que además vulnera el acuerdo y el compromiso al que se llegó con los agentes sociales —UGT, Comisiones Obreras—, remitidos a Bruselas, de ascender en esa apuesta por el servicio postal universal el presupuesto anual hasta 240 millones de euros. Ya que el señor Serrano no comparece —no ha comparecido nunca—, me gustaría que nos contestase a estas cuestiones relativas a Correos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Lorite. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don César Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias.

Escuchando las declaraciones del portavoz del Partido Popular, da la sensación de que aquí el PP no ha gobernado nunca en este país, y gobernaron hasta hace relativamente poco, hasta el 2018. Y creo que es bueno que se informe de qué hizo su partido cuando gobernó; y con Correos es muy importante que se informe de qué hizo y qué no hizo. Tiene que saber el portavoz del Partido Popular que cuando se aprobó la Ley del Servicio Postal Universal —y el actual presidente de la Mesa lo conoce perfectamente—, en 2010, obligaba al Gobierno a elaborar un plan de prestación del servicio postal universal, el SPU. Durante todos los años del Gobierno del Partido Popular nunca lo hizo. Nunca aprobó lo que era obligatorio por ley. Entonces, me da relativa vergüenza ajena escuchar al portavoz del Partido Popular venir a pedir cuentas aquí de algo que hizo el PSOE que nunca hizo el PP.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 30

Como bien conocerá el portavoz del PP, los presupuestos que traía aquí el Partido Popular —cuando gobernaba— respecto a Correos eran unas cuantías bastante menores que las que traen estos presupuestos, pero además hacía otra cosa: cada vez que tenía que negociar con esos partidos con los que decía que no negociaba para sacar los presupuestos, quitaba partidas presupuestarias a partir de enmiendas y quedaba reducida la partida de Correos al mínimo. Además, cuando viene aquí a defender a los trabajadores —creo que todos los que estamos en esta Cámara somos trabajadores—, yo prefiero que el Partido Popular no defienda mis derechos, porque sabemos lo que hace el Partido Popular defendiendo los derechos de los trabajadores cada vez que gobierna: precariedad laboral, menos salario y que los ciudadanos que tenemos que vivir de nuestro salario vivamos peor. Entonces, por favor, no defienda a los trabajadores de esa forma. Yo prefiero que en eso se queden calladitos.

También me da cierta vergüenza cuando oigo al Partido Popular hablar del AVE a Extremadura y de hablar del tramo de Castilla-La Mancha, porque, como bien debe saber el portavoz, y si no lo sabe se lo digo yo —aunque también se lo ha dicho ya la secretaria de Estado—, en el 2017, con un ministro del Partido Popular, Íñigo de la Serna, dejó caducar la declaración de impacto ambiental en la zona de Castilla-La Mancha, por lo que es imposible literalmente, imposible, licitar ningún tramo en esa comunidad autónoma. Si el señor Íñigo de la Serna, del Partido Popular, en ese año hubiera hecho aunque solo fuera un pequeño trámite, una pequeña actuación, no estaría caducado. Y a día de hoy los extremeños y los ciudadanos de Castilla-La Mancha veríamos cómo muchos de esos tramos estarían en obras y, en una perspectiva de un relativo futuro cercano, tendríamos y podríamos disponer de toda la conexión ferroviaria hasta Madrid. No se imagina el señor Lorite —no se imagina— la frustración que nos supone a los extremeños ver que, por una decisión tomada por un dirigente del Partido Popular, vamos a tener que esperar muchos años más, por lo que solo le pido una cosa: ya que nos hicieron la puñeta —hablando mal y pronto— a los extremeños, encima no vengan aquí a darnos lecciones de algo que es culpa de ustedes; que el tren de Extremadura en toda su longitud no vaya a llegar en un tiempo razonable es culpa del Partido Popular y su Gobierno, que, por suerte, están en la oposición, y esperamos que estén muchos años más.

Y cuando se trae a esta Cámara el debate sobre el peaje —el pago por uso—, también es bueno recordar qué hizo el PP. Cuando gobernó el PP lo único que hizo fue prorrogar todas las autopistas de peaje cada vez que cumplían. Tenía la intención, para aquellas que cumplieran, seguir utilizando el peaje —prorrogando o buscando la forma que fuera—, y tenían, además, ya lanzada y estudiada la fórmula para que a todos los españoles nos pusieran un pago por uso en todas las vías de alta capacidad. Creo que en política tenemos que buscar —y no es la primera vez que lo digo en esta Comisión— ser coherentes, porque si no, da lo mismo lo que digamos, porque cuando nos escuchan los ciudadanos no van a entender lo que decimos y, sobre todo, van a desconectar de nosotros. Y lo peor que le puede pasar a la política es que los ciudadanos desconecten de sus representantes, porque a partir de ahí da lo mismo. Podremos montar los espectáculos que monta todos los días aquí VOX, pero los ciudadanos no nos prestarán atención y, además, no estaremos aquí para mejorar sus vidas. Este Gobierno —y, además, me parece razonable— lo único que ha propuesto y lo que quiere hacer es un debate de cómo se financia el mantenimiento de la red viaria. Cómo se financia el mantenimiento de la red viaria. Tenemos que preguntarnos: ¿el Partido Popular quiere que los curritos de este país y aquellos que no utilizan las autovías o las autopistas paguen por su mantenimiento, mientras mucha gente de otros países que vienen a disfrutar de nuestras carreteras y las deterioran con su uso no tengan que pagar nada? ¿Esa es la propuesta del Partido Popular? ¿Que los que disfrutan de ese uso—incluso no habiendo pagado su construcción con los impuestos— sean los que no tengan que pagar por él y nosotros sí? Porque, no nos equivoquemos, la gente tiene la percepción equivocada —creo que hay que hacer mucha pedagogía con ello— de que el mantenimiento de la red viaria no se paga, que una vez que se hace una autovía ya no hay que pagar nada más. No, no, es que las estamos pagando cada año con nuestros impuestos. Y lo que hay que decidir es quién lo paga. ¿Lo pagamos todos, incluso el que no la utiliza? ¿Lo pagan las abuelas que nunca han tenido vehículo, que se quedan en su casa, que nunca han salido de su provincia y nunca utilizan una autovía, mientras dejamos que otros no la paguen? Ese es el debate que tenemos que hacer. Y creo que en esto tenemos que dejar de hacernos trampas. Sé que es muy popular decir que este Gobierno quiere poner peaje a todo el mundo para utilizar una autovía. Es que ya hay un peaje, hay un peaje, que lo pagamos todos cada vez que pagamos los impuestos. Y lo que tenemos que decidir es si queremos seguir haciéndolo así o queremos hacer algo más equitativo, algo más justo y algo más razonable. Ese es el debate que tenemos que hacer.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 31

Termino. Agradezco la intervención de la secretaria de Estado. Creo que tenemos que intentar evitar aquí hacer debates que no nos lleven a nada; lo que sí tenemos que hacer son esos debates que tenemos que resolver, que hace mucho tiempo que teníamos que haber resuelto, y no los resolvemos por el miedo a qué dirán y cómo nos costará o qué factura pagaremos electoralmente. La política es hacer pedagogía, explicar lo que hacemos y por qué lo hacemos.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Ramos. Gracias, también, por sus alusiones personales.

Dicho eso, la compareciente tiene ahora un turno de cinco minutos. Sé que es un esfuerzo sobrehumano, señora secretaria, pero vamos a intentar —en la medida de lo posible— dar respuesta a las preguntas a las que no se han podido responder y cumplir con el objetivo de esta comparecencia.

Muchísimas gracias.

La señora **SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTA DE ENAIRE** (Pardo de Vera Posada): Muchas gracias, presidente.

En primer lugar, muchas gracias a todos. Sé que han quedado respuestas de profundidad sin debatir. Ahora vienen otras comparecencias y espero que tenga el tiempo suficiente para argumentarlas; además, si hay algún criterio en el que tengamos que profundizar, lo haremos.

Gracias, señor Mazón. Gracias, Íñigo. La frontera. No sé quién me ha comentado que la frontera con Francia —la frontera continental de la línea vasca— no está planificada. Acabamos de desbloquear las obras después de una desafortunada resolución de obras por una quiebra del contratista. Acabamos de desbloquear las obras y están licitadas; por lo tanto, esa frontera está solucionada. A lo mejor tenemos que hacer una reflexión sobre cuál es la interoperabilidad con Francia y la facilidad que le pone a España para poder acceder al mercado europeo en condiciones equitativas, pero este es otro debate.

Don Juan Ignacio López-Bas me hablaba de finalización de carreteras. El secretario general de Infraestructuras estará aquí para hablar de ellas en concreto, porque es importante, de los horizontes y de la finalización de corredores, en esta apuesta por el corredor mediterráneo. La lógica de un corredor mediterráneo que intenta ser interoperable y, por tanto, transfronterizo, es que, efectivamente, para que el funcionamiento sea continuo —lo que es el ancho de vía, etcétera, y las posibilidades y las interconexiones—, venga de norte a sur. Ahora mismo, realmente, como corredor mediterráneo, funciona desde Barcelona hacia abajo. Es clave Castellbisbal-Vilaseca, pues uno de los problemas ha sido la poca ejecución, porque ha habido grandes problemas con esa obra; ya están todos desbloqueados y, por lo tanto, ahora en estos meses la producción está garantizada, aunque usted ya sabe la complicación que tiene finalizar unas obras.

Además de eso, ¿qué AVE va a llegar a Extremadura? Tiene usted toda la razón. Esto es una puesta en servicio por fases. Exactamente, vamos a conectar ahora mismo, en la medida en que hemos podido reactivarlo todo y resolver contratos de obras paralizadas, etcétera, nos hemos volcado y creo que la percepción y al final el crédito vienen de evidencias físicas; con lo cual, se puede ir a Extremadura y ver cómo están las obras. Entonces, vamos a poner Plasencia, Cáceres y Badajoz, aún con algunos tramos sobre la vía convencional, como puede ser el *bypass* de Mérida. En paralelo, estamos electrificando para poner la línea electrificada y hemos licitado Talayuela-Plasencia para poder ejecutarlo, donde además tenemos fondos europeos como clave al impulso a Extremadura. Y como decía el diputado César Ramos, no le puedo contar el Madrid-Oropesa. Hemos hecho el esfuerzo de rehacer el estudio informativo, que ha sido sometido a alegaciones; sobre las cuales, lógicamente, en una infraestructura de estas características, tiene que haber un consenso territorial, que es el que estamos intentando conseguir con la máxima celeridad, y en cuanto se apruebe el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental, tenemos preparado ya todo para la redacción de los proyectos constructivos. Lo que pasa es que se está debatiendo sobre dos alternativas técnicas sobre las que no se pueden definir los proyectos constructivos.

Sobre el bono de vivienda al alquiler asequible, evidentemente se ha estudiado el tema de la inflación. En cualquier caso, no supone, digamos, una medida de 200 millones de euros que vaya a afectar a muchos jóvenes si está limitado, porque los incentivos a los propietarios para que se les proporcione esta vivienda en alquiler a los jóvenes van a equilibrar esa posible inflación. Creo que merece la pena darle una vuelta, porque efectivamente aprendemos del pasado respecto a cuestiones que han provocado algún efecto no deseable; creo que lo hemos limitado y lo podemos hablar. Como me dice usted: esperemos que todos nos equivoquemos y que ustedes acierten. Mire, yo me equivoco la primera. Dentro de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 32

Administración hay una inercia que creo que debemos solventar entre todos, y es, ante la duda de un fracaso, no hacer nada. Creo que debemos ser coherentes con las decisiones y con los valores que tenemos, y afrontar decisiones. Lo perfecto puede ser enemigo de lo bueno, pero, desde luego, no hacer nada no conduce a nada y esa no es mi manera de trabajar en absoluto. Por lo tanto, por supuesto que todos nos equivocamos, serán ustedes o seremos nosotros, pero lo que sí me gusta es compartir las cosas para que tengan el criterio de en qué nos equivocamos y en qué no para enriquecerlo, pero no para confrontarlo. Esa es mi forma de trabajar.

El señor Ferran Bel me preguntaba si no se han preparado los proyectos para la región catalana. No es verdad. ¿Qué pasa en la cartera de proyectos que se ha desplegado? Que la complejidad de la red de *rodalies* es tremenda y hemos tenido muchísimos problemas en la ejecución. Afortunadamente, como digo, tenemos ahora ya Sant Feliu en marcha. Como sabe, desde que se licita una obra hasta que empieza realmente la ejecución, porque hay que solucionar expedientes de gastos, expropiación, etcétera, más o menos empieza a coger el ritmo a un año. Por ejemplo, le hablo de la integración en Sant Feliu, o de que en Moncada es inminente la licitación de esa obra, o del acceso al aeropuerto de El Prat, y de obras de muchísimo calado y de muchísima enjundia en la correcta funcionalidad. Pero también voy a hacer una reflexión para todos sobre el material rodante de Renfe: efectivamente, aquí ha habido una carencia durante muchos años, donde no se ha invertido en material rodante; y voy a ser así de transparente, no lo vamos a tener de un día para otro, pero eso sí, lo perseguiremos para tenerlo, para que no haya ineficiencias en el proceso de fabricación ni en materia de expediente administrativo, etcétera, aunque no lo vamos a tener en unos años. Por lo tanto, ¿en qué estamos sensibilizados? En que yo creo que hay mucho margen de mejora, pensando en las personas que lo usan. Respecto al sistema de información al viajero, si se suprimen trenes, evidentemente tenemos un problema con los maquinistas, como lo hemos tenido, que han deteriorado y yo he hecho un llamamiento al comité general de empresa, a todos, para que los que somos ferroviarios y nos sentimos con ese orgullo de pertenencia tengamos que hacer un esfuerzo no solo por defender nuestros derechos, sino también por no deteriorar el sistema y la percepción del sistema ferroviario. Entonces, en la información al viajero, si se suprime un tren, no puede estar una persona esperando sin saber cuándo va a pasar el siguiente. Es decir, hay aspectos de sensibilidad y de mejora que, a la espera urgente de la llegada de material rodante, han de plantearse. En eso estamos y sobre eso daremos información, pues es un tema que nos preocupa muchísimo. Y creo que en *rodalies*, por la complejidad que tiene y por toda la clave, tenemos un margen de mejora; como digo, estamos trabajando en él y lo vamos a presentar para ser realistas y para decir qué es lo que podemos hacer y lo que no. Como digo, están ya licitados 734 millones para el próximo año y es una oportunidad para elevar este nivel de ejecución.

Señora López Domínguez, de Unidas Podemos, vamos a hablar sobre el tema del tren nocturno, porque a mí también me preocupa, pero hay una razón de fondo. Cuando damos un servicio, tenemos que darlo de calidad. Si nos vamos a Europa, vemos cómo es el sistema que se ha planificado para dar esos servicios nocturnos. Lo que no podemos hacer es darlos como un servicio decadente al ciudadano, porque entonces no va a ser atractivo, pues va a llegar más cansado. Por tanto, la eficiencia de ir de punto a punto, levantarse, etcétera, es una estrategia conjunta sobre la que mucho tenemos que hablar, y espero seguir hablando de ello.

Respecto a VOX, José María, yo no me he confrontado personalmente. No es mi estilo, mis temas personales los tengo yo y no tienen que venir aquí, así que disculpe si lo que he hecho es alterarme. Pero me altero por una cuestión emocional que sinceramente me duele, y es el tema de Asturias y de los veinte años sin poder ejecutar eso. Hemos desplegado, de verdad, unos recursos y una creatividad en la Ley de Contratos, en cuanto a resolución de contratos, y la gente está extenuada —se lo tengo que decir— por esa motivación pública de llegar. Lo mismo en Extremadura. Murcia va a estar el año que viene. En Almería lo vamos a hacer, están también desplegadas todas las obras, solo hay que seguirlas. Y lo que digo es que, por supuesto, hay que hacer unos seguimientos —solo faltaba—, y no derivo responsabilidades, la responsabilidad es de este Gobierno; pero me gustaría que se explicase con transparencia a la gente y que entrásemos en otra dinámica, sobre todo porque tenemos la ocasión del Mecanismo para la Recuperación, y es posible que con esta confrontación tengamos un riesgo mayor. Como digo, es responsabilidad nuestra, pero es necesario el consenso y un debate sosegado sobre lo que estamos haciendo y por qué. Habrá acuerdos o no habrá acuerdos, pero que no se lleve otra vez a la confrontación política, porque de verdad que a los técnicos la planificación de infraestructuras realmente a veces nos frustra; y nos frustra porque hemos trabajado. Y creo que la solvencia y la excelencia profesional de todos los técnicos, que se ha exportado fuera de España, no está en cuestión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 33

Sobre Algeciras-Bobadilla, efectivamente, tengo que explicarlo. No es que no tuviésemos planificado Algeciras-Bobadilla, es que ha surgido una incidencia, y la explico aquí. Antes para las electrificaciones no hacía falta declaración de impacto ambiental; ahora, a la vista de la resiliencia de las infraestructuras, se ha exigido, excepcionalmente y en el último momento, cuando ya teníamos los proyectos hechos, un trámite de declaración de impacto ambiental ordinaria; y, por lo tanto, eso es lo que estamos haciendo con toda celeridad para poder proceder a la licitación. El resto, todo en marcha, toda la renovación de vía, instalaciones, superestructura, convenio con Algeciras, autopista ferroviaria. Respecto a la cuestión técnica que ha salido de que algunos técnicos de Adif decían que había dificultades técnicas para poner en marcha la incidencia ferroviaria, es una cuestión de si caben los vagones con los camiones encima y una cuestión de cuántos túneles tenemos que arreglar. Está identificado todo eso, y lo que vamos a hacer es poner la autopista ferroviaria en fases, coordinado con el sector privado, para que dé servicio a la demanda que hay ahora. Y, efectivamente, seguiremos incrementando la infraestructura en cuanto a potencia, porque ojalá tire y ojalá haga falta mucha más adecuación; será una buena noticia y un cambio fundamental.

En cuanto a Correos, va a venir el subsecretario a explicarlo, el servicio universal, y espero que les dé todos los detalles al respecto.

Por último, no controlar a las comunidades autónomas. Repito, no controlar, absoluta colaboración. Asumo la responsabilidad. Quien tiene el diálogo con la Comisión Europea y las exigencias reales de qué proyectos son elegibles o no es el Estado español. Por tanto, lo intentamos, pero, a veces, se presentan muchos proyectos de las comunidades autónomas, que ojalá los pudiésemos hacer, pero tenemos unos requisitos de porcentaje verde digital que son desechables por la propia Comisión Europea. Lo hemos intentado.

En cuanto al tema del gas, no es verdad que no me reúna; me he reunido ayer con el Comité Nacional del Transporte por Carretera de Mercancías. La evolución tecnológica ha de ser compatible y ha de ir en paralelo. Apoyamos la evolución tecnológica y la sostenibilidad, pero es cierto que, a veces, ese desarrollo tecnológico para desarrollos, como pueden ser autobuses o camiones, no va acompasado. Lo estamos trabajando al máximo con la Comisión Europea y vamos a ver, cómo digo, las medidas; pero, no es cierto que no se cuente con ningún sector, hay transparencia clara, y yo creo que la confianza ha de demostrarse andando y es lo que tenemos que hacer.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora secretaria de Estado.

Como saben, la compareciente tiene la posibilidad de responder a aquellas cuestiones que han quedado pendientes, de la misma manera que los diputados pueden formular las preguntas pertinentes para aquellos posibles extremos que no hayan sido resueltos suficientemente. Este es el método, este es el alcance, sé que es imposible hacerlo, señora secretaria, y yo lo entiendo.

Muchas gracias, señora secretaria de Estado.

— DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (VÁZQUEZ TORRÓN). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS PLURAL (Número de expediente 212/001926); VOX (Número de expediente 212/001575); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001683), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001761).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Vamos a dar paso rápidamente al siguiente compareciente, porque también tiene obligaciones después, una vez que concluya esta comparecencia. Por tanto, vamos a dar la palabra al secretario general de Infraestructuras, don Sergio Vázquez Torrón, con un primer turno de intervención de doce minutos.

Adelante, señor secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias. Perdonen la premura, pero es verdad, como le comentaba al presidente de la Comisión, que tenemos un viaje a Valencia después y, bueno, trataremos de ajustarnos al tiempo para que sea todo posible.

Como saben, comparezco en calidad de secretario general de Infraestructuras, también de presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre y de la Agencia de Seguridad Ferroviaria, a petición de los grupos parlamentarios que lo han solicitado. Permítanme, antes de detallar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 34

las principales partidas del ámbito de mi competencia, que comparta con ustedes la esencia de la gestión que nos corresponde en el ámbito de las infraestructuras. Nuestro día a día en esta secretaría es gestionar proyectos que nacieron hace veinte años o más, proyectos que ustedes verán en el anexo de inversiones y sobre los que, probablemente, me preguntarán en esta sesión y yo trataré de responderles. Muchos de esos proyectos quedaron paralizados en medio de la crisis económica que sufrimos en la pasada década; otros se concedieron con unas capacidades presupuestarias que hoy no se dan, y otros tuvieron idas y venidas —como saben—, con declaraciones de impacto ambiental caducadas, paralizaciones de obras, que algunas hemos tratado de desatascar, incluso rescates, me refiero al de las autopistas, que aún estamos gestionando. Lo que pretendo trasladarles con esta introducción es que estamos, evidentemente, ante una materia de gestión de largo plazo. Lo que se hizo hace décadas por diferentes Gobiernos condiciona el presente, y uno de los objetivos de este equipo ministerial, encabezado por la ministra Raquel Sánchez y todo su equipo, es dejar el camino despejado a los que vengan después. Por eso afrontamos debates importantes con transparencia; por eso invertimos en mantenimiento y conservación para no dejar nuestras infraestructuras en un estado ruinoso; por eso no tratamos de hacer promesas imposibles para no frustrar expectativas, y por eso tratamos —con humildad y tratando de hacerlo lo mejor posible— de ordenar la planificación con criterios racionales de eficiencia y con criterios de una razonable cohesión territorial. Ese es nuestro afán, solucionar los problemas que vienen de atrás y encauzar las grandes transformaciones necesarias para unas necesidades de movilidad que tienen unas condiciones de contorno que son muy diferentes a las del siglo pasado y a las políticas que se venían aplicando.

Paso a detallar nuestro presupuesto de la red viaria, diciendo que, en política de carreteras, abordamos dos líneas de trabajo fundamentales. La primera es priorizar y garantizar los recursos suficientes para la conservación. Por ello, destinamos un presupuesto récord en esta materia, en conservación de carreteras. Y la segunda línea de trabajo, también es importante, es reorientar la planificación y la priorización de actuaciones. En estudios informativos y en proyectos, en inversiones en carreteras pendientes de ejecutar tenemos 30 000 millones de euros, que son de diversos planes, y nuestro presupuesto anual en obra nueva en carreteras es de 1000 millones. Entonces, es necesario ordenar la planificación y priorizar. En esta nueva planificación perseguimos dos objetivos —que, además, queremos compartir con ustedes—: Uno, que creo que es evidente, es mejorar la seguridad vial; la seguridad siempre tiene que estar en las principales previsiones, pero otro también es contribuir a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, teniendo en cuenta que la carretera genera el 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero de todo el sector. Por lo tanto, tenemos que atajar esta situación con determinación. Por eso, estamos iniciando los trabajos para lograr un plan estratégico de carreteras. Ha habido muchos planes, digamos, multimodales, el PEIT, el Pitvi, pero en planes de carreteras aprobados el último que tenemos data de 1984, hace más de treinta años. Por eso, estamos empezando a trabajar con directrices de este plan, que se basan en un diagnóstico del estado actual de la red y un estudio detallado de la movilidad, teniendo en cuenta —y esto es importante— los nuevos patrones de movilidad, las exigencias medioambientales y la evolución demográfica o el papel del automóvil en la sociedad. Por ejemplo, sabemos que hoy los jóvenes tienen, posiblemente por decisiones de vida, pero también por sus condiciones económicas, menos licencias de conducir que las que tenían en el pasado, y tenemos un envejecimiento de la población que también obliga a que haya menos automovilistas y los vaya a haber en el futuro. Por lo tanto, esa movilidad de futuro en la red viaria está cambiando y tenemos que incorporarla. Es decir, vamos a planificar infraestructuras pensando en la movilidad de mañana y no simplemente en la de hoy, y lo haremos desde una perspectiva multimodal, teniendo en cuenta también, por supuesto, el equilibrio territorial del país. Hay muchas demandas de conexiones en infraestructuras viarias de la España menos poblada y, efectivamente, tenemos que abordarlas para darles soluciones, teniendo en cuenta que las capacidades económicas son las que son, pero también teniendo en cuenta que esta nueva planificación, de alguna forma, puede premiar y permitir que avancemos en estas infraestructuras de la España menos poblada en la que, por ejemplo, las intensidades de tráfico, lo que conocemos como la IMD, no tienen que ser el único factor decisivo. Eso, a su vez también, va en relación con el estudio que queremos hacer de las ampliaciones de capacidad que se han hecho en la red viaria en los últimos años. Tenemos que ver si esas ampliaciones de capacidad han mejorado el nivel de servicio o han contribuido a dificultar más los problemas de tráfico que vemos en nuestras ciudades. Es decir, en esta nueva planificación y en el plan estratégico tenemos que poner todo en su conjunto y no se trata de hacer nuevos mapas, sino de marcar prioridades para ir teniendo una guía que nos permita reorientar esta política de planificación de carreteras. La fuerte inversión realizada en nuestra red nos ha permitido ser el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 35

país que lidera el descenso de muertes en carreteras y, por ello, no debemos dejar de invertir, ni mucho menos, en nuestra red viaria. Pero, como les decía, hay que priorizar en la conservación, las actuaciones de seguridad vial, la digitalización y la cohesión territorial.

Entrando en detalle en el ámbito de las carreteras y autopistas, la inversión total destinada en 2022 será de 2463 millones de euros, lo que supone un incremento del 5,2% con respecto a la dotación del presupuesto anterior y un incremento del 20% con respecto al anterior. Adicionalmente, se destinan 538 millones de euros que corresponden al capítulo 7 que son, básicamente, transferencias de capital para el desarrollo de actuaciones de carreteras. Una gran parte de estas transferencias van a las islas Canarias. Concentrándonos en la división de obra nueva versus conservación, dedicamos 1093 millones de euros a obra nueva y a impulsar en 2023 la ejecución de importantes actuaciones y ejes vertebradores, así como la ejecución de obras de accesos viarios a puertos y aeropuertos. Adicionalmente, en 2021 hemos previsto en inversión de conservación de carreteras un total de 1371 millones de euros. Se trata del mayor presupuesto destinado a conservación de carreteras de nuestra historia, incluso mayor que el de los años en los que había una muy alta inversión en nuestra red viaria. Supone un incremento del 11% sobre el presupuesto de este ejercicio y un crecimiento acumulado del 75% sobre el pasado ejercicio. Estos niveles de inversión en conservación van a tener que ir a más, no a menos, en los próximos años si queremos garantizar la seguridad. Lo decimos con claridad. En los últimos años se ha registrado un incremento estructural de las necesidades de inversión no solo por la reversión de las autopistas de peaje, sino por las reparaciones urgentes por falta de inversión en la década pasada —cuando se deja de invertir en conservación unos años, al final las necesidades de gasto crecen exponencialmente y esto es lo que nos está sucediendo—; el aumento de las actuaciones de emergencia, por ejemplo, por el efecto de cada vez más fenómenos climáticos adversos —también es algo que nos está ocurriendo y que nos hace aumentar el gasto—, e intervenciones propias para cumplir la normativa, que cada vez es más exigente en materia de seguridad, iluminación, ruido medioambiental. Tenemos unos 190 millones al año para cumplir con estas directivas en materias de seguridad y ruidos. A ello le sumamos que muchas de nuestras estructuras, algunos de nuestros puentes necesitan intervenciones como las que ya estamos haciendo en Sevilla, la que hemos hecho en Madrid en la M-40 o las que estamos haciendo en la A-6 llegando a Galicia. Por eso, repito, tenemos que asegurar la financiación para no comprometer la seguridad vial en nuestras carreteras y, como ya ha dicho la secretaria de Estado, estamos dispuestos a abordar el debate con propuestas constructivas y con claridad, sabiendo que no hay soluciones mágicas, que todo tiene sus dificultades, pero que es algo que, como decía en mi intervención, también servirá para allanar el futuro no solo al siguiente, sino al siguiente y al siguiente responsable de gestionar las infraestructuras de este país. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Por otro lado, en coherencia con la orientación de la política del Gobierno para potenciar la seguridad social y el impulso de la digitalización en nuestra red de carreteras y con la eficiencia, destinamos 143 millones de este presupuesto al Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia. Son actuaciones en humanizaciones de travesías, también ligado a esta nueva orientación de hacer que la Dirección General de Carreteras tenga una planificación enfocada a la movilidad sostenible. Aquí se trata, efectivamente, de hacer lo contrario de ampliar carriles, es decir, quitar carriles y dejar más espacio a los peatones; de mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables en nuestras carreteras, como son los peatones y los ciclistas; de mejoras de la seguridad vial en túneles; de protección de la fauna, y métodos innovadores para la implantación de carriles bus-VAO que mejoran la capacidad de la infraestructura sin necesidad de ampliarla. Para ello, también estamos trabajando en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, que destina 5 millones de euros a través del presupuesto de la secretaría de Estado, pero que es una estratégica que está transversalmente implicada en el ministerio, y nos lo tomamos en serio porque al final, aunque a veces cuando se habla de la bicicleta parece que es un tema menor, es un elemento de la movilidad sostenible que tienen todos los países avanzados en el centro su política de movilidad y España no debe quedarse atrás. Sobre las autopistas de peaje, en materia de concesiones hemos aumentado la política de bonificaciones, tenemos 92 millones de euros para ello. En este sentido, les quiero transmitir que el objetivo del Gobierno es transitar hacia un modelo en el que corrijamos las diferencias territoriales en cuanto al pago de peajes de autopistas. Lo estamos haciendo, hemos empezado por Galicia, que era la que tenía una situación más perjudicial con su autopista AP-9, y seguiremos con Asturias y con León, como hemos indicado en estos presupuestos. En cuanto a Seittsa, vamos a invertir 100 millones de euros, la mayoría destinados a política de conservación y a la puesta a cero de las autopistas que gestiona la sociedad estatal.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 36

Ya cambiando de modo y hablando de ferrocarriles, quiero señalarles que, lógicamente, el ferrocarril, por nuestra política de compromiso medioambiental y de movilidad sostenible, lidera las inversiones en el presupuesto de 2022, con 6362 millones de euros. No olvidemos que el ferrocarril, si va con alta ocupación, como decía la secretaría de Estado en su anterior intervención, es el medio de transporte más sostenible en términos medioambientales y es deseable que haya un cambio modal de la carretera y del sector aéreo al ferrocarril y estamos apostando por ello. Brevemente, en las partidas que son del ámbito de nuestra secretaría en el ferrocarril quiero señalar que hemos conseguido firmar en el mes de julio los dos convenios que regulan las aportaciones del Estado a ADIF y a ADIF Alta Velocidad. ADIF llevaba sin convenio desde 2011. Es muy importante este convenio porque da certidumbre a las inversiones de ADIF y esto nos facilita mejorar la planificación de inversiones ferroviarias en el futuro. También hemos sometido a información pública la Estrategia indicativa ferroviaria que, de alguna forma, es nuestro eje de planificación de las inversiones ferroviarias, algo que queremos hacer también en el ámbito de carreteras, como les he dicho. Adicionalmente, estamos diseñando estrategias como Mercancías 30 o Cercanías 25. Mercancías 30 lo presentamos hace unas semanas al sector de mercancías y tiene como objetivo básicamente solucionar nuestra gran asignatura pendiente en el ámbito del transporte en España, que es que hay un insuficiente peso de las mercancías por ferrocarril. Ahí planteamos ayudas, desde la construcción y mejora de infraestructuras a ayudas directas.

En cuanto a Cercanías 25, es un plan que presentaremos en los próximos meses y que tiene como objetivo mejorar la experiencia no solo en inversiones, sino mejorar la experiencia del usuario. Ahí tenemos el reto de hacer que los servicios ferroviarios de cercanías sean más atractivos para diferentes capas de la población que no los están utilizando ahora.

Me voy a referir simplemente a las dotaciones en materia de ferrocarril propias de la secretaría general: tenemos 12 millones en los presupuestos para la planificación, 81 millones en transferencias de capital para convenios con las comunidades autónomas, 158 millones de transferencias a ADIF para la administración de la red y otros 47 para compensar el resto de actividades. Adicionalmente a todo lo anterior, en el capítulo 8 se incluyen otros 1000 millones de aportaciones patrimoniales para ADIF y ADIF Alta Velocidad, de los que casi 730 irán a ADIF convencional.

Concluyo ya rápidamente como empezaba, estos presupuestos suponen una importante reorientación de la política de infraestructuras del Gobierno, priorizamos la conservación como elemento de seguridad y de derecho a la movilidad de los ciudadanos y actualizamos la planificación de la red viaria para tener una red de carreteras más sostenible medioambientalmente, que contribuya a solucionar o por lo menos a no generar más problemas en el tráfico de nuestras ciudades y que garantice la cohesión territorial. La inversión pública seguirá creciendo de una forma notable, tendremos en el país muchas obras y algunas causarán molestias —como antes he referido—, pero es una inversión dirigida a mejorar la sostenibilidad y la seguridad de nuestro sistema. El presupuesto supone consolidar un nuevo enfoque, como les decía al principio, con el objetivo de prepararnos responsablemente para el futuro desde la transparencia, el diálogo, la racionalidad y el acuerdo.

Muchas gracias y quedo a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a pasar ahora a los grupos. Por el Grupo Parlamentario Plural, tiene la palabra don Ferran Bel Accensi, por un tiempo de cinco minutos.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, presidente.

Muchísimas gracias también al secretario general de Infraestructuras por su exposición. Hemos estado hablando antes con la secretaria de Estado bastante del tema ferroviario y de cercanías y, por tanto, yo lo voy a obviar en este caso. Si me permite, me voy a centrar más en las infraestructuras viarias y las carreteras, donde su secretaría general también tiene un protagonismo importante. En primer lugar, me gustaría que me dijera cuáles son las intenciones del ministerio y de su secretaría en relación con dos infraestructuras viarias que no tienen consignación presupuestaria en el presupuesto —o la tienen a nivel muy testimonial— que afectan a Cataluña. Usted hablaba de que tenían prácticamente 30 000 euros en proyectos cuando solo pueden ejecutar sobre infraestructuras nuevas entre 1000 y 2000 anuales, y también hablaba de un plan de carreteras que están redactando. Me gustaría saber si estas dos infraestructuras sobre las que le pregunto tienen encaje o no, si realmente tienen voluntad de ejecutarlas o no; obviamente, para nosotros son necesarias. La primera es el Eje Pirenaico, la N-260, para convertirla realmente en una vía de comunicación por todo el Pirineo. Es un proyecto histórico pero que no ha ido

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 37

avanzando. Me gustaría conocer algo más allá de la consignación presupuestaria de unos pocos miles de euros en algunos aspectos. El segundo proyecto, que ya no tiene ningún tipo de consignación presupuestaria, es la A-7, esencialmente entre el tramo de La Jana y L'Ametlla de Mar o L'Hospitalet de L'Infant. Es una vía que va paralela a la AP-7. Alguien puede pensar que ahora que se ha liberalizado la AP-7 no tiene sentido la A-7. A quien diga esto, le sugiero que coja la AP-7 y vea cómo ya empieza a ir absolutamente congestionada. Por tanto, también es un proyecto que es importante para Cataluña. Podría hablarle de alguno más. También me gustaría saber con qué calendario están trabajando en la A-27, que tiene una consignación creo recordar de en torno a 24 millones de euros, me gustaría conocer cuándo piensan que esta infraestructura estará realmente finalizada.

Como todo tampoco tienen que ser reproches, yo les quiero agradecer que —de acuerdo con una enmienda que presentó el año pasado el Partit Demòcrata— este año se hayan establecido 500 000 euros para una actuación en la N-340 en L'Aldea, que fue traspasada de forma un tanto mejorable, e incorporar estos 500 000 euros, aparte de responder a un compromiso, yo creo que va a solucionar un problema importante para el municipio de L'Aldea y, por tanto, quiero dejar constancia de mi agradecimiento. Pero quiero recordarle que también en la zona de la que provengo, Terres de l'Ebre, de Tarragona —y nosotros vamos a insistir a través de las enmiendas— hay un tema que también es prioritario, que es la variante de la N-230 en Gandesa. Esta variante tiene una dotación presupuestaria para proyectos de 100 000 euros que el año pasado incrementamos a 200 000, pero después no se acaba de ejecutar el proyecto definitivo. Por tanto, vamos a intentar trabajar en este y en otros aspectos de mejora en cuanto al presupuesto. No le voy a insistir en la ejecución presupuestaria en Cataluña porque lo he hecho con la secretaría de Estado, pero usted también conoce el problema y si verdad que esta ejecución es algo mejor cuando computas estrictamente al ministerio y no tienes en cuenta las sociedades, también tiene mucho margen de mejora.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, doña Martina Velarde tiene usted la palabra.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Gracias, presidente. Gracias también al secretario general por su exposición.

Unidas Podemos pensamos que es un buen presupuesto porque la mayor parte de la inversión va destinada al ferrocarril, un 42%. Es muy buena noticia porque apostar por el tren es apostar también por el transporte social y ambiental en medio de esta crisis climática que sufre nuestro país y nuestro planeta. Crece también la inversión para cercanías en un 160%, lo que para nosotras es una gran noticia porque los trenes de cercanías y media distancia son los que usa a diario la población que lo necesita para ir a trabajar, a estudiar, a buscar trabajo, al médico o a visitar a su familia y amigos. Todo el aumento en inversión en trenes de cercanías y de media distancia para nosotros es bueno, pero siempre es insuficientes porque es justamente lo contrario que se ha venido haciendo estas décadas pasadas. Para nosotras la revitalización del ferrocarril es fundamental y no solo para afrontar esta crisis climática, como he dicho, sino también para repoblar y reindustrializar la España vaciada. Lo que la población necesita son trenes dignos y que conectan entre sí a los pueblos y las ciudades con la periferia. Entendemos que el AVE está bien, pero a nuestro modo de ver se usa muchas veces para dar la idea de que se tiene ferrocarril si pase el AVE por un pueblo y en realidad no es así. Además, tiene unos precios que creemos que no son asequibles para cualquier bolsillo y el transporte tiene que ser de calidad, pero también tiene que ser económico y sostenible.

En transporte por carretera también nos alegra que la mayor parte del presupuesto sea para conservar la extensa y la buena red de carreteras y autovías de nuestro país; conservando lo que ya tenemos será más sostenible nuestra red de carreteras tanto en lo económico como en lo medioambiental. Sin embargo, nos gustaría que se aumentara la partida para humanizar las travesías, las vías ciclistas y peatonales —lo ha dicho antes— y proteger también la fauna. Destinar 143 millones en un presupuesto de casi 2500 para carreteras quizás nos parece una inversión poco ambiciosa.

Quería resaltar también con respecto a la Bahía de Cádiz que llevamos años reclamando que se adecue una vía peatonal y ciclista en el puente de Carranza, porque se inauguró el segundo puente —conocido como el puente de la Pepa— para conectar esos 1400 metros que separan Cádiz capital de Puerto Real, que tiene una población conjunta de casi 160 000 habitantes, y no tienen ni conexión peatonal ni ciclista. Nos parece importante que eso estuviese valorado y recogido.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 38

En definitiva, en mi grupo celebramos estos presupuestos, que aunque son mejorables, como siempre exigimos, es verdad que giran en torno a defender la movilidad sostenible de las personas y priorizar también el ferrocarril por encima del coche y de los vehículos. Que 6 de cada 10 euros de este presupuesto se destinen al ferrocarril nos parece muy buena noticia, en comparación —como decía antes— a cómo se ha hecho en otras décadas. Lo que sí pide mi grupo a su secretaría es que esté pendiente de que la privatización de parte del sector —voy a decir privatización porque no vemos que sea una liberalización, ya que no libera lo que se gestiona con afán de lucro— no lleve asociado una merma del derecho de la ciudadanía a la movilidad sostenible, ni que los pueblos sufran un modelo privatizador que priorice la rentabilidad en el lucro por encima de la rentabilidad ambiental, social y de modelo de país.

Para mi grupo también es una necesidad imperiosa que se apueste como país por llevar el ferrocarril a las zonas que están privadas de ello. Por ejemplo, por mi procedencia geográfica, para Andalucía es una necesidad que llevemos ya el tren de pasajeros de Jerez y Cádiz al Campo de Gibraltar o, por ejemplo, que llegue a Córdoba también ese ansiado ferrocarril de Palma del Río a Villa del Río, que hemos reclamado tantas veces, y que conecte la provincia con la capital.

Tenemos que avanzar también en el transporte sostenible de mercancías. Pienso, por ejemplo, en lo que hemos hablado de la finalización del tramo de Bobadilla a Algeciras, que este año va a recibir una gran inversión para impulsarla, pero tenemos que ir más deprisa porque es verdad que el puerto de Algeciras es un foco de actividad económica y de entrada a España y al Campo de Gibraltar, que no está precisamente sobrado de oportunidades.

Sobre el peaje a las carreteras, desde ya le decimos que en mi grupo nunca —y voy terminando— vamos a apoyar que exista un copago para el uso de las autovías, porque esas carreteras se han pagado con impuestos y con impuestos se deben seguir manteniendo. Si mañana ponemos un copago a las carreteras, ¿quién nos dice que no nos digan que tenemos que pagar también por usar la sanidad? No podemos empezar por ahí si queremos proteger nuestro Estado del bienestar.

Solamente quiero hacerle dos preguntas: ¿cuál es la financiación que va a destinar el Gobierno para cumplir con el Plan Mercancías 2030 y cuál es el presupuesto que ha destinado el Gobierno para el corredor del mediterráneo?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario VOX. Don José María Figaredo Álvarez-Sala, tiene usted la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias, señor presidente.

Señor secretario general, muchísimas gracias por su comparecencia. Su exposición es consistente, sigue un hilo bastante lógico, y resulta aparentemente comprensible; sin embargo, creo que hay algún dato incompleto o alguna de la información que transmite tiene una lectura diferente a la que usted manifiesta.

Habla de un récord en inversión para mantenimiento de carreteras. Bueno, son los presupuestos más expansivos de la historia, entonces, es lógico que cada partida sea mayor que la partida anterior. Por tanto, esto que nos manifiesta no parece que sea un mérito concreto de las partidas a las que usted se refiere. Por un lado, en el ministerio en concreto, aproximadamente una tercera parte de ese elemento expansivo depende de los presupuestos de la Comisión Europea que aún no han sido aprobados ni tampoco asignados. Por tanto, están ustedes contando con fondos de los que aún no pueden disponer.

Por otro lado, ya entrando más en el detalle en el programa 453.C —entre otras cuestiones está muy relacionado con este récord en inversión para el mantenimiento, es un ejemplo pero se repite en muchísimos programas— hay un incremento del 11,34 % con respecto al año anterior. Bien, es un incremento sustancial, pero si lo analizamos vemos que el incremento se basa en incremento de gastos de personal de estudios y trabajos técnicos. Entonces, ¿incremento? Sí, incremento. ¿En qué? En gastos de personal. Existe un incremento de 116 millones de euros en inversiones reales. ¿Y a qué se corresponden? Expropiaciones, modificaciones adicionales y otras incidencias de ejercicios anteriores. Esas lecturas que da usted son interpretables de otra forma, porque básicamente no van ustedes a hacer una inversión auténtica o real ni van a mejorar las infraestructuras actuales, sino que simplemente van a tapar los agujeros que se fueron dejando en el ejercicio anterior y en el anterior.

Por otro lado, sacó usted la cuestión de la AP7 y es surrealista por la cuestión de los peajes. Hablan ustedes de que quieren corregir la situación, que quieren modificarla. Usted nos dice palabras muy

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 39

bonitas, pero la realidad es que hasta ahora no han modificado nada. Tanto es así que parece que lo que va a suceder es lo contrario, que se van a ir localizando peajes progresivamente en las principales autovías de gran capacidad de España. En concreto, usted habla de que en la AP9 quieren eliminar peajes, pero lo que ustedes están intentando es deshacerse de ella. De hecho, están intentando transferir la competencia al nivel autonómico para zafarse de ella. Entonces, ¿en qué quedamos? ¿Quieren ustedes entrar en la gestión, eliminar los peajes y permitir la libre circulación por las autovías de España o quieren ustedes ceder la competencia y pasárselo a otro, es decir, de alguna forma tirar balones fuera?

En cuanto al sector ferroviario, hay numerosas inversiones que llevan ustedes prometiendo y vendiendo como grandes éxitos durante años, pero la realidad es que están paralizadas. Hablamos del tren y la conexión ferroviaria con Extremadura y Badajoz, hablamos de la conexión ferroviaria del Puerto de Algeciras, hablamos de la conexión ferroviaria de alta velocidad con Asturias, la variante de Pajares —veinte años de proyecto—. El anterior interviniente echó balones fuera de nuevo, echó culpas a otros. Señor secretario general, las obras de la alta velocidad a Asturias se iniciaron en el año 2004 con un Gobierno del PP, pero en el año 2004 inmediatamente entra el Gobierno del Partido Socialista y está hasta el año 2011, que era exactamente el plazo que estaba previsto para las obras de la alta velocidad a Asturias. Estamos en el año 2021 y esas obras todavía no están terminadas. Aún no han llegado pasajeros en ese tren de alta velocidad a Asturias, y como mínimo el 50% de la responsabilidad de ese retraso es del Partido Socialista. Sin embargo, aquí no hemos escuchado ni una sola explicación, solo de nuevo balones fuera. Dice que sí, que lo están intentando, que están viendo a ver qué se puede hacer. Ustedes hacen promesas que son incapaces de cumplir. Yo les sugiero que directamente no las hagan, sean sinceros. Digan que esto va con un notable retraso y que hasta 2025 no lo tendrán como mínimo. Lo cierto es que nos lo prometen cada año, cada año nos dicen que llegarán estas obras —me refiero a todas— de infraestructuras.

Por último, quiero hacer una pregunta muy muy concreta. Me gustaría que me dijese en qué situación está esa tasa aeroportuaria que pretendían ustedes imponer; esa tasa que habían anunciado que iba a ser un desincentivo para los transportes ferroviarios de menos de dos horas, cuestión que está un poco en relación con lo que la portavoz de Podemos ha manifestado.

Discúlpeme, cuando he hablado de la AP9 me quería referir a la AP7, se lo digo por esas notas que está tomando y por si me pudiera dar una respuesta concreta a esa cuestión.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al señor Celso Delgado Arce, del Grupo Popular. Tiene usted ahora la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, presidente.

Señorías, los Presupuestos Generales del Estado son un instrumento fundamental de la política económica de cualquier el Gobierno y lamentamos mucho que estos que ha traído el Gobierno socialista al Congreso de los Diputados vengán viciados por unas defectuosas planificaciones macroeconómicas que han sido evidenciadas por el Banco de España, por la AIREF. Por eso nosotros ya hemos registrado una enmienda a la totalidad.

Entrando en el detalle del presupuesto de su sección...

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe un segundo. Le ruego, por favor, que se ponga la mascarilla.

El señor **DELGADO ARCE**: Bueno, creo que estoy a más de metro y medio de cualquier otro diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo ruego, hay una instrucción muy clara. No es una decisión mía, es una decisión de la propia Cámara. Le ruego, por favor, que la use. Gracias.

El señor **DELGADO ARCE**: Lamento que me haya interrumpido, presidente, pero entraré en el detalle de...

El señor **PRESIDENTE**: Y yo lamento que usted no haya usado mascarilla. **(Pausa)**. Puede usted ahora mismo seguir. Gracias.

El señor **DELGADO ARCE**: Gracias, presidente.

En relación con los temas de carretera, quisiera destacar que el ministerio está abandonando la inversión nueva en carreteras. No hay más que ver el programa 453.B de los presupuestos, en el que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 40

hay 129 actuaciones a las que solo se destinan 100 000 euros que en obra pública, como usted bien conoce, es sinónimo de nada, aparte de los muchos proyectos que han desaparecido del presupuesto.

Hay ejemplos claros que usted bien conoce, es el caso de la A56, la autovía Ourense-Lugo, en la que hay proyectos como A Casilla-Cambeo-San Martiño con 100 000 euros, o la A76, donde todos los tramos tienen esta misma cantidad, o en Aragón el desdoblamiento de la N II entre Alfajarín y Fraga.

Apreciamos también, señor secretario general, una defectuosa gestión de la Dirección General de Carreteras expresado en dilaciones injustificadas, enormes demoras en la supervisión de proyectos o búsqueda de excusas para justificar la supresión de actuaciones, especialmente de autovías pendientes, ya planificadas y comprometidas hasta la saciedad. Por eso ustedes están planteando estudios de tráfico o han lanzado las llamadas carreteras 2+1. Nos preocupa mucho el interés del ministerio en sustituir autovías programadas por este tipo de carreteras.

En segundo lugar, tengo que destacar la escasa ejecución presupuestaria en 2021, que es algo que nos preocupa porque según los datos de la Intervención General del Estado, a 31 de agosto, nos encontramos con el programa a 453.B, de creación de infraestructura de carreteras, que solo tiene ejecutado el 37,5% a esa fecha, o el caso del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que es un crédito total inicial de 3300 millones de euros y que a esa misma fecha solo tenía ejecutado un 1,7%. Nos preocupa esto especialmente porque es un ejemplo de que la gestión de los fondos europeos, a los que se fian buena parte de las inversiones de este presupuesto, está planteando dificultades. La señora Pardo de Vera daba algunas explicaciones al respecto, pero nosotros lo que queremos es que estas explicaciones se conviertan en soluciones.

En tercer lugar, tengo que hablar del propósito de imposición unilateral del pago por uso de carreteras y autovías. El Gobierno de Pedro Sánchez ha expresado claramente la voluntad de imponer este pago a todos los ciudadanos. Se habla de un diálogo y de un consenso que no se propician desde el momento en que se utilizan unilateralmente toda clase de foros para hablar de este tema. Se dice que hay unas enormes prisas para hablar de este tema, que es inaplazable, que es imperativo, pero lo cierto es que, siendo un tema tan importante y tan trascendente, no se presentó ninguna propuesta concreta ni en el Congreso ni en el Senado, ni se ha hablado con los grupos parlamentarios, por supuesto, con el Grupo Popular. A las comunidades autónomas no se les ha hablado de ello, pese a que ha habido conferencias sectoriales, y entendemos que esto no puede ser así. Este pago por uso afectará especialmente a las clases medias, a las personas con pocos recursos, y afectará seriamente al rural y especialmente a la España periférica.

Los automovilistas y los conductores, con sus organizaciones, han puesto de manifiesto que esto va al bolsillo de todos los conductores y que, contrariamente a lo que usted ha dicho en algunas declaraciones de que hoy las carreteras son gratis, lo cierto es que 30 000 millones de euros van a las arcas del Estado derivadas de todos los tributos que gravan la carretera y el automóvil. Hay que valorar las circunstancias del posible éxodo hacia carreteras secundarias que puede derivarse de la imposición de este sistema sin una planificación adecuada y el desacierto que supone haber hablado en julio del año pasado con el Comité Nacional del Transporte, en relación con que no se acordaría ni se propondría nada sin hablar antes con el sector. Esto ha supuesto que tanto la Confederación Española de Transporte de Mercancías como Fenadismar o Anetra se hayan quejado y expresado claramente su preocupación por este tema. Nosotros pensamos que este es un tema importante. Exigimos al Gobierno menos prisas, más diálogo, más sensibilidad y menos unilateralidad. El camino para la recuperación económica no es subir impuestos ni poner nuevas tasas, sino dialogar y pensar muy bien antes lo que hacemos.

Finalizo, presidente, en menos de un minuto, expresando, señor secretario general, la preocupación por el alza de los precios de las materias primas, que ciertamente son muy elevados en elementos que afectan a la construcción, como es el acero corrugado, las mezclas bituminosas, el petróleo y el aluminio, que va a suponer un alza de los precios que ya hace que no se puedan cumplir contratos y que obliga a que la Administración plantee un sistema, escuchando al sector, para intentar paliar este serio problema.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, don Manuel Arribas Maroto, tiene usted la palabra.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Buenos días, secretario general. En primer lugar, le agradezco la comparecencia hoy en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la claridad con la que nos ha explicado las líneas maestras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 41

del proyecto de la Secretaría General de Infraestructuras. Un proyecto que mira las infraestructuras desde la responsabilidad de dotar al territorio, desde la responsabilidad de hacerlas sostenibles y desde la responsabilidad de mantener, cuidar y mejorar las existentes. Señorías, estos Presupuestos Generales del Estado tienen la etiqueta ECO y la Secretaría General de Infraestructuras mantiene ese compromiso, como mantiene el compromiso del Gobierno de España de contar con una red de comunicaciones del siglo XXI, una red adaptada a las necesidades de los ciudadanos y que sirva para vertebrar el territorio alcanzando el mayor número de personas, independientemente de su lugar de residencia.

No nos cansaremos de repetir que durante muchos años se han creado numerosas expectativas pintando en un mapa infraestructuras que nunca se llegaron a construir y que generaron la frustración de muchos ciudadanos. Me va a permitir, señor Vázquez, que como diputado por Ávila haga una mención a la necesidad de impulso que necesita el proyecto de autovía A30, una autovía que permitirá la conexión entre Ávila y Maqueda. Una vía de primer orden que no solo permitirá el desplazamiento más ágil y más seguro, sino que supondrá un pilar básico para el desarrollo de la provincia que represento.

Carreteras y ferrocarriles, ambos prioritarios en la política de este Gobierno. Si existe un medio de transporte capaz de vertebrar el territorio es el ferrocarril, y estos presupuestos así lo dejan reflejado con una inversión prevista de más de 6000 millones de euros. Un medio de transporte que, además de vertebrar España, es mucho más ecológico que el transporte aéreo. Señorías, sin duda el ferrocarril es una apuesta de presente y de futuro, es la opción de sostenibilidad y eficiencia tanto si hablamos del transporte de viajeros como si nos referimos a las mercancías.

De otra parte, además de mejorar el transporte público, este Gobierno no deja de lado el mapa de carreteras del Estado, que es sin duda la principal opción de movilidad en la actualidad. Invertir en carreteras es invertir en seguridad. Estamos hablando de que estos presupuestos prevén una cuantía de casi 2500 millones de euros en la red estatal. Esto supone un aumento del 5% respecto a los presupuestos del año 2021. Hay que destacar la apuesta clara por el mantenimiento y conservación de las vías ya existentes, con una dotación de 1371 millones de euros, porque de nada sirve construir y construir si no mantenemos lo que ya tenemos. Esta secretaría general asume uno de los retos más fundamentales para el futuro de nuestro país, que es transformar la movilidad de los ciudadanos, con el objetivo de que sea una movilidad segura, sostenible, inclusiva y digital y, por supuesto, que refuerce la libre circulación de mercancías como una herramienta clave para mejorar la productividad de nuestra economía.

Si algo muestran los datos y la información que nos ha trasladado el señor Vázquez es que estamos delante de los presupuestos más ambiciosos de los últimos doce años, unos presupuestos cuya bandera es la sostenibilidad. El compromiso de este Gobierno queda patente, hemos duplicado los presupuestos que heredamos del anterior Gobierno y, como todos ustedes saben, van a tener una repercusión directa y positiva sobre todos los españoles. En definitiva, el objetivo no es otro que materializar e impulsar lo que España necesita para la recuperación económica, la modernización, la sostenibilidad y el crecimiento de oportunidades.

Muchas gracias, señor Vázquez, por sus aclaraciones. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para dar respuesta a todas las cuestiones que le han planteado, el secretario general de Infraestructuras, don Sergio Vázquez Torrón, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Vázquez Torrón): Muchas gracias.

Voy a tratar de ser rápido. Empiezo por el señor Ferran Bel, que me preguntaba sobre algunas infraestructuras, sobre la N-260 o el eje pirenaico. Sabe usted mejor que yo que es una actuación en un entorno de mucho valor ambiental. Estamos destinando anualmente 7 millones de euros para su conservación y su mejora, y también estamos avanzando en el desarrollo de esos proyectos.

Me preguntaba cuándo finalizará la A-27. Sabe que hemos reactivado el tramo del túnel de Coll de Lilla y el tramo VallsMontblanc y que en junio licitamos el último tramo pendiente. Yo creo que estamos ya en una fase avanzada. Como decía al principio, es una de estas infraestructuras que llevan décadas atascadas por una paralización de obras, pero ya está encauzada.

Sobre la AP-7 es cierto que ha habido un incremento importante de tráfico con la retirada de los peajes en la AP-7, lógicamente era algo previsible. Estamos analizando la incidencia en el tráfico, en cómo va a fluir esa infraestructura, con datos reales. Es verdad que estamos en una situación un poco extraordinaria en relación con el tráfico viario. Digo esto porque posiblemente estamos a unos meses de sobrecarga de la carretera. Se está comprobando que existe una resistencia aún por el efecto de la pandemia a utilizar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 42

los transportes colectivos y hay un mayor uso de la carretera. Vamos a analizar a lo largo del año cómo han sido los efectos del tráfico, para ver si es necesario acometer en la propia AP-7 actuaciones que la hagan más permeable y estudiar los proyectos que había en paralelo. Es verdad que tenemos que hacerlo asentando bien los pasos y, volviendo a la reflexión que hacía al principio de mi intervención, pensando en cómo va a ser la movilidad de futuro. Es decir, cualquier actuación que hagamos ahora en paralelo a la AP-7 no es para dar una solución a los problemas de tráfico de hoy, es para dar una solución a los problemas de tráfico de mañana, que posiblemente no sean los mismos. Eso requiere un ejercicio de planificación que es en el que estamos trabajando y requiere también ver, desde una perspectiva holística, todos los medios de transporte y las alternativas. Lamentablemente, una actuación que ahora empieza en proyectos no soluciona el colapso, y eso es lo que estamos estudiando.

Con la representante de Podemos, la señora Martina Velarde, comparto, lógicamente, la visión del crecimiento de la inversión en el ferrocarril en cercanías y media distancia. Creo que el proceso de liberalización de la alta velocidad —yo creo que sí es un proceso de liberalización— puede permitir que la alta velocidad modere sus precios y sea un medio de transporte más popular. No olvidemos que si queremos que el ferrocarril sea competitivo, si queremos que el ferrocarril coja cuota modal a la carretera y al transporte aéreo necesitamos un ferrocarril que ofrezca velocidades competitivas y tiempos de viaje competitivos. Eso es así en otros países y esa es la apuesta que nosotros también estamos haciendo en España. No habría un enfrentamiento de la alta velocidad con el ferrocarril convencional, aunque, por supuesto, estamos potenciando el ferrocarril convencional. Ahora bien, es verdad que el ferrocarril, con respecto a la España más despoblada, no siempre es la mejor solución. Eso también tenemos que verlo porque, al final, el ferrocarril es un medio de transporte que requiere de una cierta alta ocupación. Es verdad que se pueden mejorar las frecuencias, porque se dice habitualmente que no va nadie porque no hay frecuencias. Admito que es un debate legítimo, pero nuestra perspectiva para dar soluciones de movilidad a aquellas zonas de España en las que hay menos población tiene que ser una perspectiva de neutralidad modal. Es decir, cómo podemos asegurar, con el medio transporte que sea, la movilidad de estos ciudadanos y que sea de la forma más sostenible, medioambiental y económicamente. Comparto, por supuesto, su visión sobre el ferrocarril.

Me preguntaba también el dato concreto de inversión en el corredor mediterráneo en estos presupuestos, pues está en 1580 millones de euros.

Sobre el tema de los peajes, hacía una alusión a que esto podía ser como un copago, pero solo quiero hacer una reflexión. En el medio de transporte del ferrocarril, del que usted ha hablado y que compartimos que es un medio de transporte sostenible y social, ya se paga por el uso. Cuando pagamos por el canon del uso de la infraestructura ferroviaria hay pago por el uso, es decir, en el ferrocarril ese copago existe. En el ámbito de las infraestructuras yo no asociaría los sistemas de tarificación o de pago por uso a un copago de políticas sociales. Es más, es todo lo contrario, porque de lo que se trata también de alguna forma es de estudiar medidas que liberen el presupuesto para necesidades sociales más urgentes.

El representante de VOX ha dicho que estos presupuestos, como son los más expansivos de la historia, son los que destinan más presupuesto a conservación. Pero no son los presupuestos más altos en obra nueva de la historia, ya que en 2008 y 2009 hubo más presupuesto en obra nueva. Es decir, aquí también hay una decisión política de priorizar con nuestros recursos la conservación. No es fruto solo de los agregados totales del presupuesto la razón de que en conservación tengamos un presupuesto de esta dimensión, sino que lo hacemos porque queremos mostrar una política responsable y no dejar problemas a los que vengan. Cuando invertimos en conservación —lo digo muchas veces— no estamos cortando cintas, no estamos haciendo grandes anuncios, no estamos haciendo grandes titulares de periódico, pero creemos que es lo responsable. Tenemos una red, un patrimonio viario y lógicamente debemos invertir para asegurar que haya un futuro.

Sobre Asturias, en cuanto a las idas y venidas. Sí, ha sido un proceso largo. Al principio hubo unos presupuestos, cuando se licitó con un proyecto y obra, que decían que el túnel de Pajares iba a costar 1500 millones, y al final, costó 4000 millones. Ha habido también discusiones sobre el ancho, pero creo que ahora es una realidad —y nadie lo puede discutir— la llegada de la alta velocidad a Asturias, ya no hay un cuestionamiento.

Respecto a la intervención del Partido Popular, seré breve. Dice que hemos abandonado la obra nueva en carreteras. No, hemos priorizado en la conservación. Ahora, también estamos invirtiendo más en obra nueva que en años anteriores y creo que vamos a tener una buena ejecución en carreteras a final de año. Tratamos de ser realistas en los presupuestos, invertir en conservación y, desde luego, mejorar la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 43

calidad de los proyectos, porque es muy importante que los proyectos estén bien asentados antes de licitar unas obras nuevas como a las que usted se ha referido, de gran envergadura. Pero en esta planificación que vamos a hacer de reorientación de la política de carreteras, como les decía, vamos a estudiarlo. Yo sé que esos proyectos, que a usted le preocupan y a mí también, lógicamente, pueden tener un encaje y una viabilidad en el futuro.

En cuanto al tema de la tarificación al que se ha aludido, no hemos tomado ninguna decisión unilateral, no la vamos a tomar. De hecho, creemos que tendría que haber un diálogo —y lo va a haber— con todos los grupos políticos y, por supuesto, con ustedes. Ustedes tienen que hacer la reflexión de que son un partido de Gobierno y aquí estamos pensando en una reforma estructural que va a gestionar este Gobierno, el que venga, el que venga y el que venga. Creo que a todos nos interesa, sobre todo al país y a los ciudadanos, que ese debate pueda ser no solo a golpe de tuit sino que debemos hacer un debate con una combinación de propuestas, porque desde luego no hay solo una alternativa en que podamos construir desde esta Comisión algo importante, que sea una reforma estructural en la financiación de nuestra red viaria y también en nuestra política de movilidad. Esto no se puede ver como algo aislado, formaría parte de una nueva política de movilidad en la que también el transporte público y el transporte sostenible tienen que tener un protagonismo mayor del que han tenido hasta ahora.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Hemos concluido esta comparecencia. Espero que hayan sido contestadas todas las cuestiones que le han planteado. Gracias por la comparecencia.

En unos minutos pasaremos al siguiente compareciente. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA (LUCAS PARRÓN). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS PLURAL (Número de expediente 212/001928); VOX (Número de expediente 212/001573); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001685), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001763).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a la tercera comparecencia. Damos la bienvenida al secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, don Francisco David Lucas Parrón. Como el resto, va a intervenir por tiempo de doce minutos. Le ruego se ajuste al tiempo; estamos siendo flexibles, pero tengo que advertírsele.

Tiene usted la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA** (Lucas Parrón): Muchas gracias, presidente. Voy a intentar ajustarme al tiempo, como no puede ser de otra manera.

Comparezco en esta Comisión para presentar los presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el ejercicio de 2022 en materia de agenda urbana y vivienda. Este departamento estableció en esta legislatura nuevos objetivos y estrategias, con políticas públicas sólidas y de manera clara y eficaz, para garantizar derechos de la ciudadanía que consideramos esenciales, como el del acceso a una vivienda digna, asequible y adecuada. Implicó poner a los ciudadanos y las ciudadanas en el centro de la acción pública, teniendo como referencias la inversión social y medioambientalmente sostenible, las necesidades reales de las personas, la importancia y la repercusión económica general, así como la consecución de ciudades y municipios urbanos y rurales más resilientes, como palancas fundamentales de la agenda urbana española.

La actividad del ministerio en materia de agenda urbana y vivienda durante este año se asienta en seis pilares u objetivos básicos, que paso a describirles a continuación de manera detallada. Implementar la agenda urbana española como estrategia para dar respuesta a los retos que nos impone la sociedad el siglo XXI. Reorientar las políticas de vivienda para hacer efectiva la garantía del derecho constitucional contemplado en el artículo 47 de la Constitución, teniendo como base la consecución de la primera ley de vivienda de la democracia. Fomentar la construcción y consecución de un parque de vivienda en alquiler asequible y mejorar la calidad del parque de vivienda edificatorio en España. Convertir el sector en un elemento tractor y dinamizador para la recuperación económica tras la crisis sanitaria derivada del COVID-19. Seguir impulsando la rehabilitación y conservación del patrimonio arquitectónico, enlazando con la Renovation Wave, con el Green Deal europeo y con los objetivos de descarbonización en el año 2050. En

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 44

este sentido, quiero destacar también el anteproyecto de ley de calidad de la arquitectura. Debido a la crisis pandémica, los esfuerzos también se han centrado en apoyar a las personas que se han visto afectadas. Ayer mismo se aprobó en el Consejo de Ministros el real decreto-ley que prorroga hasta el 28 de febrero del año 2022 las medidas aprobadas en el escudo social.

Una vez realizadas estas consideraciones iniciales, paso a continuación a describir el detalle del presupuesto. El presupuesto en materia de Agenda Urbana y Vivienda no solo incluye el presupuesto ordinario, como ya sabrán, sino también aquellos importes que irán con cargo a los fondos europeos en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Para el año 2022 el proyecto de presupuesto presentado asciende a 3290 millones de euros, lo que supone un incremento del 592 % respecto al presupuesto que encontramos al inicio de esta legislatura y que era el heredado desde el año 2018 o, dicho de otra manera, 2815 millones adicionales con respecto a ese presupuesto. Incluso si lo comparamos con los presupuestos de este año 2021, se incrementa en un 46 %. Son unos presupuestos que suponen un cambio de orden de magnitud respecto a las cifras que este ministerio invertía en las etapas del Gobierno anterior, porque multiplicamos por siete el presupuesto heredado. De estos 3290 millones, el presupuesto ordinario que se consigna en el presupuesto del año 2022 asciende a 802 millones de euros. Por tanto, si lo comparamos también con el presupuesto ordinario del año 2018, incrementamos el presupuesto en 327 millones de euros. Asimismo, si comparamos el presupuesto ordinario con el del año 2021, lo incrementamos en más de 204 millones de euros. En suma, presentamos unos presupuestos en materia de agenda urbana y vivienda que representan el importe más elevado de la serie histórica en materia de vivienda, agenda urbana y arquitectura de los conocidos hasta el presente.

A continuación, les describiré las magnitudes más importantes. No puedo detallar muchas de ellas por el tiempo disponible —luego estaré a su disposición para contestar a las preguntas que quieran—, pero sí las más importantes del presupuesto de las inversiones, que se distribuyen de la siguiente manera. En materia de vivienda y suelo, primero quiero hacer referencia al plan estatal de acceso a la vivienda 2022-2025. Como saben, a 31 de diciembre termina el Plan de Vivienda 2018-2021 y comienza para el año que viene el nuevo plan para 2022-2025. El plan estatal tendrá 425 millones de euros en el año 2022, conforme a lo suscrito con las comunidades autónomas y también con la aportación, como conocerán, del programa de subsidiación de préstamos convenidos, que es el programa número 1 del plan. El plan se encuentra en estado de tramitación y cuenta con un marcado carácter social. Sus objetivos son, en primer lugar, seguir haciendo esfuerzos en materia de ayudas a la subsidiación de préstamos convenidos, en este caso son 70 millones de euros, como acabo de mencionar, y el resto de los programas convenidos con comunidades autónomas ascienden a 355 millones de euros, para promover ayudas al alquiler de vivienda habitual para aquellas personas con menores recursos económicos, víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucios, personas sin hogar u otras especialmente vulnerables; programas especialmente de atención a los jóvenes y de ayudas a nuestros mayores y a las personas con discapacidad; incrementar la promoción de vivienda asequible en alquiler social; fomentar y mantener el parque público de vivienda; implementar alojamientos temporales modelo *cohousing* de viviendas intergeneracionales y modalidades similares; mejorar la accesibilidad en y a las viviendas, y ayudar a la erradicación del chabolismo y la infravivienda.

El segundo elemento fundamental en materia de vivienda y suelo es la conformación de una nueva propuesta, que es el bono joven al alquiler, con 200 millones de euros. Estamos en estos momentos elaborando los detalles de la convocatoria, que esperamos esté conformada a lo largo del mes de noviembre, para que pueda comenzar a implementarse a comienzos de año en coordinación con las comunidades autónomas.

En tercer lugar, el plan de vivienda para el alquiler asequible y otras acciones en materia de vivienda. Como saben, el plan de vivienda para el alquiler asequible constituye dos grandes acciones. La conformación de un parque público de viviendas, convenios con comunidades autónomas y con ayuntamientos, las viviendas que directamente realizamos a través de SEPES o aquellas que se implementan a través de los fondos europeos. Y la conformación de un gran fondo social de viviendas en concertación con gestores privados, como Sareb, el fondo social bancario, y los acuerdos que estamos intentando alcanzar con los grandes gestores de viviendas. En ese sentido, hay que decir que para el plan de vivienda para el alquiler asequible y otras acciones en materia de vivienda interrelacionadas se establece un montante de 144 millones de euros. Para la conformación del parque público, las actuaciones se desarrollan de manera prioritaria en aquellas zonas donde exista una demanda acreditada y una mayor tensión en el acceso a la vivienda o en los precios del alquiler que se hayan incrementado con mayor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 45

intensidad. En este sentido, para las situaciones a desarrollar de manera directa por el ministerio se han consignado 115,3 millones de euros para las promociones que están en tramitación con SEPES, que, como saben, es la empresa instrumental pública que tiene el Estado y con la que estamos desarrollando diferentes actuaciones de vivienda en diferentes territorios y en suelos que son del Estado. En segundo lugar, acuerdos con entidades locales, con varios importes para varios municipios, como son Barcelona, con 11 millones; área metropolitana de Barcelona, 5 millones; Sevilla, 4 millones; Baleares, con 4,5 millones, o también Las Rehojas, en Canarias, con 1 millón de euros. Como saben, son proyectos firmados a cuatro años, que arrancan ya desde el año pasado y que continúan en este ejercicio, hasta cumplimentar el periodo temporal de cuatro años, cuando acabe la inversión.

En relación con el plan de vivienda para el alquiler asequible e interrelacionado con los fondos europeos, con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, también quisiera decirles que hay un programa de construcción de viviendas para el alquiler social en edificios energéticamente eficientes por valor de 500 millones de euros. Esos 500 millones de euros, como bien saben, están en los fondos Next Generation. Se pretende impulsar la construcción, conjuntamente con otros 500 millones de euros que serán presupuestados en el año 2023, de veinte mil viviendas para alquiler social en edificios energéticamente eficientes durante el periodo del Plan de Reconstrucción, Transformación y Resiliencia, hasta el año 2026.

Continúo haciendo referencia a la otra parte importante de vivienda y suelo, al resto de los fondos europeos. He hecho mención ya a lo que tiene que ver con la construcción de viviendas para el alquiler social en edificios energéticamente eficientes, que se complementa con el Programa de rehabilitación para la recuperación económica y social de entornos residenciales. Son 1389 millones de euros para la rehabilitación de viviendas a título individual en edificios o en rehabilitación de barrios, que se unen a los 1151 millones de este año 2021 que, tras las conferencias sectoriales y la aprobación del real decreto que desarrolla las bases de convocatorias, vamos a transferir a las administraciones autonómicas. El Real Decreto 853/2021, como saben, se aprobó por el Consejo de Ministros el pasado 5 de octubre y desarrolla los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social. En cuanto al Programa de rehabilitación sostenible y digital de edificios públicos de entidades locales, hay previstos y presupuestados 600 millones para el año 2022, y para el desarrollo de los mismos se hará una orden ministerial para conceder las subvenciones mediante el procedimiento de concurrencia competitiva. Recuerden que en este año 2021 también se habilitaron 480 millones para la rehabilitación sostenible y digital de los edificios de las comunidades autónomas.

Si hablamos de agenda urbana y arquitectura, hay que decir que la conservación del patrimonio arquitectónico español dirigida a la restauración y rehabilitación principalmente de edificios de especial valor arquitectónico, histórico o patrimonial, la promoción de la arquitectura y el impulso de los planes de acción de la agenda urbana y cumplir con el compromiso de la recuperación y enriquecimiento de gran parte de nuestros edificios históricos y monumentales suponen una inversión directa de 32 millones de euros. Esta inversión se complementa, además, con el importe que se consignará con cargo al Programa 1,5% Cultural para financiar actuaciones de recuperación en toda España. La última convocatoria, que en estos momentos está vigente, en marcha y a expensas del establecimiento de las resoluciones definitivas y de las provisionales emitidas este año, tiene autorizado un importe máximo de concesión de ayudas para la habilitación y la rehabilitación de diferentes edificios por valor de 61 millones de euros en dos anualidades.

Señorías, he manifestado las principales magnitudes de este presupuesto. Consideramos que es un presupuesto coherente y que tiene el objetivo de activar una política garantista de derechos en materia de vivienda social, para lo cual incrementamos notoriamente su importe, impulsando medidas que faciliten el disfrute de una vivienda digna y adecuada y la consecución de derechos constitucionales, con especial atención a aquellas personas con menos recursos económicos. Además, se refuerza el compromiso con nuestro patrimonio arquitectónico y con políticas muy incisivas en materia de rehabilitación y regeneración urbana. Es un presupuesto que demuestra el compromiso de este Gobierno con poner a nuestros ciudadanos y nuestras ciudadanas en el centro de políticas, mejorando su vivienda, su edificio y su ciudad o facilitando el acceso para combatir la exclusión residencial, mediante programas que priman a quienes tienen menos recursos o rentas más bajas, a nuestros jóvenes, a mayores y a colectivos que más lo necesitan, e intentando combatir la pobreza energética y hacer ciudades más verdes, sostenibles y resilientes.

Ha sido importante el trabajo que hemos realizado con los fondos europeos para la rehabilitación y regeneración urbana. La incidencia del COVID ha demostrado que era necesario cumplimentarlo, ya que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 46

los ciudadanos han sufrido el confinamiento de manera diferente en función de las viviendas que tenían. Era importante afrontar esta rehabilitación. En España hay 9,3 millones de viviendas que necesitan rehabilitación energética. Por tanto, es importante seguir incidiendo y trabajando en una gran labor de coordinación interadministrativa, entre ayuntamientos, comunidades autónomas y el Estado, y también con el sector privado.

Pero todo este trabajo no sería cumplimentado de manera eficiente si no trabajáramos, como hemos venido haciendo, en dos leyes fundamentales. Una es la ley de calidad de la arquitectura, que va a cumplimentar y a fortalecer las políticas de rehabilitación, de regeneración urbana y de calidad del entorno construido. Y, por supuesto, la otra es la ley del derecho a una vivienda digna, una asignatura pendiente que tenía España con el derecho constitucional contemplado en el artículo 47, siempre respetando marco competencial de las comunidades autónomas, dentro del cual se encuentra la mayor parte de las acciones en materia de vivienda. Creemos que se trata de una ley necesaria, de una ley con un marcado carácter histórico y, sobre todo, de una ley que va intentar reforzar, cumplir y, ante todo, garantizar el derecho a una vivienda digna.

No sé si me he ajustado al tiempo, presidente. Estoy a su disposición. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar ahora a los distintos grupos.

Comenzamos por el Grupo Parlamentario Plural. El señor Ferrán Bel Accensi tiene la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, secretario general. La verdad es que se intenta que el tiempo para estas comparecencias sea muy reducido y seguramente por ello ni a los comparecientes ni a los que estamos interviniendo nos es muy cómodo poder trabajar. Exponer un amplio presupuesto como lo ha hecho el secretario general no es fácil.

En su exposición nos ponía de relieve lo importante que era el incremento presupuestario en su ámbito, no solo en relación con el ejercicio presupuestario pasado, el de 2021, que fue de un 46 %, sino con relación al de 2018, que cifra en un 590 %. Solo quiero recordar al secretario general que, como estoy repitiendo a lo largo de toda la jornada, lo importante de un presupuesto no es el propio presupuesto, sino la capacidad de ejecutar el presupuesto. La responsabilidad de estas Cámaras es aprobar el presupuesto. Nosotros el ejercicio pasado hicimos un acto de responsabilidad y aprobamos el presupuesto tras una negociación. La capacidad del Legislativo termina aquí. Después ya es una responsabilidad exclusivamente del Ejecutivo dar cuenta de esta ejecución presupuestaria. Por tanto, no sé si nos podría dar una primera aproximación de cuál es la previsión de ejecución presupuestaria en su ámbito en relación a 2021.

Hago alguna consideración. En cuanto a las leyes futuras, vamos a estar absolutamente de acuerdo con la ley de arquitectura, no hay ninguna duda, aunque podamos plantear alguna mejora. En cuanto a la ley de vivienda, que es la primera ley de la democracia, tenemos algunas dudas. No me la he podido estudiar y, por tanto, no me voy a pronunciar, pero sí diré que somos precavidos en relación con las competencias de la Generalitat de Catalunya y de las comunidades autónomas, y también con algunos aspectos que no compartimos. En todo caso, vamos a enmendar.

Respecto al ámbito presupuestario, me gustaría que nos pudiera decir —si lo ha dicho, se me habrá escapado, porque estamos en varios frentes— qué cantidad tienen prevista presupuestariamente para el ejercicio 2022 de cara a actuaciones de rehabilitación en los barrios. Es un programa en el que creo que se debe incidir y trabajar, porque ya se ha puesto en marcha en Cataluña y suele tener muy buenos resultados. Respecto a esta y a otras convocatorias a nivel local, le traslado lo que me transmitieron algunos alcaldes y algunas alcaldesas —lo digo no solo respecto a su ámbito, sino también por otros—, y es que lo importante es que se puedan acoger a él todos los municipios. Hay convocatorias específicas para municipios de menos de 5000 habitantes y hay convocatorias específicas para municipios de más de 50000 habitantes, pero todos aquellos municipios entre 5000 y 50000 a veces corren el riesgo de quedarse fuera de algunas convocatorias. Se lo digo para que lo tengan en cuenta y den dar la oportunidad a todos los municipios de acceder a todas estas convocatorias. Evidentemente, los pequeños tienen que tener su especificidad, pero el resto también ha de tener esa oportunidad.

Respecto al tema de la vivienda asequible de alquiler, todos los esfuerzos que puedan hacer son pocos. Tenemos un gran déficit, como he dicho, y todos somos responsables. El problema de la vivienda de alquiler asequible se solucionará, esencialmente, con un gran parque de viviendas de alquiler a precios razonables. Lo demás son actuaciones de cara a la galería y no van a solucionar nada.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 47

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

A continuación, por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, doña Roser Maestro tiene la palabra.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias, señor Lucas Parrón, por su explicación y por los detalles que en tan poco tiempo nos ha podido facilitar aquí. Coincido en que ojalá tuviéramos más tiempo para este tipo de explicaciones, y más cuando estamos hablando de una carga presupuestaria tan importante para realizar actuaciones, en su mayoría, novedosas.

Quisiera centrarme en el tema de la nueva ley de vivienda, que, en este caso, ha sido acordada por este Gobierno de coalición, y dar las gracias por llevarla a cabo mediante un ejercicio presupuestario que pienso, como usted, que es bastante coherente. Por supuesto, vamos a tener problemas con la ejecución, algo que siempre se traslada de Gobiernos anteriores, en muchos casos por problemas con la tasa de reposición, lo que ha impedido tener una cantidad suficiente de funcionarios para ponerlo en marcha. Como le decía, quisiera centrarme en la nueva ley de vivienda, que supone un punto de partida para avanzar hacia un nuevo paradigma, hacia la garantía del derecho a una vivienda. Como usted mismo ha dicho, no es solo un derecho constitucional, porque si algo nos ha enseñado esta pandemia que estamos viviendo es que este derecho a la vivienda lleva implícitos o acompañados otros derechos. Podemos hablar de la educación, porque da estabilidad tener ese techo, y podemos hablar de la salud, porque en el caso de no tenerla la recuperación no sería viable. Por supuesto, podríamos hablar de la vulnerabilidad que se produjo a partir de la burbuja inmobiliaria de 2008, que se materializó en situaciones inasumibles para una democracia y que ahora mismo se busca ponerlas fin. También se busca que nos podamos creer que es necesario que todo el mundo tenga acceso a una vivienda digna, como parece que estos presupuestos lo significan. Por cierto, es una lucha que tanto la sociedad civil como los movimientos sociales han llevado a cabo de manera constante, y es de justicia reconocer su papel.

La ley de vivienda va a ser una de las leyes más importantes de esta legislatura. Ojalá que se pueda dar cumplimiento y ejecución a todo lo que ahí se está manifestando y que, de una vez por todas, la vivienda deje de ser ese bien de mercado para convertirse en el derecho que todas estamos ansiando. Estamos hablando, entre otras cosas, de poner fin a la práctica terriblemente perjudicial de la recalificación de vivienda protegida y de que no se vuelvan vivir situaciones infames como cuando el Ayuntamiento o la Comunidad de Madrid malvendieron viviendas especialmente protegidas de la clase trabajadora a fondos buitres. También hablamos de una ley que proteja frente a los desahucios y que estos se puedan frenar de una manera efectiva. Por supuesto, el hecho de que se entrevea un plan de recuperación que destine 3290 millones de euros para atender la falta de vivienda pública ya nos da esa orientación, porque, como decía antes el señor Bel, una de las claves es avanzar hacia un buen parque de vivienda pública que permita que sea asequible. Nosotros siempre vamos a tratar de ser intervencionistas en el mercado, y esto no es ninguna novedad, porque es algo que llevamos en el programa, ni debe sorprender a nadie, pero entendemos que este ya es un buen principio y un buen paso para esta regulación. Además, estos presupuestos incluyen una partida de 1389 millones de euros para la recuperación económica y social de entornos residenciales. Efectivamente, entendemos que esto debe ser una prioridad, además forma parte, incluso, de los propios Objetivos de Desarrollo Sostenible, concretamente del objetivo 11, que podríamos estar enmarcando dentro de todas estas cuestiones.

No me extiendo más y paso a formularle algunas preguntas respecto a estos presupuestos que apuestan por esa política de vivienda digna y que son garantistas. ¿Qué piensa hacer el ministerio para lograr esta regulación efectiva y ejecutable de los precios del alquiler? ¿Cuáles son las principales líneas de estos presupuestos que pueden dar efectividad a la ley de vivienda? ¿De qué manera —es una preocupación *a sensu contrario* que tenemos respecto a otros grupos— se va a controlar que las comunidades autónomas o ayuntamientos hagan un buen uso de estos recursos que vienen de Europa y puedan materializarse en garantizar los planes de desarrollo de vivienda? Por último, ¿qué expectativas tiene usted en esta coordinación interadministrativa a la hora de promover la rehabilitación de vivienda? Esta es una de las cuestiones en las que no se ha podido extender más. Yo tampoco puedo extenderme más.

Sin más, muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra doña Cristina Esteban Calonje.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 48

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor Lucas, por su exposición. La verdad es que ha ido a toda pastilla, pero más o menos conocíamos un poco de qué iba.

Aumentan ustedes el 35% del presupuesto mientras destrozan el mercado de la vivienda. Es un ejercicio inútil aumentar el presupuesto, teniendo en cuenta que el año pasado había 570 millones presupuestados para el Plan 20000, que han pasado a 771 millones, y no han ejecutado nada.

Ayer su Consejo de Ministros aprobó la nueva ley de vivienda. Es verdad que tenemos un problema grave en cuanto al acceso a la vivienda en España, pero ustedes pretenden corregirlo poniendo trabas a la oferta, que es precisamente lo que hace falta, o limitando los precios de alquiler, una medida que no haría más que penalizar la oferta, como venimos advirtiendo desde la primera Comisión que tuvimos en febrero de 2019. No hace falta mencionar los casos fracasados de Berlín o París ni citar las advertencias del Banco de España, que las expuso de manera clara, porque después de un año de limitación de rentas, tras la implantación de la ley catalana, hemos sido testigos de cómo la oferta de viviendas de alquiler en Barcelona ha caído un 42% y la firma de compra de viviendas un 16%; es decir, menos accesibilidad a la vivienda para los catalanes.

El sector inmobiliario contempla con consternación las medidas que recoge este anteproyecto de ley. Advierten que esta normativa puede provocar un auténtico shock en el sector de la producción residencial, paralizando muchos proyectos de obra nueva, lo que llevará a un encarecimiento notable de la oferta existente. De la cantidad de puestos de trabajo hablaremos otro día. Una de las medidas más dañinas para el sector en general y para el balance de las promotoras en particular es la que dispone destinar el 30% de los nuevos proyectos a vivienda social. Con el precio que se ha pagado por el suelo, la mayoría de las futuras promociones incurrirán en pérdidas si se tiene que destinar este porcentaje a vivienda protegida y encarecerá el 70% la restante para mitigar las pérdidas del primer 30%. Cataluña puede ser un espejo de lo que podría pasar en el resto de España. Según la encuesta de la Asociación de Promotores y Constructores de Cataluña entre sus asociados, ante estas iniciativas de limitar precios y obligarse a destinar un 30% a vivienda social, el 55,3% ha parado la inversión esperando un nuevo escenario, el 31,6% ha reducido su inversión y el 13,1% ha trasladado su inversión a otro territorio. Esto es lo que quieren trasladar al resto de España.

Es una injerencia de la propiedad privada nunca vista hasta ahora, una intromisión del Estado en la vida privada, que atenta frontalmente contra los artículos 33 y 38 de nuestra Constitución. Hacen constantemente referencia en su programa a las zonas tensionadas y siguen sin explicarnos a qué se refieren. Hoy, más que el año pasado cuando le preguntaba exactamente por este listado de zonificación, este listado cobra especial relevancia, ya que va a ser la herramienta de la que ustedes se van a servir para demonizar y machacar a los propietarios. Tenga en cuenta, señor Lucas, que el 95% del parque de alquiler de viviendas está en manos de pequeños propietarios, mejor dicho, de ahorradores, que ven en la vivienda una inversión estable para complementar sus pensiones. Ahora, el pequeño ahorrador está aplazando su decisión de compra o se pasará a otras modalidades de inversión que no se vean afectadas por esta nefasta ley, modalidades como el alquiler turístico o el alquiler por habitaciones, ahogando más si cabe la oferta y el acceso a un hogar por parte de las familias.

No hay vivienda o si la hay no es donde se la demanda. Se descuelgan ahora también con un impuesto castigador, el 150% del IBI sobre las viviendas que se consideren vacías. No tienen en cuenta que un 70% la vivienda vacía, según datos del INE, se encuentra en lo que ustedes llaman la España despoblada y nosotros llamamos la España abandonada por las instituciones. Si tomamos como ejemplo Madrid, que es una de las zonas más demandadas en España, hay un 5% de vivienda vacía. Dentro de ese 5% se incluyen aquellas viviendas que no es posible poner en el mercado porque no son habitables, aquellas que están siendo reformadas y aquellas cuya ubicación no resulta atractiva por no tener los accesos necesarios para una movilidad laboral diaria. Constatan con sus medidas su filosofía de intervenir el mercado de vivienda haciendo un trato discriminatorio de los propietarios. En todo momento, arremeten contra los fondos, aunque ya les he indicado que es casi nula la incidencia que tienen los fondos en el parque de viviendas; apenas llegan al 5% del total de la tenencia residencial. Los fondos vinieron a comprar créditos fallidos y a inyectar dinero en el sistema, y con ello se pudo rescatar a las cajas de ahorros, donde millones de españoles tenían sus ahorros depositados; unas cajas que se habían repartido entre la clase política y que estaban siendo gestionadas por una suerte de políticos que no sabían ni leer un balance. Ustedes los demonizan llamándolos buitres y se quedan tan panchos. Si de lo que se trata es de tener más oferta, deben facilitar la inversión a quienes pueden poner viviendas en el mercado, tanto a

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 49

propietarios ahorradores como a medianas o grandes empresas. Tienen que hacer atractiva la inversión, el *build to rent*.

Y luego, acerca del bono joven, en esa suerte de lucha entre PSOE y Podemos por ver quién dice la burrada más gorda, el Banco de España ya ha estudiado los efectos que pueden tener este tipo de medidas en su informe de 2020, que les invito a que lo lean. De él resulta exactamente lo contrario, que habrá menos oferta, porque estos subsidios encarecen el mercado. Es la ley de la oferta y la demanda. Ustedes se creen que están inventando la rueda y lo único que están haciendo es implantar políticas fracasadas que ya se han probado en otras plazas; no son más que eso, políticas fracasadas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Doña Ana Zurita Expósito, tiene usted la palabra.

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

Señor secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, como siempre, le agradezco su comparecencia, porque si algo podemos decir de usted es que siempre viene cuando se le reclama. Hoy ha venido a vendernos el mayor presupuesto de la historia, y nuestra opinión, la verdad, es justamente la contraria; es el presupuesto menos creíble de la historia, y más cuando todos los organismos económicos nacionales e internacionales de prestigio han revisado a la baja las previsiones de este Gobierno. Y en vivienda es menos creíble todavía, ¿sabe por qué? Porque con la ley de vivienda que llevaron ayer al Consejo de Ministros han creado la mayor inseguridad jurídica de todos los tiempos. Tenga por seguro que con esa ley —usted lo debe saber bien— no va a dar solución al problema de vivienda de los españoles, que se resume en falta de vivienda social y de vivienda asequible. Pero usted sí que sabe que con este ataque sin precedentes a la propiedad privada y con su carácter, además, de medidas abusivas que paralizan el tener o poseer una propiedad inmobiliaria, lo único que hará es que la gente no alquile viviendas; lo que hará es quitar del mercado las pocas que tenemos y si alguien quiere construir en nuestro país, lo hará cuando Pedro Sánchez deje la Moncloa y todos ustedes se vayan.

Resulta paradójico que la ley de vivienda sea el gran pilar de estos presupuestos, moneda de cambio para la continuidad del Gobierno, porque la ley de vivienda es su medida estrella. Usted sabe que el control de precios hará el efecto contrario; sabe que el mercado no soporta la intervención de precios y la inseguridad que esto supone. Lo peor es que todo esto es una argucia para eximir al Gobierno en su incompetencia para establecer una política de vivienda eficaz, y lo que hacen es cargar todo sobre la propiedad privada. Y no hay que irse a París o a Berlín, lo tenemos en Cataluña, donde la Ley de contención de rentas de alquiler está provocando la subida paulatina de precios al desaparecer viviendas del mercado. Con este presupuesto y con esta ley nos preguntamos qué piensan resolver ustedes, porque tenemos la seguridad de que ni van a resolver la situación de las personas vulnerables ni van a garantizar el derecho a la propiedad privada ni van a garantizar tampoco el acceso a la vivienda de los jóvenes. Lo único que les garantiza es no tener fricciones con sus socios que pongan en peligro su permanencia en la Moncloa.

Pero, bueno, vayamos al presupuesto. Mire, el presupuesto de vivienda son habas contadas. De las mentiras siempre se dice que tienen patas cortas, y este es un presupuesto mentiroso. El presupuesto anunciado para vivienda vuelve a ser el mayor de todos los tiempos. Supera al del año anterior, que a su vez también fue el mayor de todos los tiempos. Con los presupuestos del 2021 nosotros le hacíamos una crítica, decíamos que eran humo. Demostramos que la cantidad efectiva de esos presupuestos eran unos 600 millones y que el resto era humo, vinculado al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y que a día de hoy tampoco es efectivo. Nadie sabe aún cómo se accede a esas ayudas que ustedes prometieron.

Y ahora nos ofrecen un presupuesto de 3290 millones de euros, que son fondos europeos, y además inciertos, aunque parece que se definen algunas herramientas de gasto con respecto al año anterior, como el Real Decreto de rehabilitación, y medidas como las del real decreto-ley que llevaron al Pleno pasado y que esta Cámara convalidó, pero que a todo el mundo le resultaron insuficientes, porque al final todos votamos que se tramitara como proyecto de ley para mejorarlo, incluso el Partido Socialista. Si a esos miles de millones usted le resta lo que corresponde a fondos europeos, le quedan 771 millones, y si a eso le quita el bono joven, le quedan 575 millones. Entonces, yo le pregunto: ¿cuál es, señor Lucas, el incremento con respecto al presupuesto de hace cuatro años del Partido Popular?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 50

Pero también hay un par de curiosidades que me gustaría que me aclarara. Vamos a ver, ¿esos 355 millones del Plan de vivienda, de qué plan son? Porque ustedes repartieron ya todos los fondos previstos en el Plan 2018-2021 para ayudas al alquiler; de hecho, es lo único efectivo que han hecho desde que están en el Gobierno. Confírmeme, entonces, que esos 355 millones son de un plan inexistente, que no existe. Por lo tanto, vamos a ver si se podrán gastar. Y su nuevo plan 20000, otra vez el suelo de Sepes. ¿Otra vez el suelo de Sepes? Le pregunto. ¿No creen que en vez de esa ley de vivienda hubiera sido mejor que hubieran sacado adelante la ley de seguridad jurídica del planeamiento? Por lo menos hubiera garantizado suelo disponible para hacer viviendas nuevas. Y con los fondos de rehabilitación, ¿han firmado ya los convenios con las comunidades autónomas? Porque los ayuntamientos, que nosotros sepamos, no saben aún cómo se rehabilitan esos barrios y esos entornos urbanos eficientes.

Miren, el resumen de su presupuesto son: 2489 millones en fondos europeos a los que nadie sabe cómo acceder; 500 millones para hacer viviendas sin suelo, castillos en el aire, nunca mejor dicho, y 200 millones para un plan de vivienda que no existe y con una ley de vivienda, además, de dudosa constitucionalidad, que recurriremos por no respetar el derecho a la propiedad privada y el régimen competencial de las comunidades autónomas. Y se me olvidaba el bono joven. ¿Usted cree realmente, de verdad, con el corazón en la mano, que la solución para la emancipación de los jóvenes es darles un bono de 250 euros todos los meses?

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos a la última intervención de esta materia. Por el Grupo Parlamentario Socialista, doña Eva Bravo Barco, tiene usted la palabra.

La señora **BRAVO BARCO**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, señor secretario general, le quiero manifestar que es muy grato recibirlo de nuevo aquí, en el Congreso de los Diputados. Le quiero dar la bienvenida y, además, felicitarle no solo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, sino también en nombre de todos los que, de una u otra manera, trabajamos en políticas de vivienda. Porque si los Presupuestos Generales del Estado de 2021 ya fueron históricos, estos de 2022 demuestran que el impulso que entonces se dio no fue algo pasajero y que este Gobierno está decidido a que esta sea la legislatura por el derecho a la vivienda, y está decidido a profundizar en el derecho a la vivienda desde todos los frentes, a través de cambios legislativos, pero también a través del esfuerzo presupuestario. Los datos son incontestables, la mayor inversión en vivienda de la historia, 3290 millones, con un incremento del 46% con respecto a los del 2021, y del 592% con respecto a los del Partido Popular. En fin, una apuesta por el derecho a la vivienda como no había realizado nunca antes un Gobierno en la historia de la democracia.

Y, como ya ha dicho el presidente del Gobierno, estos son los presupuestos de la recuperación. De la crisis se puede salir con las fórmulas de la derecha, es decir, con recortes en el Estado del bienestar, pobreza, desigualdad y desahucios, o se puede salir con fórmulas socialdemócratas como las de este Gobierno, trabajando para que nadie se quede atrás, lo que en materia de vivienda significa que las administraciones se impliquen a fondo para conseguir viviendas dignas y asequibles, para construir un escudo social, para mejorar el parque público de vivienda e impulsar la rehabilitación.

Señorías, en política hay mucha retórica, pero donde de verdad se reflejan las prioridades de una fuerza política, donde no hay retórica alguna que las pueda disfrazar, donde de manera transparente se refleja lo que cada uno de nosotros pensamos de las políticas públicas es en los presupuestos; y este es el resultado en vivienda: el Gobierno del Partido Popular, 481 millones; el Gobierno progresista, 3290 millones. Los números son muy muy claros. Cuando la izquierda gobierna, el Estado se compromete en política en favor del derecho a la vivienda; cuando gobierna la derecha, prima el mercado sin control, el sálvese quien pueda, búsquense la vida, y si las familias no pueden pagarse una vivienda, el Estado no debe intervenir, a ver si se van a enfadar los fondos de inversión, que son los que realmente les preocupan y ocupan a la derecha. Afortunadamente, tenemos un Gobierno que sí se preocupa y se ocupa del derecho a la vivienda.

Señor Lucas, como usted ya ha comentado, dos son los ejes principales de estos presupuestos. El primero, el de la rehabilitación, 2000 millones de euros, una partida para sustentar las políticas destinadas a conseguir vivienda y edificios más accesibles y eficientes energéticamente. El segundo es el de la vivienda social, 663 millones para el Plan de Vivienda para Alquiler Asequible; 442 para el Plan Estatal de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 51

Vivienda; 200 millones para el bono joven de vivienda; un esfuerzo enorme para aumentar nuestro parque público de vivienda y ayudar a los colectivos más vulnerables a acceder a una vivienda digna.

Señorías del Partido Popular, ustedes ya han anunciado que van a votar en contra de estos presupuestos. ¿Díganme en cuáles de estas partidas no están ustedes de acuerdo? ¿En el bono de vivienda joven? ¿En las políticas de rehabilitación? ¿En los millones que, a través del Plan Estatal de Vivienda, van a recibir las comunidades autónomas, incluidas las que gobierna su partido? ¿En que se presupueste en vivienda siete veces más de lo que ustedes presupuestaron? ¿O es más bien, quizá, que su competencia con la ultraderecha les lleva a defender lo indefendible y a posicionarse en contra de los intereses de los ciudadanos, para no dar pie a que les puedan acusar de ser la derecha cobarde?

Concluyo, señorías. Los socialistas trabajamos, legislamos y gestionamos con el objetivo de que nadie en este país se vea en la disyuntiva de no poder acceder a una vivienda digna. Nuestro enfoque de la vivienda es, por tanto, el derecho constitucional recogido en el artículo 47. Y con esa perspectiva, desde el Grupo Parlamentario Socialista animamos al Gobierno a no dejarse amilanar por críticas interesadas y, al mismo tiempo, le ofrecemos, señor Lucas, todo nuestro apoyo para que los presupuestos se tramiten escuchando, dialogando y consensuando en todo lo que sea posible, pero siempre teniendo como finalidad primordial favorecer el que nadie se quede atrás en su derecho a acceder a una vivienda, que es lo que a los socialistas realmente nos importa.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para contestar a todas las preguntas que le han planteado, tiene la palabra el secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, don Francisco David Lucas Parrón.

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

Son diversas cuestiones, así que voy a intentar ceñirme al tiempo, pero espero de su condescendencia. Antes me he ajustado bastante para reservarme algún tiempo para después.

En primer lugar, en cuanto al portavoz del PDeCAT, preguntaba y hacia alguna referencia —que también desde el Partido Popular y desde VOX se ha hecho— a la capacidad de ejecución del presupuesto. Miren, les tengo que decir que la capacidad de ejecución y la ejecución del presupuesto es altísima. Hemos dado todos los pasos para la ejecución, tanto del plan estatal —todo el dinero fue transferido a las comunidades autónomas y las comunidades autónomas lo están ejecutando— como del resto del presupuesto ordinario. En cuanto a los fondos europeos, los acuerdos, a través de dos conferencias sectoriales y del Consejo de Ministros con las comunidades autónomas, para la ejecución tanto de la rehabilitación de viviendas como de la ejecución de la rehabilitación y reforma de edificios públicos de comunidades autónomas, están dando todos los pasos y vamos a transferir el dinero. Saben que el plazo de ejecución de esas obras es hasta el año 2026, con lo cual todavía no le puedo dar, a fecha de hoy, el grado de ejecución total, pero el grado de ejecución de este presupuesto en materia de vivienda va a ser muy alto, me atrevería a decir que superior al 90%. Considero que va a ser mucho más, porque el ordinario estará prácticamente todo ejecutado.

En segundo lugar, hablaban de los marcos competenciales. En el marco competencial hemos intentado ser muy respetuosos, tanto con la libre arquitectura como con, por supuesto, la ley de vivienda, para respetar el marco competencial de las comunidades autónomas. Ha sido un ejercicio bastante arduo, bastante intenso, de acuerdo, de debate y, sobre todo, de respeto. Con lo cual, creo que, en ese sentido, tenemos que estar tranquilos.

Luego, se preguntaba también por el porcentaje para la rehabilitación de barrios. Hemos intentado que, en materia de vivienda, los programas sean flexibles, que sean programas acordados con las comunidades autónomas y, sobre todo, que esa flexibilidad tenga en cuenta la diversidad territorial existente. Será el acuerdo que alcancemos con las comunidades autónomas y la distribución de fondos que acordemos con ellas lo que va a determinar el porcentaje que pueda haber en unos programas o en otros, pero sí es cierto que van encaminados, principalmente, a la rehabilitación residencial, especialmente en aquellos barrios que son más vulnerables desde el punto de vista económico. Por eso, no solamente se aprobó el real decreto, sino que también se aprobó un real decreto-ley con una serie de medidas en materia fiscal, en la toma de decisiones de las comunidades de propietarios, en avalar a las comunidades de propietarios que menos recursos tienen con avales ICO, para poder afrontar la rehabilitación de una forma efectiva, especialmente pensada para aquellos barrios más vulnerables.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 52

La Ley de Vivienda, la primera Ley de Vivienda en la democracia es una ley que pretende garantizar el derecho. Como bien ha dicho la portavoz de Unidas Podemos, teníamos esa asignatura pendiente desde hacía muchísimo tiempo, teníamos ese hándicap en nuestra legislación y hemos intentado dar cobertura a esa ley. Es verdad que esta comparecencia no es para hablar de la ley, pero sí que está interrelacionada con el presupuesto que nosotros hemos aprobado. Dese cuenta que este presupuesto tiene acciones muy concretas, enlazada esa Ley de Vivienda con el Plan Estatal de Vivienda, con el Plan de Vivienda para Alquiler Asequible o con las medidas que estamos implementando, para el blindaje de los parques públicos de vivienda y para que no se vuelvan a vender parques públicos de vivienda; para que cuando haya propuestas de lanzamiento judiciales en materia de desahucios, tengamos soluciones habitacionales para los vulnerables, tanto por las ayudas que se van a aportar a través del Plan Estatal de Vivienda, como con los programas —en coordinación con comunidades autónomas y ayuntamientos— que estamos implementando; porque queremos aumentar la oferta de vivienda pública, en coordinación con las administraciones territoriales, o porque no solamente nos preocupan las ayudas, no solamente nos preocupa la oferta de vivienda pública, sino también la rehabilitación de viviendas y la mejora del parque residencial español, que es un parque antiguo, que tiene muchas deficiencias y que tiene una pésima calidad en muchísimos territorios, especialmente en aquellas zonas donde hay más vulnerabilidad económica. Por eso, la interrelación de este presupuesto con la Ley Estatal de Vivienda es clara y está muy concretada en las partidas presupuestarias.

Yo he venido aquí varias veces y no he tenido ningún problema nunca en hablar de las políticas de vivienda y en profundizar en todas ellas. Es verdad que en unas comparecencias tan rápidas es difícil hacerlo. No sé yo si soy más rápido hablando o usted cuando nos manifestamos, porque tenemos poco tiempo y lo hacemos en la medida de nuestras posibilidades. Le reitero que la Constitución española abarca grandes aspectos en todas las vertientes, pero no solamente existe el artículo 33 o el artículo 38. El artículo 33.2, incluso, habla de la función social que se preconiza de la propiedad, y eso se les olvida constantemente. Pero es que hay un artículo, el 47, que habla de una vivienda digna y adecuada; eso no lo tenemos cubierto en España y es fundamental poder seguir trabajando en cubrir ese aspecto, y lo tenemos que hacer garantizando derechos y con seguridad jurídica.

Pero en su intervención usted se contradice, porque habla de que vamos a afectar a los pequeños propietarios. A los pequeños propietarios les estamos incentivando en esa ley de vivienda, no se les está penalizando; se les incentiva fiscalmente para que puedan adoptar determinadas decisiones en materia contractual, que beneficien a la incorporación de jóvenes, a la reducción de los precios de alquiler o a la contención de rentas. Pero lo que sí es evidente es que en España se ha producido a lo largo de estos años un crecimiento especulativo de los precios; y en ese crecimiento especulativo de los precios, la obligación de los poderes públicos —si el mercado, que es imperfecto, no es capaz de afrontar esa contención de rentas— es tomar medidas para que la gente no se vea expulsada de sus viviendas, para que no tenga que hacer esfuerzos del 40% en el pago de la vivienda, para hacer posible la accesibilidad o para que se eviten procesos de gentrificación en las ciudades. De eso va este presupuesto y de eso va la ley de vivienda, de garantizar derechos y de hacer posible que los ciudadanos entren en las viviendas.

Habla usted, por ejemplo, del IBI. El porcentaje del IBI para incentivar la movilización de viviendas vacías es potestativo por parte de los ayuntamientos. Los ayuntamientos podrán regularlo o no, en función de las necesidades. Pero estará usted conmigo en que hay un gran número de viviendas vacías y lo que intentamos es incentivar su movilización para que se puedan poner en el mercado y para que, a su vez, puedan hacer posible que muchas familias puedan acceder a ellas, o ayudar a aquellos que tienen más dificultades de acceso a la vivienda, como son los jóvenes, que tienen muchas dificultades por la precariedad laboral, por los sueldos bajos o por la inestabilidad laboral que tienen al inicio de su vida laboral. Son determinadas medidas que son positivas, que son fundamentales y que no se pueden ver aisladamente, sino que se tienen que ver en un todo, y ese todo se tiene que ver sobre la base de diferentes programas que están interconectados y que posibilitan una política integral en materia de vivienda.

Señora Zurita, portavoz del Partido Popular, yo creo que en esta Comisión, como casi siempre, se han visualizado varias formas de entender esta cuestión. Una forma de entenderlo es vender viviendas públicas a fondos de inversión; seguramente usted está de acuerdo con ella porque su formación política lo está. La segunda es liberar suelo público para la especulación urbanística; seguramente, también está usted de acuerdo con ella. La tercera que se incrementen los precios del alquiler y no hacer nada para controlarlos. La cuarta, no garantizar derechos. La quinta, dejar a la suerte a su gente. Y la sexta, que me reproche usted diciendo que son insuficientes las medidas aprobadas en el real decreto-ley.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 53

Se recuperó la deducción en rehabilitación de vivienda habitual. ¿Usted sabe quién quitó la deducción por rehabilitación en vivienda habitual? ¿Qué Gobierno quitó la deducción en rehabilitación por vivienda habitual? Me parece que fue el Gobierno del señor Rajoy, en una ley del año 2012, que entró en vigor el 1 de enero del año 2013. Nosotros hemos recuperado una serie de propuestas porque el modelo al que usted no le gusta mirar es el blindaje de los parques públicos para garantizar viviendas dignas a precios asequibles a los ciudadanos; el control de los precios abusivos, porque no pretendemos controlar sino, en aquellas zonas donde hay precios abusivos, hacer un control de rentas de alquiler; ayudar a los más vulnerables con programas específicos que intentan posibilitarles viviendas; ayudar a los jóvenes a acceder a una vivienda; recuperar la deducción en vivienda habitual, o garantizar que las comunidades y propietarios que tienen menos recursos puedan tener posibilidades de rehabilitar sus viviendas como los demás. Es un ejercicio bastante complejo, bastante difícil porque el ámbito de la vivienda es complejo y difícil, porque se tienen que garantizar derechos, equilibrar la seguridad jurídica necesaria para poderlo afrontar y, sobre todo, hacerlo con una serie de actores: comunidades autónomas, ayuntamientos, empresas privadas y, por supuesto, el Estado. Estamos trabajando en ello. Espero que se puedan sumar a esta propuesta, a esta idea de intentar garantizar derechos y que no se posicionen con aquellos que no han defendido derechos, sino que han torpedeado constantemente los derechos de los ciudadanos y ciudadanas españoles. Este es el presupuesto que tenemos, que enlaza con toda nuestra planificación, que enlaza con toda nuestra apuesta normativa y que esperamos que vaya consiguiendo los hitos que se van marcando. Va a ser difícil porque este solo es un inicio para ir poniendo cimientos para conseguir cosas y objetivos a medio y largo plazo, pero estoy convencido de que si todos remamos en la misma dirección, conseguiremos esos objetivos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Hemos terminado esta comparecencia del día de hoy. Estamos agradecidos y espero que hayan quedado ustedes satisfechos con las respuestas que les han dado. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (GÓMEZ GARCÍA). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS VOX (Número de expediente 212/001571); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001686), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001764).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos.

Corresponde ahora la comparecencia del señor subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, don Jesús Manuel Gómez García. Vamos a hacerlo de la misma manera que lo hemos hecho hasta ahora en las intervenciones previas. Tiene usted la palabra.

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

Señores diputados, diputadas, en cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso los Diputados, comparezco ante esta Comisión con el objetivo de exponer las líneas generales del proyecto de presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el año 2022. En primer lugar, me gustaría destacar que el proyecto de presupuestos del Grupo Mitma que hoy presentamos persigue avanzar hacia una recuperación justa para hacer de España el país más productivo, más competitivo y más sostenible, y para garantizar que la mejora económica llega a todas las familias. Estos presupuestos se enmarcan en una etapa de fuerte crecimiento de nuestra economía y, junto a la inyección que suponen los fondos europeos, nos dan la oportunidad de incrementar los recursos destinados a la inversión social y productiva. Así pues, desde este ministerio presentamos unos presupuestos de estímulo y de modernización cuyos objetivos son el impulso económico y la transformación digital, encaminados a avanzar en las transformaciones que España necesita: la descarbonización y la sostenibilidad dirigidas a modernizar nuestro país y a mejorar la sostenibilidad y la calidad de vida en nuestras ciudades, y, por último, la igualdad y la cohesión entre personas y territorios, de manera que nadie se quede atrás y logremos un uso más equitativo de los recursos públicos. En este contexto, presentamos el proyecto de presupuestos más ambicioso de los últimos doce años.

El presupuesto consolidado del Grupo Mitma para 2022 asciende a 19 328 millones de euros, incluyendo los capítulos 4, 6, 7 y 8, lo que supone un incremento del 14,9% respecto de los presupuestos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 54

del año en curso. Podemos presentar este presupuesto también gracias a los recursos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en los que este ministerio participa de manera decisiva en las dos primeras políticas palanca: la agenda urbana y rural, y las infraestructuras y ecosistemas resilientes, donde se definen los tres componentes en los que participamos y que articulan un minucioso proyecto para modernizar nuestro país. En concreto, con cargo a este plan, durante el próximo año, el Grupo Mitma va a invertir 1740 millones de euros para descarbonizar nuestras ciudades; más de 2270 millones para cohesionar, conectar y modernizar la movilidad, y cerca de 2500 millones de euros para la vivienda, destinados a la creación de un verdadero parque de vivienda de alquiler social y para la rehabilitación de nuestro parque edificatorio, como pieza clave en la reactivación económica y su capacidad de creación de puestos de trabajo.

De los más de 19000 millones de presupuesto consolidado que acabamos de mencionar, algo más de la mitad, el 56 %, va destinado a inversiones reales; el 29 %, a transferencias de capital; mientras que el 14 % se destina a transferencias corrientes; y finalmente, el 1,5 % restante, a activos financieros. El incremento más destacado se produce en el capítulo de gasto dedicado a las transferencias de capital, que crece en un 51,7 % hasta disponer de un total de 5514 millones de euros. Esto es reflejo de que nos encontramos con unos presupuestos para una España descentralizada, ya que destinamos más de 3600 millones de euros a transferencias a comunidades autónomas y a entidades locales. Pero este incremento en las transferencias a otras administraciones públicas no supone en ningún caso una merma en las inversiones que realizan directamente el ministerio y sus entidades, que crecen también hasta los 10773 millones de euros, un 4,7 % más que en el año 2021.

En conjunto el presupuesto de inversión —que incluye la inversión que realiza directamente el grupo Mitma, así como aquella que realizan otros agentes pero que se financia mediante transferencias de capital por el capítulo 7 del ministerio y por las inversiones financieras— asciende a 16588 millones de euros, 2406 millones más que en el presupuesto vigente. Dentro de este concepto destaca la cuantía destinada al transporte ferroviario con un 42 % del total, lo que pone de manifiesto el esfuerzo inversor que el Mitma va a destinar a la red ferroviaria convencional y a las cercanías. En relación con el actual presupuesto, la cifra presupuestada para 2022 supone un incremento del 13,6 %. Por su parte, el presupuesto de inversión destinado a vivienda representa un 20 % del total. Se trata de un importe coherente con la relevancia que el ministerio concede a las actuaciones en esta materia, de modo que el presupuesto para inversión en vivienda para 2022 crece un 47 %. Por otra parte, el presupuesto de inversión destinado a carreteras supone un 18 % del total y asciende a 3007 millones de euros; al modo marítimo se destinan 1033 millones de euros, 6,2 % y al aéreo, el 5 % de los recursos.

Señor presidente, señorías, en lo relativo al proyecto de presupuestos para 2022 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, me gustaría referirme a la sección 17, que, como saben, incluye tanto al ministerio propiamente dicho, como a los organismos autónomos y a las agencias estatales dependientes del mismo. El presupuesto total consolidado de la sección 17 para el año 2022 —capítulos 1 al 9— asciende a 14722 millones de euros. La parte principal corresponde al presupuesto del ministerio, que asciende a 14625 millones de euros y de ellos 5875 son financiados por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. De estos 14625 millones, un 24 % se destina a gasto corriente, los capítulos del 1 al 4 del presupuesto de gastos, lo que supone un total de 3547 millones; mientras que el 76 % restante, 11078 millones, corresponden a operaciones de capital y financieras. En otras palabras, el ministerio destinará tres de cada cuatro euros del presupuesto a inversión productiva.

Dentro de los capítulos de gasto corriente, el capítulo 1 correspondiente a los gastos de personal asciende a 176 millones de euros, lo que únicamente representa el 1,2 % del presupuesto global. Por su parte, al capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios, destinamos 71 millones de euros y al capítulo 3, gastos financieros, 1,26 millones de euros.

Por lo que se refiere al capítulo 4, de transferencias corrientes, el presupuesto de 2022 cuenta con 3299 millones de euros. 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, con origen o destino en los territorios no peninsulares. 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 obligaciones de servicio público, OSP, que presta Renfe tanto en el conjunto de España como en Cataluña —comunidad autónoma que tiene transferida la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 55

competencia en esta materia, aunque la financiación sigue garantizándose desde los Presupuestos Generales del Estado—. Esta partida asciende a la cantidad de 1230 millones de euros, de los que 232 financian las OSP ferroviarias en Cataluña y los 998 millones restantes, las del resto de España. Esto refleja el compromiso del Gobierno con estos servicios, en particular los de cercanías, a lo que se suma la apuesta inversora en la red ferroviaria convencional. Esto muestra también la implicación de nuestro departamento con la cohesión social y territorial y con la construcción de ciudades más sostenibles. Y todo ello está en línea con las 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 807 millones de euros destinadas a subvencionar los viajes de los ciudadanos residentes en territorios no peninsulares y de las familias numerosas en sus desplazamientos con la península y entre islas. Como saben, desde el año 2018 la bonificación para residentes de los billetes de transporte aéreo y marítimo entre los territorios no peninsulares y los del resto del territorio es del 75% del precio del billete y es compromiso de este ministerio mantener dicho nivel de bonificación. Asimismo, con este capítulo se financian también las contraprestaciones de los contratos suscritos para atender las obligaciones de servicio público aéreas y las líneas de navegación marítima de interés general por importe de 7 y 15 millones, respectivamente. Igualmente, para el año 2022 se mantiene la partida creada en este ejercicio destinada a la financiación de las obligaciones de servicio público en el ámbito del transporte de viajeros por carretera, 15 millones de euros, también en línea con la prioridad que hemos dado a las actuaciones encaminadas a mejorar la cohesión social y territorial.

Por otro lado, disponemos de una partida de 74 millones de euros para financiar las competencias destinadas a reducir el coste efectivo del transporte aéreo y marítimo de mercancías con origen o destino en los territorios no peninsulares. Entre ellas, se encuentra el plátano de Canarias a cuyo transporte se destinan 10 millones de euros. También se incluyen 321 millones correspondientes a las aportaciones que realiza la Administración General del Estado a los consorcios y autoridades metropolitanas de transportes de Madrid, Cataluña, Comunidad Valenciana y Canarias para financiar el transporte regular de viajeros.

Junto con todos estos servicios de transporte, en este capítulo presupuestario también se financia el servicio postal universal que presta la empresa Correos y Telégrafos S.A., para la que se ha incluido una partida que asciende a 110 millones de euros, la misma cantidad que la consignada en el presupuesto actualmente en vigor. Sobre esta materia preguntó esta mañana el señor Lorite y quería completar también la información que la secretaría de Estado por falta de tiempo no pudo desarrollar. Como todos conocen, señorías, el Consejo de Ministros aprobó el pasado mes de junio el Plan de prestación del servicio postal universal que contemplaba una financiación al operador que presta el servicio postal universal, para el periodo 2011-2020, de 1282 millones de euros, importe que la Comisión Europea consideró como una ayuda del Estado adecuada y compatible con el Tratado de la Unión. De este modo, el plan de prestación ha resuelto las incertidumbres existentes en este ámbito, dado que contiene la metodología de cálculo que permitirá a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la CNMC, determinar de manera definitiva la carga financiera injusta para cada ejercicio desde el año 2010, convirtiendo así en definitiva la financiación que ha venido siendo realizada desde entonces mediante el abono a Correos y Telégrafos de cantidades a cuenta en cada uno de los ejercicios presupuestarios. De ahora en adelante, a partir de la entrada en vigor del plan de prestación, la financiación de dicho servicio universal se hará a través del Fondo de financiación del servicio postal universal, previsto en la vigente Ley postal y cuya puesta en marcha y gestión corresponde a la CNMC. Al mismo tiempo, en el ámbito del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, hemos iniciado los trabajos necesarios para concretar el marco de actuación por la prestación de servicio para el periodo de 2021 a 2025, fecha en la que termina la designación de Correos como operador responsable de la prestación de este servicio que le fue atribuida por la Ley postal.

A continuación, paso a referirme al presupuesto de inversión del ministerio que incluye los importes consignados en los capítulos 6 y 7, que suponen 9783 millones de inversión productiva. El capítulo 6, inversiones reales, experimenta un crecimiento del 7,3% respecto al presupuesto de 2021, situándose en 2460 millones. En atención a la estructura del ministerio la mayoría del capítulo, el 89,6%, va destinado a la Dirección General de Carreteras, que mediante sus dos programas alcanza los 2203 millones de euros. Como muy bien ha explicado el secretario general de Infraestructuras, de este importe 1152 millones se dedicarán al programa de conservación y explotación, que crece un 11%, y el total de los créditos destinados por el grupo Mitma a la conservación de la Red de Carreteras del Estado alcanzan el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 56

máximo histórico de 1371 millones de euros, contribuyendo así a paliar el déficit acumulado en los últimos años. El resto de servicios del departamento experimentan también crecimientos en el capítulo 6 respecto al presupuesto para el ejercicio en curso, entre los que cabe citar el de las direcciones generales de Vivienda y Suelo y el de Agenda Urbana y Arquitectura, que con un presupuesto conjunto de 25,5 millones de euros crece un 4 %.

Por su parte, el capítulo 7, transferencias de capital, alcanza los 7323 millones, lo que supone un incremento del 25 % respecto al presupuesto del ejercicio en curso. En este capítulo se sitúan la mayoría de los créditos del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia para el ministerio. Excluyendo estos créditos del MRR, entre el resto de créditos destacan los destinados a vivienda, que ascienden a un total de 652 millones de euros, entre los que se incluyen los destinados al nuevo plan estatal de vivienda, el bono de alquiler joven o la subsidiación de préstamos; todos ellos muy bien desarrolladas por el secretario general de Vivienda que ha intervenido justo antes que yo.

En el capítulo 7 cabe destacar también que este año figura nuevamente la transferencia por un importe de 200 millones a la Generalitat de Catalunya, en cumplimiento de la Sentencia 1668/2017, que resolvía el contencioso entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Catalunya en relación con la determinación del déficit en infraestructuras en 2008, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional tercera del *estatut*. También en cumplimiento de las sentencias del Tribunal Supremo, derivadas del convenio entre la AGE, Administración General del Estado, y la Comunidad Autónoma de Canarias de 2006, se ha recogido una transferencia de 200 millones de euros a la Comunidad de Canarias. También se han incorporado otras transferencias a comunidades autónomas para la ejecución de infraestructuras, como son 200 millones a la Comunidad Valenciana y 210 millones a la Comunidad Autónoma de Canarias.

Finalmente, el capítulo 8, activos financieros, experimenta este año una reducción del 22 %, reducción que se debe fundamentalmente a la rebaja en las aportaciones patrimoniales a ADIF y a Seittsa, y que se completa con la aportación a Sepes para el plan de las 20 000 viviendas, que crece 15 millones de euros, hasta los 115 millones.

Señor presidente, señores diputados y diputadas, finalizo ya mi intervención con la esperanza de haber transmitido con claridad las líneas fundamentales del presupuesto del ministerio para 2022. Son unos presupuestos justos para una recuperación inclusiva para todos y todas y que permiten combatir la exclusión invirtiendo en vivienda e impulsando la movilidad cotidiana y la transformación sostenible del transporte urbano y de proximidad; unos presupuestos que aúnan la apuesta por la conservación y la seguridad de nuestra red de infraestructuras, por la digitalización de los transportes y por la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático.

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

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a los distintos grupos. Señor Bel Accensi, ¿va a hacer uso de la palabra? (**Denegaciones**). Por Unidas Podemos, señora Velarde, tiene usted ahora la palabra.

La señora **VELARDE GÓMEZ**: Gracias, presidente, y gracias también al subsecretario por su exposición.

Una de las últimas cosas que ha comentado ha sido el servicio postal universal. El servicio postal de Correos ha sufrido, como otros muchísimos servicios públicos, enormes recortes durante los últimos años, que han mermado alarmantemente la calidad del servicio, especialmente después del proceso de liberalización emprendido por el Gobierno del Partido Popular, debido a esos recortes de 15 000 empleos y también al empeoramiento de sus condiciones laborales, la precariedad, la falta de medios y del personal necesario suficiente. Entonces, todo este nefasto conglomerado del que venimos tiene consecuencias muy negativas para el servicio y, sobre todo, lo que más nos preocupa es en el medio rural o en los pueblos. Entendemos, por tanto, que es necesario aumentar esa plantilla de trabajadores y trabajadoras de las oficinas de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, y especialmente en el ámbito rural, en los pueblos y localidades, e incrementar los medios a fin de acabar ya con estos continuos retrasos en la entrega postal.

Decía que en los presupuestos se prevé un total de 110 millones de euros de transferencias corrientes para la Sociedad Estatal de Correos y para la prestación del servicio universal, quería hacerle sobre esto dos preguntas: si tiene pensado solucionar el tema del déficit de la plantilla de personal del servicio postal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 57

de Correos y qué tipo de inversiones se van a realizar para garantizar el servicio postal universal. Eso con respecto al servicio postal.

También nos interesa mucho la cuestión de las bajas emisiones. Las zonas de bajas emisiones sabemos que son áreas en las que se regulan los vehículos más contaminantes y, por lo general, esto significa que los vehículos con emisiones más altas no pueden entrar en aquellas zonas; además, en algunas zonas de bajas emisiones, los vehículos más contaminantes tienen que pagar más si entran en la zona de baja emisión. Como hay un número creciente de esas zonas de cero emisiones en operación, en preparación o en planificación, quería hacerle también sobre esto un par de preguntas. Vemos que en el programa 45, zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano, hay 1121 millones, ¿qué medidas se van a adoptar para que las administraciones locales cumplan con los alineamientos básicos de las zonas de bajas emisiones establecidas en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y qué criterios se utilizan para garantizar un equilibrio territorial en las asignaciones y subvenciones que se van a adoptar?

Termino refiriéndome al transporte por carretera. En el programa 453, ordenación e inspección del transporte terrestre, hemos visto que se contemplan transferencias de capital para empresas privadas como parte del programa, con una asignación de 23 522 millones. El objetivo parece ser ordenar, controlar y potenciar el desarrollo equilibrado del transporte terrestre. Tenemos también otro programa de subvenciones y apoyos al transporte terrestre, con otros 1825 millones, y otros adicionales que se han establecido de 473 millones de subvenciones a consorcios y a autoridades metropolitanas de transportes. Nuestras preguntas son: cuánto dinero está destinado para la implementación del Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera, cuáles son los principales ejes de ese Plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera, en qué consisten las subvenciones del transporte regular de viajeros por carretera y qué tipo de transporte colectivo urbano se va a priorizar para la asignación presupuestaria de las subvenciones a consorcios y autoridades metropolitanas del transporte.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al siguiente grupo. Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don José María Figaredo Álvarez-Sala.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchas gracias.

Muchísimas gracias por su comparecencia y por una exposición bastante estructurada, aunque, como ya le indiqué a uno de sus antecesores en ese puesto, hay cuestiones que son interpretables de otra forma. En concreto, le quiero preguntar por varios datos, algunos de ellos más o menos concretos, otros son un poco más generales. Primero, respecto a la cuestión de los costes de los transportes, usted dirige la que sería la pata más financiera, más de planificación, de proyectos y proyección dentro del ministerio, que está relativamente separada de lo que es la ejecución y el pie de obra, querría saber qué medidas tienen ustedes previstas para abaratar los costes de los transportes marítimos, los fletes. Ya sabe que hay una gran dificultad ahora para cerrar esos acuerdos, los precios se han multiplicado, qué medidas tienen ustedes planificadas, ya que una proporción altísima de todas las mercancías que entran y salen de España van a hacerlo por mar en contenedores de transporte marítimo.

Por otro lado, ha hablado usted y le ha dado mucho énfasis a toda la cuestión ferroviaria, pero quería saber qué va a suceder con aquellos servicios que durante el estado de alarma se suspendieron, algunos de los cuales no se han reanudado todavía. ¿Van a reanudarlos próximamente? Son, sobre todo, frecuencias de viajes. ¿Qué planes tienen ustedes?

Quería saber también numéricamente qué impacto y qué consecuencias va a tener para ustedes y para los españoles la situación de los peajes, el establecimiento de los peajes en las vías de alta capacidad de España. ¿Qué idea tiene usted? ¿Me puede decir cuál va a ser el impacto económico sobre los usuarios de las autopistas y cuál va a ser el impacto económico para su ministerio, en la medida en que van a recibir una serie de ingresos adicionales? ¿Van a gestionarlos ustedes? ¿Van a reinvertirlos? ¿Van a emplearlos directamente en el mantenimiento de esas vías?

Por último, me gustaría saber su consideración y su análisis de la suspensión del impuesto sobre la plusvalía municipal. No le toca directamente, pero en la medida en que está muy relacionado con la pata de agenda urbana, creo que tendrán algo que decir al respecto. No sé si sabía que VOX lleva planteado ya en uno de sus puntos del programa precisamente la eliminación de ese impuesto y ahora el Tribunal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 58

Constitucional ya ha confirmado que ese impuesto no ha lugar, es inconstitucional y no puede establecerse. Quería saber cuáles son las consideraciones desde el ministerio a esta cuestión.

Por último, quería saber, en cuanto a los planes de inversiones en infraestructuras ferroviarias, qué plazos manejan para la variante de Pajares y la de Asturias, cuándo cree usted que estará terminada y, sobre todo, cuál es la dotación financiera o presupuestaria adicional que va a exigir esta terminación del proyecto.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, va a intervenir doña Paloma Gázquez. Tiene usted la palabra.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias al subsecretario por su comparecencia. Resumiendo, su intervención han sido números y números, que francamente ya conocíamos porque nos hemos estudiado los presupuestos. Una vez estudiados, sabemos que son números y números en base a un presupuesto absolutamente irreal, el presupuesto irreal de este Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Usted maneja datos reales y nos parece que lo que transmiten aquí es irreal y que no es justo para la sociedad ni para esta institución que nos vengan a contar esto. No es que en el Partido Popular no nos creamos el presupuesto, es que no se lo creen las instituciones, no se lo cree el Banco de España, no se lo creen instituciones internacionales como el FMI, entre otras cosas porque las previsiones de crecimiento sobre las que se basan no se corresponden con lo que está pasando en España o porque la alta inflación va a hacer que sea necesario replanteárselas.

Insisto en que es irreal por dos aspectos. Primero, los ingresos. Son previsiones falsas, muchas fundamentadas en subidas de impuestos o nuevos impuestos muy directamente afectados por su área: diésel, residuos y, sobre todo, el pago por uso de carreteras, que nos tendrán que explicar más detalladamente cuál es su planificación para ello, pero que en definitiva suponen un gran saqueo al ciudadano. Y luego la irrealidad de los gastos. Da igual lo que pongan sobre papel, da igual lo que aprueben, porque no ejecutan. La realidad es que este año el presupuesto de 2021 en agosto llevaba un 27 % de ejecución. Me parece que es para sacar muy poquito pecho. Y ya para qué le cuento en mi tierra, en Asturias, que a 30 de junio de 2021 en inversiones llevábamos un 14 %. Eso para una región absolutamente desfavorecida como la nuestra es un caos.

Ciertamente, casi puedo replicar la intervención del año pasado. Usted ha puesto de manifiesto el incremento que suponen en este presupuesto los fondos europeos. Es una apuesta que puede parecer para las infraestructuras, pero realmente no lo es, y luego me extenderé. Como todos los compañeros tenemos los temas distribuidos, voy a centrarme en el capítulo 1 de lo que usted lleva, que es una subsecretaría que básicamente se basa en personal. Entiendo que debe ser para usted bastante desolador ver el alto número de altos cargos que hay en este Gobierno y, sin embargo, ver a su ministerio tan sumamente infradotado de personal. Me puede contestar con un sí o un no —tampoco pido más— en su réplica si considera que está suficientemente dotado de personal el ministerio, si tiene pensado hacer una apuesta clara por las muchas vacantes que hay que cubrir y si tiene pensado hacer una apuesta clara por las muchas promociones internas que se reclaman desde el ministerio.

En cuanto al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que ha citado bastante, el año pasado ya comentábamos en esta Comisión que sería muy complicado que los proyectos que ni se habían presentado ni se conocían y cuyos fondos no se podrían recibir se acabaran. A la vista está. Vuelvo a poner como ejemplo mi tierra: a 31 de agosto de 2021, hace mes y medio, de los 34 millones que había para conservación y explotación en carreteras, que eran absolutamente necesarios por cómo tenemos de deterioradas nuestras infraestructuras, no se ha ejecutado nada, ni tan siquiera obligaciones reconocidas, estamos en cero. Son unos presupuestos muy inflados, vienen aquí, dicen muchos números, pero en realidad no se traducen en nada.

Volviendo al personal, para esta cantidad de fondos europeos que vienen, volvemos a lo mismo. Me basta con que la respuesta sea un sí o un no. ¿Considera que tiene el ministerio personal suficiente para la redacción de los proyectos o para la dirección de las asistencias técnicas de la redacción de esos proyectos? Y cuando se llevan a las obras, estamos en lo mismo. ¿Tiene personal suficiente para el control y dirección de todas esas obras nuevas o en su caso para la dirección de las asistencias técnicas de todas esas obras? Ciertamente consideramos que no, que falta afrontar que el ministerio no tiene todo el personal cualificado que debería tener un ministerio como este. Insisto, son las mismas preguntas del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 59

año pasado. Nos abruma, pero es que es así. No hay proyectos definidos, no hay responsables, no hay plazos, no hay tramitación.

Hay otro tema que consideramos absolutamente constructivo poniendo en valor al Ministerio de Transportes, que siempre ha tenido un papel absolutamente protagonista. Hemos visto este año la cantidad de leyes —con todos los respetos— absurdas y en absoluto demandadas por la sociedad que han pasado por este Congreso, y sin embargo seguimos sin ver una reforma de la Ley de Contratos del Sector Público. Su ministerio, precisamente su subsecretaría, participaba tradicionalmente en la redacción de determinados capítulos de la Ley de Contratos del Sector Público, de Administraciones Públicas o cualquier otro nombre que haya tenido a lo largo de la historia. Nos gustaría que el compromiso que el año pasado adquirieron sea así, que se comprometan desde su ministerio, que hay gente muy competente para ello, a impulsar una nueva ley de contratos que reduzca plazos, que agilice trámites y que permita que todos los proyectos, y en concreto los de los fondos europeos, puedan llevarse a cabo, porque vemos que hay muchísimos temas legislativos que todavía faltan por cerrar.

En definitiva —viendo que ya tengo la luz roja, antes de que el señor presidente me llame la atención—, después del día que llevamos hoy, de las intervenciones que llevamos y de la suya, insisto, que ha sido repetirnos y replicarnos números, consideramos tras el estudio de los presupuestos que apenas hay proyectos reales, que apenas hay plazos y los que hay están extendidos hasta el infinito, no hay plazos concretos. Vemos que la ejecución posterior no se lleva a cabo, con lo cual tampoco entendemos nada, que no hay cambios legislativos como los que les pedimos y que España se juega mucho en las inversiones. Las inversiones crean muchísimo crecimiento económico, crean mucha riqueza y no necesita humos. España necesita realidades.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Un apunte, señora Gázquez, no he llamado la atención todavía a nadie en esta sesión por el tiempo. Lo digo para dejarlo claro. Como usted lo dice (**la señora Gázquez Collado: Como veía la luz roja...**), yo le tengo que contestar.

Vamos a pasar a la siguiente intervención. Por el Grupo Parlamentario Socialista, don Vicent Sarrià Morell tiene la palabra.

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

En primer lugar, quiero agradecer al señor subsecretario su detallada explicación de unos presupuestos que sabemos dirigidos a impulsar la recuperación económica, a que nos hagan más competitivos, productivos y sostenibles, con un impulso que no deja a nadie atrás, justo con todos los colectivos sociales y coherente con una España descentralizada. Estamos ante unos presupuestos expansivos gracias, entre otras cosas, a la recuperación de la economía española, por mucho que la nieguen desde el Partido Popular, y a la inyección de unos fondos europeos para la recuperación que posibilitan que este ministerio sea uno de los principales instrumentos tractores para la modernización de nuestra economía, para la transición ecológica y digital y para la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía en general. Estamos hablando de más de 19000 millones de euros, el presupuesto más ambicioso en los últimos doce años. Estamos hablando de 16286 millones en inversión, el 40 % del conjunto de la inversión pública, que casi duplica el último presupuesto del último Gobierno popular e incrementa en casi un 15 % el presupuesto de este año, unas cuentas que también dan un decidido impulso territorial con más de 3600 millones en transferencias a las comunidades autónomas y las entidades locales. Sin duda, el Plan europeo de recuperación contribuye decisivamente a este esfuerzo con los 6500 millones en inversiones para 2022, que se suman a los más de 8000 activados durante 2021. Gracias al plan, vamos a poder destinar 1740 millones a descarbonizar nuestras ciudades, 2273 a la modernización, la conectividad y la cohesión de la movilidad y casi 2500 millones para la rehabilitación de edificios y la creación de un parque de vivienda de alquiler social.

Es precisamente en la política de vivienda donde estos presupuestos hacen una apuesta más decidida con la mayor partida de la historia, 3290 millones de euros, que multiplica nada menos que por siete el presupuesto de 2018, y es coherente con la apuesta social que suponen estos presupuestos: llevar el derecho constitucional a una vivienda digna a las cuentas como nunca con anterioridad se había hecho. En los presupuestos de 2021 ya se inició ese compromiso que ahora se incrementa en cerca del 50 % y lo hace en una doble vertiente: más de 2000 millones a programas de rehabilitación que mejorarán la calidad urbana y contribuirán a la reactivación económica y el empleo y cerca de 1300 millones en atender la urgencia en materia de vivienda social. En ese aspecto, son particularmente destacables los doscientos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 60

millones destinados a ayudar a alrededor de setenta mil jóvenes a acceder a una vivienda de alquiler y facilitarles así su emancipación y desarrollo personal.

Otra gran apuesta del presupuesto, sin duda, es la movilidad sostenible innovadora. Este eje es clave tanto para garantizar la movilidad a la ciudadanía como para impulsar la competitividad de nuestra economía o como para cumplir con los objetivos medioambientales a los que nos hemos comprometido como país. La transformación y modernización del transporte urbano y de proximidad es esencial para la calidad, eficiencia y sostenibilidad de la movilidad de los ciudadanos y por ello estos presupuestos destinan, además de los 473 millones en subvenciones para el transporte metropolitano y local, más de 1100 millones para la implantación de zonas de bajas emisiones, la transformación digital y la transformación de las flotas de autobuses. En esa línea de apuesta por la movilidad de proximidad está la priorización del ferrocarril, con más de 2800 millones en la red convencional, un 55% más, destinándose a cercanías, la pariente pobre durante muchos años, más de 1500 millones, y todo ello invirtiendo además 5200 millones en las inversiones de la red transeuropea, así como en actuaciones para la intermodalidad y logística, claves para el futuro de nuestra industria y comercio exterior, así como para el cumplimiento de los objetivos de descarbonización. Asimismo, crece un 6,3% la inversión en nuevas infraestructuras de carreteras y se alcanzan los 1370 millones en el mantenimiento de nuestra red de carreteras, un capítulo imprescindible para paliar un déficit acumulado de años; por cierto, uno de los retos que hemos de afrontar y debatir en el futuro inmediato y que nadie hasta ahora ha tenido la valentía de abordar.

En definitiva —y termino, señor presidente—, estamos ante un presupuesto pensado para la ciudadanía, para mejorar su vivienda, su barrio, su pueblo, su ciudad, para mejorar su movilidad, para modernizar nuestro tejido productivo, nuestra competitividad de una manera sostenible y sin dejar a nadie atrás.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para contestar a sus preguntas, tiene la palabra el subsecretario, don Jesús Manuel Gómez García.

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

En primer lugar, quiero agradecer todas las intervenciones que han realizado e intentaré comentarlas en el orden seguido, y, por tanto, comenzaré respondiendo a la representante de Podemos.

En cuanto al servicio postal universal, es importante centrar las competencias que son de este ministerio y las que no lo son. Este ministerio es el regulador, pero la empresa es de SEPI y, por tanto, depende del Ministerio de Hacienda. Por nuestra parte, como comentaba, hemos presentado al Gobierno, y este lo aprobó, el Plan de Prestación del Servicio Postal Universal, y con ello hemos dado una seguridad a la financiación. Hemos hecho que toda esta financiación que llevaba diez años siendo a cuenta y tenía riesgo de poder ser considerada como ayudas de Estado por la Unión Europea haya pasado a ser definitiva y con todos los vistos buenos de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia y de la Comisión Europea, por un montante total de 1282 millones de euros, de manera que la seguridad financiera de la empresa está garantizada. Efectivamente, el presupuesto para el año 2022 prevé 110 millones de euros, que es la misma cantidad que había consignada en el presupuesto para el año 2021, pero se trata de una cantidad a cuenta y, por tanto, si fuera necesaria una financiación superior o inferior en función de cuál sea la carga financiera que soporta el operador por este servicio postal universal, finalmente se compensaría. Por tanto, la situación de la empresa en estos momentos es de seguridad financiera total en la materia que se cubre por el servicio postal universal.

En cuanto a su pregunta sobre las zonas de bajas emisiones, el ministerio convocó en agosto una primera ayuda de mil millones de euros para las entidades locales, dentro de un programa que está dotado con mil quinientos millones en total. Esta es la primera convocatoria y el año que viene, en 2022, se hará una segunda convocatoria por los quinientos millones de euros restantes. El plazo para presentar proyectos finalizó y en estos momentos estamos en la evaluación de los mismos. Existe todo un sistema de seguimiento mediante informes periódicos que permitirá ir siguiendo cómo se van adecuando todos estos planes a los objetivos que están marcados no solo por el Gobierno, sino acordados en el plan que se ha presentado y aprobado ante las instituciones comunitarias. En cuanto a este plan, estos fondos tienen un reparto o están pensados para distintos tamaños, de manera que hay distintos grupos por tamaño de población y, por tanto, recibirán fondos todos los proyectos que se valoren y cumplan los requisitos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 61

Me hace otras preguntas, pero casi todas relacionadas con el transporte, y, como ahora comparecerá la secretaria general de Transportes, creo que es mucho mejor que ella, con más precisión, le conteste a esas preguntas más concretas. Por tanto, paso a comentar las preguntas o comentarios del portavoz del Grupo VOX, que, en parte, también se han centrado en temas de transporte, aunque a este respecto sí voy a contestar en concreto.

En cuanto a los transportes ferroviarios suprimidos, sin perjuicio de que el presidente de Renfe, que también comparecerá, pueda dar más detalle, se están recuperando la mayoría, casi todos los servicios y las frecuencias que había antes de la pandemia según se va recuperando también la normalidad en la movilidad y los desplazamientos a los ciudadanos. En cuanto a la conservación, sabe que este presupuesto trae el mayor importe de toda la serie histórica en materia de conservación de carreteras y que la Dirección General de Carreteras ejecuta por encima del 90%. Todos los años ha estado muy por encima del 90% de ejecución, luego no veo ningún riesgo ni ninguna razón por la que se piense que no se van a poder ejecutar este importe.

Como me preguntaba por el pago por uso, por los peajes, aquí pongo precisamente el foco en lo que cuesta a todos los ciudadanos mediante sus impuestos. Ahora mismo se están destinando estos 1370 millones de euros a conservación de la red de carreteras del Estado, que pagan todos los ciudadanos, las usen o no, más o menos, y no lo pagan los ciudadanos que visitan nuestro país, que sabe que es un país periférico y turístico; además, es tránsito con África y, por tanto, todos aquellos usuarios que usan la red de carreteras del Estado y que no tributan en España lo tienen de forma gratuita.

En cuanto al impuesto de plusvalía municipal, he de señalar que no tiene ningún efecto en los presupuestos del ministerio. Son unos fondos que están dentro de la financiación territorial de las entidades locales y la concepción del impuesto es del Ministerio de Hacienda, por lo que, desde las competencias del ministerio, no tenemos nada más que añadir. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Respondiendo a la portavoz del Partido Popular, en cuanto a la irrealidad de estos presupuestos y las dudas sobre los ingresos, como sabe, en referencia a los ingresos, ya se recibieron por parte del mecanismo más de nueve mil millones de prefinanciación. España va ser el primer país en presentar la petición para el primer pago, que, como se sabe, se hace semestralmente. Se han cumplido todos los hitos que estaban en el plan, que están publicados y, por tanto, se pueden consultar. Están todos cumplidos, por lo que no hay ninguna duda razonable de que no se recibirán esos diez mil millones del primer pago semestral. Y ya estamos preparando la segunda petición, que son todos los hitos hasta el final de este ejercicio. En el caso del ministerio tenemos cuatro: tres ya se han cumplido y no hay ninguna duda razonable tampoco acerca de que cumpliremos el cuarto. Por lo tanto, todo va dentro del plan; es un plan que se conoce, ahí están los hitos con sus plazos, que el ministerio en su parte y, en general, la Administración del Estado van cumpliendo sin ningún problema. Además, hace relación al pago por uso como si fuesen ingresos para el presupuesto de este año, cuando en ningún caso se ha presupuestado nada en esa materia, porque no se piensa implantar en el año 2022. Luego, no tiene nada que ver ni pone en riesgo ningún tipo de financiación presupuestaria para 2022.

En cuanto a la ejecución, en 2020 el Ministerio de Transportes ejecutó 5500 millones, en cifras redondas, de inversión. Es la cifra más alta en los últimos cinco años, y todo ello a pesar de que cuando nos hemos incorporado nos encontramos con una cartera de inversión muy inferior, porque, como sabe, las inversiones en el ministerio son complejas, son de infraestructuras, que llevan muchos años desde que se inician hasta que se pueden ejecutar, y, por tanto, para que veamos ejecución hoy es necesario haber licitado con anterioridad, haber presentado los proyectos, etcétera. Le puedo dar las cifras de licitación desde que nosotros hemos llegado. Por ejemplo, desde el 1 de junio de 2018 hasta el 30 de septiembre de 2021 la liquidación total ha ascendido a 34 624 millones de euros y la de inversión a 24 700 millones de euros, un 86% más que en el mismo periodo anterior, es decir, más de 11 400 millones de euros más, y todo ello se va traduciendo en mayores adjudicaciones. Hemos adjudicado proyectos por 23 700 millones de euros, y en el caso de inversión la cantidad ha ascendido a 14 500 millones, es decir, un 60% más de lo adjudicado en los cuarenta meses anteriores. Es decir, tenemos más licitación, tenemos más adjudicación y, por lo tanto, veremos más ejecución. La ejecución en el año 2021, a la que todo el rato se refieren, en el caso del ministerio es en estos momentos un 60% superior que en el mismo ejercicio de 2020, que fue, como le decía, el mayor de la serie histórica de los últimos cinco años. Es decir, la ejecución está yendo mejor de lo que iba hasta que hemos llegado y va a ir mucho mejor gracias al esfuerzo de licitación y adjudicación que estamos realizando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 62

En cuanto a la Ley de contratos, el Real Decreto-ley 36/2020 introdujo ya reducciones de plazos y eliminó algunos trámites, como las autorizaciones de Consejo de Ministros para todos aquellos contratos que van financiados con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, lo cual no obsta para que sigamos estudiando cómo va evolucionando la ejecución y podamos adoptar medidas adicionales si viéramos que fueran necesarias.

En cuanto a las preguntas que me ha realizado en materia de personal, en primer lugar aprovecho para poner en valor todo el trabajo que realizan los empleados públicos del ministerio, porque, efectivamente, después de años de reducción de plantillas, cuando hemos llegado en el año 2018 nos hemos encontrado un número de efectivos muy ajustado y una edad media bastante elevada. A pesar de todo ello, ahí están los hechos, la ejecución, los planes, la aprobación del plan con la nota más alta por parte de la evaluación de la Comisión Europea, y todo ello con esos recursos limitados. Desde 2017, 2018 y 2019 hemos convocado 1002 plazas de turno libre y 86 de promoción interna y la oferta para 2020 incluye trece procesos selectivos, con un total de 238 plazas más de turno libre y 33 de promoción interna, y la de 2021 incluirá catorce procesos selectivos, con un total de 227 plazas y 47 de promoción interna, es decir, estamos superando poco a poco ese déficit que nos hemos encontrado por tantos años de reducción de plantillas. También quería destacar cómo en esta etapa de pandemia los funcionarios han podido seguir desempeñando sus labores. Hemos llegado a tener casi el 75% de la plantilla con medios telemáticos y el ministerio ha demostrado, gracias a nuestros empleados públicos, cómo ha podido seguir realizando sus labores y cómo en 2020, a pesar de ser un año de pandemia, se ha hecho la mayor ejecución de los últimos cinco años.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor subsecretario. De subsecretario a subsecretario, es un placer tenerte aquí, Jesús. Gracias.

Ahora tenemos un problema, porque inicialmente estaba emplazada la secretaria general de Transportes a las tres y media de la tarde. Habida cuenta de que se están anticipando las intervenciones, la secretaria general todavía no ha llegado. Si les parece bien, vamos a suspender aunque sea unos minutos, pero, por favor, estén disponibles, no se vayan muy lejos por si viene antes —estamos intentándolo— para poder reanudar inmediatamente. En todo caso, si no, sería a las tres y media. Gracias. **(Pausa)**.

Se suspende la sesión a las dos y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las tres y veinticinco minutos de la tarde.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD (RALLO DEL OLMO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS PLURAL (Número de expediente 212/001927); VOX (Número de expediente 212/001551); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001684), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001762).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Buenas tardes, vamos a reanudar las comparecencias correspondientes al debate de presupuestos en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Hoy por la tarde nos acompaña la secretaria general de Transportes y Movilidad, doña María José Rallo del Olmo, a la que le agradecemos lógicamente su asistencia y su trabajo. Vamos a comenzar la primera intervención que, como tal, le corresponde a la compareciente.

Muchísimas gracias.

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

Señorías, comparezco ante esta Comisión para presentar el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2022 relativo a las actuaciones que son del ámbito competencial de la Secretaría General de Transportes y Movilidad. Como saben, la Secretaría General de Transportes y Movilidad tiene a su cargo la Dirección General de Aviación Civil, la Dirección General de Marina Mercante, la Dirección General de Transporte Terrestre, la División de Estudios y Tecnología del Transporte y, además, están adscritas a la misma la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que solemos denominar Salvamento Marítimo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 63

Las principales funciones de la secretaría general corresponden, en el ámbito de las competencias estatales, a la regulación, supervisión e inspección; a la gestión de las obligaciones de servicio público, y a la gestión de subvenciones al transporte. Además, desde el año 2020, en esta secretaría general se coordinan las funciones de desarrollo de la política pública de movilidad en la que la sostenibilidad, la digitalización y el centrarse en dar respuesta a las necesidades reales de los ciudadanos están teniendo un papel central. Se trata de una política pública apoyada por tres instrumentos: la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, la futura ley de movilidad sostenible y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que va a permitir acelerar todas las inversiones necesarias para transformar nuestro sistema de transporte y movilidad. Por ello, estructuraré la presentación del proyecto de presupuestos para 2022 en cuatro bloques. El primero dedicado a las inversiones del Plan de recuperación, el segundo a las subvenciones al transporte, el tercero a las obligaciones de servicio público y, para terminar, haré referencia a los presupuestos de AESA y de Sasemar.

Como saben, en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, además de las inversiones propias del ministerio, se incluye un importante paquete de ayudas a la inversión para comunidades autónomas, ayuntamientos y empresas que totalizan 3600 millones de euros. De este paquete de subvenciones a la inversión, el proyecto de presupuestos para 2022 recoge un total de 1519,5 millones de euros y me gustaría detenerme brevemente en la situación de cada una de las líneas de ayudas. En cuanto al paquete de subvenciones a ayuntamientos, el pasado mes de agosto se publicó la primera convocatoria de subvenciones dotada con 1000 millones de euros para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de movilidad. El proyecto de presupuestos para 2022 incluye un total de 951 millones para estas ayudas a entidades locales. En cuanto a las subvenciones a las comunidades autónomas, suponen un total de 1010 millones de euros para proyectos de transformación de la movilidad en entornos metropolitanos y para la digitalización del transporte en el ámbito de las competencias autonómicas. Estas ayudas se encuentran ya en tramitación con el objeto de poder transferir este mismo año 2021 a las comunidades autónomas un total de 947,5 millones de euros, de manera que en el presupuesto de 2022 se incluyen los 62,5 millones restantes dedicados a inversiones a la digitalización y que totalizan los 1010 millones a los que me refería. En tercer lugar, en cuanto a las ayudas a las empresas, el presupuesto para 2022 incluye un total de 395 millones de euros con la siguiente distribución. Hay 150 millones de euros para el programa de renovación de flotas de transporte público, autobuses y camiones, y esperamos aprobar el real decreto que va a regular estas ayudas en las próximas semanas. Hay 110 millones para la digitalización de empresas de transporte y 11 millones adicionales para competencias digitales de los profesionales de este sector del transporte público y también de la logística. Hay 90 millones para el programa que hemos denominado Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital y 45 millones para el programa de ecoincentivos en apoyo al transporte de mercancías ferroviario y marítimo basado en los costes externos ahorrados por el uso de estos modos de transporte más sostenible. Las dos primeras líneas de ayuda se gestionarán a través de las comunidades autónomas, mientras que las dos últimas se gestionarán directamente por convocatorias del ministerio desde la secretaría de Estado.

Como decía, el segundo bloque de mi intervención se dedicará a las subvenciones al transporte que también dividiré en tres partes: en primer lugar, las subvenciones dedicadas al sostenimiento del transporte público en entornos urbanos; en segundo lugar, las subvenciones al transporte para residentes en territorios no peninsulares y el transporte de mercancías con estos territorios, y, a continuación, me referiré a unos conceptos de menor cuantía pero que también tienen una importancia específica. Como saben, desde el año 2021 el Mitma ha pasado a gestionar las subvenciones nominativas a consorcios y a autoridades metropolitanas de transporte, así como las subvenciones en concurrencia competitiva para entidades locales para financiar servicios de transporte público de ámbito urbano que hasta 2020 estuvieron gestionadas por el Ministerio de Hacienda. Concretamente, en el proyecto de presupuestos para 2022 se incluyen 321,7 millones de euros para subvenciones nominativas a consorcios y autoridades de transporte metropolitanas y 51 millones de euros para ayuntamientos en concurrencia competitiva.

Pasando a las subvenciones al transporte aéreo y marítimo para los territorios no peninsulares, en el año 2021 se van a destinar 874 millones de euros, incluyendo las bonificaciones a residentes en territorios no peninsulares por un total de 783,24 millones de euros y las subvenciones al transporte de mercancías con estos territorios por un total de 74,28 millones de euros.

Además, como indicaba, el presupuesto incluye partidas de menor cuantía pero que sí que me gustaría destacar. Por un lado, hay 24,45 millones de euros para la compensación de los descuentos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 64

los que se benefician las familias numerosas en transporte aéreo, marítimo y ferroviario. También se recogen 13,79 millones de euros en el ámbito del transporte por carretera para el abandono de la actividad de transportista para autónomos y para la formación. Y, como novedad importante, me gustaría destacar que el presupuesto para 2022 incluye 5 millones de euros para financiar una nueva línea de subvenciones a favor de comunidades autónomas y entidades locales que se denomina conectividad territorial innovadora. La finalidad de esta línea es facilitar la implantación en el territorio de experiencias piloto de nuevos servicios de movilidad con algún componente innovador y, muy especialmente, en las zonas de riesgo demográfico en las que los servicios tradicionales, el tren o el autobús, pueden no dar un servicio adecuado a las necesidades de los ciudadanos siendo, además, en muchos casos, altamente ineficientes. Soluciones de transporte a la demanda, movilidad compartida o movilidad colaborativa podrían financiarse con cargo a este programa y serían implantadas por comunidades autónomas y ayuntamientos. El ministerio, además de financiarlas, haría una labor de seguimiento y de difusión de mejores prácticas y de experiencias de éxito. Asimismo, al igual que en el año pasado, se establece la continuidad para la partida de 5 millones para el impulso de la estrategia estatal por la bicicleta.

El tercer bloque de mi intervención se refiere a las obligaciones de servicio público. El ministerio va a destinar 1253 millones a este fin, incluyendo las compensaciones a Renfe por la prestación de los servicios de cercanías y de media distancia, los contratos aéreos en rutas con obligaciones de servicio público y los contratos de navegación marítima de interés público. Por otro lado, como saben, las líneas regulares de autobuses de competencia estatal se gestionan a través de concesiones en las que se otorga un derecho de exclusividad y no requieren, en condiciones normales, ninguna compensación monetaria por parte del presupuesto público. Sin embargo, en el año 2022 sí que se incluye una partida de 15 millones de euros, debido a las excepcionales circunstancias en las que todavía se sitúa la demanda en este sector tras la crisis del COVID, para permitir garantizar la prestación de estos servicios en aquellos casos en los que su viabilidad está en riesgo. Como decía, en el transporte ferroviario se van a dedicar 1230 millones de euros como compensación a Renfe por las obligaciones de servicio público, de los servicios de cercanías, media distancia, servicios prestados sobre la red de alta velocidad y, también, la de ancho métrico. De estos 1230 millones, 997,7 corresponden al contrato entre el ministerio y Renfe y se incluye también la transferencia a Renfe por los servicios prestados en Cataluña por importe de 232 millones de euros.

Pasando al modo aéreo, en España existen 23 rutas sobre las que el Gobierno ha establecido obligaciones de servicio público: 13 en Canarias, 4 en Baleares, 1 en Andalucía, 2 en Extremadura y 3 en Melilla. De las 23 rutas, 14 de ellas se prestan sin ningún tipo de compensación pública y el proyecto de presupuestos para el 2022 recoge 7,32 millones para las compensaciones de rutas que sí que requieren esta compensación y que están incluidas en tres contratos: un contrato para las rutas entre las islas Canarias, que todavía son deficitarias; el contrato de la ruta Madrid-Menorca en los meses de menor tráfico, y, finalmente, el contrato de las OSP aéreas entre Melilla con Almería, Granada y Sevilla.

Por último, el presupuesto de 2022 incluye un total de 15,43 millones de euros a destinar a los contratos de líneas de navegación de interés público para garantizar la conectividad por mar de estos territorios. Quiero destacar que a lo largo de 2022 procederemos a la renovación de los contratos correspondientes a Algeciras-Ceuta, las conexiones con Melilla y también la línea Cádiz-Canarias.

Entro en el cuarto bloque de la intervención para referirme al presupuesto de AESA y de Salvamento Marítimo. AESA actúa como supervisor y, por tanto, cuenta con potestad inspectora y sancionadora en materia de aviación civil. El presupuesto de AESA para el año 2022 mantiene una línea continuista con años anteriores, alcanzando la cifra de 76,62 millones de euros. Como saben, AESA se financia con cargo a sus propios ingresos sin requerir, en general, aportaciones de los Presupuestos Generales del Estado. La partida más importante de estos ingresos es la tasa de seguridad, que supone 0,62 euros por pasajero de salida, gracias a la cual, junto con el resto de tasas y precios públicos de menor relevancia, se espera percibir un total de 60,62 millones de euros. Como decía, de manera excepcional, debido al COVID y a la reducción del tráfico aéreo, este año será necesaria una aportación por parte de los presupuestos públicos de 11,93 millones de euros.

En cuanto al presupuesto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, alcanzará en el año 2022 los 192,74 millones de euros, con una aportación del Estado que asciende a 169,81. Cabe recordar que Salvamento Marítimo dispone además de fuentes extrapresupuestarias de financiación. Quisiera destacar, además, que Sasemar ha sido seleccionada para recibir una ayuda de los Feder, por un total de 20,9 millones de euros, para el desarrollo de un ambicioso proyecto de innovación tecnológica para la búsqueda y rescate de personas en peligro en la mar y la prevención y respuesta contra la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 65

contaminación marítima a través del uso de drones, que actualmente se encuentra en fase de licitación por parte de Sasemar.

Concluyo ya. Tan solo quisiera remarcar que los presupuestos para 2022 vinculados al ámbito de competencias de la Secretaría General de Transportes y Movilidad van a contribuir a todos los objetivos marcados por el Gobierno de recuperación con un alto carácter social. Quedo a su disposición, a continuación, para sus preguntas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señora secretaria general.

A continuación, comienza el turno de intervenciones de los diferentes grupos. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Plural. Tiene la palabra el señor don Ferran Bel Accensi.

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

Muchísimas gracias, señora Rallo, por su explicación rápida y concreta a pesar del poco tiempo que hay para explicar un presupuesto de estas características. En todo caso, yo solo le voy a hacer un par de preguntas o sugerencias —entiéndalas como le parezca— en relación con los ayuntamientos.

A raíz de la situación que provocó la crisis del COVID, se dotó un fondo extraordinario —ya sé que era extraordinario porque respondía a la situación extraordinaria del impacto de la pandemia— para intentar ayudar a los ayuntamientos que disponían de un servicio público de transporte urbano. No hemos visto en el presupuesto ninguna dotación para este ejercicio y, aunque la pandemia con la vacunación se va mitigando, es obvio que la situación que tienen los ayuntamientos, ya sea con empresas o concesiones de transporte público urbano, no está recuperando todavía la normalidad y, seguramente, va a tardar todavía unos meses en recuperarla incluso desde que finalice la pandemia. Por tanto, ya no le digo las mismas cantidades que se dotaron en anterior ejercicio, pero sí que nos parecería razonable que hubiese un fondo con una dotación al respecto. Nos gustaría saber cuál es el planteamiento que hay en el Gobierno en este sentido.

En cuanto a los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, efectivamente, ya han sacado algunas convocatorias y a mí no me duelen prendas para reconocer que no era fácil, que se ha reaccionado y que esta primera convocatoria de 1000 millones de euros —estoy hablando estrictamente de los ayuntamientos para zonas de baja emisión y transporte urbano— es un buen inicio. Aunque en la convocatoria se establecía con carácter general, a efectos de titular, para localidades de más de 50 000 habitantes, también había un resquicio para aquellas localidades de menos de 50 000 habitantes que dispongan de transporte público urbano —y, evidentemente, de un plan de movilidad— y que sean superiores a 20 000 habitantes. De hecho, de acuerdo con los datos que ha facilitado el mismo ministerio, prácticamente una cuarta parte de los municipios que han concurrido son de menos de 50 000 habitantes. Precisamente, en este ámbito ha habido algunos alcaldes, seguramente mal informados, que han dicho: ¡Hombre, es que parecía que nosotros nos quedábamos fuera! Yo les he dicho: ¡Hombre, si lo lees bien, podías ver que no te quedabas fuera! No obstante, sí que da la sensación de que no está pensado con carácter general para este tipo de ayuntamientos. Lo digo simplemente para que lo tengan en cuenta en la convocatoria de 950 millones que va a haber en 2020.

También en este ámbito le traslado alguna sugerencia/queja de algunos alcaldes y alcaldesas en el sentido de que se ayuda a aquellos ayuntamientos que dispongan de empresa propia o de titularidad de empresa propia y los vehículos sean de titularidad estrictamente municipal, pero aquellos ayuntamientos donde se funciona a través de una concesión de servicio público parece ser que es más difícil que puedan acceder a este tipo de subvenciones, más allá de que las canalicen en los programas generales de las empresas, pero las empresas tendrán los intereses que tendrán y quizá optarán por no renovar la flota en aquel ámbito municipal. Por tanto, les dejo esta sugerencia.

Muchísimas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra doña Laura López.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Buenas tardes. Disculpen un segundo, por favor.

Muchas gracias. No voy a hacer comentarios sobre su exposición por motivos obvios —más que nada porque no he estado aquí; es obvio que he venido corriendo, disculpen—, pero sí que quería comentar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 66

algunas cosas que hemos podido ver en las presentaciones públicas de presupuestos, así como también en la información que está disponible. Nosotros queremos destacar, entre todas las inversiones que hemos podido ver, el aumento para el mantenimiento tanto de carreteras como de estructuras ferroviarias. Valoramos y creemos que esto supone no solo un aumento de inversión, sino también de la calidad del servicio final que reciben los ciudadanos y las ciudadanas. Creemos también que se mitiga de esta manera el déficit de conservación que se venía arrastrando desde hace tiempo.

También compartimos el objetivo de ordenar, controlar y potenciar el desarrollo equilibrado del transporte terrestre para satisfacer las necesidades de los ciudadanos con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social. Como se puede ver en el desglose de los presupuestos, se contemplan actuaciones para ordenación normativa o gestión administrativa del transporte terrestre; ayudas económicas al transporte por carretera y por ferrocarril, y el control e inspección de las actividades del transporte y otras auxiliares relacionadas. Nos gustaría, si es posible, por un lado, conocer el importe que está destinado para la implementación del plan estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera y, si no lo ha hecho ya —disculpe—, que desgrane los principales ejes. Por otro lado, también nos gustaría preguntarle qué tipo de transporte colectivo urbano se ha priorizado para la asignación presupuestaria de subvenciones a consorcios y autoridades metropolitanas de transporte.

En materia de servicio público de Salvamento Marítimo español, queremos manifestar que, si bien la cantidad asignada nos parece adecuada para conseguir los fines con calidad, creemos, no obstante, que se pueden gestionar los recursos de manera más eficiente y que también se podría mejorar la situación de la plantilla de Sasemar.

Centrándome ahora en temas territoriales, quería hacer referencia al estado de cercanías en Cataluña. Queremos destacar positivamente que los presentes presupuestos contemplan un aumento de 141 millones de euros —si no me equivoco— en las inversiones de ADIF en Cataluña y unos 848 para la gestión de infraestructuras y cercanías. Esto nos parece positivo, porque, como catalana que soy y representante de Els Comuns, aunque no me gusta comparar qué territorios reciben más y menos, sí que creo que en este caso Cataluña necesitaba, como ha destacado esta mañana la señora secretaria, una fuerte inyección de recursos para cercanías. Somos conocedores de que hay ciertas circunstancias que dificultan el desarrollo de las instalaciones catalanas, pero creemos que sería necesaria la culminación del traspaso de cercanías a la Generalitat. Consideramos que la transferencia completa debería posibilitar una gestión unificada de la infraestructura y el servicio desde una visión cercana a la ciudadanía, con un plan de inversiones continuo e integrado con el resto de servicios de movilidad. Creemos asimismo que esta transferencia serviría para mejorar la movilidad diaria de las personas y que no se trata de un desmantelamiento de la red de ADIF o Renfe, sino de un nuevo modelo de gestión más cercano y que podrían también utilizar otras comunidades autónomas.

Todavía en el plano territorial, e incluso más reducido, debido a que les voy a preguntar por la provincia de Girona, donde yo resido, obviamente no hay tiempo de referirme a todas las necesidades en materia de transporte que tenemos allí, pero sí le voy a preguntar por algunas. En el tema ferroviario nos gustaría saber si en estos presupuestos existen medidas concretas destinadas a mejorar la línea R11 hasta Portbou y si estas incluyen la adaptación de las líneas para que puedan circular trenes internacionales. Asimismo, si se prevé la ejecución de la mejora de la estación de Camallera para que puedan circular trenes de media distancia, e igualmente la dotación del presupuesto para la estación de Hostalric con el mismo fin, para que puedan parar y circular los trenes de media distancia. También nos gustaría preguntarle si finalmente se inician estudios o se prevé en algún punto el desdoblamiento de la línea R3 hasta Puigcerdá. También en el plano ferroviario, y ahora teniendo en cuenta la intermodalidad, si se prevén medidas para mejorar la coordinación entre tren y autobuses de la comarca gironés Baix Empordà.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora López.

A continuación, tiene la palabra doña Patricia de las Heras, en nombre del Grupo Parlamentario VOX.

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

Como usted muy bien ha dicho, uno de los objetivos es asegurar la prestación de los servicios industriales esenciales de transporte, obligaciones del servicio público, para lo cual tenemos que acudir a los tres centros directivos que ha mencionado, que son la Dirección General de la Aviación Civil, la Dirección General de la Marina Mercante y la Dirección General del Transporte Terrestre. Si bien usted ha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 67

englobado las subvenciones por conceptos, yo hablaré un poquito más por tipo de transporte, que es como está especificado en los presupuestos. Así, en cuanto a las subvenciones de apoyo al transporte aéreo, encontramos un pequeño aumento en el contrato de servicio del transporte aéreo para satisfacer obligaciones de servicio público en Menorca, lo cual es bueno y es de agradecer. Yo vengo de Baleares y es conocido por todos que Menorca tiene un hándicap en el sentido de las rutas. Son 182 000 euros de transferencias corrientes a empresas privadas para tal fin. Sin embargo, cuando vamos a las transferencias a familias e instituciones sin fines de lucro para subvencionar el tráfico aéreo regular, vemos una caída en picado de 11 millones de euros para el archipiélago canario, es decir, hay un detrimento, tenemos transferencias corrientes en menos 10 817 000 euros. Sin embargo, sí hay presupuesto para subir 2 millones a los altos cargos. Respecto a la Dirección General de la Marina Mercante, también aquí las subvenciones al transporte marítimo a familias e instituciones sin fines de lucro para satisfacer la bonificación a residentes no peninsulares se reducen 2,5 millones. Parece —siempre afecta a los canarios— que quisieran cobrarse las míseras indemnizaciones que les están entregando a los que han perdido sus casas. Pero nuevamente tenemos un aumento de 2 millones en la partida de altos cargos.

En cuanto a la Dirección General del Transporte Terrestre, encontramos casi 100 millones, 91,5 millones de euros, a empresas privadas para compensar a sociedades concesionarias de autopistas. De esos casi 100 millones, más de la mitad van destinados a la AP-9, ahora mismo en trámites para transferir su competencia a Galicia. ¿Podría explicarnos por qué va a destinar más de la mitad de todo el presupuesto para concesionarias en este ejercicio 2022 a una carretera cuya competencia se está transfiriendo en estos momentos? Y máxime teniendo en cuenta que la propia exposición de motivos que justificaría dicha transferencia es que el Estado no puede reducir los costes.

Le parece estupendo a mi Grupo Parlamentario VOX bonificar los peajes, de hecho, somos partidarios de eliminar o reducir todo tipo de impuestos que empobrezcan la vida de los españoles, como es el de las carreteras, pero aquí vemos un poco de cinismo, porque bonifican los peajes existentes pero quieren gravar todas las carreteras de España con peajes. ¿Para qué? ¿Para que seamos los españoles los que paguemos los nefastos acuerdos concesionarios deficitarios? ¿Para que queden de buenos samaritanos cuando después apliquen bonificaciones a esos peajes que finalmente acabamos pagando todos los españoles? ¿O se trata en realidad del nuevo principio que se han sacado de la manga de «quien contamina, paga»? Porque en el caso del señor presidente con su Falcon tendría que pagar un buen pellizco.

En resumidas cuentas, su política impositiva se esconde detrás de nombres simpáticos, como la ley de movilidad sostenible o la transición ecológica, pero no suponen más que la invención de nuevos impuestos para que los ciudadanos no puedan utilizar su vehículo debido al elevado coste que lo acabará convirtiendo en un bien de lujo. No se confundan, los perjudicados al final siempre serán los mismos, los ciudadanos de a pie. Nuevamente nos encontramos con otra desagradable sorpresa, otros 2 millones de aumento para altos cargos, y, así, solo en tres direcciones generales tenemos 6 millones más destinados a altos cargos.

En cuanto a los gastos corrientes en bienes y servicios de la ordenación e inspección del transporte terrestre, también correspondiente a la Dirección General del Transporte Terrestre, hay un aumento de 400 000 euros. ¿Saben qué partida? En estudios y trabajos técnicos realizados por otras empresas profesionales, es decir, chiringuitos. El único aumento que se produce es en altos cargos y en chiringuitos, siendo que las ayudas a familias se reducen, como hemos visto, en no poco. No tienen ustedes vergüenza.

Por último, simplemente me gustaría mencionarle el nuevo incremento del presupuesto destinado a la entidad Sasemar, como muy bien ha mencionado, y digo nuevo porque el año pasado ya sufrió un incremento que nada menos que triplicaba la previsión de personas que arribarían en patera a nuestras costas. Esta vez nuevamente se ha aumentado. Me gustaría que pudiera aclararnos todas estas dudas planteadas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora De las Heras.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Zurita.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Gracias, presidente. Muy buenas tardes a todos. Agradezco la comparecencia de la señora Rallo, como siempre.

Esta es una de las áreas de Fomento que tiene menor impacto presupuestario, pero de las más importantes, puesto que su misión debe ser coordinar y gestionar las ayudas al transporte, las obligaciones de servicio público, las ayudas al transporte de mercancías, de pasajeros, de territorios extrapeninsulares,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 68

y bastantes problemas hay. A nivel presupuestario, esta es una de las áreas donde no es tan importante cuánto se gasta, sino cómo se gasta. Entendemos que este presupuesto de 2022 nace ya con una serie de incertidumbres, aparte de la incertidumbre general de su credibilidad, que ya carece de ella cuando organismos económicos nacionales e internacionales de prestigio ya han revisado todo el presupuesto a la baja. Y luego tiene un compromiso enorme, que es el cambio de modelo de la ley de movilidad sostenible, que nunca termina de llegar pero que tendría que tener ya su reflejo presupuestario y no lo tiene. Ustedes en el presupuesto del año pasado no introdujeron ninguna medida efectiva para paliar la situación de la mayoría de los agentes del transporte, pues, tras la crisis del COVID, que todavía no ha terminado, las empresas se han sumido en una bancarrota absoluta por las restricciones de movilidad y no se han recuperado. Esto ha trascendido a los usuarios. Usted sabe que pocas han sido las ayudas en materia de seguridad sanitaria y muy pocas en seguridad económica a unas empresas vinculadas al turismo que no se han recuperado.

Tanto usted como la ministra hacen discursos muy bonitos, pero, desgraciadamente, su dialéctica no se corresponde con la realidad de estos presupuestos. Vemos que estos presupuestos no son buenos, son los peores en muchos años, porque, aunque ustedes digan que aumentan la inversión en un 15% y un 80% respecto al del Partido Popular de 2018, no son creíbles porque tienen dos elementos de inseguridad importantes y que afectan principalmente a su área. Como ya le dije, aún esperamos la ley de movilidad sostenible y la financiación al transporte. Confían todas las demandas del sector a la ejecución de fondos europeos y entran en el bucle del pez que se muerde la cola: sin movilidad sostenible no hay fondos, sin cohesión territorial no hay fondos, y si el sector es precario y no hay un correcto desarrollo de las leyes de transporte en este país, no hay cohesión territorial y la movilidad no es sostenible. No hay ninguna referencia a ello en estos presupuestos, más allá de la referencia que se hace al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, exactamente igual que el presupuesto de 2021.

Señora Rallo, nosotros entendemos que hay que bajar el humo de los fondos europeos y resolver cosas concretas que se adapten a las circunstancias concretas que demandan los españoles a los servicios del transporte, tanto usuarios como las empresas que prestan los servicios. Ustedes han elaborado unos Presupuestos Generales del Estado siguiendo un modelo de gasto que no tiene en cuenta la excepcionalidad de esta situación, porque es el mismo patrón de 2018 y de 2019 que ustedes intentaron aprobar. Por tanto, y más en su área, se requería un presupuesto excepcional, adaptándose a las circunstancias que vive ahora el transporte. Se han olvidado de las demandas del transporte público de viajeros por carretera, de los transportistas, de ajustar las obligaciones de servicio público ferroviarias y aéreas, sectores que además están heridos de muerte y necesitan aún ayudas concretas independientes de los fondos europeos. Usted habla de 2833 millones en la red convencional y cercanías y de un plan cercanías 2025 —dicho con las propias palabras que aparecen en su propaganda— para un transporte público atractivo y fiable, como columna vertebral de la movilidad urbana. Como digo, ustedes hablan bonito, pero suspenden servicios en la Comunidad Valenciana, no reajustan las obligaciones de servicio público ni ferroviarias ni aéreas y la gente no tiene servicios que les permitan ir a trabajar con dignidad.

Me gustaría decirle algo con respecto a Canarias y al transporte de los extrapeninsulares. Usted sabe que en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla existe una demanda histórica sobre la subvención al transporte aéreo y marítimo, el famoso descuento del 75% a los menores no emancipados hijos de padres separados cuando uno de ellos y el niño no tienen la condición de residentes. Me gustaría que me indicara en qué términos ustedes podrían aceptar una enmienda para que esos menores pudieran acceder a la subvención para viajar y no condenarles al desarraigo.

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

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

A continuación, y para terminar el turno de intervenciones, tiene la palabra don Ignacio López Cano, en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **LÓPEZ CANO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, secretaria general.

Escuchándola, hay que reconocer que el ministerio tiene una hoja de ruta clara, decidida y, sobre todo, transformadora. El cambio climático y sus consecuencias nos acechan, un cambio en el que la mano humana tiene mucho que ver y, en concreto, el transporte, que es uno de sus principales causantes. Con este escenario, se exigen acciones concretas para revertirlo, y lo que se observa y lo que se ve es que el Gobierno las tiene. La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, la estrategia de Agenda Urbana, su dotación presupuestaria y un concepto básico que la vertebra, la movilidad como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 69

derecho, que no se conceptualizaba así antes. La inmensa mayoría de los millones de desplazamientos diarios tienen lugar dentro de los núcleos urbanos o metropolitanos y se realizan en coche, donde prácticamente viajamos solos. Si seguimos así, el planeta Tierra no durará demasiado en condiciones óptimas de habitabilidad. Tengámoslo claro, nos lo advierte la ciencia y el Gobierno de Pedro Sánchez lo tiene claro. Cambiar la movilidad es un reto, pero sobre todo es una necesidad, y la mejor forma de llevarlo a cabo es ofreciendo respuestas y alternativas sostenibles y eficaces que satisfagan las necesidades de movilidad de los ciudadanos y asignar recursos presupuestarios para ello, y es lo que el Gobierno de Pedro Sánchez hace. Se presupuesta y se actúa con criterio, con eficiencia y con recursos, ya lo estamos viendo, porque los más de 1200 millones de euros para 2022 son solo la continuidad de lo que ya se venía haciendo en movilidad. No tengo más que recordar los 1000 millones de euros para entidades locales en materia de movilidad sostenible, para procurar zonas de bajas emisiones en los entornos urbanos y para el fomento del transporte público y sostenible. Y se hace para las entidades locales, porque no olvidemos algo: cómo nos movemos tiene mucho que ver en el dónde nos movemos en las ciudades, y esa morfología urbana es la que determina que haya o no carriles bici; que las aceras sean anchas y accesibles para incentivar caminarlas; que haya carriles bus para que el tráfico no influya en la rapidez y puntualidad de los autobuses; que los vehículos sean ecológicos. Es decir, para modificar hábitos de movilidad tenemos que ser conscientes de que hay que ofrecer alternativas satisfactorias a los ciudadanos en los entornos metropolitanos y también urbanos, actuando sobre los modos de transporte y sobre los espacios físicos en los que esos modos se mueven. El objetivo lo ha dejado claro la secretaria general: que haya recursos para modernizar las flotas de transporte para que los vehículos sean menos contaminantes; que se pueda actuar sobre los núcleos urbanos para promover desplazamientos bajos en emisiones; que haya recursos para fomentar el transporte público, para derivar viajeros del coche a modos colectivos, y también para digitalizar procesos, tanto del transporte como de información a los ciudadanos, para que la toma de decisiones en favor de estos modos sea posible. Y si a eso le sumamos la continuidad en la asignación presupuestaria para permitir que siga funcionando el transporte colectivo en ferrocarril, en avión o en barco como obligaciones de servicio público, con casi 1500 millones de euros, adelante, secretaria general, y adelante a todo el equipo. Nos felicitamos por ello, como también por que se siga cuidando a las familias numerosas para facilitarles la vida al subvencionar sus viajes, como también se hace con los residentes en las islas, en Melilla y en Ceuta; lo que viene a llamarse políticas en favor de la equidad, tratamientos diferenciados para situaciones diferentes que hagan la vida más fácil a los ciudadanos.

Para terminar, observo con satisfacción que se sigue dotando de presupuesto —cada vez más— a Salvamento Marítimo, una joya para este país, un servicio público ejemplar, con una de las mejores plantillas y sistemas de transporte del mundo, que se adapta a los tiempos. Ojalá ese nuevo buque que nos ha avanzado llegue pronto y veamos también actuar pronto al portadrones salvando vidas y cuidando el mar, nuestro mar, de la contaminación.

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

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

Gracias a todos los intervinientes por haberse ceñido al tiempo. Le vamos a pedir también a la secretaria general que sea generosa en el cumplimiento del horario. Tiene cinco minutos, que es una cifra casi inhumana, para poder dar respuesta a todo lo que se ha planteado.

Muchas gracias.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD** (Rallo del Olmo): Muchas gracias, presidente. Muchas gracias a todos, tanto por el contenido como por el tono.

En relación con los comentarios del señor Bel, quiero indicar que la posibilidad de un fondo extraordinario por el COVID para compensar la deuda del año 2021 en cuanto al transporte urbano es algo que corresponde al Ministerio de Hacienda. Lo estamos tratando con este ministerio y, efectivamente, en el presupuesto del Ministerio de Transportes no se ha incluido esta posibilidad.

En relación con la convocatoria de subvenciones que se inició para la creación de zonas de bajas emisiones y transformación digital y sostenible del transporte público, efectivamente, está destinada a los municipios de más de 50 000 habitantes y a los de 20 000 a 50 000 en determinadas condiciones, pero porque ese es el objetivo que está establecido en el Plan de recuperación. Esta línea de subvenciones no va destinada a los ayuntamientos en general, va destinada al cumplimiento de una obligación legal que es el establecimiento de zonas de bajas emisiones. De ahí la limitación del tamaño de ayuntamiento que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 70

puede ser beneficiario, sin perjuicio de que haya otras líneas en otros ministerios y en otros ámbitos que permitan a los municipios de menos de esta dimensión beneficiarse en otros ámbitos.

En cuanto al tema de la renovación de flotas, si uno está en concesión con una empresa privada o tiene una empresa pública, la distinción se ha hecho por una cuestión jurídica relacionada con ayudas de Estado que impedía tener un tratamiento unitario. En todo caso, las cuantías de compensación son las mismas por un lado que por otro. Quiero decir que, si es una empresa privada, tiene que asegurar que esa subvención pública la va a utilizar para ser más competitivo si luego hay un nuevo concurso y, por tanto, tener una ventaja competitiva, pero si recibe la subvención va a tener la misma, sea la empresa pública o sea privada.

En cuanto a los comentarios de la señora Laura López, efectivamente, este año se han mejorado las cuantías de mantenimiento y conservación en ferrocarriles y carreteras, pero es una cuestión del ámbito de la Secretaría General de Infraestructuras. El secretario general de Infraestructuras ha comparecido esta mañana y seguro que ha hablado de este tema.

El Plan estratégico de transporte por carretera es el plan que llamamos Plan Impulsa, que pretende garantizar o mejorar la sostenibilidad de un sector que ha sido afectado por la pandemia y que ya venía de una situación de debilidad, y garantizar esa sostenibilidad en tres aspectos: la sostenibilidad ambiental, la sostenibilidad económica y la sostenibilidad social. Las líneas de inversión que van asociadas a este plan vienen recogidas en las distintas partidas del presupuesto: renovación de flotas, financiación de actividades formativas o ayudas al abandono de la profesión. Pero hay muchas medidas de este plan que son de tipo regulatorio o de gestión y que no necesitan una partida económica para llevarse a cabo.

En cuanto a las inversiones de transporte colectivo, las nominativas a los consorcios de transporte y las de los 51 millones para dar a los ayuntamientos en concurrencia competitiva, el planteamiento ha sido continuista respecto a los años anteriores. Ya ha habido después alguna otra pregunta al respecto y ya lo dijimos el año pasado. Ahora los ayuntamientos están con unas dificultades relevantes para gestionar todos los fondos europeos que van a recibir. Queremos cambiar el sistema de financiación para dar certidumbre y de alguna manera asegurar a los ayuntamientos qué les va a tocar, pero para ello se necesita tiempo. Los ayuntamientos necesitan tiempo para adaptarse y para poder aportar la documentación que se les va a exigir, porque será una financiación vinculada al cumplimiento de una serie de objetivos. Nuestra intención sería que ese nuevo sistema empezara a funcionar en el año 2024; de esa manera, los ayuntamientos podrán tener un tiempo de adaptación y además se centrarán estos años en la gestión del Plan de recuperación.

En cuanto a la plantilla de Sasemar —lo ha indicado antes Ignacio López—, la actividad de Salvamento Marítimo y de todos sus profesionales es absolutamente encomiable y está muy bien valorada por toda la sociedad y, desde luego, por todos los profesionales del sector marítimo. Creemos que la plantilla que tienen es adecuada, sin perjuicio de que haya momentos en que haya que reforzarla cuando se dan situaciones específicas de una dificultad adicional. Ese es el sistema que existe, una plantilla estable con refuerzos en aquellos momentos en que resulta necesario.

En cuanto a las cercanías de Cataluña y la culminación del traspaso de las competencias, es algo que ya saben que políticamente se está tratando. El ministerio ha sido muy claro en que lo que es red de infraestructuras de interés general se quiere que la gestión y la competencia se mantengan en el Estado, porque sobre esa red tienen que discurrir unos servicios que están íntegramente en Cataluña y otros que afectan a todo el territorio nacional. En cuanto a las cuestiones específicas de líneas ferroviarias y estaciones que afectan a Cataluña, quedan fuera de mi ámbito competencial, pero a continuación va a intervenir la presidenta de ADIF, con lo cual seguro que hay oportunidad de hacer esas preguntas.

En relación con la intervención de la señora De las Heras, efectivamente, en todo el tema tanto de obligaciones de servicio público como de subvenciones a residentes en territorios no peninsulares el derecho existe y el derecho de todo residente en Baleares, en Canarias, en Ceuta y en Melilla a recibir un 75 % de descuento en su billete existe. La partida presupuestaria es irrelevante en el sentido de que por haber más o por haber menos ni se aumenta ni se reduce el derecho de las personas. Es una obligación que el ministerio tiene que cumplir y lo que se hace son unas previsiones de demanda y, en función de esas previsiones de demanda adaptadas a la situación económica, se establece una partida. Pero si se queda corta, se complementa, porque el derecho existe y los ciudadanos en ningún caso van a ver amenazado el derecho a recibir el descuento al que tienen derecho. Lo mismo pasa con las obligaciones de servicio público. En función de la compensación, que se estima en función también del número de usuarios que van a utilizar este servicio, se hace una estimación de la compensación y de igual manera el servicio queda garantizado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 71

En cuanto al tema de las autopistas, la reducción de peajes en la AP9 y la correspondiente compensación queda también fuera de mi ámbito competencial —corresponde a la Secretaría General de Infraestructuras—, pero yo creo que está claro que se acordó una reducción de los peajes en la AP9. Como en todo país en el que tiene que haber una seguridad jurídica, como hay un contrato firmado con una concesionaria, si se reducen sus ingresos, hay que compensarle a través del presupuesto público.

El principio de quien usa paga o quien contamina paga no es un principio que nos hayamos sacado de la manga nadie; es un principio que está integrado en toda la normativa europea y en toda la normativa de sostenibilidad, reducción de emisiones y reducción de cualquier tipo de externalidades que afectan a la congestión, que afectan a los accidentes y que afectan al ruido, entre otros. Es un principio europeo y que aplican todos los países.

Sinceramente le digo que desconozco esa partida de 2 millones de euros de aumento a altos cargos. En el ministerio no se ha aumentado ni un alto cargo ni medio ni nada. Revisaré, casi ya por curiosidad, pero desde luego los altos cargos son los que había desde hace muchísimos años.

En cuanto a las partidas de estudios y trabajos técnicos de 400 000 euros, que los califique de chiringuitos me parece... No lo voy a calificar, pero, por supuesto, en la Administración se trabaja con la máxima transparencia, todos los contratos que se hacen se publican en la plataforma de contratación pública. Esta partida podría ser calificada incluso de baja, porque para tomar decisiones hay que tener datos y los datos hay que obtenerlos a través de estudios y, a veces, hay que estudiar cosas; hay que estudiar la situación económica de los sectores, del transporte de mercancías y de viajeros, y si no tenemos datos, no podemos hacer gestión.

En cuanto a Sasemar, tiene una serie de medios, algunos de los cuales tienen mucha antigüedad y hay que ir renovándolos, y como hay que ir renovando esos medios es necesario tener en el presupuesto la cuantía de las inversiones necesarias para hacerlo. Tiene algunos buques de más de treinta y cinco años que hay que empezar a renovar, y ese es el objeto de las cuantías que se establecen en el presupuesto.

En cuanto a la intervención de la señora Zurita, el presupuesto público es el que es. Si tiene más credibilidad o menos credibilidad, desde luego, nuestra misión en el ministerio es ejecutar el presupuesto con las partidas que finalmente se aprueben. La ley de movilidad esperamos que salga antes de final de año, en todo caso, en primera lectura de Consejo de Ministros. Somos conscientes de que esta ley llevará su tiempo de tramitación, pero marca el marco jurídico que tiene que servir, o que queremos que sirva, para los próximos quince o veinte años. No pensamos que estemos en el humo, estamos muy cerca del terreno y estamos impulsando el Plan de recuperación a toda la velocidad de la que somos capaces. Hemos sacado ya la primera convocatoria de 1000 millones para los ayuntamientos; antes de final de año vamos a transferir a las comunidades autónomas más de 900 millones de euros y el contenido de lo que estamos haciendo es lo que está aprobado en el plan por la Comisión Europea y por el Consejo, y además con una calificación de sobresaliente, por decirlo de alguna manera, una calificación de A. Con lo cual, lo que estamos haciendo es lo que nos han autorizado que hagamos y que está orientado, en nuestro caso, en nuestras competencias, a la transformación digital y sostenible del transporte.

En el caso de los servicios ferroviarios o de carretera, la indicación es que en los servicios se fuera adaptando la oferta a la demanda. Lo que no tiene sentido es tener trenes y servicios de autobús vacíos, y eso es lo que se está haciendo. Ahora ya se va a hacer de manera mucho más intensa de aquí a final de año, porque ya hemos salido —o queremos pensar que hemos salido ya— del momento de riesgo.

En cuanto a la cuestión específica de los menores no emancipados de padres separados, es un tema que cuando llegó al ministerio consideramos que debería ser el Ministerio de Asuntos Sociales el que se pronunciara sobre esta cuestión. En el fondo, en este aspecto el Ministerio de Transportes no deja de ser un ministerio instrumental.

En el caso del plan cercanías 25, lo que el usuario de cercanías quiere es que llegue el tren y que llegue a su hora, y decir que se van a invertir 8000 millones de euros o 10 000 millones no le resuelve su problema. Por eso queremos centrarnos, primero, en lo que es más inminente y, luego, en las inversiones que se necesitan a medio plazo. De ahí que esa sea nuestra prioridad en ese sentido.

Por último, en cuanto a la intervención del señor López, no puedo estar más de acuerdo y le agradezco sus palabras. Desde luego, la emergencia climática es una realidad y tenemos que hacer una transformación de todo lo que es la actividad del transporte y la movilidad, que, efectivamente, es la actividad que más emisiones de gases efecto invernadero produce, y estamos en ese proceso de transformación, coadyuvado y apoyado por toda la sociedad. Esta es una realidad que muchas veces nos gustaría que fuera más rápido, pero lo importante es estar trabajando.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 72

Efectivamente, considerar la movilidad como un derecho es muy relevante, y va a ser uno de los aspectos destacables de la nueva ley de movilidad.

Ha hablado un poco del modelo de ciudad. Un tema que está encima de la mesa, no solo en España, sino en todas las ciudades del mundo occidental, es esa necesidad de recuperar espacios para las personas, de fomentar esa movilidad saludable y el transporte colectivo y de evitar que las ciudades sean espacios para el coche, cosa que ha pasado durante setenta años, durante un desarrollismo que ha tenido su papel, pero estamos ahora en un momento de cambio.

Coincido, desde luego, respecto a la valoración de Salvamento Marítimo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora secretaria general.

Damos por cumplida la comparecencia y, sin solución de continuidad, damos paso a la presidenta de la Entidad Pública Empresarial ADIF.

Despedimos a la secretaria general y seguimos. **(Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) Y ADIF ALTA VELOCIDAD (DOMÍNGUEZ GONZÁLEZ). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (Número de expediente 212/001884); PLURAL (números de expediente 212/001450, 212/001470 y 1931); VOX (Número de expediente 212/001568); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001689), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001765).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Continuamos con la comparecencia en la Comisión de la presidenta de ADIF, doña María Luisa Domínguez González, para dar cuenta del presupuesto de la Entidad Pública Empresarial ADIF, Alta Velocidad y Red Convencional.

Tiene usted la palabra por un tiempo de doce minutos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF, Y ADIF ALTA VELOCIDAD** (Domínguez González): Muchas gracias, señor presidente.

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

Me complace enormemente poder estar ante ustedes para presentarles estos presupuestos del año 2022 con un contexto sanitario mucho más favorable que hace un año. No podemos considerar que se haya derrotado definitivamente al virus. Las cuentas de resultados de nuestras entidades han seguido resintiéndose, aunque en menor medida, con motivo de las restricciones a la movilidad, pero es cierto que las cifras no son tan negativas como en meses anteriores. Nuestro sector ferroviario ha sabido sobreponerse a una situación hasta el momento desconocida. Permítanme, por tanto, que les presente unos presupuestos optimistas, que sentarán las bases de la recuperación, con hitos tan relevantes como la liberalización del sector ferroviario, con la entrada de nuevos operadores en algunas líneas de alta velocidad, la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la firma del convenio con la Administración General del Estado, o la fijación de los cánones ferroviarios.

Quisiera comenzar mencionando la reciente presentación del Plan estratégico 2030 de nuestras entidades. Como saben, el sector ferroviario en España está en constante evolución, dando respuesta a las demandas y desafíos que la sociedad civil nos reclama. La vertebración del territorio a través de unas infraestructuras sostenibles, resilientes, inclusivas y que transformen y mejoren la vida de los ciudadanos es nuestro principal desafío. No duden de que trabajamos sin descanso para conseguirlo. Este Plan estratégico 2030 supone la hoja de ruta para nuestras entidades en la próxima década. Factores tan importantes como el cambio climático, la transición energética, la sostenibilidad económica o el relevo generacional marcarán una serie de hitos a cumplir para poner a disposición de la sociedad un servicio ferroviario lo más adecuado a sus necesidades. Seguir prestando un servicio de calidad es nuestra principal meta.

La liberalización del transporte nacional de viajeros ha sido un hito en la historia del sector del sector ferroviario. El pasado mes de diciembre tuvo lugar la mencionada liberalización, y meses después, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 73

mayo de 2021, se incorporó un nuevo operador ferroviario al corredor de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Ouigo. Asimismo, en junio de este año ha comenzado a prestar servicio el operador de bajo coste de Renfe Avlo. Si el año 2021 ha sido un punto de inflexión en la liberalización del sector ferroviario, el próximo 2022 no lo será menos, ya que a los operadores mencionados se unirá una tercera empresa ferroviaria, ILSA. Además, se iniciarán las operaciones de Ouigo en los corredores Madrid-Levante y Madrid-Andalucía, lo que permitirá afianzar el modelo actual. Uno de los factores sobre los que mayor impacto positivo ha tenido precisamente la liberalización ha sido el aumento del volumen de viajeros en alta velocidad, llegando a superar ya cifras anteriores a la pandemia. En concreto, en la relación de alta velocidad Madrid-Barcelona, el pasado mes de agosto se han registrado más de 300 000 viajeros, superando los 265 000 usuarios del mismo mes del año 2019, y es una tendencia sostenida ya también en el mes de septiembre. Estas cifras ponen en valor el trabajo realizado, así como la tendencia y consolidación de un modelo de sector bien asentado que ha sabido reponerse a las adversidades recientes. El transporte por ferrocarril no es el futuro, es ya el presente, y es el modo de transporte más y mejor reconocido entre los viajeros.

También el pasado mes de julio se firmaron los convenios entre ADIF y ADIF Alta Velocidad con la Administración General del Estado para la sostenibilidad de las infraestructuras ferroviarias durante el periodo 2021-2025. El importe que percibirán nuestras entidades asciende a un total de 12 764 millones durante el periodo. De ese total a percibir, ADIF tiene asignados 8 747 millones y, por su parte, ADIF Alta Velocidad recibirá 4 017 millones de euros. Ambos convenios recogen, lógicamente, que las entidades que presido tendrán una serie de compromisos y obligaciones, entre las que cabe mencionar el cumplimiento de los planes de inversión y su coherencia con los planes de financiación, la optimización de la explotación ferroviaria, una conservación, mantenimiento y renovación de la infraestructura con seguridad y eficiencia, la puesta en marcha de actuaciones tendentes a favorecer las políticas europeas de transportes o determinar las cuantías unitarias de los cánones ferroviarios según el marco legislativo, porque corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias esta determinación, revisión y cobro de los cánones por su utilización.

La propuesta de tarifas para el próximo ejercicio mantiene la bajada del año anterior en los servicios de viajeros de larga distancia, así como un sistema de bonificaciones para incentivar el aumento de las frecuencias actuales en los trenes de largo recorrido. Según las líneas, estas bonificaciones pueden llegar al 50 % del importe. En cuanto a los cánones de mercancías, los importes por tren/kilómetro permanecerán en el mismo nivel que se venía cobrando hasta este momento. Quiero destacar en este punto que ADIF realiza un esfuerzo extraordinario en el despegue de los tráficos de mercancías, ya que los importes de los cánones propuestos seguirán encontrándose entre los más bajos de Europa.

Tras los efectos de la pandemia sobre nuestra economía, es un objetivo de este Gobierno, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y, en concreto, de las entidades que represento, contribuir al máximo a la recuperación económica y social. La parte del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia ejecutada por ADIF y ADIF Alta Velocidad contribuirá a acelerar la recuperación económica en el corto plazo, generando un fuerte impacto sobre el PIB y el empleo. En total, de los 140 000 millones de euros asignados a nuestro país, un total de 6 243 millones serán inversión directa destinada al sector ferrocarril, y de ellos, 5 874 millones de inversión directa de ADIF y ADIF Alta Velocidad. En la Componente 1 tendrá una asignación económica de 1 476 millones de euros para desarrollar un plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en los principales núcleos; la Componente 6, con una dotación económica de 4 397 millones de euros, tendrá tres principales líneas de inversión: el desarrollo de corredores europeos, como principales ejes vertebradores de nuestra movilidad, con un total de 2 937 millones de euros; la Red Transeuropea de transportes, haciendo nuestra red nacional más interoperable según los estándares europeos, con un importe de 993 millones de euros, y la intermodalidad logística, mediante el desarrollo y modernización de terminales logísticas y accesos a los puertos, con una dotación de 466 millones de euros.

Adicionalmente, ADIF ha recibido una aportación de 26 millones y medio por parte de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones e Infraestructuras Digitales para el despliegue de infraestructuras 5G en determinados puntos de la red de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad. También estamos pendientes de todas aquellas iniciativas y propuestas de los distintos ministerios que estén relacionadas con el Programa de apoyo al transporte sostenible y digital, la movilidad eléctrica, las energías renovables y la rehabilitación de edificios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 74

En cuanto a las cifras del presupuesto que les vengo a presentar para el año 2022, en plena consonancia con los objetivos de nuestro ministerio, les indico que a las conocidas y clásicas líneas de inversión se unen los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, lo que hace a estos presupuestos, si cabe, aun más ambiciosos.

El presupuesto agregado para inversión en el año 2022 contempla una cifra de 5424 millones de euros, de los cuales 2833 millones corresponden a ADIF y 2591 millones a ADIF Alta Velocidad. A estas cifras deben añadirse a los 930 millones en concepto mantenimiento de la red.

El programa de inversiones de Adif se centra en tres grandes ejes: el desarrollo de nuevas líneas, que sirvan para ir completando la red transeuropea de transportes; la adaptación y mejora de la red convencional, con una especial dedicación al transporte metropolitano de cercanías, y la mejora de las conexiones para el tráfico de mercancías, donde el ferrocarril está llamado a ser un actor fundamental dentro de la movilidad segura, sostenible y conectada.

España continúa desarrollando los ejes principales transeuropeos de transporte, dando continuidad a la tendencia de inversión de los últimos años y consolidando esa red básica con actuaciones que permiten llegar a la inmensa mayoría del territorio con una red puntera. Próximamente se van a añadir los tramos donde las obras están ya finalizadas —nos encontramos en fase de pruebas—, como son Pedralba-Ourense, la conexión en ancho estándar entre Chamartín, Atocha y Torrejón de Velasco y el tramo entre Venta de Baños y Burgos. Quiero destacar también la ampliación y adecuación de las estaciones de los grandes núcleos de población, necesarias para absorber la demanda que conlleva el proceso de liberalización. Ya estamos comenzando a actuar en las grandes terminales de Madrid, Chamartín y Puerta de Atocha, y Sans, en Barcelona, y son actuaciones encaminadas a convertirlas en nodos dentro del sistema de transportes de la ciudad, que generarán nuevas oportunidades de conexión, como son los accesos a los aeropuertos. ADIF va a destinar más de 2800 millones de euros en la red convencional para dotar de más y mejores medios a las líneas más antiguas, contribuyendo así a mejorar la movilidad entre regiones y la vertebración territorial.

Tanto para el Ministerio de Transportes como para nuestras entidades, los servicios de Cercanías son estratégicos. En ADIF y ADIF Alta Velocidad ponemos en el centro de nuestra gestión al ciudadano. El servicio de Cercanías permite facilitar la movilidad urbana e interurbana, garantizando el desplazamiento diario de millones de personas, permite reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contribuir a la lucha contra el cambio climático. Tanto los planes de Cercanías que ya están en curso como otras actuaciones previstas en el resto del territorio contemplan una inversión de 1533 millones de euros para 2022.

Igualmente, para incentivar el transporte intermodal y reducir la congestión del tráfico por carretera, contribuyendo así a una notable mejora de la seguridad vial y del impacto ambiental, en ADIF, en consonancia con la estrategia de nuestro ministerio, estamos desarrollando los que serán los primeros servicios de autopista ferroviaria en España. Muestra de ello es la firma reciente de los protocolos para la puesta en servicio de las autopistas ferroviarias Algeciras-Zaragoza y Madrid-Valencia. El impulso a los servicios de mercancías se demuestra, además, en proyectos como el nuevo acceso ferroviario al Puerto de Castellón, la mejora y dotación de ancho estándar de las instalaciones de Can Tunis, en Barcelona, la ampliación a 750 metros en las vías de 19 apartaderos y las inversiones en cuatro terminales intermodales logísticas estratégicas.

Finalizo, señorías. Como conclusión de esta intervención, me gustaría subrayar algunas reflexiones sobre el papel de ADIF y ADIF Alta Velocidad para dar respuesta a los retos que tenemos por delante. Somos conscientes y sensibles a las nuevas necesidades que la sociedad nos demanda, por lo que nuestro principal objetivo es la mejora continua de la red, favoreciendo la multimodalidad a través de unas infraestructuras preparadas para los desafíos que tenemos por delante. Avanzaremos y seguiremos consolidando un sistema ferroviario donde prime la seguridad y con la vista siempre puesta en una mayor y más flexible demanda de servicios por parte de los operadores ferroviarios; una red que preste un servicio eficaz y eficiente, cada vez más competitiva y que favorezca el tráfico tanto de viajeros como de mercancías; singularmente, una red convencional que siga avanzando en su modernización.

La vertebración territorial seguirá siendo la piedra angular de nuestro proyecto, respetando la biodiversidad de cada territorio a través de una cultura de sensibilización frente al cambio climático. La liberalización del transporte nacional de viajeros está siendo una oportunidad para todo el sector, como lo demuestran los últimos datos.

Desde ADIF queremos seguir facilitando una transformación que permita un importante incremento del uso del ferrocarril. El volumen de inversión previsto en estos presupuestos, con la importante aportación

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 75

del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, es el fruto de un intenso proceso de planificación que hemos llevado a cabo durante los últimos años. La materialización de estas inversiones, que, como he indicado, se eleva hasta los 5424 millones de euros, va a requerir de un gran 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. Estas inversiones también movilizarán a sectores fundamentales en la economía de nuestro país, como son el de la ingeniería y el de la construcción. Es imprescindible su máxima colaboración para aprovechar conjuntamente esta oportunidad, porque la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia por parte de ADIF y ADIF Alta Velocidad aunarán la transición ecológica y digital, así como la cohesión social y territorial, continuando con el desarrollo de un transporte público de alta capacidad, calidad y bajas emisiones, factores sin los cuales no podemos entender una sociedad moderna, próspera y con garantías de futuro.

Todo lo expuesto confirma nuestra más absoluta alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y con la hoja de ruta de la Agenda 2030 de España.

Señorías, dado el escaso tiempo disponible, he preferido concentrarme en describir la motivación del plan de inversiones y la estrategia que lo soporta, el análisis desarrollado para su planificación y los objetivos que nos proponemos alcanzar con su desarrollo, todo ello sin perjuicio de que a continuación, en el turno de intervenciones, pueda responder aquellas cuestiones específicas o concretas que puedan plantear sus señorías, pues, aunque el detalle de las inversiones está disponible en el documento presupuestario que ustedes y los grupos parlamentarios conocen, las cifras frías no dejan traslucir la realidad física y sobre todo social que hay detrás de cada uno de los proyectos en los que se concretan. Quedo a su completa disposición para cualquier comentario, duda u observación que quieran realizar.

Muchas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Vasco, don Íñigo Barandiaran Benito.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: En primer lugar, muchas gracias, señora presidenta. Creo que es difícil meter más contenido en menos tiempo, porque ha sido, la verdad, tremendamente apresurada su intervención. Debo de agradecerle por ello la cantidad de información; la suya, la de su área, es posiblemente la más prolija en cuanto a que todos pretendemos obtener detalles de muchas cosas que vamos a plantear.

En ese sentido, la primera cuestión que le planteo no es de carácter concreto, sino de carácter global, y es el cumplimiento de los acuerdos que puedan haber existido y que existen en relación con la intervención de su organismo. Hemos observado en el presupuesto que las referencias a múltiples partidas no cuadran con las previsiones que nosotros teníamos con relación a la ejecución de muchas obras o con el adelanto en muchas de ellas. Esto tiene mucho que ver con las ejecuciones de obras concretas que bien se han desplazado a otros años posteriores o bien, simplemente, se han omitido, o esa es la impresión que nos ha dado. Me gustaría que me diera alguna explicación de todas ellas; algunas, en materia de seguridad viaria; algunas, en materia de ejecución de andenes; algunas, en proyectos de remodelación de estaciones concretas, respecto a las que, si quiere, también le puedo dar la precisión de cuáles son los sitios concretos. Todo eso, si quiere, lo hago luego, en la réplica. Me gustaría saber exactamente qué es lo que hay.

Hay alguna cuestión sobre la que sí me gustaría llamar la atención por su envergadura, por su especial importancia y porque, además, responde a convenios que ya están firmados entre su organismo, el Ayuntamiento de Bilbao y la Diputación de Vizcaya. Es la relativa al acceso a Bilbao en Zorroza, a la remodelación del acceso a través de Zorroza, que no sabemos por qué arte de birlibirloque ha desaparecido, cuando su importancia es fundamental en el ámbito del desarrollo no solo de Bilbao y su entorno, sino también del acceso a otras muchas entidades intermodales que van a requerir de ella. Esa es una primera apreciación que me gustaría que me pudiera aclarar.

La segunda cuestión es relativa a la liberalización del sector. Le he preguntado por ella a la secretaria de Estado, pero no ha tenido tiempo; le ha pasado lo que a usted, que no ha podido. Me gustaría que me planteara una mayor ampliación de su respuesta respecto a las previsiones que puedan tener, de cuáles van a poder ser los agentes que puedan participar a futuro y en qué cometido, si solo alta velocidad o también en el ámbito de mercancías, hay posibilidad de liberalización.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 76

A ese efecto, también hay una cuestión sobre la que algunos operadores me han llamado la atención y me gustaría preguntarle por ella. Se lo he planteado también a la secretaria de Estado y tampoco ha podido responderla. Son los requerimientos de seguridad establecidos sobre la vía, sobre la infraestructura, que parece que en un momento dado cambian en su acceso al ámbito europeo, por lo cual, existen determinadas dificultades en esas autopistas ferroviarias que se pretenden construir para hacerlo con la agilidad suficiente.

Yo creo que de momento vale. Seguramente le pregunte alguna cosa más en la réplica y le concretaré más, pero espero de su respuesta que haya unas concreciones mayores de las que ha podido tener hasta este momento.

Muchísimas gracias por su intervención.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Señor Barandiaran, le voy a dar la opción de que hable un minuto y medio más, porque no hay réplica.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: No, deje.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Es que no va a haber réplica después.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: ¡Ah!, no va a haber réplica después.

El señor **PRESIDENTE**: No, no. Es que solo hay una intervención. Por eso, si quiere, acabe, porque veo que estábamos con el formato de secretario de Estado, pero es la presidenta de ADIF y solo hay una intervención.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Ya, ya.

Entonces, ¿a qué se deben los retrasos de la redacción de algunos proyectos al año 2023, cuando están planteados para el año 2022? Le estoy preguntando por los casos de varios apeaderos, construcción y proyectos en Guipúzcoa; le estoy preguntando por la relación de un proyecto que se presentó ya y, sin embargo, no figura en los presupuestos con relación a la variante de Ordicia-Beasain; le estoy preguntando, sobre todo, por el trayecto Aranguren-Balmaseda.

Y, por cierto, una cuestión. Parece que la semana pasada estuvieron con el Ayuntamiento de Zalla y parece que llegaron a niveles de acuerdo más que suficientes, y, sin embargo, no figura hasta el año 2023 ningún tipo de actuación en ella. En Muskiz pasa lo mismo. Es que me voy a empezar a extender y va a ser demasiado. En la medida en que yo le haya concretado algunas y usted se acuerde de alguna más, le rogaría que me diera la respuesta oportuna.

Vuelvo a darle las gracias por su intervención. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Barandiaran. Ya sabe que tiene la opción de formular preguntas y desde ADIF se las puedan responder. Estoy convencido de que la entidad lo hará sumamente a gusto.

A continuación, tienen la palabra, y se la van a repartir, por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Joan Baldoví y el señor Ferran Bel. Entiendo que empieza el señor Baldoví. ¿Es así? (**Asentimiento**). Adelante.

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

Muchas gracias por su comparecencia, y seré muy breve.

En los presupuestos se habla de transición verde, se habla de cohesión y se habla de igualdad, que es lo que deberían hacer los presupuestos. Visto el caos diario que afecta a las infraestructuras ferroviarias, la verdad es que dejan mucho que desear, sobre todo visto el nivel de ejecución de las obras —el nivel de ejecución no me lo invento yo, está en los propios Presupuestos Generales del Estado—, que en cercanías no llega al 2 % y en el corredor mediterráneo no llega al 6 % de lo que estaba presupuestado. Por tanto, es un nivel de ejecución en cercanías absolutamente decepcionante.

Cuando entras al detalle de las inversiones, ves que son obras que desde hace mucho tiempo se reclaman y en las que no vemos que haya ningún impulso. En concreto, hay una enmienda de Compromís del año pasado, referida a la conexión del aeropuerto de El Altet con las ciudades de Elx y de Alicante, y seguimos en información; no sé cuántos años vamos a seguir informando este proyecto. En el tren de la costa no vemos ningún impulso a pesar de lo que dijo la ministra la semana pasada. Y luego, viendo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 77

en Madrid están ya construyendo el tercer túnel pasante y que en Valencia, que puede ser el embudo de Europa del corredor mediterráneo, aún no vemos ningún avance, me gustaría que me dijera en qué situación ve usted estos tres proyectos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor Baldoví. Tiene la palabra el señor Ferran Bel.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, presidente. Muchísimas gracias a la presidenta de ADIF por su exposición. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Mire, yo le voy a dar algunos datos y vamos a ver si podemos llegar a alguna explicación de cara a la aprobación del presupuesto de 2022. En 2021, ADIF en Cataluña —no digo ADIF Alta Velocidad— lleva ejecutados en el primer trimestre 58 millones; es decir, un 8,32% de lo presupuestado, y, de acuerdo con el documento presupuestario, la previsión de ejecución en Cataluña en 2021, de un presupuesto de 707 millones de euros, va a ser de 160 millones de euros, es decir, el 22,7%. ¿Qué significa esta cifra? Significa una ejecución presupuestaria muy baja en relación con el presupuesto. Pero lo que es peor es que en el año 2020, sin presupuesto, ADIF, en Cataluña, ejecutó 228 millones de euros, y en 2021, con presupuesto —y un presupuesto generoso—, solo es capaz de ejecutar el 70% de la cantidad que se ejecutó en 2020. De verdad, necesitamos una explicación razonable. Yo ya no lo quiero comparar con el nivel de ejecución de ADIF en otras comunidades autónomas, que obviamente triplican lo que está pasando en Cataluña, mejor para estas comunidades autónomas, pero sí quiero que pueda transmitir una explicación a los catalanes sobre qué está pasando con la ejecución presupuestaria de ADIF. Porque en el presupuesto de 2022 uno podría estar medianamente satisfecho, 848 millones de euros, que son casi 150 millones de euros más que en el ejercicio pasado, pero, claro, si esto va a significar que la ejecución no va a alcanzar ni el 25%... Ya no le quiero hablar de los compromisos que había en cercanías con el Plan de cercanías 2020-2030 y con aquellas actuaciones inmediatas 2020-2025, donde se habían comprometido a hacer una media anual de inversión por parte de ADIF de 230 millones de euros, y toda la inversión de ADIF en Cataluña no va a alcanzar en 2021 ni los 165 millones de euros.

No sé cómo explicarme, presidenta. Yo entiendo que usted tendrá muchas preocupaciones, pero, para que los catalanes lo puedan entender, necesito una explicación, y no solo para que los catalanes puedan entenderlo, sino para que los catalanes podamos votar el presupuesto. Estoy terminando, señor presidente. La responsabilidad de aprobar el presupuesto es nuestra, es de los diputados y diputadas, a propuesta del Gobierno, y en relación con el presupuesto, nuestro trabajo termina aquí. La responsabilidad de ejecutar este presupuesto es del Ejecutivo, es de ustedes. Por tanto, ustedes tendrán que explicar a los catalanes por qué nosotros les aprobamos 707 millones de euros y solo van a ser capaces de ejecutar 161 millones.

En todo caso, muchísimas gracias, y gracias al señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Doña Roser Maestro, tiene usted la palabra.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente. Muchas gracias, señora presidenta, y bienvenida, por supuesto, siempre a esta Comisión.

Me gustaría decir que mi intervención será breve, pero la realidad es que usted maneja una cartera bastante ambiciosa, como se puede ver reflejado también en la presencia en la sala.

Sin duda, vamos a coincidir con muchas de las cuestiones que usted ha dicho: en esa apuesta por la sostenibilidad, por supuesto; también es de celebrar que el ferrocarril pueda representar el 42%, si no me equivoco, del total de la inversión del ministerio, que me parece una cifra bastante afortunada, del mismo modo que el crecimiento que hay destinado a cercanías, o, en general, todo lo relativo al conjunto de la red transeuropea y la apuesta por la intermodalidad.

Sin embargo, me va a permitir que discrepemos, como lo hemos hecho siempre que ha salido este asunto, en el posicionamiento sobre lo que llaman liberalización. Por nuestra parte no solo no lo compartimos, sino que entendemos que tiende a ser una especie de eufemismo privatizador que, atendiendo a la experiencia que se ha podido ver en otros países, donde hace décadas que ya vieron estas opciones y las pusieron en marcha, puede suponer riesgos en aspectos cruciales como pueden ser la seguridad, los precios, la oferta en las zonas de menor rentabilidad o incluso las condiciones laborales

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 78

de los trabajadores y trabajadoras del sector ferroviario. Ante esta realidad, entenderá que por nuestra parte siempre apostaremos por todo aquello que sea reforzar una estructura pública, pero que no dé paso a ese eufemismo liberalizador; le ruego que me permita manifestarlo de esta manera.

Entendemos que son necesarias las inversiones en la recuperación, en la rehabilitación, en el mantenimiento y en la mejora de infraestructuras —usted misma, en su intervención inicial, ha dicho que estará dedicado en gran parte a eso—, así como en los servicios convencionales ya existentes, que entendemos que van a ser claves, como el desarrollo de los ejes transversales y, por supuesto, las cercanías. Entenderá también que podamos ver con relativa preocupación el hecho de que en algunas zonas, como puede ser mi territorio, en el caso de Valencia, sí que se puedan producir desajustes en este sentido. Esperamos todo lo que viene recogido en los presupuestos, pues si no me estoy equivocando con las cifras, estamos hablando de unas cuantías importantes dedicadas a Valencia y, también, esperamos, a Castellón, para que no sea una de las grandes olvidadas.

Me va a permitir también que me centre en una cuestión distinta, que es el tema de los corredores y el transporte de las mercancías. En el tema de los corredores, hablaba el señor Baldoví del corredor mediterráneo; yo quiero hablarle, concretamente, del corredor cantábrico-mediterráneo. Si bien es cierto que existen determinadas partidas con este nombre, yo quisiera preguntarle: ¿Realmente piensa que la cantidad que hay es la óptima para desarrollar todas las actuaciones que hay al respecto? Y en este sentido, como sabe, se ha vuelto a licitar ahora el estudio respecto al tramo de Sagunto a Teruel, y yo quisiera preguntarle: ¿tiene usted alguna idea de cuándo se materializará en una realidad?

Por supuesto, tampoco quiero perder la oportunidad de destacar aquellas líneas en las que —entendemos— existe un agravio comparativo manifiesto, donde están saliendo gravemente perjudicadas, como puede ser el tema del mantenimiento y la restauración de la línea Valencia-Cuenca-Madrid, que, como usted ya sabe, en estos momentos hay un tramo que incluso tiene que realizarse en autobús de Utiel a Cuenca, dejando en una situación más que precaria a todos los usuarios y usuarias de la línea.

Sin duda ninguna, nosotras apostaremos —como usted mismo ha dicho y como entendemos que es el espíritu que buscan reflejar estos presupuestos— por la vertebración del territorio, pero esto también pasará por reforzar —y, si me permite, de una manera prioritaria— aquellas líneas que puedan permitir esa vertebración real.

Quisiera terminar con una pregunta en relación con todas las transferencias de capital para inversiones de red convencional. ¿Cuál va a ser el destino de estos fondos o qué tipo de infraestructuras se van a priorizar, sobre todo en el tema de la Red Transeuropea de Transporte? ¿Hasta qué punto se van a destinar esas actuaciones de mejora, calidad y fiabilidad del servicio de mercancías?

Sin más, muchísimas gracias por estar aquí y muchísimas gracias por su intervención y su paciencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora al turno del Grupo Parlamentario VOX. Doña Patricia de las Heras, tiene usted ahora la palabra.

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

Muchas gracias, señora Domínguez, por su comparecencia. Al parecer, ADIF es la entidad estrella en estos presupuestos, que prevé —como bien ha dicho usted— ejecutar inversiones por valor de 2833 millones para la red convencional y 2591 para alta velocidad, lo que suma un total de 5424 millones de euros. Al margen de los fondos europeos, de las transferencias del Estado o de las arcas públicas va a recibir 1951 millones y 982 la filial de alta velocidad. Con lo cual, siendo puristas, ADIF depende en mayor medida de los fondos europeos, que esperemos que lleguen. Sin embargo, la deuda de las infraestructuras de los trenes de alta velocidad es de 19409 millones de euros, según el proyecto de presupuestos de 2021, y, según el de 2022, la previsión es que sea de 19056 millones; es decir, una reducción de un 1,8% en el pasivo. Nos interesaría saber qué impacto económico ha tenido la liberalización —que usted muy bien ha mencionado— para ADIF y si esa previsión que le acabo de mencionar es acertada. Porque lo que realmente nos interesa es la estabilidad presupuestaria de aquí a un medio plazo. Ahora se van a iniciar proyectos en toda España, pero los más importantes son aquellos que llevan parados años, que —como ha dicho la secretaria de Estado—, si bien es cierto que llevan años suspendidos, también lo es que su Gobierno lleva gobernando —valga la redundancia— ya un tiempo como para haber reanudado ciertos proyectos.

Si nos vamos a la ejecución del presupuesto de gasto 2020, de cuatro partidas, dos estaban ejecutadas al 50% y al 75% y las otras dos a cero de ejecución. Y en cuanto a la de 2021, mucha

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 79

recuperación y resiliencia, pero precisamente de esas partidas de casi 2000 millones de euros no se ha ejecutado absolutamente nada a 31 de agosto, que entiendo que es porque no se han recibido los fondos europeos, lo que confirma lo que ya le veníamos diciendo en el ejercicio anterior: están repartiendo los fondos sin haberlos recibido. Y luego ¿cuál es la consecuencia? Inejecución de fondos repartidos. Como tampoco están ejecutadas las inversiones en la red convencional, con el resto de las partidas en un 15%, 33% y 50% la que mayor ejecución tiene. Nos gustaría saber si ese va a ser su compromiso con la ejecución de los nuevos proyectos que están iniciando; si va a ser su compromiso reanudar los suspendidos desde hace años, porque, al respecto de los datos que le acabo de recordar relativos a 2020/2021, no puede culpar a otros gobiernos porque gobernaban ustedes. Si bien es cierto que, en cuanto a los periodos anteriores, también tiene la culpa el Partido Popular sobre la inejecución o suspensión de proyectos durante su gobernanza.

A mi grupo parlamentario le interesaría saber —como ya le he indicado— la estabilidad financiera de ADIF a medio plazo, así como el compromiso en la ejecución de los proyectos previstos para toda España, y si nos puede explicar el motivo de la deficiente, incluso inexistente, ejecución en cuanto a los ejercicios 2020/2021. Y quiero mencionar también a modo ejemplificativo, pero no exclusivo ni excluyente, las líneas que no llegan, el AVE a Huelva, el AVE a Asturias, que llevan veinte años de retraso, que conecte Portugal con Francia. Especialmente le quiero mencionar una curiosidad, que ya le mencioné en su día a la nueva ministra, la cual no me respondió, evidentemente, por no llamarlo una tomadura de pelo: los extremeños llevan veinte años esperando una promesa incumplida, un AVE que no llega. Además, la previsión es que la velocidad del mismo, del AVE, sea de apenas unos 110 kilómetros/hora. Se preguntará cómo es esto posible. Pues se lo explico. Según la respuesta del propio Gobierno a una pregunta por escrito efectuada por mi grupo parlamentario, afirman que la velocidad máxima —la máxima— prevista será de 250 kilómetros/hora. La realidad es que, cuando hacemos los cálculos con los tiempos y distancias que nos facilitan, Madrid-Badajoz, en torno a tres horas y media; Madrid-Cáceres, en torno a dos horas cincuenta minutos; Cáceres-Mérida, en torno a media hora, y Mérida-Badajoz, en torno a media hora—, lo cierto es que la media es de 110 kilómetros/hora. Un AVE que no llega y que no es un AVE. Engañan a los extremeños. ¿Piensan ejecutar el AVE de Madrid a Extremadura? En ese caso ¿es cierta la respuesta que nos ha dado el Gobierno de que la velocidad media del AVE será de 110 kilómetros/hora o el Gobierno nos ha mentido en esta ocasión y hay una previsión de que el AVE realmente alcance una velocidad de alta velocidad?

Le agradecería que me respondiera a las cuestiones que a bien tenga dentro de su margen de tiempo. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Ana Pastor Julián.

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

Sea muy bienvenida, presidenta de ADIF, María Luisa Domínguez, a esta que es su Comisión. Quiero empezar pidiéndole que transmita las gracias a todo el personal, a todos los trabajadores de ADIF, porque creo que han tenido un comportamiento ejemplar durante la pandemia dando servicio a los ciudadanos, por lo que quiero que, desde mi grupo, se lo transmita a todos.

Voy a hablar de tres temas fundamentalmente. Primero, de la sostenibilidad del grupo, porque creo que es un tema muy importante. Sabe que la Unión Europea le ha recordado, y sobre todo el gobernador del Banco de España, que hay que hacer unos presupuestos que sean realistas, pensando siempre en unos ingresos que tengan que ver con las necesidades reales que van a tener después los gastos, pero sobre todo que sean de verdad acordes a lo que se espera del crecimiento. En ese sentido, ADIF Alta Velocidad y ADIF convencional tienen un presupuesto en este ejercicio en infraestructuras, en inversión, en capítulo 6, como diríamos en el ministerio, que nos llama la atención. ADIF Alta Velocidad en el año 2021 partió de 1285 millones en MRR, y del ministerio unas transferencias de 516 millones; mientras que este ejercicio MRR son 631 y la aportación del ministerio es de 352; al contrario justamente de ADIF convencional, que había una aportación de 675 millones y ahora pasa a 1005; y había una aportación patrimonial del ministerio de 999 millones y ahora es de 947. Se lo quiero decir porque nos llama la atención y nos gustaría que nos explicara a qué se debe este cambio. Y no sabemos qué ingresos tienen previstos en cánones. Dicen que el resultado de 2022 va a ser menos 223 en Alta Velocidad y 107 en ADIF, y dicen que, al cierre de este año, van a tener en alta velocidad 458 millones y en ADIF bastante

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 80

menos, 21. Pero, lo que decían el año pasado para el cierre de este año era 230 y 164. En fin, con estas tres columnas que le he descrito, nos gustaría saber de verdad cuál es la situación financiera de ADIF.

En la segunda parte de mi intervención, quiero hablar de las intervenciones que ustedes recogen por valor de 5424 millones de euros, como se ha señalado. Quiero preguntarle por los fondos europeos. El conjunto de ejecución de fondos europeos de todos los ministerios en infraestructuras es bajísimo; tenemos los datos agregados, Me gustaría saber, de los 1960 millones de euros de este ejercicio en el que estamos, de MRR qué ejecución real lleva ADIF y ADIF Alta Velocidad. En cuanto a ADIF Alta Velocidad y ADIF convencional, también quisiéramos la ejecución en la parte que no son fondos europeos.

La tercera parte es sobre algunos temas concretos. Por ejemplo, nos gustaría saber qué va a pasar con la línea de Almería, que se aprobó una inversión el año pasado de 192 millones de euros, concretamente en la partida 6801, corredores TEN-T, y este año no sabemos la razón, pero, por supuesto, no se ha ejecutado. ¿Qué es lo que ha pasado? Pero también le podría hablar de otras líneas, como una que me toca muy de cerca, como sabe, la del corredor noroeste, nosotros lo denominamos el corredor atlántico. ¿Qué está pasando con ese corredor? Concretamente, en mi provincia, en Pontevedra, ¿qué ha pasado? ¿Por qué la línea Vigo-Redondela-Guillarei-Ourense pasa de 2,9 millones a 11,8? ¿Qué hay de la salida sur, que sabe que es tan importante y de la conexión del puerto de Vigo con la red, que sabe que es fundamental para la competitividad de los puertos? Le podría poner otros ejemplos de ejecución en el resto de la red.

Con respecto a las redes TEN-T y las redes TEN-T Otras actuaciones, ¿cuál es la relación detallada de las actuaciones en cada una de las provincias que se encuentran en el proyecto 6801 de ADIF Alta Velocidad y en el 6802 de ADIF convencional? Por otro lado, se ha nombrado aquí el tema del túnel Atocha-Chamartín —el año pasado lo saqué en esta misma comparecencia con la anterior presidenta— que, como sabe, quedó prácticamente ejecutado ya en el año 2016, en la última visita que hice. Terminó ya, presidente, gracias por su amabilidad. Nos dijo entonces la presidenta: Tenemos que ponerlo en servicio de forma inminente. ¿Nos puede contar un poco? Usted sabe mejor que nadie que es una infraestructura clave para la conectividad del norte y del sur de España.

Por último, quiero darle las gracias a usted y a todo el equipo porque, afortunadamente, el AVE a Galicia va a llegar a Ourense y estamos muy satisfechos. Todos hemos contribuido, sin ninguna duda, a que esto sea posible. Ya está, como sabe, terminado el Eixo Atlántico y la conexión Ourense-Santiago-Coruña. Queremos darle las gracias a todo el equipo porque el día de la entrada en Ourense, ese día, desde luego, merecerá la pena estar en lo público. Somos funcionarias públicas y merece la pena estar en lo público para lograr la cohesión y la vertebración. He defendido siempre que hay cuatro pilares del Estado del bienestar y ahora digo que hay cinco, porque el quinto, como usted sabe, es tener buenas comunicaciones para tener igualdad de oportunidades todos los españoles. Nos sentimos profundamente orgullosos.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Vamos a concluir con el Grupo Parlamentario Socialista. Don Guillermo Meijón, tiene usted la palabra.

El señor **MEIJÓN COUSELO**: *Moitas grazas*, presidente.

El Grupo Parlamentario Socialista queremos darle la bienvenida, señora Domínguez, a en esta su Comisión. Permítame, en primer lugar, felicitarla por su intervención, una intervención de la que destaco la coherencia entre las cantidades correspondientes a las distintas partidas y los objetivos que se pretenden conseguir. Destacaré una frase que me parece que engloba todo su discurso: el transporte por ferrocarril no es el futuro, es el presente. Una frase que casa perfectamente con lo dicho por la propia ministra en la presentación de estos presupuestos cuando hablaba de que se priorizaría el ferrocarril como medio de transporte sostenible. Ha articulado usted su discurso sobre estos presupuesto en base a unos logros —hitos, ha dicho usted— que, ciertamente, son relevantes: liberalización del sector, ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, la firma del Convenio con la Administración General del Estado 2021-25 y las bonificaciones y fijación de los cánones ferroviarios. Pero además ha dado un gran dato que permite convertir la incertidumbre en optimismo objetivo: la recuperación que se está llevando a cabo en el número de viajeros, de ciudadanos y ciudadanas que apuestan por el tren como medio de transporte. Los que utilizamos el tren de largo recorrido comprobamos fehacientemente esa afirmación, algo que nos convida a felicitar a un sector que ha sabido sobreponerse a la crisis sobrevenida

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 81

por la pandemia de la COVID-19 y por lo que también nos sumamos a la felicitación a todos los trabajadores de ADIF y de ADIF Alta Velocidad.

Habló también usted del Plan Estratégico 2020-2030, planes estratégicos que, no hace muchos años, medían su bondad en el mapa de líneas a crear en los kilómetros proyectados, en el incremento de comunicaciones entre núcleos, pero que hoy necesitan incorporar factores tales como el cambio climático, la transición energética, la sostenibilidad económica y, sí, también el recambio, el relevo generacional. Por supuesto, son factores estos que casan perfectamente con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y varios de sus componentes, por lo que es una gran noticia la cantidad de inversión que vendrá de estos fondos para el ferrocarril, especialmente para ADIF y ADIF Alta Velocidad. No quiero detenerme a debatir partida por partida porque creo que lo más importante en estos presupuestos en la coherencia que tienen entre las partidas y, precisamente, los objetivos a lograr.

Mi condición de gallego también me llevaría a hablar del AVE, con lo cual nos felicitamos de que se vea pronta su realidad o también de que se mantengan proyectos que están ahí, aunque no se puedan licitar porque están en fase proyectos, como son la salida sur para Vigo, el tramo Ferrol-Coruña o el AVE por Cerdedo, por poner otro ejemplo. Nos felicitamos también, por supuesto, por todas las inversiones que se están haciendo, especialmente, entre Lugo y Orense, tan necesarias para Galicia. Si no le pregunto a usted por la líneas Xàtiva-Ontinyent, si va a seguir para Alcoy, mi compañera de la derecha me llamaría la atención; por lo tanto, le hago esta pregunta por si me la puede responder. Pero tengo también otras para usted, si me lo permite. Sobre mercancías: ¿cómo se refleja realmente el impulso de las mercancías en estos presupuestos? Entendemos que es fundamental la reducción de la huella de carbono de la cadena logística y, sin duda, las autopistas ferroviarias van a jugar un papel muy relevante para ello. ¿Contemplan inversiones destinadas a esta potenciación? Sobre cercanías: usted ha indicado en su comparecencia que el programa de inversiones de ADIF va a girar en torno a la mejora de la red convencional y, en concreto, en núcleos de cercanías. ¿Cómo entiende usted que se refleja esta afirmación en el presupuesto y cómo se diferencia, por ejemplo, con los presupuestos del año en curso? ¿O cómo van a contribuir los mecanismos de recuperación y resiliencia al cumplimiento de este objetivo de potenciar las redes de cercanías? Por último, quiero preguntarle sobre la sostenibilidad, un elemento que necesariamente tiene que configurarse dentro de lo que es un esquema de transporte moderno y nuestra sociedad necesita ese transporte sostenible. ¿Puede darnos algún ejemplo? Soy maestro y me encantan los ejemplos porque así se miran mucho mejor las cosas. ¿Me puede dar algún ejemplo de cómo se contribuye a esta sostenibilidad necesaria con estos presupuestos para el año 2022?

Máis nada e moitas grazas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para contestar a todas las cuestiones que le han planteado ustedes, tiene la palabra la presenta de ADIF. Sé que le han hecho muchas muchas preguntas pero yo le voy a pedir que intente, por todos los medios, ajustarse al tiempo para no excedernos demasiado, puesto que hay tres comparecientes más todavía. Voy a ser flexible, por supuesto, porque si no sería imposible. También le recuerdo que cosas que no se puedan contestar en el momento, o que no se puedan contestar con la amplitud que la cuestión merece, se pueden responder por escrito.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF, Y ADIF ALTA VELOCIDAD** (Domínguez González): Muchas gracias.

Quiero comenzar agradeciéndoles a todos el tono de sus intervenciones y el reconocimiento del ministerio y, concretamente de ADIF. Como comentaba el presidente en cuanto a las preguntas parlamentarias, por descontado, si no nos fallan las cuentas, este año hemos contestado más de 1700 preguntas parlamentarias, con lo cual es una prioridad absoluta la de atender siempre a sus señorías, siempre que no los requieren, siempre que nos lo piden.

Dicho esto, les agradezco mucho las observaciones y todo lo que han ido preguntando. Si me permiten, como algunos de ustedes han preguntado sobre temas muy parecidos, voy a intentar agrupar algunas de las cuestiones para tratar de darles respuesta y espero que no consideren que no les doy una respuesta de forma muy detallada a cada uno de ustedes. Empezamos por un tema que me consta que les preocupa y, además, esta mañana se lo han preguntado también la secretaria de Estado y yo creo que ella ya les ha adelantado algunas de las cuestiones que nos han hecho tener en este año 2021 una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 82

ejecución —efectivamente, no les voy a engañar, los datos están ahí y no voy a desmentir a ninguno de ustedes porque es así— resentida. Efectivamente, la ejecución en este año 2021 se ha visto resentida. La secretaría de Estado esta mañana comentaba el tema del incremento del precio de las materias primas. Esto está siendo verdaderamente un problema muy importante, porque no hablamos de una subida de los precios de un 10, de un 20, de un 30 %, estamos hablando de que en algunos materiales en concreto se ha ido por encima del cien por cien esa subida del precio de las materias primas. Como consecuencia de la Ley de desindexación, los contratos no tienen fórmulas de revisión de precios y esto ha provocado una paralización de las empresas adjudicatarias, de sus subcontratistas, porque veían que no podían asumir las obras. Lo que sí les digo es que para resolver esto —y, de hecho, el sector de la construcción, como les decía, ha visto el ejercicio que estamos haciendo para tratar de resolver la situación— hemos trabajado en una propuesta en el ámbito del Ministerio de Transportes, no solamente ADIF, sino también la Dirección General de Carreteras porque el tema del alza de los precios de las materias primas afecta a todos. Es cierto que, al ser este un ministerio eminentemente inversor y ADIF tener esta actividad inversora, quizá la repercusión es mayor, pero afecta a todos los ámbitos de la economía. Se ha trabajado en una propuesta, que ahora hay que hablar y negociar con el Ministerio de Hacienda, que entendemos que debe salir adelante porque, si no, efectivamente la alternativa sería que no se pudiera ejecutar nada.

Yo quería añadir a los comentarios que ha hecho la secretaría de Estado algún tema más que también es muy significativo y que creo que requiere hacer alguna reflexión. Nosotros, además, tenemos un problema en la falta de encargados de trabajo. Saben que el año pasado fue uno de los temas que se trajo. Este año, afortunadamente, se ha producido en el mes de mayo la aprobación de un plan estratégico de recursos humanos, y esto se va a notar porque ya este año tenemos una oferta de empleo público, que se incorporarán en el año próximo, cercana a las 1600 personas. Sin embargo, los años anteriores no hemos tenido esa incorporación de personal. La plantilla está envejecida, se ha producido un número de jubilaciones muy importante y la falta de encargados de trabajo hace que en muchas de las obras, cuando afecta sobre todo a la red en explotación, a la red en servicio, y esto afecta singularmente a las obras en la red convencional, tanto núcleos de cercanías como para las mercancías, nos veamos a veces con estos problemas. En el ámbito de la alta velocidad desde el origen estaba resuelto porque era posible que estos encargados de trabajo los proporcionaran las empresas constructoras. En el ámbito de la red convencional, seguramente saben ustedes que por normativa esto no era así; paulatinamente, se está empezando a valorar que las empresas los puedan ofertar, pero también es cierto que para esto hace falta formación. En ese sentido, estamos en continuo diálogo con las patronales, tanto con Seopan como con ANCE y con la propia CNC, para que impulsen dentro de las empresas o en los ámbitos que ellos consideren la formación en el ámbito ferroviario y especialmente para encargados de trabajo, y particularmente en algunas especialidades como es, de manera singular, la electrificación ferroviaria.

Algunos de ustedes me hablaban del compromiso por la ejecución. Mi compromiso personal y el compromiso de todos los trabajadores de ADIF y de ADIF Alta Velocidad es máximo. Y confiamos en que el compromiso de los sectores de la ingeniería y de la construcción, y por eso apelamos a ellos para que colaboren, también sea máximo, porque, al final, esto es un trabajo y un negocio, digámoslo así, de dos partes: la parte del sector público, que nuestra obligación es gestionarlo, y la parte del sector privado, que tiene el encargo de ejecutar los trabajos.

Otro de los temas por el que también algunos de ustedes se han interesado es la liberalización, si bien es cierto que con distintos enfoques. Me parece que el señor Barandiaran comentaba algo sobre cómo pensábamos seguir haciéndolo en el futuro. Bien, saben que en la primera fase de la liberalización tanto la CNC, el regulador, como en el seno de la Unión Europea nos han felicitado por el procedimiento seguido de hacer unos paquetes y abrirlos a las ofertas de los operadores ferroviarios y que el criterio de adjudicación fuese aquel que ofertaba más surcos. Este criterio, como digo, se ha calificado por parte tanto del regulador nacional como de la Unión Europea como un procedimiento transparente y eficaz, y los resultados de la liberalización hasta la fecha también nos están diciendo que este procedimiento es bastante razonable. ¿Cómo vamos a seguir? Lo que estamos haciendo es lo mismo que hicimos en la primera fase de la liberalización: hablar con los operadores ferroviarios para, de esa manera, medir cuáles son sus intereses, cuáles son las líneas en las que ellos están interesados y, seguramente, la forma de proceder será una forma parecida; de hecho, estamos trabajando ya en la segunda declaración marco de capacidad, que se publicará en fechas próximas.

La liberalización también conlleva otro tema importante, que es la necesidad de inversión. Nosotros en la declaración sobre la red hemos declarado cuáles son las infraestructuras congestionadas y estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 83

trabajando de forma intensa en ellas. Mencionaba en mi intervención las actuaciones en algunas de las estaciones: en Madrid, tanto en Atocha como en Chamartín, que son infraestructuras declaradas congestionadas, y en Barcelona, en la estación de Sants, también declarada congestionada. Estas actuaciones van a contribuir precisamente a la liberalización del transporte.

Me preguntaba la señora Pastor por el túnel de Atocha a Chamartín. Efectivamente, el túnel de Atocha a Chamartín es clave para este proceso de liberalización. Tiene la peculiaridad de que en una línea de alta velocidad, vamos a decir aislada, con origen-destino, cuando se entra en todas las pruebas de fiabilidad y en todas las pruebas de formación de maquinistas solamente tienes ese origen y ese destino. Las pruebas en el túnel de Atocha a Chamartín son muy complejas puesto que tienes todos los orígenes del sur y noreste del país y todos los destinos del norte y noroeste del país, y esto hace que las pruebas de fiabilidad sean mucho más largas porque tienes que ir probando todos los itinerarios. Saben también seguramente que nuestro país es un poco, vamos a decir, un banco de pruebas para el sistema de comunicaciones europeo, para el ERTMS, porque a diferencia de países como a lo mejor Alemania, donde tanto el sistema embarcado como el sistema de la infraestructura es Siemens, o Francia, donde tanto el embarcado como el de la Infraestructura es Alstom, aquí nosotros tenemos todos los sistemas en infraestructura y todos los sistemas en embarcado y, por lo tanto, cada vez que hacemos pruebas de fiabilidad tenemos que chequear que todos los sistemas embarcados de todos los trenes se comunican con los sistemas en la infraestructura. Esto ha hecho que todas las pruebas de fiabilidad en el túnel sean de una duración y de una entidad muy superior a otras líneas. Pero me congratulo, igual que nos felicitábamos por la línea de Galicia, por que en fechas muy próximas vamos a tener también terminadas las pruebas en el túnel entre Atocha, Chamartín y Torrejón de Velasco, y creemos que en próximas fechas tendremos la autorización de la Agencia de Seguridad Ferroviaria para la puesta en servicio.

El otro aspecto que es importante respecto de la liberalización es el tema del cobro del canon. Algunos de los grupos también se han interesado por el tema de la sostenibilidad económica de la empresa, y en particular de ADIF Alta Velocidad. Precisamente, le preocupaba al Grupo de Unidas Podemos el tema de la privatización. La infraestructura es pública y va a seguir siendo siempre pública, son los operadores ferroviarios. Yo creo que, en mi caso como representante de ADIF y de ADIF Alta Velocidad, pero todos los españoles que hemos invertido en una red de alta velocidad fantástica, la segunda del mundo, con nuestros impuestos, lo que tenemos que pretender, lo que queremos y lo que buscamos es que discurran por estas vías cuantos más trenes muchísimo mejor; estaremos amortizándolas, estaremos aprovechándolas mucho más. Además, esto lo que hace es que, al haber más trenes, hay mucha más oferta, y además con distintos modelos: los modelos de bajo coste, los modelos más ejecutivo; hay distintas tarifas. Lo estamos viendo en las cifras que les daba a ustedes de este incremento de los viajeros en la relación directa Madrid-Barcelona. He utilizado además el mes de agosto; no se les habrá escapado a ustedes que el mes de agosto no es un mes de negocio. ¿Qué es lo que estamos comprobando con la entrada de estos nuevos operadores? Que se está captando nuevo tráfico de viajeros de otros modos de transporte, especialmente de la carretera. Para el tren de alta velocidad no voy a decir que sea sencillo competir con el avión, pero es relativamente sencillo, pero es muy difícil competir con el coche. Lo que estamos viendo con la entrada de estos nuevos operadores es que empezamos a competir con el coche y empezamos a atraernos viajeros del coche.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene que ir terminando.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF, Y ADIF ALTA VELOCIDAD** (Domínguez González): Sí. El resto de las cuestiones quizás entraban en un poco más de detalle. Siento muchísimo, aunque he tomado nota de todas ellas, no poderles contestar.

Sobre las actuaciones que comentaba el señor Barandiaran en el País Vasco, es cierto que en los presupuestos, y le aseguro que también para nosotros es un poquito mareo, a veces las partidas cambian de fila. Entonces, algunas de las inversiones que usted comentaba están agrupadas ahora en otras filas diferentes. Pero sí quiero indicar que algunas cuestiones que ha destacado, por ejemplo, el acuerdo de Zalla o hablaba también de Zorroza, están en fase todavía de planificación. La Ley del Sector Ferroviario asigna las competencias para la fase de planificación al ministerio y ya para la fase de ejecución, proyecto y obra, a ADIF. En este momento están en esa fase de planificación y por ese motivo no puede haber todavía una partida sustancial en el presupuesto 2022, porque están todavía en esa fase de estudio y de planificación.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 84

Había otro dato por el que me preguntaban, el Xàtiva-Ontinyent. En ese caso ya sí estamos haciendo el proyecto. Se trata de una renovación de vía. Estamos redactando el proyecto y la previsión es que esté terminado en el tercer trimestre del próximo año y, de hecho, es una partida que tiene asignados fondos de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El resto de preguntas, discúlpenme, pero estaremos encantados de contestarlas por escrito si nos las dirigen desde los distintos grupos parlamentarios.

Muchas gracias a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias, presidenta de ADIF, doña María Luisa Domínguez González.

Disculpen ustedes que no se les responda a todos, y lo digo también para las próximas comparecencias. Si debatimos sobre todo lo que es la gestión de cada ámbito es absolutamente inviable hacerlo hoy, hacerlo en un solo día. Hay que ceñirse a temas más concretos porque, si no, tendríamos con cada compareciente para el día entero. Así que vamos a disculparla y hasta el próximo día que podamos recibirla.

Gracias. (Pausa).

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (TOLEDO LOBO). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (Número de expediente 212/001889); PLURAL (Número de expediente 212/001448); VOX (Número de expediente 212/001565); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001688), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001766).**

El señor **PRESIDENTE**: Proseguimos, señorías. Damos la bienvenida a don Francisco Toledo Lobo, presidente del Ente Público Puertos del Estado, que, como el resto de comparecientes que le han precedido, nos dará cuenta del ámbito de su área departamental en los Presupuestos Generales del Estado. Don Francisco Toledo Lobo, tiene usted ahora la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (Toledo Lobo)**: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Antes de describir las líneas generales de los presupuestos del sistema portuario quiero destacar dos características de su elaboración. En primer lugar, cada autoridad portuaria por ley tiene que ser económica y financieramente autosuficiente, de forma que los costes derivados de su actividad se cubran con los recursos que sea capaz de generar, fundamentalmente con los ingresos de tasas portuarias. Así pues, el sistema portuario no recurre a la fiscalidad general del país, sino a recursos propios, a financiación externa de programas europeos, y también a una lógica opción de endeudamiento que nos otorga un mínimo poder anticipativo ante la necesidad de afrontar desarrollos futuros. En segundo lugar, los presupuestos de las autoridades portuarias consolidados en este proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado son fruto de un acuerdo de plan de empresa entre cada autoridad portuaria y Puertos del Estado, con una perspectiva quinquenal, lo cual significa que son fruto de un consenso interadministrativo y en cierta manera interinstitucional, dado que las presidencias de los puertos son designadas por las comunidades autónomas y a ellas pertenece el grupo más numeroso de los consejos de administración.

También me parece oportuno destacar que tenemos un nuevo marco estratégico del sistema portuario de interés general en muy avanzado proceso de tramitación. Este marco tiene 2030 como año horizonte y consta de tres dimensiones —económica, ambiental y social—, siete criterios de actuación, dieciséis líneas estratégicas y cincuenta y seis objetivos generales que incluyen una serie de indicadores medibles asociados a unas metas concretas. La intención última es reformular las bases del anterior, aprobado hace ya más de veinte años, en un contexto socioeconómico a nivel global cuya dinámica evolutiva es claramente disruptiva. En este sentido se ha tomado la decisión desde Puertos del Estado de ir adaptando la estructura y contenido de los planes de empresa a esa estrategia portuaria nacional, a fin de poner en marcha las acciones necesarias para cumplir sus metas.

Dicho lo anterior, empiezo mi intervención resaltando la importante recuperación que estamos experimentando en el sistema portuario de interés general tras la crisis ocasionada por la COVID-19. Nuestros tráficos de mercancía están elevándose este año en torno al 6% con respecto a los del año

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 85

pasado, especialmente los de mercancía general, que en lo que va de año ya superan los del año 2019 en estas fechas. Asimismo, diez de las veintiocho autoridades portuarias registran un tráfico en los nueve meses de 2021 superior al que tuvieron en 2019, antes de la pandemia, y eso es una nota muy positiva porque es un termómetro de la economía. También crece el tráfico de pasajeros por vía marítima, con una tasa superior al 5%, aunque este segmento de demanda tendrá que esperar a final del año 2022 o principios de 2023 para alcanzar los niveles prepandemia, dado que se produjo una gran pérdida de cruceristas —el 87%— y dado que Marruecos suspendió las operaciones de paso del estrecho en 2020 y 2021.

Aprovecho para poner de relieve aquí la solidez de nuestros puertos en un mercado tan fluctuante como el actual. Se han mantenido firmes durante la pandemia, sabedores de que prestan un servicio esencial para el abastecimiento de la población, y también para atender en tiempo y forma al comercio exterior de nuestro amplio tejido productivo, y han controlado también el tirón actual de la economía global con garantías de éxito en su función principal de contribuir a la mejora de las cadenas de valor actuales y futuras, a diferencia de otros sistemas portuarios que están resultando cuellos de botella al crecimiento.

No obstante, no dejo de insistir en que el éxito actual de nuestro posicionamiento en la red logística global no debe hacernos caer en la autocomplacencia. Aunque seamos el primer país europeo en tráfico de contenedores, debemos ser conscientes de que nada nos asegura que sigamos siéndolo en el futuro. En nuestro entorno tenemos sistemas portuarios muy pujantes que compiten por atraer hacia sí flujos de mercancías y que están creciendo a un elevado ritmo. Por tanto, tenemos que ser inconformistas y modernizar las bases que sustentan nuestra competitividad en mercados tan exigentes y cambiantes como son los del transporte, la logística y el comercio, abocados a cambios trascendentales en cuestión de pocos años. Podría decirse que el marco estratégico está empapado de inconformismo, porque apuesta por una gran transformación del sistema portuario.

Aprovecho la ocasión para volver a alertar sobre la situación económica y financiera de las autoridades portuarias de Ceuta y Melilla. La decisión marroquí de cerrar en 2018 las fronteras al conocido como comercio atípico y de suspender además la operación del paso del estrecho en los años 2020 y 2021, ha abocado a estas dos autoridades portuarias a una situación crítica por pérdida cuantiosa de ingresos. Hemos paliado esta situación para 2022 con una inyección de 21 millones de euros del Fondo de Compensación Interportuario. Para ello se ha tenido que asumir una fuerte reducción de potenciales asignaciones a otras autoridades portuarias con cargo a ese fondo, que ha sido asumida por todos los presidentes y presidentas, lo cual les quiero agradecer, y se ha habilitado además una contribución extraordinaria de 5,5 millones de euros de Puertos del Estado. No obstante, resulta conveniente monitorizar las decisiones de Marruecos con incidencia en los tráficos portuarios de Ceuta y Melilla, a fin de evaluar si esta situación de bloqueo pasa de tener un carácter coyuntural a convertirse en estructural, en cuyo caso habría que acometer una reforma de la ley, porque estas dos autoridades portuarias no podrían subsistir con el mismo tratamiento que las demás.

Teniendo muy presente el contexto económico recién descrito, paso a describir las principales magnitudes económico-financieras que conforman nuestros presupuestos, que contienen una necesaria reorientación de la política inversora hacia las dimensiones ambiental y social. El importe neto de la cifra de negocio del Sistema Portuario pasa de 1027 millones en 2021 a 1141 millones en 2022, y por tanto con un incremento del 11%. Este incremento responde fundamentalmente a la evolución esperada de los tráficos y también a la actividad que por vía concesional se despliega en los puertos. No son, pues, consecuencia de un incremento generalizado de tasas. Así, las notables rebajas de tasas incorporadas en 2021 tienen con carácter general continuidad en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado del año 2022, incluso se amplían en ciertos casos, por ejemplo las autoridades portuarias de Bahía de Cádiz, Málaga y Pasajes, aunque también se articulan ciertas subidas para el próximo año, eso sí, en muy contadas excepciones, bien para evitar resultados económicos negativos o bien para recuperar capacidad financiera que permita afrontar inversiones de gran calado a futuro.

Quiero destacar que también se extienden a 2022 las bonificaciones de hasta el 40% a las tasas de buque, pasaje y mercancía incorporadas en nuestro marco legal desde este año, para reconocer el carácter estratégico de los tráficos de líneas marítimas regulares con nuestros puertos extrapeninsulares. En cualquier caso, del lado de los ingresos el propósito es avanzar en la reducción de tasas con retornos ambientales específicos, contribuyendo con ello a elevar la competitividad de nuestro tejido socioeconómico, sin que por otro lado se ponga en peligro la autosuficiencia financiera de las autoridades portuarias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 86

Es lo que respecta a los gastos, los criterios presupuestarios aplicados en materia portuaria son de una razonable subida para atender los nuevos requerimientos que emanan del marco estratégico. En el capítulo de gastos de personal se presupuesta una subida del 4 %, que supone pasar de los 300 millones de este año a 313 millones para 2022. Estas cifras responden a los baremos de oferta pública de empleo y retribuciones que nos aplican, y tienen en cuenta, además, lo dispuesto en el III Convenio Colectivo de Puertos del Estado y las autoridades portuarias. La asignación este año de una oferta de empleo público de 300 efectivos ha sido un paso positivo, pero el sistema portuario sigue sufriendo un déficit estructural de capital humano, dado que en los últimos veinte años ha perdido un 6 % de efectivos mientras que, por el contrario, el ingreso de los tráficos portuarios de mercancías y pasajeros han crecido muy sustancialmente. A mayores, se han ido asignando al sistema portuario nuevas competencias, tales como las vinculadas a seguridad o la administración de las redes ferroviarias internas, así como las de corte medioambiental, las vinculadas a la transformación digital y una obligada apuesta por la innovación, y todo ello requiere capital humano.

En cuanto a los gastos de explotación, los presupuestos que manejamos para el año 2022 representan una elevación del 7 %, pasando de una previsión de cierre del año en curso de 350 millones a un importe de 375. Esta subidas son consecuencia de la mayor necesidad de asistencias técnicas, consecuencia a su vez del déficit de personal al que me acabo de referir y de una mayor dotación de recursos a la conservación de los elementos infraestructurales de los puertos, conforme a unos planes de mantenimiento preventivo que ya están implantados en la mayoría de los puertos, pero que eran un objetivo. Teniendo en cuenta todo lo anterior, esperamos un crecimiento del resultado del ejercicio del 65 %, concretamente desde los 98 millones previstos de beneficios este año a 164 millones en el 2022. Me veo obligado en este punto a hacer hincapié en que todas estas cifras se refieren al conjunto del sistema portuario y esconden, por tanto, una gran variabilidad entre autoridades portuarias. De hecho, prevemos que seis autoridades portuarias tengan resultados negativos en 2021, pero para 2022 serán solo tres las que se encuentren en esa situación.

A continuación, paso a describir el plan de inversiones productivas de los puertos de interés general. En conjunto, el presupuesto de inversión que hemos elaborado para el sistema portuario para el año 2022 asciende a 925 millones de euros, cerca de un 50 % superior a la previsión de cierre para este año. Se trata de un esfuerzo inversor que se pretende ir elevando en años sucesivos, de manera que el total correspondiente al quinquenio 2021-2025 asciende a 4750 millones en números redondos, lo cual contribuirá a la reactivación económica del país. Estas inversiones se conforman con proyectos orientados a demanda cierta 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, con vistas a atender mejor la prestación de servicios portuarios y comerciales. De hecho, a juzgar por los datos de que disponemos, la inversión ajena prevista en los puertos españoles para el año 2022 asciende a 1300 millones y la total del periodo 2021-2025 casi alcanza los 6400 millones, cifra que incluso supera a la inversión pública. Así pues, tenemos programada una inversión total público-privada en los puertos de más de 11 000 millones de euros para los cinco años venideros que, a diferencia del pasado, bascula del lado mar al lado tierra y se centra en completar el desarrollo de dársenas, en conectividad ferroviaria, en sostenibilidad medioambiental, en seguridad, en digitalización y en acciones de integración puerto-ciudad.

En los presupuestos que les presento, a la conectividad ferroviaria se destinan, en números redondos, 250 millones en el año 2022, siendo el importe total programado para el periodo 2021-2025 de 1000 millones, que cubrirán acciones en la inmensa mayoría de las autoridades portuarias. Con ello, queremos acercarnos a la media europea de cuota de ferrocarril de mercancías en transporte terrestre, desde la posición de farolillo rojo actual —que no llega al 5 %— y de forma coordinada con ADIF, que gestiona la parte desde la zona de servicio hasta la conexión con la red general.

Respecto a sostenibilidad ambiental y energía, los presupuestos contienen 324 millones en el periodo 2021-2025, 92 de ellos para 2022, con un amplio abanico de actuaciones en la línea con el pacto verde de una economía climáticamente neutra en 2050, y el paquete legislativo conocido como Fit for 55, con un horizonte de 2030.

Las inversiones en seguridad suman 78 millones para el periodo 21/25, 32 de ellos en 2022, tanto en protección ante amenazas sociales o terroristas, *curity*, como de seguridad de corte accidental o industrial, *safety*, siguiendo la regulación europea y nacional frente a escenarios de riesgo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 87

Las inversiones en digitalización e innovación para el periodo 2021-2025 ascienden a 229 millones, 32 de ellos en el año 2022. Quiero destacar aquí el programa de innovación Puertos 4.0, que está resultando un éxito con más de quinientos proyectos e ideas presentados en la primera convocatoria.

Respecto a las actuaciones de integración puerto-ciudad, tenemos prevista una inversión de 273 millones para el periodo 2021-2025, con 65 millones de euros para este año 2022 que incluyen, a modo de ejemplo, el rediseño del paseo marítimo de Palma de Mallorca, las actuaciones en la avenida Alfonso XII de Cartagena, la ordenación de los espacios junto al Llano Amarillo, en el puerto de Algeciras, o la operación de regeneración de Valleseco, en Santa Cruz de Tenerife, por nombrar las más cuantiosas. Considero de vital importancia establecer un foro permanente de diálogo interadministrativo que permita, en el ejercicio de una responsabilidad social corporativa, canalizar recursos portuarios a actividades socioculturales que promuevan un reconocimiento del puerto como motor de desarrollo sostenible para el entorno directo, sobre la base de los oportunos acuerdos o convenios con las autoridades locales, de forma que se desenvuelva conforme a unas reglas de juego tasadas, transparentes, objetivas y proporcionadas.

Para finalizar, quiero expresar mi deseo de que estos presupuestos sean bien recibidos en esta sede parlamentaria, pues estoy convencido de que responden a una imprescindible modernización de nuestro sistema portuario de interés general, que seguro que servirá de palanca para que España se convierta en un país referente en el desarrollo económico sostenible y de bienestar de sus ciudadanos.

Con el permiso del presidente, quedo a su disposición para atender sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora a los distintos grupos. Vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Plural, que van a compartir tiempo. Señor Baldoví Roda, tiene usted la palabra.

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

De manera muy breve, señor Toledo, quiero agradecerle su comparecencia. Tengo una pregunta. La semana pasada se hizo una manifestación en Valencia y hay una preocupación. Me gustaría saber del responsable de Puertos del Estado, ¿qué es lo que se piensa acometer en estos presupuestos? Si va a acometerse ya alguna obra en vías a la ampliación del puerto y, en segundo lugar, si tienen en mente pedir una nueva declaración de impacto ambiental para esta ampliación del puerto de Valencia.

Moltes gràcies.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bel Accensi, tiene la palabra.

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

Quiero agradecer al presidente del ente público Puertos del Estado su comparecencia, su explicación. Me voy a centrar en los puertos catalanes, como puede entender, en representación del Partit Demòcrata. Haciendo un breve análisis, de acuerdo con el presupuesto que han presentado, en relación al presupuesto del 2021 Barcelona tenía 197 millones de euros y acabará ejecutando 76 millones, por tanto, habrá un grado de ejecución del 52 %. Si lo comparamos con el resto, un 52 % nos parece una barbaridad, pero es solamente la mitad. En Tarragona, de los 51 millones se habrán ejecutado 41 millones, por tanto, aquí el grado de ejecución es mucho más alto, el 82 %, pero en conjunto no se alcanza el 60 %. Le podría pedir explicaciones respecto de este grado de ejecución, que no se acerca a un 80 o 90 %, que sería lo óptimo, a pesar de que se nota que los puertos tienen cierta autonomía y cierta capacidad de poder ejecutar más rápidamente las inversiones.

En relación con el presupuesto de 2022, sí que vemos que las inversiones previstas en Barcelona descienden un 34 %, van a 97 millones de euros, y en Tarragona a 41 millones de euros, un 19 %. Más allá de que me pueda decir que son inversiones que han aprobado cada uno de los puertos, me gustaría que explicara esta razón de, si no se ejecuta todo lo que está previsto, por qué en los ejercicios posteriores —ahora el 2022— todavía se baja mucho más la inversión presupuestada.

Muchísimas gracias por su atención y por su respuesta, por supuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Confederado de Unidas Podemos; doña Roser Maestro, tiene usted la palabra.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias también al señor Toledo por toda su explicación. Trataré de ser lo más breve posible porque, además, llegadas estas horas, creo que todos y todas lo agradecemos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 88

Sí que vamos a coincidir en el sentido de que los puertos adoptan un papel fundamental dentro de la intermodalidad, de la eficiencia, de la cadena logística y de muchísimas cuestiones más. En este sentido, tiene toda nuestra predisposición a la hora de poder hacer las inversiones suficientes para preservar la soberanía de los sectores estratégicos, como alguno de los desgloses que usted mismo ha hecho. Sí que recalcaríamos que sería interesante revertir el control que tienen empresas externas sobre algunas de estas partes de estos sectores, o incluso evitar cualquier tipo de pérdida de soberanía. En este mismo sentido, también apostaremos siempre por una inversión pública de Puertos del Estado y también —¿por qué no?— de una participación industrial que pueda llevarnos a la adquisición de acciones o participaciones de aquellos astilleros que se encuentran en la necesidad de que así sea, por supuesto adquiriendo la parte correspondiente del control por parte del sector público. En este sentido, sí que quiero lanzarle algunas preguntas. Trataré de agruparlas todas para que pueda ser más rápido. ¿Se ha incluido en estos Presupuestos Generales del Estado de 2022 alguna previsión presupuestaria para impulsar planes de reindustrialización dentro de Puertos del Estado? Por otro lado, también quería preguntarle sobre el puerto de la bahía de Algeciras, como el nodo tan importante que es, y que usted mismo ha referido. En estos años ya sabe —lo ha dicho en general y yo se lo particularizo— la falta de dotación de personal que existe, así como los problemas de colas y tiempos de espera que puedan existir. En este sentido, ¿se contemplan inversiones para los accesos norte y sur del puerto? ¿Tiene pensado incrementar el personal desde la Administración en la que usted está? ¿Se ha previsto realizar algún tipo de intervención para mejorar el tráfico de contenedores?

Y ahora, como tampoco creo que pueda ser de otra manera, como valenciana que soy, supongo que ya se imaginará que mi pregunta va ir también encaminada a algunas de las cosas que ha dicho el señor Baldoví previamente. Precisamente es una duda que nos va a surgir a todos los valencianos y es, ¿realmente cree usted o está convencido de que es responsable en estos momentos hacer una ampliación del puerto de Valencia, con una declaración de impacto ambiental de 2007? Porque parece ser que sí que hay una parte recogida en ese sentido dentro de los presupuestos. Además sabiendo que existe, como ya ha dicho el señor Baldoví, un gran movimiento ciudadano contrario, al que realmente nos sumamos, y que incluso la secretaria de Estado esta mañana manifestaba que era necesario que tuviéramos esos espacios de cuidado y recreativos para la ciudadanía que puedan pacificarlo todo, esto iría un poco en sentido contrario a esa filosofía que se busca impulsar, así como contrario al Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11. Ahí tenemos nuestras dudas.

También, como saguntina que soy, me veo en la obligación de trasladarle alguna pregunta respecto a los compromisos existentes con el Ayuntamiento de Sagunto sobre toda la gestión relativa al pantalán, así como las previsiones de integración —usted ha nombrado alguna—, pero no se ha hablado nada de la integración del puerto de Sagunto respecto a la propia ciudad. Yo quisiera preguntarle, ¿existe algo al respecto de esto? ¿Se invertirá también en lo relativo a los daños causados por las últimas danas en el pantalán del puerto de Sagunto?

Sin más, muchísimas gracias por todo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra don Rubén Darío Vega Arias.

El señor **VEGA ARIAS**: Señor Francisco Toledo, muchas gracias por su exposición de las cuentas, de las previsiones que representan los Presupuestos Generales del Estado para 2022. Pero son eso, previsiones, y deseamos que sus objetivos, a nuestro modo de pensar muy optimistas, se ejecuten. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

Voy a hablarle de la partida del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que está dotado con 457 millones de euros. En este sentido, en el camino hacia la sostenibilidad de los puertos, en su espacio de dominio público, deben enfrentarse al gran reto de reducir las emisiones atmosféricas, pero también deben tener en cuenta las contaminaciones por el ruido, como expresamos ya en su anterior comparecencia sobre las cuentas anuales del año pasado. La contaminación acústica es sin duda uno de los contaminantes más dañinos para la salud humana, y de no enfrentarse a esta otra contaminación sería una razón más para los detractores de la compatibilidad del sistema portuario con la vida normal de las ciudades, frustrando el proyecto de integración puerto-ciudad que usted ha comentado anteriormente. Creo que el presupuesto para el periodo 20/24 es de 170 millones de euros. Desde el Grupo Parlamentario VOX venimos reivindicando esa descontaminación acústica para los puertos, principalmente la procedente de los motores auxiliares de los buques, que son los utilizados para generar su propia electricidad. En su

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 89

última comparecencia con motivo de los presupuestos de 2021 le pusimos como ejemplo grave de esta contaminación la existente en los puertos de interés general de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, donde por cierto he estado trabajando de práctico de puerto cinco años en el puerto de La Palma, por lo que quisiera agradecerle a Puertos del Estado que esté coordinando los proyectos OPS Master Plan, que haya escogido el puerto de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife como piloto para este proyecto. Como nosotros estamos defendiendo también el suministro, a través de varias iniciativas que seguramente habrán llegado a Puertos del Estado, como estamos defendiendo igualmente el hidrógeno, quiero expresarle mi doble agradecimiento, porque además el plan piloto que van a abordar en la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife va a ser suministro a partir del hidrógeno en lugar de realizar la toma directa a la red eléctrica. Por lo cual el agradecimiento es doble por la entidad que usted preside. Es una apuesta por parte de Puertos del Estado muy valiente, y todos los tinerfeños esperamos que se consigan los objetivos.

En cuanto al programa 454.M de los Presupuestos Generales del Estado de 2022, sobre la regulación y seguridad del tráfico marítimo, nos preocupa que todavía a estas fechas no se hayan aprobado los planes interiores marítimos de algunos de los puertos de interés general. Creo recordar que el plazo era de doce meses, según la disposición adicional primera del Real Decreto 1695, de 2012. Desconocemos si es a causa de la Autoridad Portuaria, que es la que tiene que realizar el proyecto, o es a causa de la Dirección General de la Marina Mercante, que es la que tiene que aprobarlo. En cualquier caso, esperamos que no ocurra ningún desastre y que no se tenga que improvisar en esa situación no deseada.

Por otro lado, en estos momentos nos preocupa el aumento que está experimentando el precio de los fletes. Como usted sabe perfectamente, desde el Grupo Parlamentario VOX, después del accidente del Ever Given, nos hemos posicionado en la necesidad de que se dé preferencia a los suministros de proximidad, que a la larga pueden ser más baratos, y con ello evitar lo que pudiera ser más grave, la relocalización de la producción. No olvidemos que Egipto le exige una indemnización de unos 900 millones de dólares por los días de bloqueo del canal. Por otro lado, las consultoras prevén unas pérdidas para el comercio mundial de entre 6000 y 10000 millones de dólares a causa de los daños causados por el retraso pactado en la entrega de la carga que, aunque en primer lugar lo soporte la aseguradora, al final repercutirá en el precio final que pagamos por el producto. Quiero recordarle también que Unctad emitió una recomendación para evitar los abusos y que tomen ventaja algunas navieras transportistas por su tamaño. A esto hay que agregar, también, la actual falta de contenedores, un problema que tenemos en el transporte naviero, quizá por la falta de previsión en el aumento de la demanda, principalmente, para mover las exportaciones de la gran fábrica que es actualmente China.

En cuanto a la reactivación económica, Puertos debe y tiene que mejorar la competitividad de nuestro tejido económico. Para ello, son fundamentales los costes de las operaciones portuarias y sus servicios. En este sentido, quería hacerle dos preguntas: ¿Se van a seguir aplicando las bonificaciones en virtud de la disposición final cuarta del Real Decreto 26/2020, para los servicios marítimos regulares entre la península y los territorios extrapeninsulares? Y en cuanto a las tasas, ¿van a aumentar las tasas de buque, las de pasaje, las de mercancía? ¿Alguna de ellas? ¿O van a permanecer igual?

Muchísimas gracias por su presencia y su exposición.

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

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Parlamentario Popular, la señora Castillo López.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Buenas tardes, señorías, y muchas gracias, presidenta.

Comienzo mi intervención, como no puede ser de otra manera, agradeciendo el señor Toledo su presencia hoy aquí y la exposición que ha realizado. Poco le voy a poder decir en los cinco minutos de que dispongo, pero voy a intentar resumírselo de la mejor manera posible.

Los puertos son una pieza fundamental de la actividad logística y productiva de nuestro país, representan aproximadamente el 20 % del PIB del sector de transporte, y es urgente, señor Toledo, actualizar y modernizar el modelo portuario español. Hoy se ha hecho referencia a ello en varias de las comparecencias, pero competitividad está directamente relacionado con potenciar el transporte ferroviario de mercancías. Nos encontramos en un momento clave, en el que hay más dinero. Se ha dicho aquí que estamos ante un presupuesto histórico —histórico sí, pero no hay más dinero para la competitividad de los puertos de nuestro país—, un presupuesto que, a nuestro modo de ver, no destina más para esa transformación que se tiene que producir y que no ejecuta todo lo que tiene. Y en esto hago referencia a los fondos europeos, a los fondos Next Generation, que nos proporcionan una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 90

oportunidad para realizar reformas e inversiones para mejorar la logística y la intermodalidad de nuestro país. De los 140 millones que disponíamos en el ejercicio pasado, frente a los 76 que disponemos ahora, se ha ejecutado más o menos en torno, en cuanto a reconocimiento de obligaciones, unos 22 millones de euros, y cuando acabe el año podemos estar en torno a los 30. Pero no deja de ser un 21 % de ejecución de esos fondos europeos. Creemos que se requieren nuevas estructuras que hagan que nuestros puertos sean más competitivos y productivos, así como nuevas estrategias de gestión, pero para eso, señor Toledo, se necesita dinero.

Antes de entrar a hablar de algunas de las medidas que creemos que son necesarias y fundamentales para el impulso de la competitividad, me voy a detener unos segundos en los estibadores, a los que no ha hecho referencia ningún otro grupo. Porque son trabajadores del sector, una pieza clave de la manipulación de las mercancías y de la autorización de los servicios portuarios. Siendo concededores de que el Partido Socialista ha presentado dos enmiendas al proyecto de ley asociado al Real Decreto 1/2021, de 19 de enero, una con relación a la disposición transitoria única relativa a plazos, concertación y participación de la representación legal de las personas trabajadoras de los centros portuarios de empleo, y otra con relación a la disposición final, una disposición final nueva, por la que se regulan las empresas de trabajo temporal, le pregunto: Señor Toledo, en su opinión, ¿cuál es la fórmula sobre la que habría que avanzar para poner solución a esta problemática que ya lleva tiempo encima de la mesa? ¿Considera que el modelo que se contempla en sendas enmiendas es compatible con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea? Y muy importante, ¿han consultado con Europa esas medidas que ustedes proponen? Porque creo que es muy importante para nuestro país que se haga con esa seguridad.

Voy al grueso del presupuesto. Nos preocupa mucho también la crisis en la cadena de suministros a nivel global. Si tenemos en cuenta que las importaciones y las exportaciones de nuestro país representan, aproximadamente, el 68 %, y que tenemos retrasos en los envíos de las mercancías, los fletes marítimos están disparados, y, como se ha dicho también en esta sala, tenemos escasez de contenedores, le pregunto, señor Toledo: ¿Qué medidas está tomando la entidad a la que usted representa para paliar ese colapso que se está produciendo en nuestros puertos y que puede poner en peligro, por ejemplo, las fechas navideñas, que están ya muy próximas y en las que se mueve mucha mercancía? ¿Existe un riesgo real de aprovisionamiento? ¿Y cuáles son las acciones que ustedes están realizando para bajar el precio de los fletes? Porque la realidad es que no hay contenedores, como se ha dicho en esta casa.

Hemos hablado mucho, y ustedes lo han plasmado tanto en el presupuesto como la estrategia España 2050, de mejorar la red ferroviaria y asociarla al transporte de mercancías, como debe ser, pero en Cantabria no notamos esa mejoría. Se va a priorizar el ferrocarril, pero Cantabria y su puerto no lo sienten, y yo le pregunto: ¿Usted cree que se está trabajando lo suficiente para hacer competitivos todos los puertos de nuestro país? Porque el puerto de Cantabria queda aislado territorialmente, no está en la red básica, sí están Gijón y Bilbao, pero no está el puerto de Santander, y nos sentimos un poco en inferioridad de condiciones con respecto al resto.

Voy un poquito más rápido. ¿Cree usted que la digitalización, de lo que se ha hablado aquí, y el plan que van a poner en marcha traerán consigo grandes avances? Porque el personal está preocupado por sus puestos de trabajo. Creemos que la digitalización va a ser un avance, sí, pero hay que formar a ese personal que tenemos ahí para adaptarlo a las nuevas necesidades. Creemos que, como usted bien ha dicho, hay un déficit de capital humano, pero también hay un déficit de formación en los profesionales que están ahí. En esto coincidimos con un informe que ha emitido recientemente la Cámara de Comercio de España. ¿Están ustedes trabajando en coordinación con otros departamentos del Gobierno, como por ejemplo el de Educación, para potenciar esa formación profesional dual que puede ayudarles a reducir los procesos y los gastos de reclutamiento de ese personal?

Voy acabando. En relación con la intermodalidad, ¿cómo va a ofrecer este Gobierno estabilidad, previsibilidad y certidumbre de las condiciones necesarias para realizar el transporte por ferrocarril con el fin, en definitiva, de generar confianza en el transporte ferroviario y que se vea como una opción segura y eficaz en el transporte multimodal? ¿Van a realizar ustedes alguna revisión del esquema actual de incentivos al ferrocarril y a la intermodalidad en términos de peajes, de terminales ferroviarias y también de costes tecnológicos y energéticos?

Para terminar, en relación con los apartaderos ferroviarios —que parece que los hemos dejado un poquito olvidados y que para muchos puertos, como el puerto de Santander, son muy importantes—, ¿cómo está ahora mismo el proyecto de apartaderos ferroviarios?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 91

Termino con una referencia a las medidas que van a ser necesarias desde el punto de vista del intrusismo en nuestros puertos. En el puerto de Santander cada día entran una media de veinte albaneses. La policía está atada de pies y manos. Ya se han hecho inversiones económicas para intentar frenarlo, pero creemos que hay que hacer cambios legislativos para dar seguridad también a nuestras Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

Muchísimas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Por el grupo Parlamentario Socialista, la señora Ros Martínez tiene la palabra.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Gracias, señora presidenta. Buenas tardes, señorías.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, muchas gracias, señor Toledo, por su explicación detallada y minuciosa sobre lo que van a suponer estos presupuestos para Puertos del Estado, un motor esencial y principal de nuestra economía.

Quiero empezar por donde usted finalizó, para remarcar que estos presupuestos responden a una imprescindible modernización de nuestro sistema portuario que servirán de palanca para que España se convierta en un país referente en desarrollo sostenible y bienestar de sus ciudadanos. Después de su excelente exposición, todavía es más evidente que estos son los presupuestos de la recuperación, de la transformación y del crecimiento económico, unos presupuestos que permitirán al sistema portuario superar los efectos de la crisis y afrontar con éxito las profundas transformaciones a las que estamos abocados, y todo ello con inversiones productivas orientadas al fomento de un desarrollo próspero y, a la vez, sostenible.

En su comparecencia del año pasado algunos portavoces parlamentarios cuestionaron la realidad de los presupuestos y los calificaron de irreales y pocos competitivos. Un año después podemos decir con rotundidad que se equivocaron. Como usted ha mencionado, nuestros tráficos de mercancías están elevándose este año por encima del 6% y, probablemente, se equiparán al de 2019.

Es solo un ejemplo que desmonta los malos augurios que algunos y algunas repiten y que carecen de fundamento.

En su intervención ha hecho referencia a los ingresos previstos para el próximo año, que podrían suponer un incremento del 60% respecto a los de 2021. Es el resultado, pues, de una buena gestión, planificación y proyección. El buen trabajo merece reconocimiento y desde el Grupo Socialista le solicitamos que traslade nuestra felicitación al equipo de mujeres y hombres de Puertos del Estado por su trabajo diario. Pero es verdad que no debemos caer en ser conformistas, complacientes —como usted ha dicho—, porque la existencia de otros sistemas portuarios muy pujantes, que compiten con nuestros puertos, nos obligan a afrontar los retos para los próximos años con propuestas para lograr una movilidad sostenible e interconectada, teniendo en cuenta las demandas de nuestra sociedad. Es verdad que la competitividad de la economía española en el marco del mercado interior europeo y de una economía globalizada nos exigirá un sistema portuario más eficaz y eficiente, que permita desplazar mercancías de un modo rápido, fiable, seguro y con unos costes adecuados, pero también con luces largas, como usted nos ha expuesto y nos ha explicado, y con un presupuesto de inversión al que ha hecho referencia —2021-2025— de 4750 millones de euros. Evidentemente, un gran esfuerzo inversor.

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia tiene como objetivos la digitalización, la transformación, la transición verde, la igualdad de género y la cohesión social y territorial. Por eso me gustaría formularle las siguientes preguntas: ¿Puede detallar en qué consistirán las inversiones medioambientales que se prevén? Ha hablado usted también de una reducción de tasas con retorno medioambiental. ¿En qué tipo de retorno están pensando? Y en el marco estratégico que ha mencionado, ¿hay objetivos e indicadores que tengan que ver con la igualdad de género?

Acabo poniendo en valor dos iniciativas-proyectos que consideramos humanizan y mejoran la calidad humana y social de nuestros puertos. En ese sentido, hago referencia al programa que usted ha mencionado, el programa Puertos 4.0, que supone una apuesta por la innovación y está resultando ser todo un éxito en esta segunda convocatoria. También quiero resaltar y poner en valor las actuaciones de integración puerto-ciudad, porque los puertos forman parte del ámbito económico y social de las ciudades. Es necesario abrir los puertos a la ciudadanía, porque muchas veces las ciudades vivimos de espaldas al mar. Esta iniciativa —permítanme— me resulta muy conmovedora y, la verdad, muy entrañable a nivel personal, porque las experiencias que recogen estas actuaciones se han puesto ya de manifiesto en mi provincia, en el puerto de mi provincia, el Puerto de Castellón. Es un claro ejemplo de esa integración

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 92

puerto-ciudad, y estamos hablando del ámbito sociocultural, deportivo, lúdico, gastronómico, intergeneracional. Es un resultado muy positivo.

Nuevamente, señor presidente de Puertos del Estado, finalizo poniendo en valor el buen trabajo y la solidez de nuestros puertos. Estos son los presupuestos de la recuperación, de la transformación y del crecimiento económico.

Nada más y moltes gràcies.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias. Ahora, tiene la palabra el señor Toledo Lobo.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Toledo Lobo): Gracias. Voy a intentar responder a todo lo que pueda en los cinco minutos de que dispongo.

En primer lugar, empiezo por lo que ha preguntado el señor Joan Baldoví, que lo uno a lo preguntado por la representante de Unidas Podemos porque era una preocupación común respecto del Puerto de Valencia. Efectivamente, como han visto en los presupuestos, para 2022 hay 10 millones de euros previstos para la ampliación del Puerto de Valencia, solo 10. ¿Por qué? Porque si el puerto, efectivamente, adjudica la concesión que sacó a concurso público y se aprueban los proyectos de inversión correspondientes, entonces podrá empezar a ejecutarse; pero, como ven, el hecho de que pongamos 10 hace ver que va a ser muy dilatado en el tiempo. Sobre la pregunta de si íbamos a pedir una nueva DIA desde Puertos del Estado, nosotros ni la podemos pedir ni la podemos dejar de pedir. Quien la tiene que pedir es el órgano sustantivo. El órgano sustantivo es el Puerto de Valencia, la Autoridad Portuaria de Valencia. Por tanto, a quien le corresponde pedirla o no es a la autoridad portuaria.

Respecto de la DIA 2007, que preguntaba la representante de Unidas Podemos si es válida o no, es que eso no es una cuestión de opinión, es una cuestión jurídica. La ley dice qué se ha de cumplir para que una declaración de impacto ambiental siga siendo válida cuando hay un cambio en el proyecto, y se han de cumplir seis cuestiones. Si esas seis se cumplen, sigue siendo válida; y si alguna de las seis no se cumple, deja de ser válida. Por lo tanto, eso es lo que tiene que evaluar el Puerto de Valencia y tiene que decidir si efectivamente corresponde o no una nueva declaración de impacto ambiental. El informe que se hizo desde Puertos del Estado concluía que había que mejorar dos cuestiones técnicas del proyecto y que, visto eso, no parecía que se incumplieran, pero, de todas maneras, a quien le corresponde valorarlo —insisto— es al órgano sustantivo. En cualquier caso, ya digo que la previsión presupuestaria lo que posibilita es que, si se adjudican y se aprueban los proyectos de obra, puedan salir adelante.

Respecto de lo que han preguntado sobre el Puerto de Barcelona y Tarragona, han sido dos preguntas muy directas sobre el tema presupuestario. A lo largo de los años, los puertos tienen picos de inversión notables, porque una inversión portuaria normalmente es muy cuantiosa, se ejecuta en equis años y, a lo mejor, al año siguiente las inversiones son mucho menores; entonces, tienen picos de inversión. Lo que hay en los presupuestos es absolutamente todo lo que los dos puertos pidieron; es decir, que no hay nada a lo que se haya dicho que no. Así como en otros puertos sí que hay cuestiones a las que se ha dicho que no, porque no eran necesarias, en este caso todas las peticiones que se han hecho desde los dos puertos están recogidas en los presupuestos con arreglo a la periodificación que ellos proponían. Por tanto, que este año pueda ser menor que el año pasado se deberá a que haya un pico de inversión el año pasado que este año no esté. En todo caso, el presupuesto de los puertos no se pierde. Quiero decir, lo que no se ejecute, evidentemente se traslada.

Ha apuntado algo que es muy preocupante, también creo que lo ha apuntado la representante del PP y alguno más. A mí me preocupa —y lo he exteriorizado más de una vez— que el grado de ejecución de las inversiones sea bajo. En eso yo creo que todos los presidentes de las autoridades portuarias están preocupados. Al final, quienes licitan son las autoridades portuarias, no es Puertos del Estado, pero lo cierto es que tenemos un sistema que exige muchísimos, muchísimos, muchísimos controles burocráticos, especialmente en los puertos, muchos más que en otros sitios, por el hecho de que tocan el mar y, por lo tanto, están sometidos a otras cuestiones. Además, tienen obras ferroviarias, con lo cual, más aún. Yo les puedo contar un ejemplo del puerto del que fui presidente, el de Castellón. En 2017 teníamos una obra para sacar la licitación. En 2017, con los presupuestos, con todo, nos iba a llegar la declaración de impacto ambiental y la íbamos a sacar. Se ha podido sacar cuatro años después, porque fuimos tocando con sucesivas modificaciones normativas que exigían un nuevo informe —y exigían uno—. Y cuando se ha sacado y, al final, el Consejo de Ministros lo ha aprobado porque supera los 12 millones, se ha quedado desierta. ¿Por qué? Porque el incremento de las materias primas, que es muy preocupante —era un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 93

puede de acero—, ha hecho que estuviera fuera de contexto. ¡Cuatro años para esa obra! Es cierto que ha ido pillando sucesivos cambios normativos que exigían nuevos trámites, pero es que eso es común a muchas. Entonces, a nosotros nos preocupa que toda la ejecución de los fondos de resiliencia, que están muy acotados en el tiempo, tengan que... De hecho, hemos instado a Puertos del Estado a hacer una multirrecepción, que se pidió al consejo rector, de cómo van evolucionando para que lo vayamos viendo. Es cierto que ahí tenemos un problema, y no es desidia de los presidentes de las autoridades portuarias ni de Puertos del Estado, se lo puedo asegurar; es la propia carrera de tiempos, que supone toda la legislación que hay que cumplir. Y vuelvo a decir que me parece muy preocupante, porque, aunque no se pierdan, aunque se trasladen, precisamente el país cuando necesita que se invierta es ahora, ¡ahora es cuando más se necesita! Y por eso hemos hecho un proyecto de inversión potente.

Respecto de lo que ha preguntado la representante de Unidas Podemos de Sagunto, lo he mirado y, efectivamente, el pantalán está. De hecho, Sagunto tiene 2400000 euros para actuaciones puerto-ciudad en las cuales hay una ordenación de una zona y la adecuación del pantalán. Estará entre este año y el año que viene, entre los dos años. Es una inversión notable de casi 3 millones de euros, por lo que veo.

El representante de VOX ha aludido a muchas cuestiones de Canarias. Efectivamente, los puertos canarios están funcionando muy bien, pues son pilotos en algunas cosas que van a ser, yo creo, decisivas para el futuro. Sobre lo que ha preguntado de las bonificaciones y tasas, las bonificaciones a las líneas marítimas regulares se mantienen en el 40%, como máximo. Saben que las introducimos el año pasado, porque efectivamente tienen una situación muy singular, y tienen que seguir funcionando pase lo que pase porque en ello va el abastecimiento de las islas. En esta pandemia se ha demostrado el compromiso que han tenido esas navieras para seguir prestando el servicio operando en pérdidas, porque ha sido así. Entonces, creemos que esas bonificaciones, ya en función de cada autoridad portuaria es la que determina en qué nivel se ponen, pero se mantienen. En relación con el tema de las tasas, donde el año pasado hubo una rebaja muy notable, en casi todos los casos se mantiene y en tres autoridades portuarias incluso se bajan. Hay un par de autoridades portuarias que las suben puntualmente por dos cuestiones claras: una, porque si no entran en números rojos y, la otra, por una cuestión de necesidad de inversión. Pero a nivel global, realmente se rebajan las tasas, y yo creo que esa es una buena medida. Como saben, estamos comprometidos, y en el plan estratégico lo ponemos, en una rebaja de tasas a lo largo del tiempo; pero no rebaja de tanto por uno, porque eso pondría en peligro la suficiencia financiera de una parte del sistema portuario. Fíjense que, cuando decimos que esperamos unos beneficios —y doy el dato de 2019, que fueron 260 millones—, nueve autoridades portuarias generan el 89% de eso, y las otras diecinueve solo el 11%. Con lo cual, es muy peligroso mover las tasas, porque una parte la puedes dejar fuera. Entonces, ¿cuál es la política de tasas? Aquí contesto a una de las preguntas que me ha hecho la responsable socialista. Pues va a ser selectiva, ligada a compromisos medioambientales. Es necesario poner incentivos para que la huella de carbono de los puertos se reduzca; tenemos el objetivo de reducirla al 50% en 2030. Y ahí no son las autoridades portuarias las que contribuyen mayormente a esa huella de carbono, sino todas las operaciones que salen desde el puerto; por tanto, hay que poner incentivos para que eso funcione. Y los incentivos van a ser muy claros, pues los buques que se conecten al puerto con electricidad o los que lleven baterías van a tener una bonificación en la tasa de buque; los que utilicen GNL, que es un combustible de transición, pero que efectivamente es mucho menos contaminante que el petróleo, van a tener un incentivo; las terminales que automaticen sus operativas, sus instrumentos móviles y utilicen la electricidad en vez del petróleo, van a tener incentivo. Un poco en ese sentido, para movilizar que vayamos progresando en esa línea, pues nos parece que es la más adecuada y más efectiva.

Respecto de las cuestiones que ha planteado la responsable del PP, han sido muchísimas y no podré contestarle a todas, pero estaré encantado de poder hacerlo fuera de la Comisión. Ha insistido mucho en el tema del ferrocarril. El tema del ferrocarril, efectivamente, es clave para este país. No podemos estar en menos del 5% de cuota del transporte de mercancías en el transporte terrestre, porque estamos con un serio peligro de falta de competitividad de nuestro país en cuanto se internalice el coste medioambiental en el transporte, que se va a internalizar más pronto que tarde; además de la componente de contaminación medioambiental que supone tener eso. Por lo tanto, la apuesta de los puertos es clara; es decir, los puertos son unos grandes inyectores de carga ferroviaria porque el 80% de las importaciones vienen por los puertos y el 65% de las exportaciones salen por los puertos. Por ello, si hay conexión de ferrocarril, una buena parte de eso puede «ferrocalizarse», pero para eso tiene que haber esa conexión ferroviaria. ¿Y qué hemos hecho? Pues dentro de los fondos de resiliencia, todos los proyectos que tenían día y que estaban maduros para poderse ejecutar en el tiempo, todos se han puesto, todos —y con esto respondo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 94

también al representante de VOX—, porque creo que eso es fundamental. Eso, dentro del presupuesto de Puertos del Estado, supone 457 millones. Pero, además, ADIF tiene otra parte prácticamente igual, entre los dos llegamos a más de 900 millones, porque desde la zona de servicio de los puertos a la red general están los presupuestos de ADIF, y la zona de servicio de los puertos está dentro del presupuesto de los puertos. Esto va a ser una apuesta sin parangón para movilizar carga por ferrocarril. Esos 900 millones de euros nos parecen fundamentales para apostar por la competitividad de nuestros servicios.

No sé cómo voy de tiempo. Estoy pasado.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Estamos muy interesados en la estiba, por si es posible que nos dé respuesta a ese apartado. Porque como es mucho, si puede usted discriminar unos temas u otros, preferimos que nos responda a ese punto, si es posible.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Toledo Lobo): Ese no es presupuestario, pero se lo contesto.

Tenía una cuestión que ha apuntado la representante socialista que me parece interesante respecto del tema de la igualdad. Efectivamente, dentro del marco estratégico hay una línea específicamente de mejora del capital humano, que tiene tres líneas: una de renovación generacional, otra de igualdad de género y otra para promover también la igualdad para las personas con discapacidad. Y ahí he de decirle que nos hemos llevado una sorpresa que no nos ha gustado. Al recoger los datos de todas las autoridades portuarias que tenían plan de igualdad, nos hemos llevado la sorpresa de que solo hay cinco que lo tengan; solo nos han contestado cinco que lo tienen. Es cierto que no están obligadas, pero yo creo que tenemos que impulsarlo, evidentemente, porque las autoridades portuarias tienen que dar ejemplo al resto de operadores portuarios, porque el mundo portuario, como saben, está muy muy masculinizado.

Respecto de todo lo demás que decían, porque creo que hay muchas cuestiones, la del Santander, la de los albaneses, que, efectivamente, es un problema muy grave, etcétera, si quiere, por centrarnos en el tema de los estibadores, ya que me lo pide explícitamente, quiero decirle que ahí tenemos un problema muy serio. Cuando se hizo la legislación para adaptarlo a la sentencia del Tribunal Europeo, lo que se hizo fue calificar a los CPE, a los centros portuarios de empleo, como empresas de trabajo temporal. Cuando los empresarios y los agentes sociales han ido a negociar el convenio, se han dado cuenta de que eso no es suficiente, porque formalmente son empresas de trabajo temporal, pero son unas empresas de trabajo temporal muy diferentes del resto. Ellos no buscan el beneficio, como cualquier empresa lo busca, sino la eficiencia y poder consorciar y mutualizar la fuerza de trabajo para ser más eficientes, dados los tremendos picos de trabajo que tienen; y eso comporta toda una serie de cuestiones que una ETT generalista no tiene que hacer. Y ante eso, les ha surgido el tema de dar una seguridad jurídica a esa cuestión, a esa mutualización de la fuerza de trabajo que hacen, porque, además, las empresas que voluntariamente —y remarco lo de voluntariamente— optan por estar en el centro portuario de empleo, lo hacen para un fin, para compartir esa fuerza de trabajo, única y exclusivamente para eso. Y esos trabajadores solo se pueden prestar a las empresas que manipulen mercancías, que tengan la licencia de manipulación, sean la propiedad o no, solo para eso, a diferencia de una ETT, que puede prestarlo a cualquier sector; y solo para la estiba, a diferencia de una ETT que lo puede prestar para cualquier tipo de trabajo. Con lo cual, es muy singular, y hay que recoger esa singularidad. Y eso es lo que se intenta de común acuerdo con las dos partes que están negociando el convenio colectivo, y en eso estaremos. Al final, ustedes tendrán la última palabra, porque esto tiene que pasar por esta Cámara. Yo lo que sí que les digo es que es un tema muy crítico, porque, desde luego, si no se aprueba una fórmula que le dé seguridad jurídica a las empresas para poder seguir adelante, estaremos ante un conflicto de unas dimensiones enormes, evidentemente.

Creo que estoy muy pasado de tiempo. Quedo a su disposición y si me hacen llegar cualquiera de las preguntas que no he respondido, por escrito estaré encantado de contestarlas, aparte de, evidentemente, quedar a su disposición si quieren tener alguna reunión conmigo en cualquier momento.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias por su asistencia, señor Toledo. **(Pausa.— El señor presidente ocupa la Presidencia).**

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 95

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A. (LUCENA BETRIU). A SOLICITUD DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (Número de expediente 212/001883); PLURAL (números de expediente 212/001497 y 212/001930); VOX (Número de expediente 212/001585); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001690), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001768).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar paso al siguiente compareciente. Damos la bienvenida al presidente y consejero delegado del Consejo de Administración de AENA, don Maurici Lucena Betriu, que nos va a dar cuenta del apartado presupuestario que le corresponde de AENA. Sin más preámbulo, le damos la palabra.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A.** (Lucena Betriu): Muchas gracias, presidente.

Señorías, es un honor comparecer ante esta Cámara nuevamente. Voy a tratar de resumir lo más eficientemente que pueda el panorama, que no es un panorama precisamente estrecho, de la actividad de la compañía. En relación con la última vez que comparecí ante ustedes el año pasado, afortunadamente, las cosas van mejor; la compañía —como saben ustedes— ha hecho un esfuerzo extraordinario para gestionar, tan bien como ha sabido, una situación que no tiene precedentes históricos. Creo que hemos demostrado una capacidad de adaptación, gracias al esfuerzo y a la profesionalidad de los trabajadores de AENA muy notable, y así creo que se recoge en la calidad de nuestra actividad y también en la valoración que los analistas e inversores realizan de la compañía todos los días. Saben ustedes que nosotros estamos sometidos a un examen diario. La compañía hoy en día tiene una capitalización bursátil de alrededor de 21 500 millones de euros, lo cual en estas circunstancias creo que es algo que tiene mucho valor. A pesar de los avances muy importantes del proceso de vacunación y de la recuperación de la confianza gradual de los ciudadanos a la hora de viajar, hacer previsiones es muy complicado por la falta de precedentes y porque nosotros, que tenemos relación con todos los aeropuertos, estamos todos igual. Es muy difícil hacer previsiones. Las previsiones que nosotros formalmente hemos elaborado están contenidas en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado que ustedes conocen. Lo que sí sabemos son las cifras; en el mes de septiembre, en relación con el mismo mes del año 2019, la actividad de la compañía en los 46 aeropuertos españoles fue algo superior al 60 %, en términos de pasajeros; y les puedo anticipar que, a día de hoy, las últimas cifras que maneja la compañía son incluso algo mejores. No puedo dar cifras concretas por nuestra condición de empresa cotizada, pero lo que sí les puedo anticipar es que parece que si no hay accidentes la recuperación no solo se consolida, sino que incluso mejora poco a poco. Es probable, además, que en los próximos meses —repito, si no hay imponderables, y Dios no lo quiera, que entorpezcan la recuperación— esta mejore todavía más por el levantamiento de las restricciones internacionales, que, aunque es un levantamiento asimétrico, sí se va produciendo poco a poco.

En relación con las medidas de seguridad y las medidas sanitarias que AENA ha adoptado —lo dije el año pasado y lo reitero—, son protocolos sanitarios y aeroportuarios que están por encima del nivel definido por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades; y, una vez más, debo lamentar públicamente la demagogia interesada, sin base alguna, que se ha propagado en relación con un importante aeropuerto de la red de AENA, el Aeropuerto de Madrid. Porque, más allá de la fraseología vacía de contenido, los hechos son claros; el mismo Centro Europeo para la Prevención y el Control de Enfermedades establece que el entorno del transporte aéreo es un entorno de muy baja prevalencia del virus, con menos del 1 % de los contagios detectados, y con una ratio de transmisión que no incrementa por los casos detectados en el sector aéreo. Además, es una satisfacción comunicarles que en las valoraciones que todos los organismos aeronáuticos, incluidos los aeroportuarios, hacen de la calidad de los sistemas sanitarios de la red aeroportuaria de AENA, los grandes aeropuertos de AENA están significativamente por encima en su valoración que otros grandes aeropuertos europeos, como Heathrow, Frankfurt o París Charles de Gaulle.

Por otra parte, saben ustedes también que, recientemente, el Gobierno de España, como regulador de la actividad aeroportuaria, ha aprobado el nuevo Documento de Regulación Aeroportuaria, el DORA II, que cubre el período 2022-2026. Esta es una buena noticia *per se* porque aporta certidumbre y una guía clara y visible a la actividad aeroportuaria y, por ende, al conjunto del transporte aéreo y también al sector turístico. Si hubiera que resumir de alguna manera lo que el DORA II establece, yo diría que es una

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 96

recuperación de la actividad medioambientalmente sostenible, con unos niveles de calidad muy exigentes y que, por tanto, debe también contribuir a la recuperación del sector turístico de España. Como aspectos más relevantes destacaría que la inversión regulada para el periodo 2022-2026 asciende a 2250 millones de euros. El incremento de las tarifas aeroportuarias de AENA durante este periodo se congela, por tanto, es un crecimiento del 0%, y que, además, se introducen seis nuevos indicadores medioambientales que guiarán a la compañía, entre otros aspectos, hacia una transición tecnológica en el ámbito del medio ambiente, que van a ver ustedes —y luego hablaré de ello— que va a dar sus frutos de manera visible muy pronto. Las tarifas aeroportuarias de AENA seguirán siendo con bastante diferencia las tarifas más bajas y, por tanto, más competitivas de Europa, y eso es un elemento diferencial también de competitividad para el sector turístico.

En el contexto de la aprobación del DORA II, saben ustedes que ha habido una controversia muy importante, ríspida incluso, en torno a la ampliación del Aeropuerto de Barcelona —nonata la ampliación—, de la propuesta que hizo AENA. En paralelo, sí se ha aprobado en el DORA la ampliación del Aeropuerto de Madrid, que tendrá más o menos en el año 2030 una capacidad de 80 millones de pasajeros, de los 70 actuales. La ampliación para el Aeropuerto de Barcelona no era solo cuantitativa, sino también cualitativa, porque la oportunidad de convertirse en un *hub* intercontinental era muy real. Lamentablemente, por una falta de consenso en el seno de las instituciones públicas catalanas, el Gobierno, como regulador —y además, de acuerdo en este caso con AENA— vio imposible incluir el inicio de este proyecto, porque sin la complicidad activa del Govern de la Generalitat de Catalunya en la tramitación medioambiental este proyecto era imposible de desarrollar. En cualquier caso, en opinión de AENA —y me atrevo también a añadir mi opinión personal como barcelonés y residente en Barcelona—, la ampliación del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat es de importancia capital para el futuro económico y social de Barcelona, de Cataluña y de España. Por tanto, deseo que en un futuro, quizá ya en el DORA III, podamos retomar este importantísimo proyecto.

Además de los aspectos que he repasado, de manera muy breve, me gustaría reseñar que otras líneas estratégicas de la compañía son, sobre todo, la sostenibilidad medioambiental y la innovación. En relación con la sostenibilidad medioambiental, ustedes conocen varias de las características de los planteamientos de AENA, pero me gustaría, simplemente, recordarles que en los próximos diez años AENA va a invertir 550 millones de euros para mejorar su sostenibilidad medioambiental. Somos la primera compañía grande cotizada en España que ha decidido, voluntariamente, introducir la votación separada de los temas climáticos en la Junta General de Accionistas. Somos, seguramente, la primera gran empresa cotizada del mundo que ha introducido esta innovación. Todo lo cual nos debe permitir en el año 2026 ser neutros en carbono y en el año 2040 alcanzar el cero de misiones en carbono, que probablemente alcanzaremos antes, es decir, el *net zero carbon*.

En relación con la información que ustedes han podido analizar en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, me gustaría destacar que, como les he dicho antes, la volatilidad ahora mismo es elevada, es muy difícil hacer previsiones, las que ustedes han podido leer son las previsiones más honestas posibles. La recuperación de 2019 se prevé para el año 2025 en toda España, en los 46 aeropuertos. Ojalá llegue antes, pero coincide nuestra previsión con la de los organismos aeronáuticos internacionales más importantes.

Un elemento en relación con la información que ustedes tienen, que ha sido inopinado y que, obviamente, cambia el perfil de la evolución financiera de la compañía es la reciente aprobación por parte de las Cortes de la disposición final séptima de la Ley 13/2021 que, como digo, de manera inopinada regula por ley, específicamente para una sola empresa, para AENA, la rebaja de los alquileres que la compañía debe cobrar a sus arrendatarios comerciales. Esto va a tener un impacto en los próximos años de alrededor de 1500 millones de euros —repito, 1500 millones de euros— que, simplemente, afectan al bolsillo de los accionistas de AENA, que me gustaría recordarles que son también todos ustedes, porque la compañía es un 51% pública. En esta situación, nuestra opinión, compartida por prestigiosos juristas, es que esta disposición final presenta claros rasgos de inconstitucionalidad y que la compañía, por tanto, en defensa del interés social, su equipo gestor y los administradores, van a poner en marcha todas las defensas legales que traten de demostrar que esta disposición final, como les digo, es inconstitucional en algunos de sus aspectos.

Voy concluyendo. Además de las peculiaridades que les he comentado, saben ustedes, en primer lugar, que nuestros gastos y nuestras actuaciones inversoras no dependen de los ingresos de los Presupuestos Generales del Estado; es decir, AENA invierte y gasta con los recursos propios que genera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 97

En segundo lugar, las tarifas aeroportuarias se establecen en el marco de un proceso que está definido por la Ley 18/2014. Y en tercer lugar, los datos que ustedes han podido analizar en los Presupuestos Generales del Estado comprenden tanto la actividad regulada de la compañía como la no regulada y también la actividad consolidada de la misma que incluye, por tanto, los aeropuertos que AENA gestiona en Londres, Brasil, México, Jamaica y Colombia. Estas inversiones, las de AENA, son a riesgo y ventura. Significa que si las cosas van peor de lo esperado quien asume el coste es la compañía.

En definitiva, esta etapa es una etapa que debe ser de fuerte recuperación y crecimiento, pero compatible con el reto climático y el respeto a los espacios naturales y poblacionales de este entorno que acoge o alberga a los aeropuertos de AENA. Tengo la convicción de que la compañía va a volver a los números negros y, por tanto, va a poder también reducir el endeudamiento ya el año que viene, en el año 2022. Además, no se nos olvida nunca que AENA presta un servicio público esencial, que es muy importante desde la perspectiva de la calidad de vida de los ciudadanos españoles y también para sector aéreo y el sector turístico y, por ende, para la economía española en su conjunto. Los objetivos y las actuaciones contemplados en los presupuestos que ustedes están discutiendo en el Congreso nos deben permitir seguir prestando un servicio con un gran nivel de calidad, con un gran nivel de seguridad y que, además, garantice la competitividad del transporte aéreo en el ámbito, sobre todo, de los aeropuertos. Esto significa que debemos ser capaces de asegurar la mejora de la conectividad y, por tanto, reforzar el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, contribuyendo así a los objetivos más amplios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y del Gobierno de España.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a las preguntas de los distintos grupos. Vamos a comenzar por el Grupo Parlamentario Plural. Se van a repartir el tiempo el señor Bel Accensi y la señora Noguerras i Camero.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchísimas gracias, presidente. Muchísimas gracias, presidente de AENA por su exposición, más allá de que haya algunos aspectos que no podamos compartir.

Empiezo por esto último, la referencia a la disposición final séptima que se incorpora a la LOTT que aprobamos hace un mes en esta Cámara con solo 16 votos en contra. Yo entiendo que usted pueda defender los intereses que tenga por conveniente como presidente y consejero delegado de AENA, pero me ha parecido entender que se plantean presentar un recurso de inconstitucionalidad. El recurso de constitucionalidad lo puede presentar quien lo puede presentar: 50 diputados, el Gobierno... ¿Lo va a presentar el Gobierno, lo van a presentar 50 diputados que no han votado en contra de eso? Otra cosa es que puedan plantear un recurso de amparo pero, en todo caso, lo que sí les pedimos es que —hace un mes que se ha aprobado esta disposición adicional y somos conscientes de lo que se aprobó mayoritariamente, yo creo que si se hubiese negociado, seguramente, no se hubiese llegado a la situación que se ha llegado pero, en todo caso, obviamente, AENA puede utilizar todos los argumentos legales que están a su alcance— empiecen a aplicarla y que, si no quieren aplicarla, abran un espacio de diálogo con todos los afectados para ver si son capaces de encontrar una alternativa pero, si no, lo que deben hacer es aplicarla.

Segunda cuestión, respecto a la controversia de la ampliación del aeropuerto de Barcelona. Yo ya puedo entender una parte de sus argumentos, pero tampoco es de recibo que diga que esto es culpa de la Generalitat de Catalunya y, como ellos no se ponen de acuerdo, nosotros nos ponemos de perfil y de aquí a cinco años ya nos aclararemos con el DORA III. Sinceramente, nos parece una argumentación un tanto infantil y pobre, estamos dando todos —y ya utilizó un plural mayestático— una sensación, realmente, de mucha pobreza política, a nivel de Cataluña y a nivel del conjunto del Estado español, el Gobierno tiene su responsabilidad y, obviamente, AENA también.

En cuanto a las inversiones previstas, ya no entro en detalle, pero sí que me gustaría preguntarle lo siguiente: ¿ustedes no plantean ninguna alternativa más allá del DORA II y la no inclusión de esta ampliación para que Barcelona se pueda convertir en un *hub* internacional al margen de la ampliación como estaba prevista, ocupando La Ricarda? ¿No hay alternativa para poder trabajar durante ese tiempo?

Muchísimas gracias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Doña Miriam Noguerras, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 98

La señora **NOGUERAS I CAMERO**: *Gràcies, president. Gràcies, Maurici.*

Yo creo que de entrada tiene usted el guion muy bien aprendido, pero la realidad es que todo lo que ha hecho este Gobierno para el aeropuerto de El Prat de Barcelona ha sido cambiarle el nombre, y además hacerlo de manera unilateral. Esperemos además que para el DORA III Cataluña ya no dependa de su incompetencia, es decir, ojalá Cataluña ya sea un Estado independiente y pueda tomar sus propias decisiones.

Vamos a un tema que también ha apuntado el compañero Ferran. Ustedes están incumpliendo la Ley 13/2021, de 1 de octubre, que les obliga a reequilibrar las rentas según el número de pasajeros. Nos gustaría que nos contestara a todas y cada una de las preguntas que le vamos a hacer ahora porque de ello también depende el futuro de muchas empresas y de muchos trabajadores. ¿Por qué AENA no está abonando ya las facturas indebidas a sus arrendatarios? ¿Por qué no está devolviendo los avales ejecutados indebidamente? En definitiva, ¿por qué están ustedes incumpliendo la ley y cuál es exactamente, nos gustaría saber, la estrategia legal de AENA que recientemente solo ha cosechado fracasos? ¿Cómo pueden explicar que sean ustedes el único gestor aeroportuario del mundo que no ha sido capaz de llegar a un acuerdo con sus operadores? Además, a diferencia de lo que ocurre en el resto del mundo, la mayoría de aeropuertos españoles cuentan con muchas tiendas cerradas, dando imagen de abandono y frenando, además, también potenciales ingresos.

Nos gustaría también aclarar dos afirmaciones que vienen ustedes repitiendo desde hace muchísimo tiempo y que no son ciertas. No, no han llegado a acuerdos satisfactorios con la mayoría de los concesionarios; de hecho, no encontrarán ni un solo operador que haya cerrado un acuerdo justo, con AENA. Y no, no solo afecta a los grupos grandes, como afirman ustedes, esto afecta a muchas más empresas pequeñas que a grandes.

Y voy terminando. Señor Lucena, la gestión que han hecho de la crisis COVID ha sido nefasta, la gestión de las inversiones en el aeropuerto de Barcelona ha sido nefasta, y aún puede hacer algo bueno para esta empresa: presente la dimisión; accionistas, proveedores y clientes seguramente lo van a agradecer.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, doña Cristina Esteban Calonje tiene ahora la palabra. Perdón, la letrada me advierte que va antes el Grupo de Unidas Podemos. Doña Laura López, tiene usted la palabra.

La señora **LÓPEZ DOMÍNGUEZ**: Gracias, señor presidente. Aunque se planteaba usted saltarme, entiendo los motivos, o sea que, gracias, presidente. **(Risas)**.

Dicho esto, gracias por su comparecencia, señor Lucena. Quería haber empezado mi intervención felicitándole por la decisión de la no ampliación del aeropuerto de Barcelona, a la que usted ha calificado, si me permite, muy graciosamente, como ampliación *non nata*. Sin embargo, el tono de su intervención hace que en lugar de felicitarle por esta decisión lo que tenga que hacer lamentablemente es llevarle un poco la contraria, porque usted afirma que el motivo por el que no se produjo la ampliación del aeropuerto fue por una falta de consenso en la Generalitat. Obviamente, no voy a ser yo la que defienda a la Generalitat de Catalunya, a mí los Gobiernos que tiene la derecha no me gustan, pero es que el motivo real en este caso no fue culpa de la Generalitat de Catalunya, no fue su responsabilidad. El motivo real es que no hay un consenso en el territorio para la ampliación de El Prat, ni en el territorio ni en las entidades que están en el lugar, y creo que no se pueden tomar decisiones de este calibre a la espalda de la ciudadanía.

¿Y por qué la ciudadanía estaba en contra? Pues, básicamente, por un modelo caduco de movilidad basado en muchas emisiones de CO₂ y también un motivo concreto, que era la destrucción del espacio protegido de La Ricarda. Además, ustedes dicen que no lo iban a destruir, que simplemente lo cambiaban de sitio. Y yo voy a decir exactamente lo mismo que dije en esta comisión cuando debatimos una PNL, lo que diría el Grupo Plural, sobre este aspecto: un espacio protegido como es La Ricarda no se trata de cambiarlo de sitio como fuera un Lego. Un espacio protegido es un espacio natural que se ha desarrollado durante cierto tiempo y no se trata de quitarlo de aquí para ponerlo allí. Además, ustedes pretenden que la población se crea que Barcelona ha perdido una oportunidad con lo que usted ha bautizado como ampliación *non nata*. Yo no creo que se haya perdido una oportunidad económica, de hecho, existen alternativas para que posibles beneficios que pueda obtener el aeropuerto de Barcelona junto con los colindantes actuando como un *hub* internacional se pueden alcanzar de otras maneras, y estas alternativas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 99

no han sido planteadas. Como tampoco ha sido planteado es cómo no hemos aprovechado la oportunidad de tener ganancias económicas sino sociales. En este caso ha ganado la ciudad de Barcelona y han ganado los alrededores del aeropuerto, porque este modelo de aeropuerto que ustedes planteaban incentivaba un modelo de turismo que no es bueno para la cohesión social de la ciudad de Barcelona. Sé que la materia ferroviaria no entra en sus competencias, pero me llama la atención que digan que es una oportunidad perdida la no ampliación de un aeropuerto y, en cambio, cuando no se hacen las inversiones necesarias en cercanías no hablen de oportunidad perdida, de pérdida de oportunidad económica, dado que sería una ocasión para que pudiese venir turismo de proximidad y turismo sano que no se concentrase en la ciudad de Barcelona sino que se repartiera por todas las comarcas de Cataluña. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

Me gustaría recordarle que, de acuerdo con el artículo 249 de la Constitución española, las infraestructuras aeroportuarias tienen que responder al interés general, y me parece que no venía respondiendo a esto la ampliación del aeropuerto. Aprovecho este punto para decirle que el Grupo Confederado cree que para que los aeropuertos respondan al interés general tienen que centrarse en los vuelos de larga distancia, siendo los de corta y media distancia sustituidos por transporte ferroviario, mucho más respetuoso con el medio ambiente en lo que respecta a las emisiones.

Somos conocedores de que el organismo que usted dirige está haciendo esfuerzos, y esto sí lo reconocemos, para disminuir la contaminación subyacente a esta actividad económica. En este sentido, y para terminar, quería preguntarle si AENA se ha impuesto la tarea de reducir las emisiones de CO₂ de los equipos de *handling* de tierra, cómo avanza esta tarea y qué inversiones están realizando a este respecto. También quería preguntarle si tiene previsto avanzar en la promoción del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables de origen no biológico en los transportes aéreos, qué inversiones están realizando con este objetivo y qué criterios de equilibrio territorial se han aplicado para el plan fotovoltaico, que permitirá a AENA la total autogeneración de toda su energía eléctrica en 2026.

Por último, querría preguntarle sobre algo que no tiene que ver con la sostenibilidad, pero sí con la equidad territorial. Me gustaría saber con qué criterios de equidad territorial se han elaborado estos presupuestos.

Gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra la doña Cristina Esteban Calonje.

La señora **ESTEBAN CALONJE**: Muchas gracias, señor presidente.

Buenas tardes, señor Lucena. Es manifiesta la animadversión que tiene este Gobierno hacia el transporte aeroportuario. Empezó planteando prohibir los vuelos que se hagan en tren en menos de dos horas y media, y en aquel Plan 2050, presentado por Pedro Sánchez, anunció a la Unión Europea la necesidad de crear una tasa de viajero frecuente o el establecimiento de impuestos sobre los billetes de avión según la cercanía del destino. La Asociación de Líneas Aéreas, ALA, mostró en un comunicado su rechazo a ambas ideas. En su opinión, una tasa desalentaría al pasajero a volar y tendría un impacto devastador sobre el turismo, principal motor de crecimiento del país y, por tanto, de la economía y el empleo.

Durante las comparecencias anteriores en esta misma Comisión, se ha puesto de manifiesto que este Gobierno quiere apostar por el transporte ferroviario en detrimento del aéreo, a lo que hay que añadir que, con la liberalización del sector del ferrocarril, se prevé un trasvase de expectativas de tráfico hasta 2026 de 600 000 viajeros del avión al tren. El Consejo de Ministros, como usted ha apuntado, aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria, el DORA II, para el periodo 2022-2026, donde se aprueba la congelación tarifaria para los próximos cinco años, es decir, se seguirán aplicando las tarifas del DORA I, y además, debido al conflicto entre el Gobierno central y el Gobierno de la Generalidad, la inversión de la ampliación del aeropuerto de El Prat ya no se va a llevar a cabo. Este DORA II sacaba del plan los 1200 millones de euros que, en un principio estaban destinados a ampliar el aeropuerto de Barcelona-El Prat. Tienen ustedes también abiertos frentes judiciales y contenciosos con sus contratistas y con sus arrendatarios del *retail* del aeropuerto.

Expuesta esta situación y sin entrar en el fondo de la cuestión, le quería preguntar: ¿ha valorado AENA el impacto que tendrá la congelación de estas tarifas? ¿Han sopesado cómo va a incidir la pérdida de viajeros tanto en ingresos como en la comercialización de sus locales comerciales ante la disminución de la afluencia de viajeros? ¿Qué presión financiera suponen para AENA los conflictos existentes con contratistas y arrendatarios comerciales? ¿Están incluidos todos los arrendatarios o solamente parte de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 100

ellos? Entendemos que tienen una previsión a medio plazo. Finalmente, respecto a la paralización del proyecto de ampliación de El Prat, ¿qué valoración hace respecto a estos hechos? ¿Por cuánto tiempo cree que se paralizará el proyecto? ¿Qué implica económicamente para AENA? ¿Supondrá algún impacto para el aeropuerto de Madrid o para otros aeropuertos españoles?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, diputada Esteban.

A continuación, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, doña María Soledad Cruz-Guzmán.

La señora **CRUZ-GUZMÁN GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor Lucena, por su intervención para informarnos sobre el presupuesto de la entidad AENA para 2022. Para la oposición y para todos los españoles son muy clarificadoras las comparecencias de presupuestos de entidades tan interesantes y con tanto prestigio como el Banco de España. Pablo Hernández anunciaba que había una revisión significativa a la baja de las previsiones de crecimiento que nos da el Estado, que las estimaciones del PIB de los presupuestos están por encima del consenso de los analistas. Puntualizaba que algunas regiones dependientes del turismo y sectores como el comercio, transporte y hostelería se verían afectados en estas previsiones, así como las trabas a nuestra recuperación que supone la escasez de recursos energéticos para turismos, transportes, recursos energéticos... ¿Le suenan, señor Lucena, como elementos que han de marcar sus previsiones y su presupuesto?

Este presupuesto que nos presenta hoy es un presupuesto a lo Tezanos, solo es creíble para quien lo diseña, cocinado con tanto aliño como las encuestas del CIS para conseguir el documento que nos trae hoy a la Comisión porque, señor Lucena, a nuestro grupo y a los españoles este presupuesto y este discurso triunfalista nos empiezan a sonar a los brotes verdes de Zapatero, y lo peor que se puede hacer para afrontar una crisis es no asumirla. Y sí, los costes que sufrimos todas las familias españolas los sufre su entidad de manera exponencial, ya que la crisis de los recursos energéticos les toca de lleno. A estos costes hay que sumarles que la CNMC ha congelado, con buen criterio para la supervivencia de las aerolíneas, las tasas aeroportuarias. Además, hay que considerar los sobrecostes de las paralizaciones de las obras de aeropuertos a causa de la pandemia, como las del aeropuerto de Sevilla, sin olvidar que AENA no deja de recibir varapalos judiciales tanto por el tema de los arrendatarios, a los que ahora me referiré, como por las sentencias de ingenierías y resto de empresas de servicios, a los que quieren imponer nuevos modelos de pago, así como la nula capacidad para negociar que ha llevado a enfrentarse a la Generalitat por el proyecto de El Prat. Lo judicializan todo, pero no negocian nada, una gestión, eso sí, a la altura e imagen del carácter del presidente Sánchez.

Por si fuera poco, a estos sobrecostes se les unen los laborales. Ya anunciaba Escrivá una necesaria reestructuración de la plantilla. En España se habla de la pérdida de más de cien mil empleos en el sector aéreo, por ahora contenidos gracias a los ERTE, mecanismo fruto de la reforma laboral que quiere derogar este Gobierno. ¿Cuál es el número total de trabajadores afectados tanto en AENA como en las empresas colaboradoras? El tráfico aéreo en España en el segundo trimestre de 2021 no se queda en la bajada del 75% respecto al mismo periodo de 2019. Las frecuencias no terminan de normalizarse ni se acercan siquiera de lejos a las de 2019. ¿Qué previsión tienen para el aumento de frecuencias que no hace que los aeropuertos empiecen a funcionar con normalidad?

Aun así, en sus cuentas nos plantean una previsión de ganancias de 432 millones para 2022, pero sabemos que hay algunos trucos como el de seguir computando las concesiones, aunque se trate tan solo de un apunte contable y sepamos que el dinero no va a llegar a caja. AENA vio el desastre de la crisis en sus terminales con una bajada de la renta mínima garantizada que iba de los 800 millones en 2020 a los 740 en 2021 y a los 735 en el próximo año. Con las empresas sin acuerdo podrán seguir inflando sus cuentas con un dinero que nunca llegará, mientras las empresas, muchas pymes, se asfixian. Solo hace falta pasearse por nuestros aeropuertos, por todos los aeropuertos españoles, como usted ha dicho, y comprobar cómo siguen las persianas bajadas, una situación inédita en Europa, donde sí se ha conseguido llegar a acuerdos y a mecanismos que permitan volver a levantarlas. No, señor Lucena, en todos los aeropuertos no estamos igual. ¿Con cuántas empresas arrendatarias se ha llegado a algún tipo de acuerdo? Y lo más importante, ¿con cuántas no?

Su entidad tuvo un mandato de esta Cámara claro y conciso. No solo no se ha cumplido la ley, sino que además no se han devuelto, como bien se ha dicho, los avales embargados que han llevado a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 101

quiebra a muchas de las empresas, y AENA no emite los certificados de estar al corriente de pago para que puedan continuar con su actividad. El resultado: cierres masivos que ya afectan al 20% de las plantillas, esto es, a más de 2800 trabajadores.

Para rematar esta situación, el fondo de inversión TCI —porque AENA es de todos los españoles y también de este fondo inglés, que tiene el 3% de AENA— ha amenazado al Gobierno de España con llevarla ante los tribunales de la Unión Europea por dicha enmienda. Ante esta situación, ¿está intentando incluir AENA una nueva enmienda en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para invalidar la que salió de esta Cámara? ¿Cuál es el papel del secretario del consejo, el señor Juan Carlos Alfonso, que no acata la ley y defiende solo los intereses de este fondo de inversión, manteniendo al sector y a la propia compañía sumida en la mayor crisis de su historia? No nos parece serio, la verdad. Mientras el Gobierno nos insta a todos los españoles y a todas las empresas a ser flexibles en el ámbito de los arrendamientos, una empresa pública hace justo lo contrario. Hace unas semanas el propio Gobierno con Podemos aprobaba una PNL de Bildu en este sentido. El 2021 ha sido un año convulso para la economía española, para su entidad y para sus personas, señor Lucena. Tuvimos que pedir su dimisión por compatibilizar sus funciones con la actividad electoral en Cataluña, padecimos la nefasta gestión de la nevada Filomena en Madrid con el 75% del personal en ERTE, y ahora cerramos unas cuentas donde el incremento de las cifras de negocio de 1200 millones nos es imposible de creer.

Termino. No aceptar la realidad actual de nuestra economía y de su entidad nos llevará a una crisis más profunda de la que nos costará salir mucho más allá del año 2025, año en el que ustedes han previsto conseguir la actividad prepandémica.

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchas gracias, señora diputada.

A continuación, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, don Francisco Aranda Vargas.

El señor **ARANDA VARGAS**: Gracias, señor presidente.

Señor presidente de AENA, gracias por su solvente presentación de las líneas maestras del presupuesto de la sociedad mercantil para el año que viene, así como el análisis certero que ha hecho de las múltiples variables que influyen tanto en la elaboración de sus presupuestos como en su actividad comercial y de servicio, actividad que sabemos que se ha visto muy afectada por una pandemia que algunos parece que no ven y analizan como si no hubiese existido. A nadie se le escapa que estamos ante una de las grandes sociedades del Estado y, sin duda, ante una de las más prestigiosas en nuestro entorno europeo. Coincido con usted en que estos presupuestos, que son los de la recuperación, en el caso de AENA lo son con más razón, por cuanto el trabajo ingente realizado por la compañía y los trabajadores a lo largo de la pandemia y en los meses recientes está permitiendo que se estén recuperando los niveles previos a la misma. Como ha comentado usted, tener este horizonte, el 2022, como el horizonte de empresas rentable es una noticia excelente para AENA, para la economía y para el país.

Señorías, por más que se ha intentado por parte de algunos políticos irresponsables instalar en la opinión pública una opinión desfavorable, quisiera señalar hoy en esta comparecencia que los aeropuertos españoles han sido y son lugares seguros, espacios seguros en la gestión de la COVID y en la prevención de su propagación. Es por ello por lo que no cabe más que agradecer el trabajo realizado por todos los implicados en establecer protocolos de seguridad en aeronaves y aeropuertos y hacer de estos, repito, espacios seguros en momentos muy delicados. Es una pena tener que hacer este tipo de afirmaciones, dado que nos hemos encontrado con quien en esta pandemia a veces prefiere torpedear en vez de ayudar.

En cuanto al DORA, señorías, hemos asistido a un debate sobre su aprobación y a la lamentable falta de consenso en mi tierra, en Cataluña, sobre la inclusión de El Prat en el mismo. Humildemente y sin arrogarme el hablar en nombre de toda la ciudadanía —aunque, por cierto, la última vez que se le consultó mi partido fue el más votado—, quisiera reiterar el compromiso de mi grupo, así como agradecer el suyo y el del Gobierno de España, para que el aeropuerto de El Prat pueda tener un horizonte futuro que aúne respeto medioambiental, garantías europeas y un desarrollo sostenido y eficiente para poder afrontar los retos del futuro con garantías y competitividad. Barcelona y Cataluña no pueden quedar al margen del progreso sostenible por la falta de consenso y las controversias surgidas en el seno del Gobierno de la Generalitat. Si me lo permiten, aquí quisiera leerles un extracto de la resolución impulsada por mi grupo, el Grupo Socialista, en el Parlament de Catalunya en el pasado debate de política general que se aprobó. Decía: El Aeropuerto de BarcelonaEl Prat es un motor económico de importancia vital para la ciudad y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 102

para el país. Una inversión de esta magnitud supone un cambio significativo en el modelo económico futuro de Cataluña, ya que nos conecta con Asia y Norteamérica, polos principales de desarrollo tecnológico actual y futuro. Creo, señor presidente, que está bastante claro. Barcelona, Cataluña y España necesitan un aeropuerto con capacidad de mejora, que sea competitivo en un entorno globalizado, que sea puntero en sostenibilidad y eficiencia y que sea un polo tractor de la economía y las inversiones. Siempre se dice que cuando se presenta una oportunidad no se puede perder el tren. En este caso, ni queremos perder el tren ni queremos perder el aeropuerto. En fin, señorías, creo que queda muy claro el compromiso que tenemos con el desarrollo económico y la sostenibilidad medioambiental, cosas que no son incompatibles. Y en este punto quisiera acabar diciendo que siempre estaremos del lado del diálogo y de intentar llegar a los acuerdos más amplios posibles para poder hacer realidad este tema del aeropuerto de El Prat.

Finalizo, señor presidente, con algo que sé que no es objeto de esta comparecencia, pero permítame la licencia. Quisiera agradecerle personalmente la implicación de AENA y su compromiso personal con el desarrollo del aeropuerto de Sabadell, el de mi comarca, para convertirlo en un *hub* tecnológico de innovación y formación aérea pionero, que ha permitido un impacto económico en la comarca y en Cataluña con la captación de talento, inversiones y puestos de trabajo imprescindibles en el marco en el que nos encontramos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

Señor compareciente, dispone de cinco minutos, ampliables limitadamente, para poder contestar a todos los comparecientes que han tenido la palabra.

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A.** (Lucena Betriu): Muchas gracias, presidente.

Agradezco a sus señorías las intervenciones, tanto las ásperas como las más amables, porque creo honestamente que contribuyen a un debate sobre la evolución de la compañía y sobre la gestión pasada. Lamentablemente, me va resultar imposible cubrir todos los aspectos. Voy a tratar de resumir y agrupar los distintos temas que han salido y, en algún caso, sí haré referencias específicas a algunos grupos que han intervenido.

Sobre la disposición final séptima, se le puede dar muchas vueltas, pero, señorías, yo les contaré lo que ha pasado desde el punto de vista financiero —que no es opinable, es una realidad financiera—: se han transferido 1500 millones de euros de los bolsillos de los accionistas de AENA —entre los cuales están todos los contribuyentes españoles, que poseen el 51 % de esta compañía— al bolsillo de los accionistas de otras compañías, muy particularmente a tres grandes multinacionales que se llaman SSP, Áreas y Dufry, que son propiedad de fondos de inversión, fondos soberanos, todos ellos con muchos bolsillos. Y no solo eso, sino que han podido leer últimamente que, por ejemplo, el consejero delegado de Dufry va a tener una retribución millonaria específicamente como reflejo de esta enmienda que ustedes han aprobado, porque tiene el bonus —y así lo hecho público, porque es una compañía cotizada— ligado a los ahorros de alquileres. Esto es lo que ha ocurrido. Les gustará más o menos —a mí no me gusta—, pero tienen que ser ustedes conscientes de las consecuencias de lo que han decidido. Repito, transferencia de 1500 millones de euros del bolsillo de los accionistas de AENA a estas compañías sobre todo. El expresidente Mariano Rajoy, hace pocos días en La Toja —lo digo para que lo sepan las personas de la bancada popular— dijo que esta enmienda, en su opinión, era disparatada. No lo digo yo, lo dijo el presidente Rajoy, es decir, que esto admite, cuando menos, un debate y opiniones diversas.

Por otra parte, se dice aquí que nadie está satisfecho con la actuación de AENA. La realidad es que el 67 % —repito, el 67 %— de los arrendatarios comerciales habían llegado libremente a un acuerdo con AENA antes de esta disposición final séptima. **(Risas del señor Bel Accensi.—La señora Nogueras i Camero hace gestos negativos)**. No, señor Bel, no me mire así, eso lo firmaron voluntariamente, no les obligamos. Esa es la realidad. Son más de noventa los arrendatarios comerciales que libremente firmaron un acuerdo con AENA y representan el 67 %. Eso sí, las que no lo habían firmado, desde el punto de vista de la facturación, eran estas multinacionales propiedad de fondos de inversión internacionales. **(La señora Nogueras i Camero se da palmaditas en la mejilla con la mano)**. Sí, claro que sí. No diga esto, señora Nogueras, porque desde el punto de vista de la facturación estos son los grandes beneficiarios.

Se han suscitado dudas sobre la voluntad de AENA de aplicar la ley. Claro que la vamos a aplicar. AENA no se plantea no aplicar la ley pero, al mismo tiempo, debe también aceptarse que en los casos que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 103

están en los juzgados —la mayoría de los cuales no han sido por iniciativa de AENA—, la compañía tenga derecho a utilizar las iniciativas legales que considere oportunas para defender el interés social de la compañía. Por aclararle, señor Bel, ¿qué hemos hecho? En estos juicios que están en marcha ahora mismo estamos planteando cuestiones de inconstitucionalidad; no hemos planteado otro tipo de medidas que usted ha descrito muy bien como posibilidades para recurrir la inconstitucionalidad.

Sobre la ampliación de Barcelona, se ha dicho de todo en este debate. Lo único que digo es que con un sí nítido del Govern de la Generalitat este proyecto hoy sería una realidad. Es lo único que digo, y lo puedo decir en negativo: sin un sí nítido o con una negativa —porque ha habido muchas manifestaciones, tuits, etcétera—, como gestor y como responsable de la gestión del aeropuerto, simplemente les tengo que decir que la tramitación medioambiental era imposible; no hubiera prosperado el proyecto. Entiendo que esa es la razón por la cual el regulador, el Gobierno de España, decidió no incluirlo —en mi opinión, acertadamente—, porque no iba a ser posible y no era bueno introducir en las tarifas aeroportuarias el coste de una inversión que sabíamos de antemano que, de acuerdo con la legislación ambiental europea y su trasposición española, no iba a poder seguir. En el futuro será posible retomar este proyecto, pero la condición *sine qua non* es que el Govern de la Generalitat lo apoye de manera incuestionable.

Sobre más turismo o menos turismo por la ampliación, a la diputada que ha intervenido le diría simplemente que analice los grandes aeropuertos de Europa que son *hub*, es decir, grandes nodos de conexiones internacionales. No tienen más turismo, lo que tienen son más conexiones internacionales en el propio aeropuerto. Por ejemplo, Madrid tiene más pasajeros, pero menos pasajeros que bajan del avión para pasar por Madrid; lo que hacen es conectar en Madrid. Es decir, usted puede tener un aeropuerto con más capacidad, pero si es un *hub* no necesariamente va a tener más personas que visitan Barcelona. No obstante, ya le digo que yo personalmente no tengo nada en contra de que ocurra eso, porque me parece que es una fuente de riqueza y de generación de empleo.

Ha habido otras preguntas en torno a las emisiones. Efectivamente, los pliegos que vamos a licitar ahora mismo de las nuevas licencias de *handling* van a obligar a hacer una reducción muy sustantiva de emisiones a los vehículos de *handling* en los próximos años; y sí, también hay algunas iniciativas de AENA encaminadas a favorecer la utilización por parte de los aviones de un *blended* de combustible donde haya queroseno tradicional y también biocombustibles, porque ya sabe usted que en el ciclo completo de su vida no aumentan las emisiones en términos netos. Es misión de AENA no solo reducir nuestras emisiones, que en 2026 ya serán cero con compensaciones, sino que lo importante —porque es lo más difícil— es incentivar la transición tecnológica en el ámbito medioambiental de los aviones.

En cuanto al Grupo Parlamentario VOX, usted lo ha descrito muy bien. La congelación de tarifas no era la propuesta de AENA. Hay muy pocos casos en los que lo que propone el regulador es exactamente lo que aprueba el regulador. Nos hubiera gustado otra senda de tarifas, pero pensamos que es una senda tarifaria que, como decía, puede permitir combinar calidad, seguridad y competitividad, lo que es algo muy importante que entiendo que el regulador ha tenido en cuenta. No creo en ningún caso que el futuro financiero de la compañía esté en cuestión. La compañía, si el tráfico se recupera con vigor, va a volver a números negros y a producir beneficios y dividendos para sus accionistas, entre ellos el 51 % correspondiente a los contribuyentes españoles. La prueba, por si eso no fuera suficiente —repito, lo he dicho al principio—, es que la compañía hoy tiene una capitalización bursátil de 21 500 millones de euros que la sitúa entre una de las diez empresas más grandes de España, lo cual me parece que da una prueba de que la compañía, en mi modesta opinión, se está gestionando bien. Por cierto, se gestionaba bien antes, que quede claro; tengo una muy buena opinión de Jaime García-Legaz y de José Manuel Vargas, y esto es un mérito de todos. No solo eso, sino que además las perspectivas son buenas, porque si no el mercado no reconocería este valor de la compañía.

Sobre los pasajeros, se lo he dicho, es muy difícil hacer previsiones. Yo soy optimista, pero admito que puede haber elementos imponderables y eso alteraría nuestras previsiones.

Termino, ahora sí, dirigiéndome a la diputada del Grupo Popular. Yo honestamente le tengo que decir que AENA ha hecho los presupuestos de la forma más honrada posible. He de decirle que, en contra de su opinión —que respeto mucho—, nosotros monitorizamos día a día todas las medidas que adoptan los grandes aeropuertos europeos, que son los competidores de AENA; todas las medidas son muy parecidas. De hecho, la compañía que ha tenido una recuperación bursátil mejor, con bastante diferencia, es AENA. Es decir, que digo yo que no lo estaremos haciendo tan mal, y si lo hacemos tan mal, lo disimulamos muy bien. Repito, no es solo la gestión de AENA, sino que las perspectivas del sector a largo plazo son halagüeñas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 104

Y un último comentario sobre TCI, este fondo británico. Por cierto, dirigido por uno de los inversores internacionales más prestigiosos, probablemente solo comparable a Warren Buffett y a Soros por nivel y con un *track record* en los últimos veinte años mejor. No puedo evitar cierta sorpresa con lo que me dice. ¿Quién cree usted que cuando sacó la empresa a Bolsa en el año 2015, en la primera ronda de inversores institucionales, captó a TCI? Ustedes, el Gobierno de entonces. **(La señora Cruz-Guzmán García hace signos afirmativos)**. Bueno, vale, pero es que me lo atribuye a mí. Yo estoy encantado de que esté, pero parece que ustedes... No sé si es un ejercicio de adanismo, pero me habla de TCI como si no lo conocieran. ¡Si fueron ustedes los que lo captaron en la privatización de la compañía! Solo puedo expresar mi sorpresa. Estoy encantado de que TCI sea propietario relevante de la compañía. Es más, que Chris Hohn, que es un inversor de mucho prestigio, tenga una silla en el consejo de administración de la compañía.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Garcés Sanagustín): Muchísimas gracias, señor presidente, y muchísimas gracias a todos. **(Pausa.—La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia)**.

— **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 212/001888); PLURAL (números de expediente 212/001471 y 212/001929); VOX (Número de expediente 212/001563); POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001687), Y SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/001767).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Damos paso a la última comparecencia de la sesión de hoy. Tiene la palabra el presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe-Operadora, el señor Táboas Suárez.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Táboas Suárez): Muchas gracias, presidenta, y buenas tardes, señorías.

Comparezco otro año ante esta Comisión para presentarles los presupuestos del Grupo Renfe correspondientes al ejercicio de 2022. Los principales mensajes, que después intentaré desarrollar, son: uno, que las cuentas de Renfe vuelven a apostar de forma clara por el impulso de la recuperación económica, manteniendo el esfuerzo inversor, especialmente en material rodante, para mejorar los servicios públicos. Dos, que son una clara apuesta por el servicio público como instrumento para garantizar la movilidad de los ciudadanos de forma inclusiva. Y, finalmente, les recuerdo que avanzan en el objetivo de la sostenibilidad, dado que el ferrocarril es el medio más sostenible, y la digitalización, con una prioridad muy clara por la captación de más viajeros para el modo de transporte más respetuoso con el medioambiente como es el ferrocarril. Cuando me refiero a más viajeros me estoy refiriendo a que prevemos captar el año que viene 118 millones de viajeros más que los que hemos tenido en este año 2021. Una prioridad también es el uso de las nuevas tecnologías y las energías más limpias allí donde todavía no contamos con líneas electrificadas, apostando por el aprovechamiento de todos los recursos y todas las herramientas digitales que nos van a permitir dar cada día un servicio más eficiente y que responda mejor a las necesidades de los ciudadanos.

Aunque este presupuesto todavía se ve afectado por las consecuencias de la pandemia, se produce en un marco muy distinto del del año pasado. Tras la caída drástica de la demanda que experimentamos durante el primer estado de alarma en 2020, demanda que llegó a caer hasta un 95 %, tuvimos una recuperación en junio y julio, especialmente de los viajeros comerciales, hasta que volvió a caer a partir del otoño, cuando se produjo el segundo estado de alarma y los confinamientos autonómicos perimetrales. En ese momento ya habíamos presentado los presupuestos que están en vigor en este momento, de manera que el año 2020 lo cerramos con un descenso de 23 millones de viajeros en los servicios comerciales respecto a 2019, 11 millones contra los 34 que habíamos tenido en 2019. En este momento, lo que estamos previendo para el 2022 es que a finales de 2022 conseguiremos los mismos viajeros en los servicios comerciales que teníamos en el 2019. No es bonito decirlo, pero volver al pasado en este caso va a ser bueno. Si repetimos el 2019 será un gran éxito. Para este esfuerzo quiero destacar, y sobre todo agradecer, la capacidad de adaptación y el esfuerzo de todos los trabajadores de la empresa para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 105

afrontar un reto como este, que es de una enorme complejidad. Como complejo ha sido adaptar nuestro Plan estratégico para el periodo 2019-2023 para responder a estos nuevos retos que se han planteado, como la liberalización, que teóricamente ya la teníamos, pero que ahora ya es una realidad, o la digitalización. Modificamos nuestro Plan estratégico en este año para recuperar el equilibrio de la compañía en un contexto económico y social claramente condicionado por la crisis, y planteamos un conjunto de medidas para incrementar la actividad y los ingresos y acelerar las mejoras de la productividad y de la eficiencia.

Dentro de las iniciativas adoptadas para alcanzar los objetivos, quiero detenerme en dos, porque las considero especialmente significativas. En primer lugar, la internalización de actividades es un proceso que nos permite incorporar alrededor de 1600 nuevos empleados para desarrollar funciones que hasta ahora estaban externalizadas a compañías ajenas a Renfe. Y, vinculado a este esfuerzo, quiero destacar, por su importancia y su repercusión social y su función social, la puesta en marcha de los diversos centros de competencias digitales que hemos ido abriendo en diversas ciudades y municipios del territorio. Lo hemos hecho para poder identificar aquellas actividades factorizables relacionadas con los servicios y las nuevas herramientas digitales susceptibles de ser, como he dicho antes, internalizados y que pueden hacerse no necesariamente en Madrid, sino a lo largo de la geografía española, ganando esa difusión y esa expansión hacia fuera de Madrid, Barcelona o las grandes capitales. Para eso, porque somos una empresa ferroviaria, seleccionamos antiguos enclaves ferroviarios que hoy están menos usados —digamos que porque el modo de producción ferroviario, si se me permite la expresión, ha variado—, y allí es donde hemos buscado los sitios para ubicar esos centros de competencias digitales, siempre que en el entorno hubiese la formación adecuada para poder nutrir con personal, básicamente con gente joven, esos centros de competencias digitales. Ese ya es un proyecto con resultados tangibles y es un impacto directo allí donde se instalan esos centros, que van a suponer, cuando estén plenamente desarrollados, la creación de más de 400 puestos de trabajo. En Teruel, por ejemplo, donde ya estamos funcionando, la previsión será de unos 50-60 trabajadores, de los cuales más de 25 ya están actualmente trabajando. En Alcázar de San Juan, para un centro de robótica e inteligencia artificial, prevemos hoy —porque todo eso siempre puede evolucionar a mejor— unos 40 trabajadores, y ya tenemos 16. En Linares, en un centro de atención al cliente, ya tenemos 20 trabajadores seleccionados de los aproximadamente 200 con que va a contar el centro. Igual que en Mérida, donde ya tenemos 15 del centenar que puede tener. Y en Miranda de Ebro, por ejemplo, ya tenemos más de 20 de los 105-115 que prevemos que pueda tener ese centro para el mantenimiento de aplicaciones de gestión y aplicaciones móviles. Por lo tanto, es un esfuerzo de descentralización de actividades y, sobre todo, insisto, de captación de talento y de talento joven en aquellos municipios y centros donde hay oferta formativa de calidad pero no había oportunidades para desarrollarlo. Internalizando estas actuaciones, que antes las desarrollaban empresas privadas, y básicamente contratando gente para trabajar en Madrid como parte de nuestro proyecto de reducción de costes, esto nos va a suponer un ahorro de unos 35 millones de euros anuales. Internalizando para ahorrar. Esta es una de las novedades de la gestión en Renfe durante este último año de pandemia.

En cuanto a las inversiones, me gustaría hacer la siguiente consideración: lo más importante es que para el próximo ejercicio 2022 mantenemos el esfuerzo inversor en línea con lo que hicimos el año pasado y con el objetivo de ayudar a la recuperación y a la reactivación económica y, evidentemente, como no puede ser de otra manera para nosotros, a la modernización de los servicios ferroviarios. El presupuesto que ustedes tienen para 2022 propone incrementar la inversión un 6,7% sobre el de 2021, llegando a una inversión total en activos reales que alcanzará los 914 millones de euros, 913 985 000 concretamente, de los cuales la partida más importante corresponde, como ya ocurría el año pasado y como tiene lógica en una empresa de transportes, a la compra y mejora de material rodante. Concretamente, de esos 914 millones, destinamos 743, que es un 81,3%, a la compra de nuevo material y a la mejora del que va a continuar prestando servicio, y de esos 743 millones, que, como decía, es el 81% de los 914, 427 se destinan a renovar la flota y 249 corresponden a las anualidades de los contratos de material de cercanías que tenemos en curso, entre ellos, por ejemplo, 31 trenes de ancho métrico y seis trenes alpinos, cuyo contrato firmamos en 2020, y 211 trenes de cercanías de gran capacidad que adjudicamos antes del verano y cuyos contratos fueron firmados en el mes de julio. Y otros 134 millones de euros corresponden a pagos ligados a la ejecución del contrato de los trenes Talgo de alta velocidad de la serie 106, que se licitaron y se adquirieron en 2016 y cuya entrega esperamos con ansia para el año 2022. Asimismo, destinamos otros 44 millones de euros a la adquisición de material de transporte de mercancías,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 106

principalmente para locomotoras de gran potencia, en algunos casos, además ayudados o impulsados por la modernización de determinadas infraestructuras, como el túnel de Pajares, que nos obliga a modernizar y cambiar las locomotoras para las cargas que pasarían o, por ejemplo, las que tendremos que comprar para el corredor Mediterráneo, cuyo cambio de ancho y electrificación nos impulsa y obliga a modernizar ese material. Por tanto, las mercancías, que a veces son el patito feo, en este caso van a recibir un gran impulso, ya que tenemos mucha fe en el proyecto que hemos puesto en marcha para darles un buen impulso y lograr la sostenibilidad y los resultados económicos positivos de la empresa.

Además de estas cantidades que les he comentado, está previsto que en 2022 se completen el resto de licitaciones de trenes de cercanías y media distancia que tenemos previstas. En concreto, son un lote de trenes de media distancia y un lote de trenes de cercanías cuya licitación ya está sacada y que adjudicaremos —supongo— entrado ya el año 2022. Además, espero que en algunos de los próximos consejos podamos sacar la licitación de los trenes híbridos para aquellas líneas que no están electrificadas, donde hemos apostado por las tecnologías más eficientes ambientalmente. Como saben sus señorías, suspendimos un concurso porque la industria nos planteaba soluciones diésel para esos trenes y consideramos que no podíamos comprar trenes diésel que nos duren veinte o veinticinco años en estos momentos, cuando el país está pensando en la descarbonización. Por eso sacaremos una legislación específica de trenes híbridos para las líneas que no tienen electrificación.

Junto a todo esto, que son nuevas adquisiciones, vamos a destinar 316 millones de euros a mejorar la flota actual, porque la flota actual tiene sus años, tiene sus periodos de amortización y necesita ser mantenida, actualizada y renovada. Hay que hacer inversiones para la accesibilidad en aquellos trenes que todavía no son accesibles, si es que queda alguno, etcétera. Concretamente, ahí tenemos una partida para adaptar composiciones del Talgo y crear una nueva serie de alta velocidad, que la llamamos nosotros la 107, y accesibilidades y reparaciones de los planes de mantenimiento, etcétera. Además, como nosotros también gestionamos algunas de las estaciones de la red, casi unas 749 —no me acuerdo del número de memoria, pero creo que son concretamente 749— estaciones de cercanías —que son propiedad de ADIF, pero que las gestionamos nosotros—, hay como 65 millones de euros para obras de mejora en las estaciones: accesibilidad, andenes, ascensores, etcétera. Quiero dejar constancia de una cosa, y es que nuestra previsión es cerrar el 2021 con una ejecución presupuestaria de estas inversiones del 93 % —que a veces se nos dice que si no ejecutamos, etcétera—; nuestra previsión es cerrar con el 93 % de ejecución presupuestaria del presupuesto de inversiones.

Dentro de las actuaciones de modernización de la red de cercanías —de la parte de estaciones, que es la que nos puede tocar a nosotros—, quiero dedicar unos segundos a una que les avancé el año pasado, que es, concretamente, la de controles de acceso inteligentes, a la que destinaremos casi 16 millones de euros, un proyecto que tiene por objetivo mejorar el acceso y la gestión de los flujos de viajeros en las estaciones de cercanías a través del uso de las nuevas tecnologías. Por ejemplo, con el sistema Cronos se permite el pago en los tornos de los núcleos de cercanías mediante la tarjeta de crédito de cada una de las personas —su tarjeta de crédito personal, ya sea la física o la que tienen en el móvil—; además, también está el sistema de lectores QR para los billetes combinados de cercanías asociados a los servicios de AVE y de larga distancia; con lo cual, tampoco es necesario imprimir estos billetes y se facilita el *contactless* y la no emisión de materiales que, al final, acaban teniendo que ser reciclados.

Cronos, que se instaló inicialmente en el núcleo de cercanías de Málaga a mediados de 2020 —y donde está operando con éxito desde entonces—, se ha instalado ya en este mes de septiembre en Madrid, en las estaciones del núcleo de cercanías de Madrid. Iremos implantándolo en todos los núcleos de España, excepto en el núcleo de Cataluña hasta que la Generalitat —en su caso— allí nos lo permita, cosa que de momento no hace porque estamos esperando el Proyecto T-mobilitat. En el resto de los núcleos, esta posibilidad —sobre todo, para la gente que va esporádicamente a pagar con su tarjeta de crédito— se va a poner en marcha, ya está funcionando en Madrid y se va a poner en marcha en todas partes. Junto al sistema Cronos, dentro del concepto de controles de acceso inteligente, tenemos tecnologías para el control de flujos de viajeros de manera que podamos adoptar medidas para reorientar a los viajeros en tiempo real en casos de aglomeraciones o, incluso —llegado el caso—, para modificar la frecuencia de paso de los trenes. Esperamos poder poner algunos de estos proyectos en los fondos de resiliencia. Para acabar con esta parte tecnológica, en el 2022 damos continuidad al desarrollo de la nueva plataforma integral de movilidad, el Renfe as a Service —del que creo que les había hablado el año anterior—, que es una herramienta fundamental para ser un operador integral de movilidad, porque el RaaS nos va a permitir planificar y reservar todos los servicios que el cliente necesite para viajar, desde

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 107

su origen a su destino final. Integramos en esta herramienta toda la oferta de servicio de transporte disponible de los distintos operadores —incluso de nuestra competencia— y, además, también queremos que sirva para viajar fuera de nuestras fronteras. El pasado mes de julio adjudicamos la licitación para el socio tecnológico y comercial con el que queremos desarrollar esta plataforma en los próximos cinco años, una UTE entre la empresa Everis y Siemens, y nuestro plan es que antes del verano de 2022 ocho ciudades españolas puedan disponer de esta tecnología.

Y como me dicen que tengo poco tiempo, simplemente voy a leer los ingresos que tenemos previstos, que son 4774 millones de euros, porque esperamos recuperar los viajeros que teníamos en el año 2019. Y en cuanto a gastos, los de personal van a ser 1067 millones de euros considerando un número medio de empleados de 17500, donde ya incorporo los que hemos internalizado, y unos cánones ferroviarios que pagaremos a ADIF de aproximadamente 1364 millones de euros. Con eso esperamos obtener un resultado en el año 2022 con un Ebitda positivo de 438 millones de euros y, después de las amortizaciones, acabar con un resultado positivo de 7,9 millones de euros en el año 2022 y dibujar un escenario de crecimiento sostenido y continuado a partir de ese momento habiendo sido capaces de absorber el impacto de la liberalización y, por lo tanto, de los nuevos entrantes manteniendo una empresa pública eficiente, solvente y capaz de competir en el mercado. Y como ya debo llevar ocho minutos de más, me voy a parar aquí, porque seguro que ustedes quieren hacer muchas preguntas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias, señor Táboas, y disculpe.

Pasamos ahora a las intervenciones de los grupos. En nombre del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra la señora Maestro.

La señora **MAESTRO MOLINER**: Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias también al presidente. Le ruego disculpe si no soy tan elocuente como al principio de la sesión de hoy, pero la realidad es que llevamos una jornada maratónica y no está resultando precisamente sencillo el hecho de absorber y gestionar tanta información como nos proporcionan.

En primer lugar, permítame felicitarle por el hecho de, a pesar de las horas, haber tenido la capacidad de amenizar esos datos para que nos podamos hacer una idea a grandes rasgos de toda esta gestión y, sobre todo, de los presupuestos y de qué manera se recogen proyectando también una visión de futuro. Me parece que es necesario decir, como ya lo hemos dicho en anteriores comparecencias, especialmente en la de ADIF, que al menos por parte de nuestro grupo el tema de la liberalización nunca va a ser algo que celebrar, sino todo lo contrario, dado que consideramos que supone en parte una privatización de facto. Y esto lo hilo directamente con una cuestión que me ha sorprendido muy gratamente poder escucharla desde Renfe, de usted —además, le animo, ojalá podamos hacerlo—, el eslogan de la compañía de internalizando para ahorrar. No solo aplaudo el hecho de que se esté celebrando todo esto, sino que me parece que es justo la línea por la que se debe seguir apostando. Usted mismo lo ha dicho, se ha logrado ahorrar una gran cantidad de dinero y considero que debe ser la línea a seguir no solo por parte de Renfe, sino que ojalá pudiéramos hacerlo muchísimo más allá. Reciba mi felicitación, por supuesto, también por esta parte. Y esto me lleva a la siguiente pregunta. Respecto al personal de servicios de a bordo, ¿también se está buscando esa política? ¿Qué ocurrirá con ellos, dado que sobre todo tras la pandemia se han visto unas situaciones que, como mínimo, complican o dificultan esta situación?

Le voy a lanzar una serie de preguntas, pero tratando de ser lo más breve posible. Se puede especificar dentro del presupuesto que tienen asignado en el programa de subvenciones y apoyo al transporte terrestre una partida que está dirigida a compensar los servicios de transporte de cercanías y regionales, traspasados en este caso a Cataluña, correspondientes al ejercicio anterior. Quisiéramos saber de qué forma se ha producido ese traspaso de servicios a Cataluña y si este presupuesto es también para asumir el servicio de Rodalies de Lleida a través de ferrocarriles de la Generalitat. Y en el mismo sentido, le pregunto, ¿esto entonces también sería una forma viable para que se produjera el traspaso a la Comunidad Valenciana para que sea gestionado por la Generalitat Valenciana? Por otro lado, en relación con los corredores europeos, donde se consigna una cantidad importante de dinero, primero quiero darle mi felicitación respecto a la reflexión que ha hecho sobre el impulso a mercancías. Efectivamente, no debemos dejarlo en un segundo lugar, todo lo contrario. El impulso a las mercancías también impulsar toda nuestra capacidad económica, productiva e industrial; de hecho, entiendo que no solo va a ser la solución más sostenible, como usted mismo ha dicho, sino también la más eficiente, porque en muchos casos se ahorrará tiempo. En este sentido, sí que se refleja esta cantidad de dinero.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 108

Pero yo le pregunto cómo se van a ejecutar estas obras y si comprenden también al corredor mediterráneo y al corredor cantábrico-mediterráneo. Y ya que ha hablado de la necesidad de la electrificación, le pregunto si en el tramo de Sagunto a Teruel también está trabajada toda la electrificación y de qué manera, así como en el de Teruel a Zaragoza.

Terminaré refiriéndome al tema de cercanías. Es cierto que hay un gran aumento para cercanías, pero la realidad es que, al menos en el territorio valenciano, partimos de un deterioro importante del servicio. En este sentido, quisiera reflejar una idea que nos inquieta un poco. Si no me equivoco, la Comunitat Valenciana tiene 1200 millones atribuidos, de los que 700 millones van para Valencia, que acumularía el grueso, y solo 50 millones para Castellón. ¿De qué manera se va a poder ver reflejado en Castellón todo este aumento de servicios, con un presupuesto tan abultado, cuando la realidad es que en Castellón se concentra tan poco? ¿Cree que realmente vamos a obtener una mejora significativa como merece el servicio?

Termino con una broma, que lo es más que otra cosa. Espero que toda esa digitalización también sirva para que funcione en condiciones y dignamente esa web a la que tantas personas nos hemos enfrentado y con la que hemos batallado en tantas ocasiones. Le traslado ese anhelo.

Muchísimas gracias.

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

Pasamos, a continuación, a dar la palabra al señor Segura Just, del Grupo Parlamentario de VOX.

El señor **SEGURA JUST**: Buenas tardes, señor Táboas.

Quería hacerle una pregunta sobre un tema que al Grupo Parlamentario VOX le preocupa especialmente. Con la excusa de la pandemia —una excusa justificada— se han cerrado líneas ferroviarias que se consideraban de poco tráfico. Me estoy refiriendo a la España vacía. La pandemia ya está pasando y estas líneas siguen cerradas. Mi pregunta es si no fue una excusa la pandemia para cerrar líneas deficitarias. Le agradecería que luego me contestase.

Siguiente asunto. Usted ha descrito a Renfe como una especie de paraíso idílico, como una empresa que funciona magníficamente. Esto me recuerda a cuando el señor Gueorgui Dimitrov, secretario general de la Internacional Comunista, dijo que los trenes, como todo, funcionaban perfectamente en una república soviética —soviética, comunista o socialcomunista— y André Malraux, que era francés, le preguntó qué ocurriría si en el paraíso idílico socialcomunista descarrilara un tren, contestándole Dimitrov que en el paraíso socialcomunista los trenes no descarrilaban. Cuando le he escuchado a usted me ha dado la sensación de que usted cumple su papel, que todo le parece magnífico en Renfe, pero yo, como usuario habitual, detecto muchas deficiencias, que creo que serían subsanables.

También le quería comentar otro tema. Yo soy diputado por Barcelona y tengo que decir que en Cataluña hay una cosa muy curiosa, y es que los trenes de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya registran muchas incidencias y, sin embargo, TV3 y RAC, que es la emisora de radio número uno de audiencia, que pertenece al Grupo Godó, solo magnifican los problemas de retrasos y los fallos en Renfe. Por ejemplo, cuando un tren llega un poco tarde, porque se ha estropeado una catenaria, por una pequeña huelga o por cualquier otro motivo, rápidamente mandan periodistas de TV3 y de RAC1 a esas estaciones de tren para entrevistar a las personas que están ahí, y se puede imaginar usted lo que va a decir de Renfe un señor o una señora que llega cuatro horas tarde a su trabajo por culpa de un tren de cercanías. Cuando hay un retraso en un tren de Ferrocarrils de la Generalitat casualmente no mandan a ningún periodista ni publican la noticia.

Por último, le quería comentar un tema curioso y que muchas señorías que están en esta Cámara desconocerán. Hay un tren de cercanías que sale de Barcelona, concretamente de la estación de Sants, en Plaza Cataluña, y que llega a un pueblo de Francia, Latour-de-Carol. Es decir, tú te subes al tren en Plaza Cataluña y apareces en un pueblo francés que se llama Latour-de-Carol. Te bajas de un tren de cercanías español y empalmas con la red ferroviaria SNCF francesa. Es una línea de cercanías que se construyó en el año 1929, una línea que fue muy dificultosa, con veintiséis túneles cavados en roca viva que cruzan el Pirineo, concretamente el que se encuentra entre Planoles y Toses es helicoidal, en forma de espiral, para que el tren venza el desnivel dando espirales y salga a otro sitio, con lo cual el pasajero que va dentro —yo utilizo mucho esa línea— no se da cuenta de que está dando vueltas sobre sí mismo. Concretamente, es la línea Barcelona-Vic, Vic-Puigcerdá, Puigcerdá-Latour-de-Carol, que ya es Francia. Este tema lo tienen muy oculto los nacionalistas catalanes, porque ahora se va a traspasar cercanías y pretenden que se traspase esta línea de cercanías, junto con otras, con lo que el Estado español le estaría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 109

dando al nacionalismo catalán, a la Generalitat, una línea internacional, la que conecta Barcelona con un pueblo pequeño de Francia. Antes ha estado aquí la secretaria general de Transportes y Movilidad y ha dicho, textualmente, que la red de infraestructuras de interés general ha de ser competencia del Estado y que es un tema político. Con lo cual, yo le pediría a usted que, dentro de sus competencias, haga lo posible para que esta línea internacional que conecta España con Francia, porque desde Latour-de-Carol vas directamente a Toulouse y de Toulouse a París, no sea una línea de cercanías.

Nada más. Saludo su intervención y espero que conteste a mis preguntas. Gracias. **(Aplausos)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor presidente de Renfe, el escenario no es nada bueno por cuanto hay récord de pérdidas operativas de la compañía en relación con el ejercicio 2020, en concreto 479 millones, frente a los 107 millones que ganó en el año 2019. Sin embargo, se nos dice y se nos asegura que ya no tendrá estas pérdidas en el año 2022. Con lo cual, yo le pediría, en primer lugar, que nos dijera cuál es el balance de pérdidas en este momento y el horizonte temporal y los métodos que va a utilizar la compañía para paliar dichas pérdidas, de modo que estemos en situaciones de ganancias en el ejercicio 2022.

Lo que está claro, señor Táboas, es que hay un permanente deterioro de los servicios que presta la operadora Renfe. Nosotros entendemos que se utiliza la crisis de la COVID como excusa para eliminar servicios. Se eliminan los servicios de los trenes nocturnos por una decisión arbitraria del Gobierno de España, se ha vendido material rodante, y con ello se está creando una merma, y no se están cumpliendo las obligaciones de servicio público. Me gustaría que nos explicase cuánto y por qué motivo han subido los precios de los billetes durante el actual ejercicio presupuestario, durante el año 2021. Pero, sobre todo, nos gustaría saber qué horizonte plantea la compañía para recuperar el cien por cien de los servicios ferroviarios que había con antelación a la declaración del estado de alarma. Porque ya está bien de decir aquello de que cuando se recupere la demanda se recuperará la oferta, ya que si no hay oferta no puede haber demanda de viajeros. Y, por cierto, ¿por qué hay un desequilibrio en la recuperación de los servicios? Mire, le voy a poner algún ejemplo. En Extremadura se han perdido setenta y siete servicios ferroviarios semanales, un 43% de la operativa. En el núcleo de Valencia la media diaria es de cincuenta y seis trenes menos y las cancelaciones en dicho núcleo aumentan progresivamente; se llegan a cancelar hasta treinta trenes diarios por falta de personal. Como usted sabe, los maquinistas, convocados por el sindicato Semaf, han protagonizado recientemente unas movilizaciones y una huelga. ¿Por qué? Entre otras cosas, porque ustedes están incumpliendo el plan de empleo de Renfe aprobado por el anterior Gobierno. ¿No será ese, señor presidente, y no otro el motivo real por el que no se pueden reponer los servicios? Le daré más datos. Para los trenes de cercanías de Valencia en el año 2019 había 194 maquinistas y hoy hay 171; el déficit a día de hoy es, por tanto, de 23 maquinistas con respecto al año 2019. Nos hacemos una idea del déficit estructural en la plantilla de Renfe, que está provocado por esa obsesión de no cumplir el plan de empleo al que hacía referencia anteriormente.

Ha hablado usted de los planes de cercanías. Serán esos que llevan ustedes sin cumplir desde el año 2018, especialmente los cinco que le dejó programados el Gobierno del Partido Popular en Barcelona, en Valencia, en Madrid, pero también en Asturias y en Cantabria. Tampoco son capaces de cumplir el Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril del año 2017 a través de Renfe Mercancías, que es quien tenía que impulsarlo. Y es que Renfe —y usted lo ha reconocido— ha dejado en vía muerta la adquisición de material rodante de trenes, algo que generaría 52 000 empleos, pues están pendientes contratos por importe de 2 000 millones de euros. Su excusa es la Ley del clima, como acaba de decir usted en su comparecencia.

Termino preguntándole acerca de algo que ha dicho y que me ha parecido sorprendente. Dice usted que se adquirieron distintos trenes o distinto material rodante en el año 2016 y que espera que, con suerte, se reciba en el año 2022. ¿A qué se debe esa tardanza y, sobre todo, qué está haciendo usted como presidente de la compañía para exigirles a los proveedores que cumplan con los términos de los contratos?

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

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Seguidamente, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Vicente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 110

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, presidenta. Bienvenido, señor Táboas, y gracias por su exposición.

El Grupo Parlamentario Socialista quiere remarcar algunas de las cuestiones que usted ha planteado y por las que parece que algún otro grupo ha pasado por encima. Bienvenida sea esa inversión en material rodante, especialmente esa compra de trenes para las cercanías y para la media distancia. Son muy necesarios, contando que llevábamos desde el año 2012 sin ver un tren nuevo en ningún sistema de cercanías, señor de Lorite. Bienvenida sea, después de años y años donde ustedes no invirtieron absolutamente nada en cercanías. Ahora empezamos por los trenes, por la mejora de la oferta y la calidad del servicio y por la digitalización.

Por cierto, sobre los planes de cercanías —se lo dice un diputado por Madrid—, quisiera decirle que ustedes llegaron a presentar en esos seis años de Gobierno tres planes de inversión de cercanías distintos y su inversión final fue de 54 millones en los presupuestos del año 2018, su último presupuesto. ¿Sabe cuánto anunció el señor De la Serna? Anunció 5000 millones de euros, y cinco meses antes. Su credibilidad a la hora de apostar por el sistema ferroviario y las cercanías en el conjunto del país creo que no le avala para hacer las críticas que usted está aquí planteando. Respecto a la oferta de servicio público, también le diré que cuando nosotros ponemos los trenes según la demanda usted dice que está siendo un despilfarro. Porque usted no lo dice, pero Renfe ha estado dando servicio durante toda la pandemia, incluso cuando ha habido un confinamiento. ¿Qué pasaría, señor Lorite, si hubiésemos dejado de prestar servicio? Usted estaría criticándonos. Pero también le parece mal que ahora Renfe vaya aumentando poco a poco el servicio, según la demanda. ¿A usted le parece alguna vez bien algo de lo que hacemos? Porque, bien por hache o bien por be, usted siempre critica cualquier gestión que hace el Gobierno socialista. **(Aplausos)**. También viene bien que hable usted de Extremadura, porque va a ser este Gobierno socialista el que va a llevar por fin el AVE a Extremadura, el año que viene. **(Aplausos.— Rumores)** ¿Le recuerdo los años que gestionaron ustedes y que estaban esperando todavía en Extremadura el AVE? **(Rumores)**.

Continúo. Señor Táboas, usted no ha mencionado —yo lo voy a remarcar en mi intervención— la innovación de Renfe, porque incluso en estos momentos en los que aún no hemos dejado atrás la pandemia el sistema AVLO se ha puesto en marcha, y los datos son buenos porque funciona, es un éxito de clientes y de servicio. A veces, señor Táboas, hay que dejar la modestia y reconocer que este Gobierno está haciendo cosas que no se hacían en anteriores ocasiones. Renfe se ha adaptado perfectamente al tiempo. **(Rumores)**. Les veo muy nerviosos a los representantes del Grupo Parlamentario Popular. Tranquilícense, que ya queda poco para acabar la Comisión. Me parece que las líneas que ha marcado sobre la sostenibilidad y la digitalización son importantes. **(Rumores)**. Presidenta, le haría un ruego. Nosotros y el resto de grupos hemos sido pacientes, incluso cuando hay cuestiones que no nos gustan y nos callamos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Ya tiene silencio. Puede continuar.

El señor **VICENTE VIONDI**: Se lo agradezco.

Finalizo. La oferta y la calidad del servicio de Renfe no han empeorado, niego la mayor. La oferta y calidad del servicio de Renfe han mejorado: se ofrecen más servicios, se van adaptando según la demanda y hay una clara apuesta por la modernización de cercanías y la mejora del servicio. Por cierto, aquí no hay ninguna intención de cerrar ninguna línea deficitaria, sino de potenciar el sector público. Además, ha añadido que se ha incumplido la OSP, pero sin mencionar ni un solo caso donde se haya incumplido. Si se traen datos o si hacen aportaciones se tienen que poner los ejemplos exactos, porque, en caso contrario, se hace un mal ejercicio al denunciar la labor de una empresa pública que hace una buena labor y a la que deberíamos defender todos. Por cierto, la reducción de la externalización para ahorrar los costes es un buen ejemplo, después de años y años de externalizaciones en Renfe y de venta de material rodante, que son las causas principales de que las cercanías de las grandes capitales y de muchos territorios hayan empeorado.

Así que, señor Táboas, le animamos a que siga por este camino en su labor dentro de Renfe.

Muchas gracias. **(Aplausos.—Rumores)**.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Por favor, silencio, al menos ahora que vamos terminando.

Tiene la palabra el señor Táboas por cinco minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 111

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES RENFE-OPERADORA** (Táboas Suárez): Tendré que ser muy telegráfico. Iré respondiendo por orden.

A la señora Maestro le agradezco sus preguntas. Respecto a las transferencias a la Generalitat —pregunta que en parte coincide con la del señor Segura—, le diré que en este momento estamos prestando un servicio en Cataluña que nos lo encarga la Generalitat pero que nos paga el ministerio, y lo que se está intentando conseguir es que el servicio que prestamos en Cataluña y que nos lo encarga la Generalitat nos lo pague la Generalitat. Queremos que la transferencia de los recursos económicos para que nos puedan pagar y para que nos puedan hacer un contrato nos permita seguir invirtiendo y creciendo en Cataluña. Esa es nuestra posición y es en lo que estamos nosotros.

¿Hemos internalizado para ahorrar? Sí, porque en este caso era eficiente y porque se podía hacer, ya que teníamos gente que estaba haciendo eso y podíamos hacerlo también con la gente que estaba haciéndolo fuera. No me atrevería a internalizar aquello en lo que no tenemos *expertise*, porque entonces no conseguiríamos el objetivo de ahorrar dinero; lo cual no quiere decir que no podamos aprender. Concretamente, respecto al personal de servicio a bordo, le diré que ya se ha incorporado al trabajo. Pertenece a la concesión que tenemos con Ferrovial, en este caso, y como no somos los detentadores de ese servicio no nos planteamos internalizar, porque ya hay una concesionaria que está haciendo ese servicio.

Ha planteado varias preguntas que, básicamente, tenían que ver con temas de infraestructura. Si usted le da la vuelta al mapa lo que se cae somos nosotros, que es el material móvil, y lo que se queda es lo de ADIF. Las preguntas que ha planteado usted y el resto de los portavoces son de infraestructuras y, por tanto, yo no se las puedo contestar, porque no tengo los datos para decidir ni para saber cuándo se va electrificar aquello o cuándo van a estar hechas unas ciertas inversiones. Nosotros actuamos para prestar los servicios sobre las infraestructuras en la medida en que nos dicen esto va a estar así en tal momento. Y finalizo diciéndole que a mí también me gustaría que la web funcionase mucho mejor. Estamos en ello, y es permanente. Hemos hecho algunas mejoras, pero reconozco que faltan, porque tecnológicamente es más complicado de lo que parece y de lo que a mí me gustaría.

Señor Segura, conozco también esa línea, porque vamos mucho por ahí, y le digo lo mismo, que nosotros nos ocupamos del transporte. Yo lo que intento es que los servicios que prestamos en este momento y que están presupuestados nos los pague la Generalitat y no nos los pague el ministerio, porque trabajamos para la Generalitat. Traspaso de infraestructuras. Yo creo que si han preguntado a la secretaria de Estado o al secretario de general de Infraestructuras les han podido decir algo de eso. Pero no es lo que está encima la mesa, que yo sepa. Sobre el diferente trato de los medios de comunicación entre las incidencias de Ferrocarrils y las que tiene Renfe, qué quiere que le diga; no le puedo decir nada. Y no he intentado dibujar un paraíso idílico. Renfe tiene sus problemas, como la huelga que acabamos de pasar, pero yo presento unos presupuestos en el mejor de los escenarios para el futuro y con el ánimo de que una empresa pública sea competitiva, eficiente y pueda prestar el mejor servicio a los ciudadanos. Si hay algo que no sale bien, seguramente será mi culpa.

Señor Lorite, no sé dónde lo ha leído usted, pero es una barbaridad lo que ha dicho. Nosotros no hemos dejado de invertir 2000 millones de euros en material móvil ni hemos retrasado nada. No sé dónde lo ha leído o si es que ha confundido los números. He dicho que habíamos aplazado una licitación pequeña de material, porque nos daban material diésel, y que la sustituimos. No hemos dejado de invertir 2000 millones de euros. Se lo ha inventado. Me parece lógico que en un mitin lo haga, pero a mí no me lo diga, porque le voy a decir que no, que no es verdad. Por lo tanto, no le puedo decir más que eso. Lo que sí que le puede decir es que nosotros no hemos subido los precios de los billetes, lo que hemos hecho ha sido aplicar un sistema de tarifas diferente. Han desaparecido las tarifas de los billetes y lo que hay es un sistema de precios dinámico, como existe en la industria aérea, donde si se compra el billete con mucha antelación va a salir muy barato o más barato y si se compra en el último momento va a salir más caro. Pero eso es una regla de mercado para aquellos servicios que están comercializados y son comercializables.

Respecto a las obligaciones de servicio público, le voy a decir que nosotros seguimos escrupulosamente la instrucción que recibimos del ministerio sobre declaración de OSP, que viene de una declaración aprobada por el Gobierno del PP. Eso es lo que aplicamos. Por lo tanto, no me puede usted decir que aplicamos una cosa que es mala cuando es algo aprobó del Gobierno del PP. ¿Que tendrán que hacer una nueva declaración de OSP? La hará el Gobierno cuando lo considere oportuno. Nosotros estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 521

27 de octubre de 2021

Pág. 112

aplicando esa consideración, que es la que se marcó en la declaración y en el acuerdo del Consejo de Ministros sobre obligaciones de servicios públicos.

¿Cuándo volveremos a tener la oferta que teníamos en 2019? Cuando se ha desconvocado la huelga de los maquinistas hemos trazado un calendario de recuperación de los servicios en función de la disponibilidad de maquinistas. El problema de déficit de maquinistas, que lo tenemos, se deriva no de que no entren en la empresa, no de que no los contratemos, sino de lo siguiente. Para poder conducir en un núcleo de cercanías, por ejemplo el de Madrid o el de Barcelona, un maquinista necesita más de cuatrocientas horas de formación y de habilitación en la línea y esa formación y esa habilitación no las hemos podido hacer al mismo ritmo que el de las jubilaciones de los trabajadores que tenían derecho a ella. Por lo tanto, se ha producido un *gap*. Nosotros lo sabemos y lo saben los maquinistas, y lo hemos pactado en el acuerdo de desconvocatoria de huelga para dar salida a esas incidencias. Repito que esas incidencias se producen cuando se jubila un maquinista y el que le reemplaza no está preparado, formado o habilitado como para que la conducción sea segura, ya que necesitan muchas horas de formación. Por ejemplo, para habilitar a un maquinista en los núcleos de Barcelona o Madrid son necesarias 450 horas de formación, que equivalen a muchos meses de trabajo y de formación. Hasta que no se produce eso, no los podemos poner a conducir, por la seguridad de todos. Por lo tanto, se ha producido un decalaje. Lo sabemos nosotros, lo saben los maquinistas y trabajamos juntos para que ese decalaje sea lo menos lesivo. Cuando alguien se pone enfermo no podemos cubrir ese hueco, porque no tenemos la suerte de tener gente esperando sin asignación de trabajo para cubrir esos posibles huecos, ya que estamos cortos y no porque no los contratemos. El periodo de formación ha sido mucho más largo por las consecuencias de la pandemia, ya que hoy no podemos tener tres maquinistas formándose en la cabina, sino que solo puede haber uno con el maquinista titular, y eso ralentiza la formación. Pero eso es lo que arreglamos, pactamos y acordamos con el sindicato de maquinistas para que desconvocara la huelga.

Creo que no me he pasado de tiempo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Cuatro minutos.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Táboas Suárez): ¿Me he pasado? (**Risas**).

Simplemente, quisiera dar las gracias al señor Vicente por el ánimo. No he podido hablar de innovación ni de internacionalización, a pesar de que tenía dos o tres folios sobre eso, porque no he tenido tiempo, pero ya que usted ha mencionado el servicio AVLO, déjeme decirle que en las Fallas tendremos el servicio AVLO en Valencia. Por lo tanto, será una oportunidad para que todo el que quiera ir a Valencia lo haga todavía más cómodamente y más barato que ahora.

Gracias por su apoyo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias, señor Táboas.

Con esta invitación a ir a Valencia, damos por finalizada la sesión de la Comisión de hoy.

Eran las ocho y diez minutos de la noche.