



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2022

XIV LEGISLATURA

Núm. 781

Pág. 1

TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 34

celebrada el jueves 20 de octubre de 2022

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 2023. (Número de expediente 121/000125):

- De la señora secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidenta de ENAIRE y SEPES (Pardo de Vera Posada). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/002597), Ciudadanos (número de expediente 212/002526), Ciudadanos (número de expediente 212/002527), Plural (número de expediente 212/002564), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002772), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002642) 3
- De la señora secretaria general de Transportes y Movilidad (Rallo del Olmo). A petición de los grupos parlamentarios Plural (número de expediente 212/002566), VOX (número de expediente 212/002343), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002774), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002644) 32
- Del señor subsecretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Gómez García). A petición de los grupos parlamentarios VOX (números de expediente 212/002339 y 212/002346), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002776), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002646) 44

-
- Del señor secretario general de Infraestructuras y presidente de SEITTSA (Flores García). A petición de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/002523), Plural (número de expediente 212/002565), VOX (número de expediente 212/002337), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002773), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002643) 50

 - Del señor secretario general de Agenda Urbana y Vivienda (Lucas Parrón). A petición de los grupos parlamentarios Plural (número de expediente 212/002567), VOX (número de expediente 212/002338), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002775), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002645) 60

 - Del señor presidente y consejero delegado del Consejo de Administración de AENA SME, S.A. (Lucena Betriu). A petición de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/002524), Plural (número de expediente 212/002569), Republicano (número de expediente 212/002447), VOX (número de expediente 212/002344), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002780), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002650) 69

 - De la señora presidenta de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (Domínguez González). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/002610), Ciudadanos (número de expediente 212/002525), Plural (número de expediente 212/002570), VOX (número de expediente 212/002340), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002779), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002647) 79

 - Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Rodríguez Dapena). A petición de los grupos parlamentarios Ciudadanos (número de expediente 212/002530), VOX (número de expediente 212/002341), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002778), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002648) 90

 - Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE-operadora (Táboas Suárez). A petición de los grupos parlamentarios Mixto (número de expediente 212/002609), Ciudadanos (número de expediente 212/002529), Plural (número de expediente 212/002568), VOX (número de expediente 212/002342), Popular en el Congreso (número de expediente 212/002777), Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común (número de expediente 212/002649) 100
-

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 3

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 2023. (Número de expediente 121/000125):

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA Y PRESIDENTA DE ENAIRE Y SEPES (PARDO DE VERA POSADA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/002597), CIUDADANOS (número de expediente 212/002526), CIUDADANOS (número de expediente 212/002527), PLURAL (número de expediente 212/002564), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002772), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002642).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a dar comienzo a una sesión de comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de los presupuestos generales del Estado para el año 2023. Vamos a comenzar con la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidenta de ENAIRE, SEPES y SEPI, doña Isabel Pardo de Vera Posada, que tiene la palabra.

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

Comparezco ante esta Comisión por segunda vez como secretaria de Estado con el propósito de compartir y argumentar las líneas generales del proyecto de presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para 2023. Después de una pandemia y sufriendo una guerra en Europa, con las consecuencias que ambas circunstancias nos ponen como condiciones de contorno y el impacto de la subida de precios de la energía y las materias primas derivado de todo ello, los retos que tenemos por delante son mayúsculos, y tenemos que estar a la altura, motivados, exigentes, con el mayor grado de implicación de todos los agentes responsables, porque, al margen de todos los tópicos soberanamente aburridos que a veces acompañan a la política, nuestro foco sigue estando, como siempre ha estado, en los ciudadanos. Hacemos todos los esfuerzos necesarios para hacer sus vidas más fáciles, no más complicadas, haciendo que las necesidades de hoy no interfieran en la planificación del mañana. Siempre es un honor comparecer en esta casa, que es la de todos, y responder a las preguntas que tengan a bien plantearme. Y para mí también es una suerte poder estar hoy aquí, después de un curso duro.

Permítanme destacar en primer lugar que los presupuestos del ministerio que voy a presentar se alinean con las políticas del Gobierno de cara a una distribución más justa de los recursos en una situación especialmente acuciante y que nuestro propósito sigue pasando por garantizar la transformación de nuestro modelo productivo en materia de movilidad, facilitar el acceso a la vivienda, perseguir cambios necesarios en nuestras ciudades y luchar para que todos los españoles tengan acceso a la movilidad, vivamos donde vivamos. Siempre hemos considerado el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia como una oportunidad, pero este plan ya es mucho más que una oportunidad. Esta iniciativa, respaldada por los fondos europeos, está propiciando ya cambios visibles en la geografía española, con actuaciones palpables a pesar de todas las dificultades a las que nos enfrentamos, con diálogo —creo que constante— con todos los territorios, porque es imposible transformar una región sin tener en cuenta las necesidades de sus ciudadanos. Por eso precisamente es fundamental que sigamos guiándonos por criterios técnicos soportados en los valores más arraigados y que entre todos intentemos aparcour nuestras diferencias y cumplir con nuestros objetivos, que lo son a muy largo plazo.

A menudo digo que, del mismo modo que yo no discutí durante el pasado año las decisiones de los médicos que me trataron, hoy necesitamos que los ciudadanos depositen su confianza en los ingenieros y técnicos que trabajamos en las empresas públicas y privadas para desarrollar todas las actuaciones que tenemos por delante y que se confíe en nuestra buena fe y en nuestro buen hacer, porque somos garantes y responsables del organismo de las infraestructuras en España y, se lo crean o no, sabemos hacer nuestro trabajo. Para hacerlo mejor, el ministerio está inmerso en un proceso de transformación y reorganización que nos permitirá agilizar nuestros procesos, convertir el dato en un aspecto crucial de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 4

planificación y ayudarnos a ejecutar con eficiencia todo lo que tenemos pendiente. Para ello estamos activando empresas públicas, cuyo objetivo a veces el ciudadano concibe como difuso, y las estamos convirtiendo en verdaderos motores para la gestión. Si tenemos un ADIF para las infraestructuras ferroviarias, nuestro objetivo es que SEPES pase a ser ese ADIF de la vivienda y el suelo en las competencias que nos son propias. Por su parte, SEITTSA habrá de ser el ADIF de las carreteras. Si ADIF es una entidad capaz de ejecutar, busquemos ese ADIF que lleva dentro cada una de estas entidades. Toda España está en obras y un año más, por supuesto, lo primero es pedir disculpas por las molestias, pero permítanme decirles que benditas molestias, porque hablamos de obras reclamadas de forma constante desde todos los ámbitos de la sociedad y creemos que es necesario seguir trabajando sin descanso no solo para garantizar que se ejecute tanto como sea posible de estos presupuestos, sino para desbloquear todas las actuaciones que tenemos pendientes.

Debemos hacer realidad cada uno de los proyectos que pueden ayudarnos a garantizar una movilidad sostenible, segura, eficiente y conectada, así como a mejorar la aportación del sector de transporte a los objetivos de desarrollo sostenible en un momento de emergencia climática. Pero para ello considero necesario hacer una advertencia, y es que las autonomías y entidades locales no pueden renunciar a una fiscalidad progresiva para después reclamar que no hay fondos y exigir que sus competencias las asuma el Estado. Vamos a seguir desbloqueando proyectos, como el de Campamento, un proyecto que llevaba años, décadas, completamente paralizado y que se enmarca en la Agenda Urbana Española, la Ley de Calidad de la Arquitectura y la Nueva Bauhaus Europea, un proyecto que será un paradigma del urbanismo sostenible, que asume que las nuevas formas de vida requieren nuevas tipologías de vivienda, así como un diseño de espacios colectivos pensados para la colaboración y la integración de la tecnología y la innovación en el ámbito del urbanismo y la arquitectura, defendiendo siempre, por supuesto, el derecho a una vivienda digna, asequible y energéticamente eficiente como referencia de todas nuestras actuaciones. En este contexto, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana plantea unos presupuestos históricos, una expresión de la que a veces abusamos, aunque en este caso he de emplearla. Verán que las cifras que voy a exponer a continuación están a la altura, son las más ambiciosas de los últimos trece años, porque en este momento de recuperación es necesario mantener la economía en movimiento y con dinamismo. En definitiva, hay que hacer cosas y todo empieza por desbloquear aquellas actuaciones que no terminan de arrancar por cuestiones diversas, como la citada operación de Campamento, culminar el plan de Madrid Nuevo Norte, el canal de acceso en Valencia, las integraciones ferroviarias de las capitales vascas o muchos más planes que tenemos en marcha o en fase de planificación en este ministerio.

El proyecto de presupuesto consolidado del Grupo MITMA para 2023, 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 21273 millones de euros, de los que 16550 millones se destinarán a inversiones en vivienda, infraestructuras y movilidad tanto de forma directa como a través de las comunidades y ciudades autónomas y las entidades locales, a las que serán transferidos 4100 millones. Esta asignación, la mayor desde 2011, supone un crecimiento del 9% con respecto a los presupuestos de 2022, lo que ya suponía un alza de casi el 15% con respecto al presupuesto consolidado de 2021. Se incrementan notablemente, por tanto, las inversiones del anterior Gobierno, en un contexto muy distinto y desafiante. Suponen el 1,6% de nuestro PIB y generarán 310000 puestos de trabajo. Además, el 60% de nuestras inversiones tienen etiqueta verde y mantienen el foco en la descarbonización del transporte y nuestras ciudades.

En estos momentos tan complicados los presupuestos incluyen una nueva partida de 660 millones para financiar la bonificación de cercanías, *rodalies* y media distancia convencional, así como el descuento del 50% en los abonos Avant, ahorros que pueden ascender a miles de euros al año para muchas familias y que han demostrado su éxito por parte de la ciudadanía, que ha adquirido más de 1,5 millones de abonos gratuitos desde el 1 de septiembre. Se trata de una apuesta inédita por el transporte público en nuestro país, que iremos ajustando y trataremos de que sea lo más amplia, transversal y multimodal posible. Por favor, no vamos a jugar con las personas, con nosotros las políticas se desarrollan con la máxima eficiencia pero siempre pensando en aligerar el bolsillo del ciudadano en aras de incentivar el transporte público. Además, esta medida se enmarca dentro de la política de apoyo al transporte ferroviario de movilidad diaria, en la que las aportaciones destinadas a las obligaciones de servicio público ferroviarias alcanzarán los 1009 millones de euros en el caso de las obligaciones de servicio público —OSP a partir de ahora— competencia de la Administración General del Estado y de 301 millones en el caso de las OSP competencia de la Generalitat de Catalunya. Adicionalmente, se contempla convertir en obligaciones de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 5

servicio público trece servicios de alta velocidad de media distancia, de manera que las rebajas de los abonos Avant del próximo año se aplicarán también a estos nuevos servicios.

En el marco de nuestros esfuerzos por garantizar la movilidad cotidiana de los ciudadanos se contemplan varios proyectos piloto, que suponen una palanca y una nueva forma de trabajar, con una duración inicial de tres años, que estará condicionada por los niveles de uso para que relaciones de proximidad, como Palma del Río y Villa del Río en Córdoba, Illescas y Fuenlabrada-Humanes, Málaga-El Chorro-Caminito del Rey; Murcia-Cartagena y Medina del Campo-Valladolid-Palencia mejoren esa movilidad, que no está dando todavía suficiente solución a la demanda del ciudadano. Dichos programas, así como otros que tenemos ya en marcha se basan en la idea de una malla intermodal integrada que tiene como sistema circulatorio central los servicios de alta velocidad, tanto los actuales como los que pensamos poner en marcha en breve, con estaciones intermodales que actúen como alimentadores de otros modos complementarios de todo tipo y, al mismo tiempo, sean verdaderos centros de vida.

Queremos adaptar el paradigma de la movilidad a las necesidades de la sociedad actual. Por eso nuestra apuesta por la innovación con servicios de transporte a la demanda en zonas con riesgo demográfico, como el proyecto de Cuenca o el Soria-Calatayud, permitirán atender a los ciudadanos de forma eficaz, preservando la movilidad y garantizando la eficiencia. En esta última relación, por ejemplo, podremos ofrecer billetes únicos que combinen el tren de alta velocidad y el transporte por carretera, porque todos los modos de transporte deben servir y colaborar en garantizar la movilidad ciudadana. Todo esto va acompañado de una gran apuesta por la movilidad activa y notables esfuerzos para que las ciudades sean más humanas, para devolver a las personas en la medida de nuestras posibilidades el espacio que les han quitado los coches, para potenciar el transporte público y nuevos modos menos contaminantes, como esas bicicletas eléctricas, que cada vez se venden más y ponen este modo al alcance de ciudadanos que ya no tienen que ser atletas para utilizarlas. Es por ello que se dedicarán más de 860 millones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para la implantación de zonas bajas de emisiones y transformación digital para peatonalizar nuestras calles, adquirir autobuses públicos eléctricos y mejorar las flotas tanto públicas como privadas, al igual que para mejorar y ampliar en 1000 kilómetros la red ciclista o implantar sistemas públicos de alquiler de bicicletas, así como espacios para su aparcamiento seguro en estaciones. Es una apuesta clara y una demanda decidida que nos llega desde todos los ámbitos municipales, independientemente de colores y posicionamientos, y el ministerio tiene que responder a este llamamiento.

En cuanto al ferrocarril, sigue siendo el gran protagonista, con 7991 millones de euros de inversión prevista para 2023, lo que supone duplicar la cantidad heredada en 2018. En el primer semestre del próximo año pondremos en servicio la conexión con Asturias y el segundo hito de la alta velocidad a Extremadura, la electrificación del tramo entre Plasencia y Badajoz. En este tramo tan esencial y que simboliza la brecha este-oeste queda todavía mucho trabajo, y debemos completar el tramo entre Madrid y Oropesa, que es fundamental y una prioridad para nosotros. Seguiremos poniendo a disposición de los extremeños cada pequeño avance y cada ahorro de tiempo a medida que lo vayamos consiguiendo, porque la sociedad extremeña merece que se ponga en valor y a su disposición cada mejora de la línea que se vaya culminando. Continuamos también con el baipás de Almodóvar del Río, la finalización de las actuaciones de alta velocidad entre Antequera y Granada, el desarrollo de las obras de la alta velocidad a Santander, que acaba de vivir un hito importante con la licitación del tramo de plataforma entre Osorno y Calahorra de Boedo, por 88 millones, y las electrificaciones en marcha a lo largo y ancho del territorio. Además, en 2023 seguiremos viendo el éxito de la alta velocidad, que ya tiene compitiendo a las marcas AVE, Ablo y Ouigo en dos corredores y que en muy breve tiempo verá también la entrada de Iryo, que ya está vendiendo billetes. Donde hay competencia, como en el corredor Madrid-Barcelona, el número de pasajeros se ha disparado, confirmando que la apuesta por la liberalización supondría una mejora para todos los usuarios, y vemos que, a pesar de donde aún no la hay y la habrá —la habrá, créanme que se extenderá a muchas más líneas, como las nuevas relaciones Madrid-Galicia—, los usuarios han aceptado el reto y se han subido al tren de forma masiva. No sé si es por la conveniencia, el precio o la conciencia medioambiental, cada vez más arraigada en nuestra sociedad, aunque quizá sea por un poco de todo, pero la alta velocidad está de moda y a los agoreros que pronosticaban su fracaso ya no se les escucha.

Además, la inversión en ferrocarril está dividida casi por igual entre ambos corredores transeuropeos: se destinan casi 1695 millones al corredor mediterráneo y 1648 millones al atlántico. Asimismo, destinaremos casi 3500 millones a la red convencional, a cercanías, más que a la alta velocidad, para su renovación, electrificación y la reforma y adecuación de las estaciones. Eso sigue la senda iniciada en los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 6

presupuestos generales de 2022, en los que por primera vez la inversión de ADIF fue superior a la de ADIF-Alta Velocidad, porque las cercanías son fundamentales para la movilidad cotidiana, esos servicios de proximidad. Con casi 450 millones de viajes al año, se incrementa la inversión hasta los 2000 millones, lo que supone un crecimiento del 20% frente a los presupuestos de 2022 y tres veces más de lo que destinó el Gobierno anterior.

En carreteras, en 2023 prevemos invertir 2666 millones de euros en mantener y ampliar la red de carreteras del Estado, un 8,4% más que en el presupuesto general de 2022, poniendo mucho énfasis en la conservación de las infraestructuras de las que nos hemos dotado, a la que se dedicarán 1548 millones, la mayor suma de la historia. Y sí, es cierto que seguimos corrigiendo el déficit de mantenimiento, como también lo es que tenemos la obligación de planificar un procedimiento que permita la financiación del sistema, porque no puede decaer en función de los ciclos políticos y económicos, y que nos permita cubrir los costes de mantenimiento e integrar las externalidades negativas del transporte por carretera, como sucede en el resto de las infraestructuras, y también debemos modernizar la red de carreteras del Estado y su explotación de cara a un futuro de plena movilidad eléctrica que ya está aquí, porque aunque los niveles de gasto en conservación viaria de estos presupuestos son muy elevados, aumentando más de un 11% respecto a los de 2022 y sumándose al acumulado del 77% desde 2021, es imperativo que pongamos en marcha los cambios normativos y administrativos que además nos reclaman desde Bruselas. Mientras trabajamos en ello, seguiremos haciendo que la Red de Carreteras del Estado esté en buenas condiciones, avanzaremos en su transformación con actuaciones como un plan de ahorro energético en iluminación, cambio tecnológico que permitirá reducciones del 50% de la factura que supone la necesaria iluminación viaria, la humanización de las travesías en entornos urbanos o mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables, peatones y ciclistas.

En vivienda, ante la creciente dificultad de poder acceder a viviendas dignas y la ausencia de políticas públicas en el pasado, el ministerio destinará a vivienda en 2023 el mayor presupuesto de su historia, 3462 millones, un 5% más que en los presupuestos de 2022 y casi siete veces más que en administraciones anteriores. Y no nos confundamos, hemos aprendido de las contaminaciones del pasado y hemos puesto freno a la transmisión y especulación de la vivienda de protección. Vamos a poner en marcha y proteger una gran bolsa de vivienda pública que pueda prestar servicio a varias generaciones y no nos obligue a empezar siempre de cero. Tenemos tres ejes sobre los que trabajar: incrementar la oferta, rehabilitación residencial y ayudas directas a los jóvenes. Así, los presupuestos generales de 2023 incluyen 200 millones para la segunda anualidad del Bono Alquiler Joven, que ya han convocado todas las comunidades autónomas; 836 millones para promover la construcción de viviendas en alquiler social o asequible, que incluyen 260 millones de euros de transferencias a SEPES para promover las viviendas en suelo público disponible por dicha entidad y la que pueda adquirir; 880 millones de euros para ejecutar los programas de rehabilitación residencial del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia mediante transferencias a las comunidades autónomas y Ceuta y Melilla, y 421 millones de euros para el Plan Estatal de Vivienda. Los presupuestos cuentan además con una partida de 1100 millones para impulsar las políticas de rehabilitación de edificios e incrementar el parque de viviendas en alquiler social o asequible mediante la concesión de préstamos. Estos fondos corresponden ya a la parte movilizada de créditos reembolsables del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia acordado por el Consejo Europeo para acelerar la recuperación de la economía tras la pandemia del COVID-19. Con los presupuestos generales de 2023 se contribuirá a alcanzar el hito de ejecutar 510 000 actuaciones de rehabilitación residencial antes de 2026, reduciendo más de un 7% la demanda de calefacción o refrigeración y recortando al menos un 30% el consumo de energía primaria no renovable. También se avanzará en el compromiso de construir esas 100 000 viviendas en alquiler social o asequible y facilitar el acceso a una vivienda digna a más de 270 000 jóvenes.

Quiero ahora avanzar y compartir un hito fundamental para este ministerio, que es el nuevo marco estratégico del sistema portuario de interés general, el segundo en casi treinta años de historia, con el último en vigor desde hace más de veinte años. Su objetivo es definir qué puertos de interés general queremos para 2030 como año horizonte en un contexto de transformación profunda que supone una modernización del sistema portuario en tres dimensiones: la económica, la ambiental y la social. Vamos a dotar al sector público portuario de la potencia necesaria para desempeñar ese papel relevante en defensa del interés general, no solo como órgano de control, sino como agente cocreador y coentendedor en alianza con el sector privado capaz de promover acciones de concertación vía cooperación o vía colaboración entre autoridades portuarias, total o parcialmente, mediante la puesta en común de productos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 7

o servicios de tipo comercial, tecnológico, financiero o de cobertura de riesgos, según criterios geográficos o funcionales. Nuestro objetivo es asegurar un resultado de explotación óptimo para el conjunto del sistema portuario que en poco tiempo supere los 200 millones de euros al año y genere de aquí al año 2030 un impacto económico adicional estimado en algo más de 7400 millones de euros en concepto de valor añadido bruto y 100 000 empleos. Estos presupuestos destinan más de 1500 millones a las inversiones de componente marítimo.

Pero me gustaría destacar el esfuerzo que el sistema portuario realiza para mejorar la intermodalidad y la conectividad de los distintos puertos a través del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria. En las últimas semanas se ha hablado en algunos territorios de las autopistas ferroviarias, una apuesta clara de este Gobierno que no puede entenderse como una infraestructura en sentido tradicional, sino como un compromiso de colaboración intermodal suscrito por todas las partes y por todos los agentes y en el que todos garantizan aportaciones, bien en mejora de las infraestructuras, bien en la adquisición de material rodante para trasladar la carga, bien en la adaptación de las instalaciones de servicios a través de distintos protocolos ya suscritos. De hecho, ADIF ha creado una oficina que facilita el contacto directo con el empresario creador de valor y que le dará información fehaciente y actualizada. Este ministerio y yo misma seguiremos trabajando en aras de una colaboración rigurosa, solvente y constante. Si las falsas polémicas han servido a los empresarios para descubrir las ventajas de las autopistas ferroviarias, en qué consisten y qué pueden conseguir gracias a ellas, las doy por bien empleadas. En el ministerio seguiremos trabajando en esta forma de colaboración público-privada que permite invertir no solo donde ciertas inversiones muy específicas son necesarias, sino cuyo uso está comprometido de antemano.

Además, los presupuestos generales del Estado para 2023 recogen ayudas de 158,5 millones de euros en subvenciones al transporte marítimo de residentes en territorios extrapeninsulares y de 15,43 millones de euros para financiar las líneas de navegación de interés público de conexión con estos territorios. Estas partidas suponen un incremento del 43,7% y del 108%, respectivamente, en relación con las destinadas a estos mismos conceptos en los presupuestos generales de 2018.

En el ámbito del transporte aéreo, hemos podido ver este año una gran recuperación del tráfico con nuestros aeropuertos volviendo a funcionar a plena capacidad y distinguiéndose para bien de sus homólogos europeos y americanos, en los que han abundado problemas de congestión y de falta de capacidad de gestión. Nuestros aeropuertos han respondido de manera muy satisfactoria a dicha recuperación de tráfico, pero, lejos de contentarnos, es necesario seguir trabajando. Debemos garantizar que las infraestructuras tengan la capacidad suficiente para adaptarse a las previsiones de actividad, porque el sector aéreo, a veces señalado en relación con las emisiones de las aeronaves, se encuentra inmerso en un proceso acelerado de optimización y mejora de sus parámetros ambientales y será igual de necesario en el futuro de la movilidad que el resto de los modos. Nuestro país, receptor de millones de turistas y plataforma de conexión intercontinental, especialmente con Iberoamérica, debe seguir avanzando en los sistemas de gestión de seguridad en las operaciones aéreas, manteniendo el liderazgo en el modo aeroportuario, manteniendo esa posición e incluso mejorando los niveles de seguridad y calidad en las operaciones aéreas y en la gestión de los aeropuertos. Los presupuestos recogen en el modo aéreo más de 1500 millones de euros de aportación por parte del MITMA, pero, además de las cifras, es muy importante el trabajo de colaboración con el sector privado y con las administraciones territoriales en las que se implantan los aeropuertos. En esta secretaría de Estado impulsamos proactivamente la escucha de las necesidades y opiniones de todos los agentes del ámbito aéreo, pues somos conscientes de la relevancia que tienen nuestros aeropuertos y la actividad aérea en general en la actividad económica de nuestro país y nuestras regiones. Por eso, seguimos abiertos para consensuar soluciones y que la capacidad de las infraestructuras responda a las necesidades existentes.

En cuanto al plan de recuperación, el despliegue de la parcela del plan que tenemos encomendada en MITMA, que les recuerdo que asciende a casi 17 000 millones de euros, avanza según las previsiones. Tenemos el 72% de los fondos movilizados y cerca de 5500 millones de euros licitados. Somos ejemplo y referencia a escala europea y tenemos los recursos humanos y de sofisticación tecnológica para abanderar el cambio que nos exige tanto la sociedad como nuestro planeta. Como decía, tenemos movilizados más del 70% de los recursos comprometidos, entendiendo por tal el importe de las actuaciones licitadas o programas de ayuda convocados, así como los recursos transferidos a las comunidades y ciudades autónomas para que estas liciten o convoquen en el ámbito de sus territorios y competencias. El resto se licitará, convocará o transferirá a lo largo de lo que queda de este año y durante 2023, tal y como está contemplado en los hitos del plan. Pese a las dificultades sobrevenidas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 8

los últimos ocho meses derivadas principalmente de la infame invasión rusa de Ucrania y su impacto en el funcionamiento de los mercados y en las expectativas económicas, no prevemos ningún retraso significativo en el cumplimiento de los compromisos realizados hace año y medio en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Los once hitos y objetivos que como ministerio tenemos que alcanzar en 2022 están ya cumplidos o se cumplirán de aquí a finales de año y, si tienen algún retraso como consecuencia de las dificultades citadas, será cuestión solo de algunas semanas.

La agilización en la tramitación de los fondos, con la colaboración de todas las administraciones, permitirá que en los próximos meses la ejecución física del plan se vea acelerada y, de esa forma, se dinamice la actividad de las pymes y empresas de los sectores del transporte y de la construcción con las que estamos colaborando activamente para que su ejecución sea una realidad, una dinamización que ya empieza a notarse. La ejecución del plan no será una cuestión sencilla; ninguna obra lo es, especialmente en el escenario actual. Conozco bien las dificultades a las que se enfrentan las empresas y los profesionales por mi experiencia personal y por mis continuos encuentros y reuniones con todos los sectores implicados, pero también confío en la actitud y en la capacidad de las empresas de nuestro país. Por nuestra parte, estamos trabajando en medidas de orden normativo, administrativo y laboral; por ejemplo, la gestión para conseguir agilizar la incorporación al mercado laboral de trabajadores en el ámbito de la construcción para ayudar a superar estos obstáculos, unas gestiones que confío que tendrán pronto impacto en la actividad.

Y, en confianza, como secretaria de Estado y antes presidenta de ADIF, sepan ustedes que la ilusión no solo es mía, es de mi gran equipo. Seguimos trabajando con la misma confianza porque nos mueve el servicio público y la calidad de los proyectos. Sabemos que podemos sacarlos adelante y que supondrán un legado valioso que disfrutarán todos los ciudadanos en las generaciones venideras. Gracias, además, al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, a la ministra Raquel Sánchez y a todos quienes han depositado su confianza en nosotros. Todo lo que antes eran sueños y esperanzas pueden ser una realidad y lo están siendo.

Señor presidente, señores diputados y diputadas, finalizo ya mi intervención con la esperanza de haber transmitido con claridad las líneas estratégicas y las ideas fundamentales del presupuesto del Grupo MITMA para 2023, un presupuesto con un nivel de inversión equilibrado y que debe tener un impacto sustancial y transformador en el crecimiento de nuestro país pese a las incertidumbres geopolíticas; una herramienta útil de este Gobierno que nos permitirá responder a los retos que tenemos por delante practicando siempre la escucha activa, la apertura de este ministerio a todos y la colaboración con todos aquellos interesados en hablar y en colaborar. Quedo a su disposición a partir de este momento y en adelante para cualquier duda o aclaración que ustedes quieran plantearme.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias por su exposición. También quería trasladarle nuestra satisfacción por que usted esté aquí hoy recuperada y en plena forma, como nos ha dejado claro.

Vamos a pasar a los distintos grupos. Comenzamos por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor Tomás Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Buenos días.

Gracias por su comparecencia. Nos alegra, y no sabe cuánto, verla de nuevo por el Congreso. Nos alegra en todos los sentidos.

Después de escuchar su loa a la alta velocidad, me gustaría que me contestase a una pregunta: ¿cómo piensa integrar a Teruel en la alta velocidad española? Si es que lo piensa o si es que se ha pensado alguna vez. Porque creemos que hay territorios con grandes déficits históricos que deben asumirse. Me parece muy bien que intentemos correr lo que podamos, pero no debemos dejar a nadie atrás, a ningún territorio atrás, y hay algunos territorios que se están quedando claramente descolgados de toda esa expectativa que nos ha planteado con las infraestructuras en el país. Creemos que si hay algún ministerio que tiene especial responsabilidad respecto al criterio de cohesión territorial y de vertebración es el suyo, el de Transportes. El tema de la movilidad es también clave en todos estos territorios, pero una movilidad competitiva con los demás; no una movilidad de caridad, sino una movilidad de justicia en igualdad con los demás territorios.

En concreto, hay territorios, como el nuestro, que probablemente nadie ha acertado en cómo integrarlos en los grandes corredores peninsulares, tanto de carreteras como ferroviarios, y precisamente de ahí deviene toda la problemática para el desarrollo que ha tenido nuestra provincia y algunas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 9

colindantes. Creemos que no es que se tenga que pensar, porque ya se ha pensado y desde el año 1985 ha habido planes de nuevas infraestructuras estratégicas, pero nunca se han realizado; por ejemplo, corredores que unían Madrid con el Mediterráneo a través de Cuenca y Teruel que nunca se ejecutaron o la lanzadera de alta velocidad hacia Teruel que iba vinculada a la conexión Madrid-Barcelona y que nunca se ejecutó. Hay una serie de cuestiones que ponen en evidencia que a veces, pese a lo que declaramos de palabra, las inercias en los ministerios continúan con lo de siempre. Vimos con agrado que había un cambio de criterio político en las direcciones de estos ministerios, pero no sabemos si se ha sido capaz de llegar a la ejecución real, porque vemos que en proyectos largamente demandados se pospone la ejecución. Por ejemplo, estoy hablándole ahora, en cuanto a carreteras, de la variante de Alcorisa, que se iba a acabar el año que viene y cuya terminación se pospone un año más. Se decalan los presupuestos haciendo una programación plurianual que en el fondo lleva a retrasarla. Si había inversiones prioritarias en estos territorios, parece que ese decalaje, esa posposición de fechas, no coincide con esas prioridades. Parece que se están imponiendo otras prioridades.

Me gustaría que hiciese una apuesta real por estos territorios. Por ejemplo, hablando de vivienda —un tema que nos preocupa muchísimo—, hemos reiterado que la vivienda no solo es un problema en las grandes ciudades. Aunque parezca paradójico, la vivienda es un problema en la España vaciada. Precisamente es un problema porque es una de las condiciones que se requieren, junto con la dotación de telecomunicaciones. La oferta de vivienda pública en alquiler en el mundo rural es una de las necesidades casi imprescindibles para que se pueda producir un proceso de repoblación o de distribución de la población en estos territorios. Si no hay vivienda pública en alquiler es muy difícil que eso pueda suceder. Así pues, nos gustaría que hubiese unos planes específicos de vivienda, un parque público de vivienda en alquiler para estos territorios, que se contase específicamente con ellos —entre esas 100 000 viviendas, alguna le deberá corresponder a esa otra España— y que fuese una opción prioritaria en la acción de Gobierno.

Hay muchas más cosas. También nos gustaría tocar el tema de movilidad. ¿Qué propuestas hay para que no sea solo trasladar pasajeros al autobús? Por ejemplo, echamos en falta una apuesta por el ferrocarril convencional; aunque hemos visto que es decidida, queremos que lo sea todavía más, porque no a todos los territorios va a poder llegar la alta velocidad. Pedimos una apuesta por el ferrocarril convencional, porque tenemos ahí un patrimonio enorme y una inversión inmensa ya realizada. Probablemente, con inversiones no cuantiosas sería muy fácil de modernizar y ponerlo al servicio de los ciudadanos, siendo también un ejemplo de la voluntad del Estado de mantener una presencia real en todo el territorio, con servicios de calidad y con servicios reales. Nos gustaría que nos intentase aclarar esas cuestiones hasta donde pueda.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor López-Bas, tiene usted la palabra.

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

Igualmente, quiero sumarme a los parabienes y felicitaciones a la secretaria de Estado por su presencia hoy aquí en esta Comisión. Bienvenida.

Nosotros le vamos a mostrar nuestra preocupación por lo que entendemos que es irreal en estos presupuestos generales del Estado de 2023. De hecho, tanto la autoridad fiscal como el Banco de España los han criticado por irreales, llamándolos presupuestos a la deriva o incluso cuentas viciadas. Efectivamente, hay también una expansión del gasto público, sobre todo en materia de infraestructuras de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, cuando posiblemente estamos al borde de lo que ya se anuncia como una auténtica recesión. La pregunta es de dónde van a sacar los ingresos de unos bolsillos de los españoles ya bastante esquilados a estas alturas. Creemos que los presupuestos no son reales en estas secciones porque vuelven de nuevo a prometer o a comprometer ejecuciones —se lo acaban de comentar— que ya estaban previstas desde hace mucho tiempo, pero que año tras año vuelven a aparecer en los presupuestos como una novedad y, además, se vuelven a anunciar como una gran novedad por el Gobierno. Y no me refiero solamente al Gobierno actual, sino, desgraciadamente, a Gobiernos anteriores. Repetimos otra vez los mismos problemas. De hecho, la ministra Sánchez ya anunciaba al presentar los presupuestos de su departamento que eran los más sociales, los más sostenibles y los más ambiciosos de los últimos trece años. Es exactamente la misma frase que la misma ministra pronunció el año pasado respecto a los presupuestos de 2022 refiriéndose no a los últimos trece

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 10

años, sino, evidentemente, a los últimos doce años. Por lo tanto, creemos que estamos de nuevo ante el mismo vicio sistemático que plantean los presupuestos generales del Estado: son irreales y no se ajustan a la realidad o, al menos, luego no se ejecutan como se han planificado.

Yendo ya a lo que nos ocupa, tenemos los mismos problemas de movilidad y transporte y, además, creemos objetivamente que han empeorado las condiciones para su acceso para todos los españoles, sobre todo para el acceso a la vivienda. Puede que se trate de los presupuestos más sociales, más sostenibles y más ambiciosos, como decía la ministra, pero creemos que en el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana son los más frustrantes, los más alejados de la realidad y los más ineficaces de los años atrás. Esto a la vista está, pese a que usted nos ha dicho que hoy ya se pueden comprobar cuáles son los avances de los fondos europeos. Los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia tienen una fecha de caducidad y nos preocupa mucho que el Gobierno no sea capaz de asumir o mantener determinados retos sin acudir a esos fondos europeos.

En materia de movilidad, la medida estrella por parte del ministerio ha sido la gratuidad del ferrocarril en cercanías y *rodalies* y las bonificaciones en trenes Avant, que hoy ha comentado usted también. Sin embargo, creemos que ustedes se vuelven a olvidar de otros medios de transporte, como el transporte de pasajeros por carretera, porque no todo el mundo puede optar realmente por la alternativa del ferrocarril y, además, el propio Gobierno está de alguna manera generando una competencia desleal desde el ferrocarril hacia el autobús sin establecer medidas de ayuda o de soporte a este sector. Creemos que ustedes vuelven a ignorar una realidad objetiva, que es que el modelo de medios de transporte en España —se ha comentado mucho y se ha planteado mucho en el anteproyecto de ley de movilidad sostenible— debe apostar de una manera decidida y definitiva por la descarbonización, pero también por la eficiencia y por una intermodalidad real. Eso hace que tengamos que acudir a otros medios de transporte y no solo al ferrocarril. Somos de la opinión de que ese anteproyecto de ley de movilidad sostenible, que todavía sigue en trámite, hace una apuesta decidida por el ferrocarril, pero olvida otros medios de transporte que precisamente tienen que coadyuvar a esa intermodalidad. Por eso, echamos de menos una postura valiente del ministerio en el ámbito del transporte de pasajeros por carretera con una decidida liberalización del sector, con apoyo a empresas que pueden cubrir las necesidades y las demandas de los usuarios y que, al mismo tiempo, pueden ser perfectamente compatibles con el ferrocarril.

No vemos en estos presupuestos generales del Estado —le tengo que ser sincero— una estrategia de movilidad sostenible cuyos planes financie con estos presupuestos, ya que debería estar apoyada en una ley que todavía no está en marcha de una manera decidida. Pero es que tampoco vemos que en el ministerio haya una dirección o estrategia clara sobre cómo afrontar esos retos de movilidad que todavía hoy nos acechan y que son incluso más acuciantes precisamente por la situación de crisis económica en materia de precios de carburantes que usted misma ha comentado o por la necesidad de avanzar hacia el reto del cambio climático en sostenibilidad y eficiencia. Creo que de verdad compartimos los objetivos, pero créame que con estos presupuestos es difícil encontrar una estrategia y aún menos una norma legal de base sobre la que apoyarlos. Por eso, creemos que están ustedes tirando del mismo modelo y de la misma estructura presupuestaria que en 2022 ante unas situaciones que, como pasó en 2022, se ven absolutamente modificadas por la crisis económica, por la guerra en Ucrania y por todas sus consecuencias. Los presupuestos del año 2022 han tenido que ir modificándose precisamente para adaptarse a la situación, pero la estructura de los de 2023 no se adapta. Por eso, creemos que se adoptan medidas que no se han valorado realmente. Por ejemplo, no conocemos estudios del impacto de la gratuidad de determinadas líneas de ferrocarril. Realmente, no es más que una transferencia del sistema tarifario tradicional de los usuarios al común de los españoles, que estamos pagando para que esos trenes sean —entre comillas— gratis, cuando sabemos perfectamente que no es así.

Lo curioso es que mantenemos situaciones absolutamente chocantes en pleno siglo XXI en un marco de promesas de infraestructuras de movilidad permanente que nunca se cumplen, y voy a algunos ejemplos. Yo soy diputado por Alicante y le puedo asegurar que, más allá de la constante reivindicación, somos los que menos inversión recibimos en materia de inversiones en infraestructuras. Le hablo, por ejemplo, de la conexión del ferrocarril con el aeropuerto de la ciudad de Alicante. Esta es una promesa que incluso un partido nacionalista como Compromís ha anunciado en varias ocasiones que había arrancado del Gobierno del PSOE y Unidas Podemos y que se iba a realizar, pero sigue sin ser un proyecto realizable, al menos a medio plazo. Yo dudo mucho de que mis hijos puedan ver esa conexión con el aeropuerto de Alicante y que puedan ser usuarios de ella en mi provincia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 11

También allí mismo tenemos una línea de cercanías, una de las peores líneas de cercanías que existen en España, la C1 entre Alicante y Murcia, que está todavía pendiente de constantes compromisos de electrificación, del trazado de una nueva variante en la zona de Torrellano o incluso de la modernización de los trenes y el material rodante. Esta situación casi la comprendemos y la entendemos como normal cuando tenemos ahí un coordinador de Cercanías, el señor Juan Carlos Fulgencio, que es más un coordinador Guadiana, porque aparece y desaparece y se convierte en coordinador o en representante institucional de Renfe según les interese. Los lunes, los miércoles y los viernes es coordinador de infraestructuras y los martes, los jueves y los sábados es representante institucional de Renfe, pero parece realmente que siempre es domingo porque nadie sabe realmente qué es lo que hace y a qué se dedica. Llevamos así dos años desde que fue nombrado por el anterior ministro, el señor Ábalos.

Se dan algunas circunstancias chocantes, como le he dicho antes, pero esta ya es absurda. El hombre llegó a la Luna en el año 1969, pero hace once años que hay una máquina bateadora enterrada en un túnel de Somosierra, el túnel de Robregordo, sin que nadie haya adoptado una decisión sobre el tema. Es más, hace apenas un año la ministra hizo un anuncio de que iba a haber una inversión de 10 millones de euros precisamente para liberar esa situación y para recuperar la línea del tren directo Madrid-Burgos. Sin embargo, estamos todavía a la espera de informes de viabilidad —aunque algunos ya están encima de la mesa desde 2015— que se han anunciado para dentro de tres o cuatro años. En Burgos hay quien piensa que esto no es un estudio de viabilidad, sino que es un auténtico máster y, además, de un estudiante malo que no consigue superar los cursos. Parece increíble que a estas alturas del siglo XXI todavía nos estemos planteando cómo sacar una máquina bateadora enterrada en un túnel a pesar de las promesas, porque constan las promesas expresas de la ministra Sánchez de recuperar esa línea. Anuncian 10 millones de euros de inversión que luego se convierten en dos años con estos presupuestos en apenas 4,2 millones y solo para reforzar 400 metros de un trazado que tiene algo más de 4 kilómetros. Se difiere ese estudio de viabilidad para que lo haga INECO, cuando, como digo, ya existen desde 2015 diferentes estudios de viabilidad que han demostrado que esa línea es practicable y que se puede recuperar perfectamente. Sin embargo, no se tienen noticias. Por eso le digo que echamos de menos situaciones que son realmente para tenerlas en cuenta.

Ya no le hablaré de los corredores mediterráneo y atlántico o el corredor mediterráneo-cantábrico que, como le ha dicho el señor Guitarte, mantiene Aragón absolutamente aislado y la provincia de Teruel pendiente de estar conectada a las grandes redes de movilidad. El propio Gobierno ha hecho manifestaciones de que Teruel podría ser un buen sitio para alojar una de las descentralizadas sedes institucionales, la de la agencia espacial. Sin embargo, luego le colocan el requisito de tener líneas de alta velocidad, cuando no las tiene y desde luego no sabemos cuándo las va a tener.

En cuanto al corredor atlántico, me gustaría saber si usted nos puede aclarar qué es lo que pasó con los mapas que en su día hizo INECO. El secretario general de Infraestructuras, el señor Xavier Flores, hace apenas unos días nos decía que lo que no aparecía en los dibujos era por un error y que realmente estaba todo previsto. Por algún tipo de error —así lo dijo él— no aparecían las conexiones ferroviarias y otras infraestructuras de movilidad en el noroeste español. Nos parece muy grave un error así en un programa como el Mercancías 30 y que además se diga simplemente que se trata de esa situación.

Para terminar este turno de intervención, usted ha dicho que nos debemos felicitar por el hecho de que toda España esté en obras. Yo le digo que ojalá toda España estuviera en obras, porque toda España está en proyectos o en promesas de proyectos. Ojalá pudiéramos decir de verdad que todos esos proyectos se están llevando a cabo. Frente al déficit de mantenimiento que usted misma reconoce que todavía existe y que va a existir durante mucho tiempo, usted dice que SEITTSA va a ser el nuevo ADIF de las carreteras, pero todavía no tenemos un modelo de financiación de las vías de alta capacidad en España. No se ha definido cuál va a ser el modelo a seguir para que podamos conocer de verdad qué materia presupuestaria va a ser de aplicación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Plural, señor Ferran Bel Accensi.

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

Agradezco la comparecencia de la secretaria de Estado. Nos felicitamos sinceramente de que pueda estar aquí; y además plenamente recuperada, porque ha presentado de forma muy entusiasta el presupuesto de la secretaria de Estado que le corresponde.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 12

Yo supongo que ya puede pensar por dónde va ir una parte importante de mi intervención. Los presupuestos del año pasado fueron aprobados —si no recuerdo mal— por 188 votos. De estos 188 votos, 36 correspondían a diputados catalanes; de hecho, el 75% de los diputados catalanes votamos a favor del presupuesto en cuatro formaciones de las once que aprobaron el presupuesto. La responsabilidad del Congreso es aprobar el presupuesto y darle una herramienta al Gobierno para que pueda desarrollar las políticas allí marcadas. La responsabilidad del Gobierno es ejecutar este presupuesto. Algunos, los del 25%, también intentan achacarnos a los del 75% que la responsabilidad de que no se ejecute el presupuesto es nuestra. No. Si no se ejecuta el presupuesto la responsabilidad es del Gobierno, y yo quiero empezar por aquí.

Quiero que me explique en todo este presupuesto cuánto tienen previsto ejecutar de las inversiones. En el año corriente, 2022, a 30 de junio en Cataluña han ejecutado el 16% de las inversiones, una cantidad absolutamente insuficiente. Usted dice con razón que son unos presupuestos históricos, aunque nos hemos acostumbrado a decir que todos los presupuestos son históricos. Yo me atrevería a decir lo siguiente: en Cataluña no queremos presupuestos históricos, queremos ejecuciones históricas y las que tenemos ahora no lo son. De hecho, si no se arregla durante este último semestre y el año siguiente, esta legislatura —con unas circunstancias muy especiales: la pandemia, la guerra, ...; soy consciente— seguramente pasará a la historia por ser la de menor ejecución presupuestaria, al menos en lo referente a Cataluña. Por tanto, nosotros lo que estamos pidiendo ahora es que nos diga qué va a hacer de forma diferente el Gobierno en este presupuesto para conseguir unos mayores grados de ejecución. Yo el otro día le decía al presidente del Gobierno que si en mi empresa alguien viene a 30 de junio y me dice que ha conseguido el 16% de los objetivos fijados, el primer año le hago una reflexión; el segundo seguramente ya no está en disposición de que le haga ninguna reflexión.

Dios mediante, esta va a ser mi última Comisión de Transportes con el presupuesto y, por tanto, a beneficio de inventario, me permito hacer unas reflexiones no para que usted las conteste, pero sí que para que consten en el *Diario de Sesiones*.

Respecto a la ejecución presupuestaria, cuando uno analiza históricamente la ejecución presupuestaria en Cataluña y también en el conjunto del Estado español, y eso afecta a gobiernos del Partido Popular y a gobiernos del Partido Socialista, uno se debe preguntar por qué no se llega a superar de media el 50 o el 60% de la ejecución presupuestaria. Es una reflexión que nos deberíamos hacer todos. Quizá muchos de los proyectos que se presupuestan y se incluyen en el presupuesto no están suficientemente maduros. Quizá se están presupuestando 50 millones de euros para una obra que todavía tiene el proyecto ejecutivo en marcha, sin haberse hecho la declaración de impacto ambiental y las expropiaciones y, por tanto, presupuestar esta obra es una ficción. Quizá por la presión del alcalde *equis*, quizá por la presión del presidente de comunidad autónoma *griega*, quizá por la presión o la negociación del grupo parlamentario *uve doble*, no lo sé, pero sí que es verdad que entre todos incluimos unas cantidades y generamos unas expectativas, que tengo dudas de que sean materialmente posibles de cumplir. Nos tenemos que dar cuenta de que en un primer momento, cuando se aprueba el presupuesto, todo el mundo puede sacar notas de prensa y hacer declaraciones, pero eso genera una gran frustración en los territorios y en la población. Seguramente no voy a conseguir nada con esta reflexión, pero los futuros diputados y gobiernos deberían tener en cuenta que los presupuestos tienen que ser realistas y factibles y que esto haría posible incrementar la ejecución presupuestaria, más allá de que es obvio que hay un gran margen de maniobra para mejorar todos los procedimientos para que la Administración sea más ágil.

Estos días he oído a alguien quejarse, con razón, de esta baja ejecución presupuestaria en Cataluña. También se podría ver cuál es la ejecución presupuestaria en otros niveles de la administración y el amplio margen de maniobra. Y aquí termina mi reflexión al respecto.

Más cuestiones, señora secretaria de Estado. Usted ha hablado de que el cien por cien de la bonificación en rodalies supone un ahorro muy importante para muchas familias, y tiene razón. Nosotros convalidamos y aprobamos esta medida, pero en aquel momento pusimos encima de la mesa un tema que es muy relevante y es que, desgraciadamente, como ya ha escuchado, y usted lo conoce mejor que nosotros, el ferrocarril no llega al cien por cien de la población, no llega al cien por cien de estas familias. Por tanto, se hace muy difícil explicar que a una persona que, como el presidente del Gobierno indicaba, gana 1500 euros al mes se le bonifique el cien por cien del transporte porque tiene acceso al transporte ferroviario y que a otra persona, que vive en otro territorio, no tiene acceso al transporte ferroviario y su única alternativa es el transporte público por carretera, no se le bonifique.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 13

Usted ha dicho textualmente que todos los modos de transporte deben colaborar con la movilidad. Estamos absolutamente de acuerdo, pero también los debemos tratar de forma equitativa. Nosotros, aparte de protestar, somos proactivos y, por tanto, cuando hay que mojarse y votar un real decreto, lo votamos y negociamos las soluciones. Acordamos con el Gobierno y con el grupo mayoritario que era un tema que se debería resolver. Estamos negociando y no estamos avanzando a la velocidad que nos gustaría, pero usted hoy también ha dejado abierta una puerta a la esperanza cuando ha hablado de que iremos ajustando estas bonificaciones. Quiero interpretar que es en esta vía que estamos negociando en la que se va a hacer un esfuerzo porque las obligaciones de servicio público están en todos los ámbitos y, desde nuestra óptica, es importante intentar equiparar estas soluciones y también colaborar con el resto de las administraciones públicas que también tienen competencias al respecto.

También quería plantearle lo siguiente. A finales del año 2020, cuando se negoció el presupuesto de 2021, se aprobó una enmienda del Partit Demòcrata para que en un período —no recuerdo ahora si era de seis o de nueve meses— se iniciara una negociación con la Generalitat de Catalunya que culminara con el traspaso de los recursos financieros vinculados a rodalies a la Generalitat. Para que la gente que nos escucha, que no sé si va a ser mucha, lo entienda: en esos momentos se traspasó el servicio de rodalies, pero el déficit tarifario que genera este servicio lo continúa manteniendo el Estado en su presupuesto y, cuando se calcula este déficit tarifario, el ministerio le hace un traspaso a Renfe, que es la operadora. Se trataría de que estos recursos se trasladasen a la Generalitat de Catalunya y de que fueran la Generalitat de Catalunya con Renfe, en igualdad de condiciones, los que pagaran el déficit tarifario. Me gustaría saber cuál es el motivo por el cual esto no se ha implementado.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Republicano, tiene ahora la palabra doña Inés Granollers.

La señora **GRANOLLERS CUNILLERA**: Gracias, presidente.

Quiero agradecerle también a la secretaria de Estado las intervenciones.

Voy a ser breve, porque me sumo a todo lo que ha expuesto nuestro compañero Ferrán Bel. Pienso que ha hecho una reflexión muy pedagógica y creo que se entienden perfectamente las inquietudes que tenemos ahora mismo en Cataluña, con una ejecución presupuestaria del 16%. A veces estamos aquí rompiéndonos la cabeza preparando enmiendas para sacar partidas de un sitio para ponerlas en otro para que después no se ejecute nada, y esto es una pérdida de tiempo total y es una pérdida de tiempo también para las personas que están redactando un presupuesto.

Querría hacer una reflexión rural sobre el ministerio porque muchas veces nos olvidamos de las zonas rurales, y más en el caso del transporte y la vivienda. Estamos hablando siempre de cohesión territorial, pero ¿qué cohesión territorial vamos a tener en unos sitios tan extremadamente castigados, en los que encima hay una enorme dificultad para encontrar una vivienda y no disponen de transporte público? Se tendría que priorizar en los presupuestos que el transporte público pueda llegar a todas las zonas porque, de no ser así, supone un agravio para los ciudadanos que viven en una zona rural. Si tú eres una persona joven que has terminado la ESO o el bachillerato, te tienes que plantear qué estudios vas a realizar dependiendo del transporte que llega a tu ciudad o a tu pueblo. ¿Cómo puede ser que el Ministerio de Transportes no tenga en cuenta estas dificultades en sus presupuestos? Estamos empezando a dudar de que en esta legislatura se tramite la Ley de Movilidad Sostenible. ¿Cómo vamos a vertebrar bien al territorio si no tenemos esta ley? Una ley que permita a todas las personas poder moverse en igualdad de condiciones sin tener que liberalizar todos los servicios. Porque, al final, el servicio de transporte tiene que ser un servicio público, independientemente de si da beneficios o no, y parece que todo lo estamos estructurando en unos beneficios para unas empresas sin plantearnos la opción de lo público, que tiene que llegar a toda la ciudadanía.

Solamente quiero decir esto, que tengan una visión un poco más rural si realmente el Partido Socialista, el partido del Gobierno, cree que hay que tener una cohesión territorial para beneficiar a todo el mundo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

El señor don Rafael Mayoral, del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos, tiene ahora la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 14

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

Gracias, señora secretaria de Estado. La verdad es que ha sido una exposición bastante prolija e interesante. Nosotros, como no podía ser de otra manera, compartimos los presupuestos. Creemos que siguen una senda expansiva, que van abandonando poco a poco la senda del austericidio y ese modelo en el que el Estado se convertía en un convidado de piedra, que solo estaba para defender los intereses de unos pocos, y que han ido centrando elementos fundamentales para convertir al Estado en una herramienta útil para las mayorías sociales. En una situación tan grave como la provocada por la guerra en Ucrania, sostener el escudo social en el transporte para garantizar una movilidad adecuada a la mayoría de los ciudadanos debe ser el camino y además tenemos que seguir pensando en más cosas. Se ha comentado que hay poblaciones que no están en estos momentos conectadas por ferrocarril y cómo podemos facilitar y fomentar la utilización del transporte público, que es un beneficio para esas personas, pero también para el modelo de sociedad hacia el que queremos avanzar: un modelo de descarbonización y de gestión eficiente de los recursos energéticos que tienen que ser un objetivo de país y que trasciende esa interpretación mezquina que tienen los neoliberales acerca de la gestión del dinero. En ese sentido, creemos que la apuesta por las grandes inversiones que vienen en los propios presupuestos es una palanca para empujar la economía. El Estado se ha convertido en estos momentos en un elemento central para aguantar los momentos difíciles. El modelo económico que hemos tenido hasta ahora hace que los sectores económicos oligopólicos no tengan mucha relación con el interés general. Es el Estado el que tiene que poner orden y conectar los intereses de la economía con los intereses de las mayorías sociales, con su capacidad de empuje y tracción, y en estos presupuestos se demuestra que este es el camino.

Hemos visto que todavía quedan algunas tendencias de modelo neoliberal en la Unión Europea de los últimos treinta años y cómo ha fracasado el mercado eléctrico marginalista basado en una supuesta libre competencia en un mercado oligopólico que es una risa, porque, al fin y al cabo, es un mercado inexistente. Es solo un monopolio natural en el que se tienen que establecer mecanismos para que los Estados tengan que pensar de otra manera, y creo que nuestro país ha puesto encima de la mesa que es posible pensar las cosas de otra forma. Sabemos que este no es el momento en el que lo vamos a discutir, pero es una reflexión que los europeos tenemos que hacer sobre el propio transporte, porque hay que saber qué pasa con los monopolios naturales, si los procesos de liberalización son eficientes, si la apertura de los mercados que rompen al mismo tiempo los mecanismos de cooperación entre las empresas públicas de ferrocarril son adecuados, si ayuda o no ayuda y si dinamiza o no dinamiza; nosotros tenemos serias dudas al respecto.

Y tenemos una enorme preocupación por los procesos de devaluación salarial que la liberalización ha abierto en el sector ferroviario, ya que las organizaciones sindicales ponen encima de la mesa procesos de devaluación en torno a un 30% de la masa salarial. Eso es grave para los trabajadores y para sus derechos, pero es grave también para el funcionamiento de nuestra economía porque necesitamos aumentar y fortalecer las rentas del trabajo para traccionar la economía y el consumo. En ese sentido, creemos que es necesaria una política muy proactiva para garantizar que haya convenios colectivos que mantengan los niveles salariales y los derechos de los trabajadores y para seguir avanzando al mismo tiempo en procesos de internalización de los servicios que fueron externalizados en la vorágine neoliberal en la empresa pública —como en RENFE— e incluso seguir pensando en abordar procesos que se han abordado en otros países europeos de recuperación de una empresa pública que aúne las infraestructuras y los servicios. Hay que pensarlo —lo han hecho en los principales países de Europa— porque creemos que nosotros no tendríamos que renunciar a esa ventaja competitiva.

Con respecto a las infraestructuras ferroviarias, me voy a abstener de hablar de las mercancías, por lo menos en esta intervención, pero creo que aquellos que apostaban únicamente por invertir en el AVE, abandonado las infraestructuras ferroviarias convencionales —esos agoreros que predijeron que se iba a acabar con la red convencional— son los que han perdido la batalla. Estamos viendo que quienes planteaban esa apuesta unívoca por la alta velocidad en detrimento de las redes convencionales y las cercanías han fracasado, y creo que en estos presupuestos se refleja con mucha claridad. Creo que a la gente que estamos defendiendo la red convencional en estos presupuestos se nos escucha, porque hay un aumento del 22% para las redes convencionales, y solo de un 4% para la alta velocidad. Es cierto que las inversiones siguen sin corresponder al uso, es decir, con un 80% de uso de la red convencional y un 20% de uso de la red de alta velocidad, las inversiones no se corresponden —2600 millones frente a 3400—, pero estamos caminando en esa senda, que es lo que tenemos que hacer. Hemos dado un

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 15

paso muy importante en la ley del sector ferroviario con el acuerdo de esta Cámara, que tiene que reflejarse en los planes de ejecución. No se va a arrancar una nueva vía más y no se va a cerrar ni una sola línea más porque lo ha dicho este Congreso de los Diputados. Vamos a mantener y fortalecer las líneas ferroviarias que hay, porque el modelo basado única y exclusivamente en el AVE es un modelo radial, y el modelo radial no se soluciona poniéndole afluentes, sino empezando a pensar en serio en un modelo mallar que garantice la movilidad y vertebración del territorio. Es cierto que para vertebrar el territorio es muy importante facilitar la actividad económica, pero siempre que hablo con alcaldes de pueblos pequeños me dicen lo mismo: lo que necesitamos ahora son servicios públicos. El elemento central de la vertebración del territorio son los servicios públicos, que son los que van a permitir el desarrollo de las actividades económicas, y eso se vincula directamente a infraestructuras ferroviarias y a la mejora del conjunto de los servicios públicos como un elemento vertebrador de una sociedad más justa. En ese sentido, estamos contentos con estos presupuestos. Es evidente que son unos presupuestos de un Gobierno de coalición y que todos tendremos que poner de nuestra parte para encontrar puntos de acuerdo. Estamos caminando juntos para salir del infierno neoliberal, pero nos quedan aún muchos pasos por dar para salir de él. Todavía quedan demasiados mantras a la hora de hacer análisis económicos en torno a las inversiones públicas, pero creemos que estos presupuestos son un paso adelante y que nos van a permitir afrontar con herramientas el año que tenemos por delante, que no va a ser un año fácil. Mientras no se empiece a vislumbrar algún escenario de paz, el futuro de los pueblos de Europa está puesto en cuestión. Más tarde o más temprano debemos pensar en algún escenario de paz, porque hasta ahora, desgraciadamente, de los responsables públicos de la Unión Europea no hemos oído ni una sola propuesta que nos haga imaginar cómo será la paz; solo sabemos cómo será la guerra y cuáles pueden ser las escaladas que se pueden producir, y eso nos preocupa como grupo político.

Creemos que estos presupuestos dan herramientas y nosotros, evidentemente, los vamos a apoyar y a defender porque este es el camino que tenemos que seguir. Siempre nos quedarán las ganas de recuperar muchas más cosas que fueron entregadas a lo privado durante todos estos años y que se tienen que reintegrar y recuperar para lo público. Tenemos que seguir en ese camino porque los procesos de externalización que se han producido en las empresas públicas, muchas de ellas dependientes de este ministerio, se tienen que revertir. Tenemos que pensar en un modelo de servicios públicos diferente y adaptado al siglo XXI, superando los mantras de don Milton Friedman.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora el señor Onofre Miralles, por el Grupo VOX.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchas gracias, señor presidente.

Señora secretaria de Estado, muchas gracias por su comparecencia. Me alegro de verla y de verla bien. De su intervención me quedo con dos titulares: España entera está en obras y la alta velocidad está de moda.

Voy a recordar las palabras que se atribuyen a Fray Luis de León, decíamos ayer, y me explico. El año pasado, usted vino a decir en este mismo foro que, gracias a los presupuestos y a los fondos de recuperación y transformación, España va a estar en obras muchos años. Hoy nos dice que España está en obras. Espero que algún día dejemos de estarlo y que, por fin, algunas de las obras que se presupone que están en marcha terminen con cuestiones que realmente interesen y beneficien al ciudadano de a pie, puesto que vivimos en la entelequia de las obras, pero las que realmente necesitan los españoles son una demanda que se escucha año tras año. Por eso invocaba esas palabras de Fray Luis de León.

Dado que estamos en un foro de presupuestos, respecto a la ejecución del presupuesto desde un punto de vista contable, según los datos de la Intervención General del Estado, se ha ejecutado un 65%. Por tanto, se han podido hacer bien los deberes. Bien es cierto que hay que hacer una reflexión sobre en qué se ha ejecutado —algún compañero que me ha precedido en el uso de la palabra ha señalado también ese matiz—, pero no solo en que se ha ejecutado, ya que el año pasado en este mismo foro el compañero que representaba a mi formación política, el Grupo Parlamentario VOX, recogió la disconformidad de nuestro grupo respecto a las inversiones que entonces se preveían. Entonces pusimos de manifiesto la inexistencia de un plan intermodal de conexión ferroviaria del puerto de Algeciras sin alta velocidad que lo conecte con el arco mediterráneo. Seguimos exactamente igual, España entera está en obras, pero no las que España necesita. Granada y Almería son las eternas olvidadas, junto con Jaén y Extremadura —que no se me olvide Extremadura por mi querido compañero Víctor Sánchez del Real—;

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 16

el corredor mediterráneo está desconectado casualmente en esa Andalucía oriental, eternamente olvidada por unos Gobiernos y otros, y ¿en qué estado se encuentra el corredor atlántico? Seguimos con lo mismo, señora secretaria de Estado.

Nos encontramos con unos presupuestos generales del Estado que, como ha manifestado usted, incluyen una dotación de 21 273 millones de euros para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de los que 16 000 se destinarán a inversiones de vivienda, infraestructuras y movilidad. Sin embargo, me gustaría puntualizar que solo se ha ejecutado un 20% —hablábamos de la ejecución al principio de mi intervención— respecto del programa de inversión en infraestructuras ferroviarias. Ahí es donde hablamos de que España entera está en obras, pero ¿en qué obras? Las que realmente necesita el ciudadano español quedan siempre en proyectos, en anteproyectos y en eslóganes fáciles que hacen difícil su efectiva ejecución.

Respecto a los presupuestos, hay una base de 5 000 millones de euros, que supone una cuarta parte del presupuesto que viene de los fondos europeos del Plan de recuperación. Nos gustaría saber cómo queda esa cuarta parte de los presupuestos, ya que, en nuestra opinión, los fondos europeos siempre generan incertidumbre, si se me permite la expresión. Por tanto, le formulo expresamente esa pregunta.

También usted nos ha manifestado que hay inversiones que se transferirán en un importe de unos 4 000 millones de euros a comunidades autónomas y entidades locales. Me gustaría saber de qué manera se transferirán, si vienen de los fondos europeos, si son fondos propios del ministerio y de qué manera se va a llevar a cabo esa inversión por las administraciones públicas. Y aquí quiero hacer un pequeño análisis. Vemos con cierto desaliento que se está induciendo a que distintas administraciones de todos los niveles se lancen a solicitar proyectos y subvenciones millonarias a cuenta de los fondos europeos y por eso me gustaría saber el origen de esos 4 000 millones de euros.

España entera está en obras, pero ¿qué obras? Desde luego, las que cubren las necesidades de los vecinos no. Puedo poner el ejemplo de Granada, de distintos proyectos que se han aprobado recientemente, de quince solo ocho, y dudamos mucho de que en este caso concreto de la ciudad de Granada se puedan llevar a cabo porque se piden, de forma impulsiva y sin tener un sustento real, grandes infraestructuras cuyo mantenimiento es complicado y se tienen que cerrar. Pongo el ejemplo de Granada, pues soy diputado por aquella circunscripción, pero considero que habrá tantas Granadas como provincias y tantas situaciones como las que se producen en Granada en todas las provincias de nuestro territorio. No consiste en gastar por gastar ni en acudir a esa teoría keynesiana de gastar el dinero en abrir zanjas para luego invertir en obreros que tapen las zanjas. Le ruego que esta incisión que hago respecto a esa frase que ha utilizado al inicio de su intervención de que España está en obras no se la tome a mal, sino que sirva para que usted tenga la sensibilidad de que en ocasiones los vecinos y los ciudadanos nos hartamos de escuchar siempre lo mismo. No es su caso, pero nos cansamos de escuchar siempre lo mismo al titular del cargo que ocupa, sea de un Gobierno o sea de otro. Por tanto, como sugerencia, habría que hacer una reflexión por el ministerio respecto a las obras que se llevan a cabo, el interés real de las mismas y que los proyectos que se le encomiendan a otras administraciones lo sean bajo la supervisión y responsabilidad del propio ministerio. También sugerimos que se exija a los solicitantes una cuidada planificación que venga acompañada de un proyecto de mantenimiento de la inversión en el tiempo.

En su exposición usted ha hablado de las obligaciones de servicio público con trece líneas de alta velocidad y de que la alta velocidad está de moda. Pues, no sé dónde está de moda. Le invito a que se venga usted a Granada el día que quiera (**La señora secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidenta de Enaire y SEPES, Pardo de Vera Posada: En AVE**) en AVE, con la poca frecuencia que tenemos y tardando lo mismo o más que en coche. Le invito a que acompañe a mi compañero Víctor Sánchez del Real a Extremadura, donde no es un AVE, sino un avestruz, puesto que el tren va a 90 kilómetros por hora. Usted ha hablado de un segundo ramal de la alta velocidad en Extremadura, pero, si el primer ramal de la alta velocidad va a 90 kilómetros por hora, ¿cómo hablamos de un segundo plan de expansión de la alta velocidad en Extremadura si no se ha llegado a culminar ese primer tramo!

Al hilo de las obligaciones de servicio público, ¿por qué no lo son el corredor atlántico y el corredor mediterráneo? Respecto al corredor atlántico, al que ya hicimos referencia al año pasado, ¿ha iniciado el Gobierno los trabajos necesarios para nombrar un comisionado del corredor atlántico? ¿Cuándo está previsto que se nombre el comisionado del corredor atlántico?

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 17

En cuanto al corredor mediterráneo, ustedes han anunciado el avance del estudio preliminar de funcionalidad de la línea AlmeríaGranada, que recuerda aquello de la parte contratante de la primera parte, pero en términos estrictamente ferroviarios. Como he dicho al principio de mi intervención, pese a ser la infraestructura ferroviaria a la que más presupuesto destina el ministerio, solo hay ejecutado un 20% del programa de inversión en infraestructuras ferroviarias.

Usted ha dedicado parte de su tiempo a hablar de los 680 millones del Plan de recuperación para la implantación de zonas de bajas emisiones, transformación digital, peatonalización de calles, movilización activa, mejoras de la red ciclista o implantación de los sistemas públicos para alquiler de bicicletas y nos invita a montar en bicicleta y, a los que estamos más orondos, en bicicleta eléctrica. **(La señora secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y presidenta de Enaire y SEPES, Pardo de Vera Posada: A mí también me encanta)**. No sé, yo le hablo de mí, que si no voy en bicicleta eléctrica tengo que ir sudando. Por tanto, nos meten este tipo de programas bajo el paraguas del eslogan de que nadie se quede atrás, pero o se queda sudando o los dejan fuera por la zona de bajas emisiones o tiosos, porque hay que comprarse una bicicleta eléctrica. Usted decía el año pasado, en este mismo foro, sic: espacios urbanos y metropolitanos más limpios y habitables, espacios en los que pasear, en los que montar en bicicleta —me recuerda a la canción de Shakira—, en los que hablar, en los que compartir y en los que disminuir las tensiones. Vámonos a Lavapiés, véngase al Albaicín.

Hablamos de los datos de ese invento de la ultraderecha de la ocupación, que se ha disparado un 41% desde que el Gobierno de Sánchez llegó a la Moncloa. Le volvemos a recordar —y ya termino— que el parque móvil de España tiene catorce años aproximadamente de antigüedad y ustedes los están sacando a cuenta de las zonas de bajas emisiones.

Puesto que se me acaba el turno de intervención, dejaré para la réplica algún detallito que se me ha quedado respecto a la eficiencia energética de la que habló usted al principio de su intervención y del tema de aeropuertos.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Popular. Señor Andrés Lorite, tiene ahora la palabra.

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

En primer lugar, señora secretaria de Estado, muchas gracias por su comparecencia. En segundo lugar, quería transmitirle nuestra alegría por verla en esta Comisión tras un año duro en lo personal. Nos sentimos absolutamente satisfechos de su presencia y de que esté en perfectas condiciones.

Señora secretaria de Estado, en su comparecencia nos ha informado del destino de esos más de 21 000 millones de euros que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana pretende gestionar en el ejercicio 2023, del destino de esos gastos y de esas inversiones, pero creo sinceramente que debemos hacer un ejercicio de rigurosidad y dejar de fingir. Señora Pardo de Vera, hay un elefante en la sala, está delante de nosotros, y no lo podemos obviar. Esos gastos e inversiones, como usted sabe, se basan en previsiones de crecimiento económico fallidas y en ingresos inciertos. En definitiva, hacen que estos presupuestos sean pura ficción. Y no lo decimos nosotros, se lo ha dicho el Fondo Monetario Internacional, el Banco de España y la AIREF, entre otros.

Por tanto, mi primera pregunta es, ¿qué hacemos aquí debatiendo sobre una falacia, señora secretaria de Estado? Creo que no es respetuoso con la sociedad a la que representamos quienes estamos en esta sala esta mañana. El rigor presupuestario es aquel que acomoda el volumen de gastos al volumen de ingresos, y ustedes han hecho justamente lo contrario. Han propiciado qué gastos pretenden realizar para luego cuadrar, a martillazos, falseando y agrandando, el nivel de ingresos. Simplemente. Esa es su técnica presupuestaria. El reloj electoral de Sánchez ya está en marcha en forma de fuegos de artificio presupuestario. Estos presupuestos representan, por tanto, más impuestos, más populismo y agrandan, sin duda, la factura que tendrán que pagar las próximas generaciones. Háganle un favor a España, retírenlos y reháganlos con previsiones económicas rigurosas.

Se ha hablado en esta sesión del reparto de inversiones y de su ejecución. En ambos conceptos generan ustedes desequilibrio territorial. En el primero de ellos, para mantener a Sánchez en la Moncloa les pagan la factura a los independentistas. Le daré algún dato, porque me gustaría que me explicase usted cómo es posible que un presupuesto que reparte en inversiones un total de 319 euros por habitante, en el caso de los cordobeses sean solo 218 euros en vez de 319, pero en el caso de los madrileños sean 192 euros. Le sigo poniendo ejemplos: la provincia jiennense, una de las más perjudicadas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 18

materia de conexiones de transporte y en materia de inversiones, recibe la ridícula cantidad de 110 euros por habitante en inversiones, muy distante, por tanto, de la media nacional a la que he hecho referencia. Se ha comentado antes, y tengo que decírselo, que el colista siempre es el mismo, la provincia de Alicante, ¿qué le han hecho los alicantinos para que en este presupuesto, al igual que en ejercicios anteriores, sean lo que menos inversión van a recibir?

Como le decía, señora secretaria de Estado, también en la ejecución presupuestaria se crean esos desequilibrios, porque si usted mira lo que dice la Intervención General del Estado en el último ejercicio cerrado, en el año 2021, verá que las inversiones del capítulo 6 se han ejecutado en comunidades como Cataluña muchos puntos porcentuales por encima de otras comunidades autónomas como Galicia o Andalucía; muchos puntos por encima en ejecución presupuestaria pese a lo que se ha dicho anteriormente.

En materia de vivienda, señora secretaria de Estado, nos gustaría saber qué ha pasado con aquel famoso Plan 20000, tan cacareado, pero del que nunca más se supo. Por otro lado, ¿qué pasa con la estrategia de poner suelo a disposición de la promoción de vivienda social? Creo que ese debería ser el objetivo prioritario. Además nos preocupa, y mucho, la inejecución de los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en vivienda, al igual que en otras materias. Por tanto, nos encontramos con unos presupuestos que vienen a ser el día de la marmota, porque venimos hablando de lo mismo que el año anterior, porque no se han ejecutado dichos fondos europeos del MRR. En materia de vivienda deberían ustedes empezar a plantearse ponerse de acuerdo con ustedes mismos, porque en el propio seno del Gobierno estamos viendo disputas en materia de la ley de acceso y derecho a la vivienda que son absolutamente incalificables. Se trata de una norma, por cierto, que cuando salga a la luz distorsionará negativamente el mercado de la vivienda y atentará contra la propiedad privada y vulnerará, además, las competencias de las comunidades autónomas.

Ya se ha hablado, y ustedes han presumido durante estos días, de los 660 millones que van a destinar a la gratuidad de cercanías, *rodalies* y de media distancia y al 50% de los abonos recurrentes de Avant. Son 660 millones para estos servicios ferroviarios, señora secretaria de Estado, pero para el caso de los servicios regulares de transporte por carretera, cero euros. Es absolutamente intolerable y discriminatorio contra un servicio público de transporte que, como ya se ha dicho, goza de mucha capilaridad y hace el servicio para personas que viven en las zonas rurales. No se les olvide que el 53% de los usuarios interurbanos lo hace precisamente en autobús. Por tanto, nos parece una discriminación que sería importantísimo corregir. Nos siguen sorprendiendo las subvenciones al transporte regular y metropolitano que favorecen a cuatro comunidades autónomas de una forma nominativa. ¿Para cuándo un sistema objetivo, señora secretaria de Estado? ¿Para cuándo un reparto objetivo con criterios en los que ciudades importantes de este país, como pueden ser Zaragoza o Sevilla, también se puedan beneficiar en los mismos términos?

En cuanto al transporte ferroviario, ya se ha dicho; no cumplen ustedes con los planes de cercanías. Le voy a poner un ejemplo: del plan de Cercanías de Madrid elaborado por el anterior Gobierno del Partido Popular, ustedes no han sido capaces de ejecutar, en la parte que corresponde a ADIF, más del 10%, y ese dato es alarmante. Pero, además, tampoco están cumpliendo el plan de empleo de Renfe, que se firmó siendo ministra de Fomento mi compañera doña Ana Pastor, lo que provoca ese incumplimiento es que cuando un maquinista se jubila no haya reemplazo, como usted bien sabe. Todo ello conlleva un deterioro del servicio público que se puede constatar, por ejemplo, en los núcleos de cercanías de Valencia o de Málaga. No se están cumpliendo las obligaciones de servicio público por cuanto que no se están recuperando las frecuencias que existían antes de la declaración del estado de alarma a consecuencia de la pandemia.

En materia de infraestructuras ferroviarias, es alarmante la parálisis en lo que se refiere al corredor atlántico-mediterráneo, al ramal central y al corredor mediterráneo en materia de infraestructuras de carácter ferroviario. La Intervención General del Estado dice que a 31 de julio de este ejercicio presupuestario se han realizado pagos por un importe de 4500 millones del MRR, frente a los más de 28500 que tenían presupuestados. En el año 2021, solo se ejecutaron las inversiones del corredor mediterráneo en un 14%. En el año 2022, en el corredor atlántico, únicamente —y este es un dato oficial— han ejecutado ustedes 200 millones de euros.

Señora Pardo de Vera ¿qué pasa con la electrificación del tramo entre Algeciras y Bobadilla? Como usted sabe, común a ambos corredores ferroviarios. ¿Por qué se ha pospuesto su finalización un año más a partir de estos presupuestos generales del Estado? ¿Por qué han reducido ustedes la financiación a esa

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 19

importante infraestructura en un 57% con respecto al año anterior? Pero, además, la electrificación del tramo entre Algeciras y Bobadilla también es fundamental para algo a lo que usted hacía referencia, como son las autopistas ferroviarias y, en concreto, la autopista Algeciras-Madrid-Zaragoza. Al igual que el tramo entre Sagunto, Teruel y Zaragoza, están siendo bloqueados, están profundamente paralizados, y eso nos preocupa.

Del asunto extremeño, tendremos ocasión de hablar en la segunda intervención, porque da para largo, pero le pregunto: la ministra se comprometió a reformar el sistema dinámico de tarifas de los billetes de Renfe, por cuanto que ha supuesto un encarecimiento del precio de los billetes. ¿Qué pasa con eso? ¿O qué pasa con el encarecimiento de las tarifas que ha propiciado Renfe Mercancías a lo largo del ejercicio 2022? Algo que es muy negativo para ese objetivo de que la cuota modal del transporte de mercancías en ferrocarril suba hasta el 10%.

Señora secretaria de Estado —voy terminando—, cada vez que se habla de explotación, de carreteras y de conservación sacan ustedes el tema de los peajes, de la tarificación, del pago por uso, pero no están dialogando con nadie. Desde el año 2018 estamos esperando a que inicien ustedes ese diálogo para saber hacia dónde vamos y qué modelo es el que ustedes ofrecen.

En cuanto al plan de humanización de travesías, lo están ustedes adjudicando de forma absolutamente arbitraria. Hay municipios que no pueden acceder al programa de zonas de bajas emisiones, porque, a pesar de tener transporte público, tienen menos de 20000 habitantes.

Y termino con el asunto del mapa concesional que ha elaborado Ineco de una forma unilateral, en el cual se nos impone la desaparición de paradas y de rutas para un total de 1500 municipios rurales, y eso afecta a una población de más de 3 millones de personas. Señora secretaria de Estado, creo que en este asunto también deberían ustedes rectificar, también deberían ustedes dialogar con las comunidades autónomas y convocar a la mayor brevedad posible una conferencia sectorial.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Acabamos con el señor don César Ramos, por el Grupo Socialista.

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

Estamos en la Comisión de Presupuestos una vez más, y eso es una buena noticia. Es una buena noticia y es una buena noticia ver a la secretaria de Estado recuperada y aquí, interviniendo en el Congreso, por lo que nos alegramos de verla otra vez más por aquí; además, para darnos buenas noticias de las inversiones que se están haciendo y que se van a hacer.

Voy a empezar con una reflexión que ha hecho Ferran Bel, que comparto, que tiene que ver con la frustración que se produce en los ciudadanos cuando ven que muchas infraestructuras que se ha anunciado muchas veces no se llevan a cabo. Lo voy a aclarar con un ejemplo, que creo que es la mejor forma de entenderlo. Yo soy de una familia de cinco hermanos y me imagino si mi padre, cuando íbamos a salir de paseo, nos hubiera dicho que nos íbamos a tomar cada uno una coca-cola. Cuando llegábamos, normalmente, como somos cinco hermanos, había un fenómeno que yo creo que lo han vivido muchas familias, que era que pedía dos coca-colas con cinco vasos. Si mi padre nos hubiera dicho que íbamos a tomar todas coca-cola, seguramente nos hubiéramos frustrado, porque no había para eso.

Algunos podrán decir que eso es lo que está provocando —y yo lo creo— el que haya una frustración permanente en los ciudadanos, porque durante un tiempo se anunciaron infraestructuras que nunca se iban a poner en marcha, y eso hace que, recurrentemente, cada vez que hay unos presupuestos, la gente se fije en aquellas infraestructuras que alguien le anunció un día que se iban a poner en marcha, pero lo que se estaba haciendo era engañar a los ciudadanos. Creo que hay que romper definitivamente esa dinámica, porque creo que perjudica absolutamente a todos. Fijaros, si con estos presupuestos, que son unos presupuestos récord, no aparecen todas las infraestructuras, porque sería imposible hacerlas, ¿qué hubiera pasado con los presupuestos del Partido Popular, que eran mucho menores? Evidentemente, no se podían hacer. El día que rompamos esa dinámica, creo que habremos avanzado mucho para los ciudadanos.

Desde hace muchos años estoy en Twitter, me encantan las redes sociales, se han convertido —no solo últimamente, sino de forma habitual— en un elemento de ruido. Recuerdo que el presidente extremeño del PP, el señor Monago, en algún momento dado dijo que era un pudridero de enfermos. Yo no voy a decir que sea eso, porque no lo creo, pero sí creo que sirve para que la gente se desahogue, y, sobre todo, para que muchos de los que estamos en política se dediquen a hacer ruido y a increparnos, como suele pasar, o como pasó también el día 12 de octubre, que algunos hacen mucho ruido intencionadamente, que no permiten que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 20

la realidad se escuche o que se escuche a la gran mayoría de españoles que piensan de otra forma. Consiguen hacer un ruido que permite que se perciba la realidad de otra forma.

Digo esto porque sí quiero contestar a mucha de esa gente que me pregunta por determinadas cosas. Creo que es el momento para hacerlo. Algunos, en estos tiempos, me preguntaron si estaba orgulloso del trabajo que estábamos haciendo en la Comisión. Yo soy portavoz de Fomento desde el año 2016 y, evidentemente, tengo que hacer repaso de las cosas que han ido pasando en esa época y en esta época. Entonces, estaba el Partido Popular. Me acusan permanentemente —o nos acusan— de no traer los temas extremeños a este Parlamento. Bueno, yo creo que ha quedado puesto de manifiesto, a través de las intervenciones, no solo de la secretaria de Estado, sino de portavoces de otros grupos, que en esta Comisión se habla mucho de Extremadura. Quizá más que de otras comunidades autónomas, pero no pasa nada porque durante mucho tiempo no se hablaba de nosotros. Como digo, sí quiero contestar a esa gente de si nos sentimos orgullosos con el trabajo que hemos hecho. Yo creo que tenemos que estar orgullosos, porque el tren extremeño, que llevaba mucho tiempo pendiente, que era de justicia, por fin se ha puesto en marcha. Por fin, ya podemos utilizarlo. Por fin, se recortan los tiempos de viaje, aunque es cierto que todavía falta mucho por hacer, como ha anunciado la secretaria de Estado. Y seguiremos achuchando para que sea una realidad.

Y hay gente que me pregunta: oye, César, ¿y por qué no aparecen partidas presupuestarias en el tramo de Castilla-La Mancha? Reconozco que la gente siente frustración al ver que hay un tramo importante de nuestra red ferroviaria que todavía no tiene partida presupuestaria, e incluso no entienden cuando se les dice que el Partido Popular dejó caducar la declaración de impacto ambiental y que las leyes te obligan a que tengas que hacer una serie de trámites obligatorios previamente a licitar la obra, y que por eso no lo podemos hacer. Reconozco que es una frustración permanente ver en cada presupuesto que no aparece esa partida, porque el Partido Popular dejó caducar la declaración de impacto ambiental.

Y en esta situación, algunos también me dicen: oye, César, ¿y cómo es posible que después del tiempo que lleváis gobernando no hayáis solucionado eso? Es cierto que los trámites administrativos obligatorios que llevan las obras son excesivamente largos. Son los que son y, evidentemente, no se pueden acortar. Pero sí creo —y no es responsabilidad de este ministerio— que en una situación como la que estamos viviendo, en la que hay mucha obra en marcha, mucha obra pendiente, el ministerio responsable de las declaraciones de impacto ambiental tiene que ser consciente de la situación para acelerar lo máximo posible esas tramitaciones, para que el Ministerio de Fomento, que, además, tiene disponibles fondos, pueda ejecutarlos, porque creo que es imprescindible en la situación que estamos viviendo a día de hoy.

Quiero agradecer, además, las palabras de la secretaria de Estado sobre Extremadura, porque demuestran un compromiso. Y sé que cuando en mis redes sociales suba la intervención de la secretaria de Estado hablando de Extremadura, me dirán algunos: sí, pero hoy otra vez el tren ha tenido una avería. Sí, sí, el tren ha tenido una avería. No el tren, la ha tenido la infraestructura ferroviaria por las tormentas que hubo ayer, y ha pasado en la mayoría del territorio.

Lo que quiero decir con esto es que los extremeños y la mayoría de ciudadanos tienen que tener claro que el Partido Socialista les va a seguir defendiendo, además, con conocimiento de causa, sabiendo lo que hay, no callándonos absolutamente nada, reivindicando desde esta casa lo que creemos que tenemos que hacer, porque los ciudadanos nos eligieron para eso. Por eso, hay cosas que me molestan enormemente: ver a algunos partidos hablar de Extremadura me molesta enormemente; y ver a VOX, que además habla de Extremadura con un desconocimiento brutal, decir aquí que si la secretaria de Estado ha dicho que se va a hacer un nuevo ramal. No, no, no hay ningún nuevo ramal en Extremadura, lo que se van a hacer en Extremadura son las obras de todo el tramo entre Madrid y Badajoz. Hay una parte que sigue pendiente porque los gobiernos anteriores no hicieron lo que tenían que hacer y se tiene que terminar. No hay ningún ramal. Lo que pido es, y sobre todo a VOX, que no hable de Extremadura si no sabe de lo que está hablando. Estábamos acostumbrados, además, a que mucha gente que hoy está en su partido, a esos señoritos extremeños que solo conocían Extremadura porque iban a aprovecharse de nuestros recursos, hablen de nosotros sin saber de nosotros. Por eso, si no saben de Extremadura, no hablen de Extremadura; no hace falta, porque creo que hacen un flaco favor a todos los extremeños de bien que quieren el bien de su tierra y que quieren el bien por el futuro de sus hijos.

Creo que hay que hablar con propiedad. Me sorprende siempre cuando se utilizan frases que a los ciudadanos les cuesta entender, y aquí está el Partido Popular que nos dice que hay un elefante en la habitación. La mayoría de ciudadanos escuchan eso y dicen: ¿qué es eso del elefante? Creo que los

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 21

políticos tenemos que aprender a que si lo que decimos aquí no lo entienden los ciudadanos, tenemos un problema, porque quedaremos muy bien, nos mostraremos como personas muy cultas, pero los ciudadanos no entenderán absolutamente nada de lo que decimos, y son a los que representamos.

Yo no sé si hay un elefante en la habitación o no hay un elefante en la habitación, pero lo que sí sé es que hay unos datos que son muy claros, y son que este año en ejecución en el AVE en Extremadura se va a realizar el 88% —el 88%—, y esta es una información que sacó un medio regional. Si vemos los datos de lo que ejecutó en 2017 el Partido Popular en alta velocidad, respecto a lo presupuestado, nos dicen que fue el 60%. No sé si hay un elefante en la habitación, pero lo que tengo claro es que lo que hay son datos que demuestran que este Gobierno sí está comprometido con todos los ciudadanos y con las obras que tiene pendiente, algo que no hacía el Partido Popular, y los datos así lo demuestran.

Se ha hablado mucho —y además hay una parte que comparto— sobre cómo vertebramos el territorio a partir del transporte de viajeros por carretera. Incluso el Partido Popular ha planteado a la secretaria de Estado qué tiene previsto hacer con los autobuses. Yo voy a lanzar la pelota para otra parte y voy a decir: ayer o antes de ayer, Extremadura anuncio que con sus competencias autonómicas va a financiar el cien por cien de los transportes recurrentes en autobús para vertebrar la región. Y la pregunta es: ¿va a hacer el Partido Popular lo mismo en Andalucía? Porque lo tienen en su mano, porque gobiernan en Andalucía, y porque en Extremadura se va a hacer con dinero de presupuestos extremeños. Entonces, si de verdad defienden esas políticas —que me parecen muy bien y las comparto— lo que tienen que hacer es empezar a aplicarlo.

Es curioso escuchar hablar a Ciudadanos porque cada día se parece más al Partido Popular; y tienen que ser conscientes de que si acaban hablando como el PP, la gente que votaba a Ciudadanos acabará votando al Partido Popular, como pasa. Es una decisión que tienen que tomar, pero suele pasar. El Partido Popular gobernó gracias al voto de Ciudadanos en las legislaturas anteriores, y aquí nos han preguntado por el directo Madrid-Burgos, y la cuestión es: si es tan surrealista que no se haya sacado una bateadora de un túnel en un tiempo, ¿por qué no lo impulsó Ciudadanos cuando apoyó al Partido Popular en los presupuestos? Porque en sus presupuestos había cero euros para ello; en estos hay 5 millones de euros para unas actuaciones y otras. Por eso, hay que ser coherente, porque ya, por suerte o por desgracia, todos, incluso Ciudadanos, tienen presente y tienen pasado.

Hay que ser coherentes, y creo que son unos magníficos presupuestos; lo creo de verdad. Son unos presupuestos que llegan a cifras récord, y lo importante que será que se puedan ejecutar. Además, si tuviéramos que definir a este Gobierno con una etiqueta, y sobre todo al ministerio, yo lo haría como el Gobierno del tren o el ministerio del tren, porque han conseguido, por primera vez y después de mucho tiempo, que los ciudadanos españoles, en una gran mayoría, empiecen a utilizar el tren para que muchas zonas que no lo podían utilizar porque no tenían frecuencia, no tenían buenos servicios o no tenían posibilidades, lo puedan utilizar.

Decía antes que cuando me pregunta la gente si me siento orgulloso de representar al PSOE digo que sí. Me siento orgulloso cuando vuelvo a mi casa en tren los fines de semana y lo veo lleno de estudiantes y lleno de trabajadores extremeños que estudian o que viven y trabajan en Madrid y que pueden, gracias a este Gobierno, volver cada fin de semana a su casa a ver a sus familias. Porque antes no lo podían hacer, porque antes dependía de que sus padres les hubieran dado, a los estudiantes, mayor paga, o para que la gente que trabaja, porque ha tenido que irse de Extremadura, tenga que destinar una parte de sus recursos a ello. Hay gente que me dirá: claro, ¿por qué tenemos que hacer que los extremeños se vayan? Y diré que sí, que tienen razón, que estamos trabajando para que los extremeños no se tengan que ir, que los extremeños que tuvieron que emigrar puedan volver porque haya oportunidades para ellos.

Estos son los presupuestos, y sobre todo este ministerio, que piensan en las personas. Se cambió el nombre de Ministerio de Fomento a Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, porque el foco eran las personas, el foco era la gente y beneficiarlos con la política. Se ve con las ayudas a los transportistas, que nunca se había hecho de la forma que se ha hecho ahora, con los bonos gratuitos y, sobre todo —aunque mi compañero hablará de ello después largo y tendido—, de las políticas de vivienda que tanto influyen en los ciudadanos. Termino. Ayer tuvimos una magnífica noticia, a la que el PP, una vez más, no se sumó: 12 000 viviendas en Madrid, en la Operación Campamento, que es de justicia, que se trabaja por que la gente viva mejor, y que lo hace un Gobierno socialista.

Nada más y muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 22

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Finalizados los tiempos de los distintos grupos, ahora vamos a pasar a la respuesta que la señora secretaria de Estado les va a dar. Les ruego comprensión porque tiene diez minutos para responder a todas las cuestiones que hay, y eso le va a obligar a un ejercicio de síntesis importante. Todas aquellas cuestiones que no sean respondidas se pueden contestar por escrito.

Tiene usted la palabra.

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

Agradezco el tono de todas las intervenciones, unas más incisivas y otras menos, pero, desde luego, manteniendo ese tono que es de agradecer. Tengo una sensación mezclada: una de alegría, porque voy a dar respuesta a todas las cuestiones, más que razonables, que aquí se han planteado; y otra de frustración, porque veo que en muchas ocasiones se repite siempre, siempre, lo mismo; y cuando voy a trabajar y cuando llego a casa siempre pienso qué es lo que ha salido, qué es lo que no ha salido, dónde podemos mejorar, dónde no podemos mejorar, y a veces parece que en este foro político nadie hace una autocrítica sobre su gestión, es siempre una crítica constante, y a veces no salimos de las muchas muletillas. Sinceramente, yo tengo un perfil diferente, y me produce frustración que de esta forma no se llega al ciudadano.

Señor Guitarte, agradezco sus palabras; sé, además, que son sinceras. Sobre Teruel: Teruel existe, Teruel está en nuestra cabeza desde hace ya tiempo; no me pueden decir que está paralizado; forma parte del corredor cantábrico-mediterráneo; en términos de viajeros también la conexión a Teruel, allí donde todavía no ha llegado la alta velocidad, y a provincias como Soria —a la que me estaba refiriendo sobre ese proyecto piloto— tiene que llegar un tren competitivo, unas frecuencias, etcétera. Ya estamos, como saben, con el estudio informativo de conexión a Teruel. El corredor de mercancías está más que consolidado.

Me preguntan qué obras están en marcha en España, y, de verdad, no sé si se ha hecho aquí el trabajo de conocimiento de qué es lo que está en marcha, pero también, por mi pasado, les puedo decir qué obras están en marcha, cuánto nos han costado y cuáles van a salir después de un período de crisis presupuestarias, de crisis económicas, etcétera. Pero lo que no puedo entender es que administraciones elefantiásicas no trabajen en esos momentos para generar los proyectos y la madurez de esos proyectos, para poder ejecutarlos de forma inminente cuando llega esa disponibilidad presupuestaria, como es el caso que tenemos ahora.

También le puedo decir que en la variante de Alcorisa, que ya está al 70 % de ejecución, se ha tenido que tramitar una modificación de obra.

No me quiero extender, pero Teruel está presente. Y cuando hablo de las brechas y del reto demográfico, de verdad que es un compromiso. No es ser coherente, es que hay que ser congruente, y esos son compromisos personales.

Respecto a la vivienda, tengo que decirle que sí estamos avanzando y en breve se presentará ese plan de la vivienda en las zonas territoriales, porque, efectivamente, a lo mejor esas zonas que tienen un riesgo demográfico no necesitan un volumen, como es la operación Campamento, de doce mil viviendas, pero sí necesitan una planificación de vivienda para fijar población, actividad económica y conectividad. Con lo cual, yo creo que en este caso no soy susceptible de duda ante el compromiso con el corredor cantábrico-mediterráneo, que dicen que está parado. No lo puedo entender, porque está todo en marcha, y les puedo dar todos los datos que tenga que darles a través de ADIF, porque ese plan lo concebimos y, de hecho, ha necesitado un incremento porque se han sumado más actuaciones.

Señor López-Bas, habla usted de gasto público. Esto no es gasto, son inversiones; de lo que he hablado hoy es de inversiones. Y por favor, en estos temas sí que pido una cierta rigurosidad, porque el gasto puede ser un gasto necesario o puede ser otra cuestión.

En cuanto a la movilidad y a la gratuidad del transporte ferroviario, voy a contestar ya a todos, porque todos me han hecho una alusión a la bonificación y a la gratuidad de los servicios ferroviarios, competencias estatales. No quiero que se malinterprete. Me ha hecho también una alusión a la carencia de estrategia de movilidad. Por cierto, la ley de movilidad vendrá en segunda vuelta a Consejo de Ministros, como saben, antes de que finalice el año. Por lo tanto, en este Gobierno ha habido por primera vez estrategia de movilidad, ley de movilidad, Estrategia Indicativa Ferroviaria, la modificación de la Ley del Sector Ferroviario. Es decir, no me hablen de que no hay estrategia. Hay que venir un poco leído de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 23

casa. Cuando quiera le presento todos los documentos, pero yo ya no sé si es un fallo de comunicación o realmente esa estrategia de no conocer las cosas viene provocada o tiene una cierta mala intención.

En cuanto a la estrategia, muy rápidamente les hablaré de las líneas directoras de este ministerio. El transporte público es la cabeza que va a mover todas nuestras políticas de movilidad. El transporte público pivota sobre el transporte ferroviario, eje fundamental. Cuando hablo de alta velocidad, hablo de una red mallada de la alta velocidad con la red convencional y, por tanto, ahí es donde hay una congruencia en los presupuestos respecto a la inversión en red convencional. Mire, llevamos desde 2005 invirtiendo en la red convencional 250 millones de euros al año de media hasta el año 2017 o 2018, cuando se empezó a incrementar, y hemos batido un récord en ejecución y en renovación de líneas convencionales; estos son datos que valen más que mil palabras. Por lo tanto, sobre esa base del ferrocarril pivota el resto de la intermodalidad porque, efectivamente, el ferrocarril, sea alta velocidad, sea convencional, es una malla que no llega a todos los sitios, por supuesto que no, y todos los modos de transporte tienen cabida. Eso sí, ¿quién ha dicho que no vamos a bonificar? ¿Alguien ha dicho que no vamos a bonificar las concesiones estatales de autobús, de transporte público? ¿Qué hemos hecho? Ayudar a las comunidades autónomas en la bonificación y en esos consorcios, pero no solo en los consorcios a través del consorcio que ya está formado, sino que hemos ayudado a las comunidades autónomas en el 30 % para que sea complementado o no de acuerdo a las competencias de las comunidades autónomas. Además, los proyectos piloto de los que le hablaba no solo contemplan los autobuses, que pueden albergar a cincuenta viajeros, sino que contemplan una red capilar, porque no se puede concebir la movilidad sin mallas troncales que deriven en una capilaridad para que llegue a donde esté el ciudadano y cubra sus necesidades. Por lo tanto, yo le voy a dar un número estimado. La movilidad, en cuanto a obligaciones de servicio público, es decir, en cuanto a usuarios recurrentes, venga de la Administración que venga y sea competencia de quien sea —local, autonómica, etcétera—, si se bonifica la gratuidad por parte de todas las administraciones, supondría alrededor de unos 3500 millones de euros. Hagamos política. Valoren ustedes si sería razonable bonificar todo el transporte público entre todas las administraciones, no solo con la colaboración de este ministerio, que asume sus competencias y está en ello; valoren ustedes qué políticas de movilidad ejercen el resto de administraciones, porque desde luego las hay que lo están haciendo de forma ejemplar —tengo que decirlo—, como es el caso de Cataluña, y las hay que sinceramente todavía no han puesto ni un euro en esa política de movilidad, como es Andalucía. **(Rumores)**. Eso sí, con unos criterios de progresividad, hablando de «no a la progresividad fiscal», pero luego reclamando actuaciones que son de su competencia, como puede ser el metro de Sevilla, donde nosotros, con generosidad, vamos a aportar el 50 %, cuando es una línea competencia de la autonomía. Sin embargo, ellos promulgan esa bajada de la fiscalidad, etcétera. Por lo tanto, de congruencia, por favor, a mí no me hablen en este caso, porque no tengo nada que decir.

Luego me habla de Alicante. De verdad, lo van a ver sus hijos, lo va a ver usted, porque efectivamente somos los que lo hemos puesto en marcha, pero tienen que entender que había muchas vías caducadas en una época de crisis presupuestaria, en la que no había recursos para ejecutar ciertos proyectos. Hombre, no me dejen caducar los proyectos, las declaraciones de impacto ambiental, porque hemos tenido que empezar los estudios informativos con la variante de Torrellano, con la conexión con Elche, etcétera. Lo estamos haciendo ahora, pero, afortunadamente, saben que eso está en marcha y que se va a ejecutar. Como dicen, lo pintaremos cuando realmente tengamos toda la madurez de los proyectos para poder ejecutarlo.

Por otro lado, corredores. Corredor mediterráneo. Cuando me dicen que está parado, de verdad, me frustra. Le voy a decir lo que llevamos con el corredor mediterráneo. Como empleada de ADIF —que llevo desde 2007— le puedo decir lo que se ha hecho. Lo que se hizo en los anteriores gobiernos fue implantar un tercer carril, sin una visión conjunta del corredor mediterráneo, entre Valencia y Castellón, en una línea que va a soportar mercancías, cercanías y que está el 75 % de la capacidad. Por cierto, el tercer carril, que es una solución tecnológica absolutamente brillante, dado el problema que tenemos de compartir distintos anchos en este país, vale para —si uno sabe algo técnicamente— poner remedio a ciertas situaciones, pero lo que se pretendió fue crear un plan de tercer carril casi hasta la frontera con Francia. Ya les digo yo que eso hubiese sido un desastre. Tuvimos la valentía de presentar un corredor mediterráneo basado en la solvencia técnica y con el mayor rigor, que nadie se creyó y que ya es una realidad. ¿Cuál es el único sitio donde solo estamos intentando avanzar —que ya está en alegaciones— con el estudio informativo? La doble plataforma Valencia-Castellón, que tiene una saturación que afecta al funcionamiento de las cercanías,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 24

al futuro incremento de las mercancías que esperamos de un corredor transfronterizo. Su declaración de impacto se dejó caducar en 2015 y estamos haciendo todo lo que podemos. En el resto está en marcha.

Me hablaban también de Granada y Almería. Nunca nunca se ha proyectado con tanto rigor, y está en plena ejecución la conexión a Almería. Y cuando acabe la conexión a Almería, porque no vamos a dejar a Almería sin conexiones ferroviarias, se podrá acometer el resto, Granada-Almería, del que ya se han realizado los estudios funcionales. Porque ya pasó —y creo que fue en el año 2015 exactamente— que se cortó la línea convencional a Granada en un no pacto con el contratista, en un no pacto sin ningún consenso ni ningún trámite modificado, y estuvo cuatro años sin conexión ferroviaria, diciendo que en tres meses se había cortado para ejecutarlo más rápidamente. Al final el contratista se marchó y estuvo cuatro años Granada sin conexión. ¿Qué me van a hablar de Granada? Hay conexión del AVE a Granada puesta en servicio. **(El señor Miralles Martín: Tengo cuarenta y siete años)**. ¿Perdón? Yo también tengo cuarenta y siete años, gracias. **(El señor Miralles Martín: Y vivo en Granada)**. En el año 2019 este Gobierno —y además me creo bastante participe— desbloqueó todas las obras a Granada. Hemos hecho el AVE a Granada y ahora mismo estamos solucionando más permeabilidad con los proyectos de Loja —que, por cierto, tampoco dejamos caducar la declaración de impacto ambiental—, para poder ir acomodándonos a las soluciones técnicas que nos da un gran equipo de profesionales. Por lo tanto, no sé quién tiene que cuestionar aquí algo de Granada, porque si le cuento la historia, yo también tengo cuarenta y siete años y en el año 2016 me tocó desbloquear todas esas obras, porque estaba empantanada España entera.

Tengo ir acabando. Grupo Parlamentario Plural, querido Ferrán, qué le voy a decir de la ejecución. Sinceramente, me cuesta equilibrar la solvencia técnica con la política, y lo digo así, con mis debilidades y mis defectos. Le digo que nunca se ha ejecutado tanto en Cataluña, nunca se ha ejecutado tanto en Cataluña. La reflexión probablemente debe ser política, pero de todos los partidos políticos. Con un denominador tan grande es muy difícil —si se habla de porcentajes—, a los cuatro meses llega el porcentaje de ejecución.

Ejecución en Cataluña. Me hablan de proyectos que están parados. Le voy a decir cómo están: *Rodalies*, Sant Feliu, cuatro más cuatro de Sans, integración de Montcada, R-2... Le puedo decir más. Está habiendo problemas de capacidad de la línea, y más al incentivar el transporte ferroviario, porque no nos queda otra, con líneas en explotación, que ocasionar muchas molestias. La escollera del Maresme llevaba veinte años. Le voy a decir otra cosa, la transferencia, la regularización de la transferencia —porque los servicios ya son de titularidad de la Generalitat, cosa que he defendido desde el primer momento— no se ha podido hacer por una coyuntura política complicada, porque los grupos de trabajo siguen reunidos y está definida y redactada, con lo cual no le puedo decir más. Yo soy secretaria de Estado y pertenezco a esos grupos de trabajo.

Perdóneme que no he podido responder a todos.

El señor **PRESIDENTE**: Después tiene cinco minutos. Me vais a perdonar que sea estricto con el tiempo, pero nos queda un día extenso. Así que vamos a dar paso a los distintos grupos.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Tomás Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Brevemente, para mencionar dos aspectos que no he podido contar antes. Hay una solución que venimos demandando para un servicio de movilidad rápida entre Teruel y Madrid, que es la instalación, sin modificación de la infraestructura, de un Talgo 730 híbrido, que puede hacer la comunicación Madrid-Zaragoza y Zaragoza-Teruel y mejoraría sustancialmente el servicio que recibe actualmente la ciudad.

Luego, quería preguntarle sobre el compromiso que tiene el SEPES —como presidenta del Sepes y ya que no va a acudir su director— sobre el polígono en La Puebla de Híjar, un polígono supracomarcal en una zona que ha sufrido la transición minera y que requiere inversión. Esta ubicación es idónea por su acceso ferroviario y por carretera a líneas de alta capacidad.

Finalmente, una reflexión respecto al corredor cantábrico-mediterráneo. Las obras son de mejora del plan director de la línea actual. Nosotros creemos que está más que demostrado que la línea para mercancías va a desbordar su capacidad y que deberíamos intentar ir acelerando el corredor de doble vía electrificada, tal y como se prometió y tal y como está recogido en la planificación, tanto estatal como europea. El incremento notable de actividad demuestra que si se persigue el objetivo de traspasar carga de la carretera hacia el ferrocarril, prácticamente con una sola línea quedaría inoperativo, quedaría desbordada su capacidad en breve plazo, probablemente antes de que se terminen incluso las obras de mejora. Por ello,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 25

interesa acelerar los estudios informativos y los proyectos que, como ha dicho antes, llegaron a estar redactados, se dejaron caducar y ha habido que recuperar todo el proceso desde prácticamente cero.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor López-Bas.

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

Gracias por sus respuestas, señora Pardo de Vera. Lamento haberle incomodado, al parecer, con algún comentario que he hecho. Usted me manda venir más leído. En todo caso, le diría que para venir a una Comisión en materia presupuestaria hay que leerse el artículo 39 de la Ley General Presupuestaria y saber que los presupuestos públicos tienen ingresos públicos y gastos públicos, y dentro de los gastos públicos o del gasto público están las inversiones. Por lo tanto, sería la primera vez que nos dijeran que hay tres categorías de ingresos, gasto e inversión.

Independientemente de todo eso, yo me quedo con las reflexiones que ha hecho el señor Bel, que, además, han apoyado algunos de los portavoces de otros grupos parlamentarios. Resulta curioso que, como él mismo ha indicado, al final de su vida parlamentaria, o casi al final de su vida parlamentaria, el compañero y sin embargo amigo, señor Bel, haya venido a decir que en Cataluña se presupuesta mucho y se ejecuta poco. Que se presupuesta mucho se lo digo yo. Usted ha dicho que se ejecutaba poco. Imagínese en el resto de España, donde se presupuesta poco y se ejecuta regular. Es curioso que en ese aspecto y a estas alturas desde partidos soberanistas vengan a decir que deberíamos plantearnos qué hacen algunos partidos o algunos políticos presionando a algunos ministerios para que haya arreglos en materia presupuestaria o en ejecución presupuestaria según la presión que se pueda ejecutar. Desde luego, es una reflexión que se agradece.

Hay otra reflexión que usted misma ha hecho. Ha dicho que quienes anunciaban el fracaso de la liberalización en materia de transportes eran unos agoreros fracasados. Lo ha dicho usted. Es verdad que luego el señor Mayoral ha desviado la pelota con un *drive* hacia el infierno neoliberal, y con eso, todo arreglado. Pero, mire, tanto en materia de vivienda como en materia de transportes es necesaria —nosotros lo creemos y lo hemos reclamado— una verdadera liberalización. Lo he comentado antes con el caso de los transportes de pasajeros por carretera, pero creo que en vivienda hay también una apuesta que hacer. Me hago eco de alguna manifestación o reflexión que se ha hecho por algún otro portavoz, de que hay un verdadero conflicto interno. Se adivina, se ve y se vislumbra un verdadero conflicto interno entre los dos partidos de Gobierno a la hora de establecer una estrategia y un criterio para la ley de vivienda. Creo que si España tiene un par de modelos de éxito que han funcionado y que solamente se estropean y se pervierten cuando se introduce en ellos la cuestión ideológica es precisamente la de los conciertos en materia sanitaria o en materia educativa. Pues, oiga, trabajen ustedes. Aunque al señor Mayoral le haga gracia, creo que es una oportunidad de trabajar en la existencia de un parque de vivienda en manos privadas que podría concertarse o conveniarse para sacar al mercado sin tener que tomar medidas de limitaciones de derechos y, sin embargo, pudiendo ampliar y ensanchar el mercado.

Por lo tanto, como le digo, creo que es una buena solución, especialmente la de dotar de seguridad jurídica a un sector. No podemos permitirnos tomar medidas que se han demostrado —y lo saben ustedes perfectamente— fracasadas en otros países de nuestro entorno. Para eso tienen ustedes modelos que han funcionado en alguna comunidad autónoma, como la del País Vasco, que permiten poner vivienda en el mercado con determinadas garantías públicas, pero que dan seguridad jurídica a quienes así lo hacen desde el sector público.

Como le digo, nos parece muy bien esa apuesta por la liberalización. Creemos que debe seguir en ese camino, pese a que haya esos agoreros fracasados —lo ha dicho usted y así consta en el *Diario de Sesiones*—, pero hágalo, por ejemplo, con el sector del autobús. Creemos que es necesario que de verdad la intermodalidad entre diferentes medios de transporte sea una realidad, porque el tren llega donde llega la vía y no más allá. Sin embargo, sí hay una capilaridad y una red mallar que se puede establecer precisamente a través de la intermodalidad y hay que hacer una apuesta interesante. Esperamos verlo en la ley de movilidad sostenible y por ello vamos a apostar en su momento.

En principio, seguiremos esperando a ver si de verdad estos presupuestos son unos presupuestos históricos y si, efectivamente, tenemos de ellos al menos una ejecución real. Le digo solamente una cosa. En mi ciudad —Orihuela, en Alicante— llevamos esperando una pasarela sobre la vía del AVE desde el año 2017, cuando ADIF se comprometió a hacerla. Es verdad, soy consciente y tengo la información, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 26

en un primer momento el licitador abandona el contrato y en un segundo momento hubo problemas para la licitación, que quedó desierta. Lo que no es de recibo es que desde 2017 —cuando el Ayuntamiento de Orihuela tiene el compromiso de pago de unas cantidades anuales y ya ha pagado cinco años y va hacia el sexto año— todavía no tengamos la contraprestación por parte de ADIF. Ahí sí le pediría que se tomaran, al menos desde lo que corresponda a su secretaría de Estado, la preocupación para que ese tema avance.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra el señor Ferrán Bel Accensi, por el Grupo Parlamentario Plural.

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

También quiero agradecerle a la secretaria de Estado la respuesta en un tiempo tan breve. Creo que ha comprendido la reflexión que he realizado en relación con la presupuestación y la ejecución presupuestaria. Veo que otros compañeros de Comisión no han sido tan hábiles a la hora de comprender esta reflexión, que tenía pretensión de ser a largo plazo y no cortoplacista. No voy a entrar a enseñarle al portavoz de Ciudadanos las ejecuciones presupuestarias de algunos gobiernos con presencia de Ciudadanos y cómo se han presupuestado algunas obras y en función de qué.

En todo caso, volvamos a lo que nos ocupa. A mí me pasa como a mi amigo César, que también me interpelan y me preguntan por Twitter. Me van a preguntar: Ferran, ¿cómo puede ser que César diga que está ejecutado el 88 % de alta velocidad en Extremadura y en Cataluña solo han ejecutado el 22 % el primer semestre, cuando en Extremadura ya se había ejecutado el 37 %? No es un tema solo de denominador en este caso.

Sí discrepo en un tema que nos lleva ya algún tiempo. Cuando el señor Ramos dice: Tomen nota, porque Extremadura ha financiado el cien por cien del transporte público por carretera. Aquí partimos de un tema de base: un sistema de financiación autonómico caducado hace más de cinco años que beneficia a unos más que otros, y que este Gobierno, a pesar de las promesas y los compromisos adquiridos en la investidura, no ha planteado resolver.

La secretaria de Estado hoy nos ha dado parcialmente una buena noticia: la predisposición del Gobierno de complementar las bonificaciones en, al menos, aquellas obligaciones de servicio público de titularidad nacional en el transporte público por carretera. Desde mi óptica, señora secretaria, se queda un poco corto. Fíjese, todo tiene su historia y su proceso. El Gobierno aprueba un real decreto ley donde dice que va a bonificar el 50 % al transporte por ferrocarril y el 30 % al transporte por carretera, que podrán complementar las comunidades autónomas al 20 %. Hasta aquí estamos de acuerdo. Antes de que esta Cámara convalidase este real decreto, el mismo Gobierno dice: Oye, lo del 50 % lo llevamos al 100 %. En cambio, no toca nada del 30 %, que hay comunidades autónomas que no han complementado, pero hay otras, como Cataluña, que sí han complementado. Por tanto, la reflexión que yo le dejo —y ya la saben porque se lo hemos transmitido— es que está muy bien y es un gran paso que las concesiones de servicio público estatal de transporte por carretera tengan una bonificación al cien por cien, pero cuando nosotros reclamamos esta capilaridad, y aquellos ciudadanos para los que el transporte por ferrocarril no es accesible, se da la circunstancia que muchas de estas líneas que utilizan para trabajar, desde la capilaridad territorial, son de titularidad autonómica.

Dado que todas las comunidades autónomas no están en una misma situación, yo ya no le voy a pedir los 3500 millones de euros, pero igual que se hizo el esfuerzo de bonificar el 30 % cuando estaba bonificado el 50 % el ferrocarril de titularidad estatal, tendrán que hacer un esfuerzo para incrementar este 10 % o, es más, buscar un sistema de incrementar este 30 %, premiando a aquellas comunidades autónomas que vayan complementando esta cantidad. Si Madrid o Andalucía no quieren complementarlo y solo tienen una bonificación del 30 %, quizá no es razonable que se incremente al 40 o 45 %, pero a aquellas comunidades autónomas que sí complementan, quizá se las debe primar o incentivar con una aportación adicional.

En todo caso, muchísimas gracias por su aportación. Le repito que si estos presupuestos salen aprobados, el reto estará en la ejecución de todos ellos.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora al Grupo de Unidas Podemos. Señor Rafael Mayoral, tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 27

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

La contestación de la secretaria de Estado no ha llegado a la parte en la que me tocaba a mí; entonces, no hay problema.

Se han citado algunas de las cosas que yo he dicho, pero creo que ha habido algún problema de comprensión. Me ha parecido que la secretaria Estado no hablaba de la liberalización, sino que hablaba de los agoreros del desarrollo de las redes AVE. Creo que es lo que ha dicho la secretaria de Estado y es cierto que lo relacionaba con la entrada de los nuevos operadores.

El debate sobre la liberalización del transporte ferroviario es un debate europeo, no es un debate solo español. Yo creo que en esos términos tenemos que hacerlo, pero asumiendo que Europa no es una alteridad, sino que formamos parte de Europa y que tenemos que participar de ese proceso. Al igual que abrimos el debate en el gas, en algún momento también lo haremos con el transporte ferroviario; a mí no me cabe ninguna duda.

Lo que me resulta muy curioso es que esta semana, que hemos visto diatribas contra el sistema público de pensiones, diciendo que los jóvenes cobran poco salario en relación a los privilegiados pensionistas, se haga bandera de la liberalización del sector ferroviario con empresas que se niegan a establecer convenios colectivos para mantener un 30 % por debajo los salarios de esas nuevas concesionarias. Me parece una hipocresía absoluta. En el fondo, ese es un modelo muy viejo, que se basa en la devaluación salarial, en desmontar los servicios públicos y en desmontar el sistema de reparto de pensiones, que es el sistema más eficiente que existe para la protección social, frente a los modelos caducos de la capitalización. Como sigue siendo el mismo mantra religioso de una religión apóstata de aquellos que defienden el mercado por encima de las personas, nosotros vamos a seguir defendiendo el modelo democrático que hizo posible que en Europa hubiera paz durante cuarenta años. Un modelo que se basaba precisamente en garantizar los derechos sociales, económicos y culturales del conjunto de la población de Europa, que fue la principal enseñanza de la Segunda Guerra Mundial. Eso es lo que nosotros estamos defendiendo, porque ha fracasado ese modelo de las externalizaciones, de las privatizaciones, de los recortes y de las restricciones presupuestarias que solo conducen al desastre, y a los hechos me remito.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Onofre Miralles, tiene ahora uso de la palabra.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Muchísimas gracias, señor presidente.

De mi primera intervención tengo el privilegio de haber conseguido dos logros: uno anecdótico, que dejaré para después, y otro más serio, que es que la secretaria de Estado del Ministerio de Transportes y Movilidad, como consecuencia de mi primera intervención, me haya manifestado su profundo conocimiento de Granada. Insisto, ya que manifiesta conocer Granada de la forma que lo ha hecho en su réplica, le pido que no se olvide del soterramiento del AVE en La Chana, que no se olvide de Motril y de su conexión ferroviaria con la ciudad de Granada, uno de los únicos puertos de España que no tiene enlace ferroviario hacia ninguna parte, ni hacia el corredor mediterráneo ni hacia Madrid. Le pido que no se olvide de ese puerto, le pido que no se olvide de las infraestructuras tan necesarias en nuestra provincia, ya que tanto ha dicho conocerla.

No quería entrar en disputa de quién conocía mejor Granada. Por lógica matemática, una persona de cuarenta y siete años que ha residido, vivido y trabajado en Granada como abogado, debe conocer mejor Granada que una persona que no lo es. No quería competir en el granadismo, pero, ya que se ha manifestado tan granadista, le pido que no olvide todo eso que le he enumerado, pues es muy necesario para nuestra provincia.

Como cosa anecdótica, del portavoz del PSOE, @CesarJRamos —porque hablaba de Twitter—, me han pasado una cosita de Twitter. Yo acabo de llegar como diputado y me puedo equivocar a la hora de definir una infraestructura ferroviaria, si es el segundo tramo, el segundo ramal, se llame como se llame. Acabo de llegar y se me puede permitir un poco, por aquello de decoro, pero lo que no se debe permitir es la mentira. Uno puede estar equivocado, pero no errado —sin hache, que no con hache—, equivocado que no errado. El usuario @CesarJRamos, el 22-09-2010: Todos los tramos del AVE Madrid-Lisboa se licitarán en 2011 para que esté en 2013. Perdón. Todos los tramos del AVE de Lisboa se licitaran —se le olvida una tilde— para que este —se le olvida otra tilde—... ¿Errados con hache o sin hache, señor Ramos? Le hablo de este tuit, ya que en su primera intervención usted se refería a las redes sociales.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 28

Usted no tiene patente de corso para hablar de Extremadura, señor Ramos. Me alegra que se haya molestado por que un diputado de VOX vuelva a hablar de Extremadura. VOX tiene una diputada por Cáceres y otro por Badajoz, que no van a dejar de hacerlo en búsqueda de la verdad, y otro diputado por Granada, que hablará de Extremadura, de Pamplona y de Guadalajara, puesto que en mi condición de diputado nacional puedo hacerlo de cualquiera de las provincias de nuestro territorio.

Respecto a las cuestiones que se me quedaron pendientes, por esto de ir encorsetado —es cierto, señor presidente; tenemos muchas intervenciones en el día de hoy y entiendo que sea tan estricto con el tiempo—, quiero reseñarle, señora secretaria de Estado, que en cuestión de vivienda no han ejecutado absolutamente nada de los 200 000 millones de euros que había presupuestados para el bono de alquiler joven, aunque nos parece bien que no se hayan ejecutado porque nos parece de todo punto discriminatorio, ya que hace inquilinos de primera y de segunda, y deja totalmente descontrolado el precio del alquiler. Por otro lado, nos llama la atención que haya partidas de promoción de ayuda para la rehabilitación y el acceso a la vivienda con un especial beneficiario, Cataluña. Nos llama también la atención que, respecto a subvenciones del transporte terrestre, en la memoria, objetivos o indicadores de seguimiento de los ejercicios 2021 y 2022 haya un cero por ciento ejecutado a favor de bonificaciones para el transporte de familias numerosas. Y ya que habló de los aeropuertos, entendemos que es importante trabajar para evitar la desconexión de los aeropuertos con las redes ferroviarias, con el consiguiente perjuicio que puede conllevar para el turismo de nuestro país, así como la desconexión de los puertos —vuelvo a insistir en el de Motril— con redes ferroviarias, con el consiguiente perjuicio para el desarrollo del territorio. Sí me ha llamado la atención que aludiera usted a un especial empeño en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, cuando este rollo de España 2050 del señor Sánchez nos iba a dejar sin aviones, menos el Falcon, entiendo.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Andrés Lorite tiene ahora el uso de la palabra.

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

Señora secretaria de Estado, lo primero que tengo que hacer es darle las gracias por su intervención, por cuanto que usted ha reconocido que en el año 2016, con un Gobierno del Partido Popular, con la señora Pastor de ministra y con el señor De la Serna, se pudieron desbloquear en el ámbito de ADIF proyectos que estaban bloqueados desde hacía tiempo. Con lo cual, le agradezco esa referencia.

No le puedo agradecer, sin embargo, la referencia que hace a la política económica de Andalucía. La política fiscal de la Junta de Andalucía se debate en el Parlamento de Andalucía, y aquí estamos en la Comisión de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados para debatir sobre su proyecto presupuestario para el año 2023. Y, por cierto, no le recomiendo que vaya por ese camino, porque la política económica de la Junta de Andalucía en los últimos cuatro años ha demostrado resultados históricos y que es una buena política para los andaluces. No obstante, si usted tiene el empeño de querer participar en los debates sobre política económica y política fiscal en Andalucía, concurra usted a las elecciones. De cualquier modo, me parece curioso o peculiar, señora Pardo de Vera, que usted se presente como una técnica en la materia de las infraestructuras y que pase inmediatamente después a hablar de política financiera y económica de una comunidad autónoma, porque en ese momento más parecía una portavoz partidista que un alto cargo del Gobierno de España. **(Aplausos).**

Como tengo poco tiempo, quiero hacer referencia a algunas cuestiones concretas. Es verdad que usted no me ha contestado a la mayoría de las preguntas que yo le he formulado en la primera intervención, posiblemente porque se le ha ido su tiempo en esa regañina que le ha propiciado al portavoz de Ciudadanos; debe ser por aquello de que es alicantino, y también en eso los alicantinos padecen a este Gobierno, al igual que sigue siendo, nuevamente, la última provincia española en inversión. Nosotros hablamos con el sector del transporte. La extensión de las medidas de la gratuidad de los bonos multiviaje desde el ámbito ferroviario hasta el ámbito del transporte regular por carretera del mapa estatal tiene un coste, sí, 30 millones de euros, como así ponen de manifiesto los informes del sector. Claro, es que ustedes tienen un problema, el diálogo o, mejor dicho, el nulo diálogo. Le hacía referencia anteriormente al diálogo que no han practicado ustedes para adelantar cuál es su modelo de tarificación, de pago por uso. El sector también les está esperando en este sentido, ya no solamente para establecer una gratuidad homologable a lo que han hecho en el sector ferroviario, sino también para ver qué va a pasar con esos peajes. Vamos a ver qué va a pasar con ese pago por uso que ustedes pretenden realizar. Llevan cuatro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 29

años prometiéndoles que van a dialogar y no han iniciado ese diálogo. Por cierto, ¿sabe usted cuál es la incidencia de esa gratuidad en el sector del transporte regular en esos sitios donde compite directamente con el sector ferroviario? Un 20% de incidencia. Yo creo que merecen, cuando menos, que el Gobierno les escuche.

Le tengo que decir también algo sobre el sector aeroportuario. Ustedes, a pesar de ser un país tan eminentemente turístico y de que el 80% del turismo internacional viene vía aérea, perdieron la oportunidad en el nuevo DORA de establecer en el quinquenio 2022-2026 una reducción de las tasas aeroportuarias, como, por otro lado, les venía pidiendo la CNMC. Lo mismo que perdieron ustedes la oportunidad de abordar infraestructuras aeroportuarias importantes, como esa ampliación de El Prat, que hubiera convertido a ese recinto aeroportuario en un *hub* internacional. Pero es que, además, el sector aéreo también está pendiente de que usted le explique por qué no le han extendido en ningún caso las ayudas para amortiguar la escalada del precio de los carburantes o las que recoge el plan de choque de respuesta a la guerra de Ucrania. ¿Por qué el sector aéreo está excluido de todas y cada una de esas medidas? También esperan una respuesta, señora Pardo de Vera. He querido utilizar esta segunda intervención, ya que en la primera no he podido abordar el asunto del transporte aéreo, para que usted me la contestase. Nada más.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Acabamos con el señor con el señor César Ramos, por el Grupo Socialista.

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

He visto que cada vez que se tiene oportunidad se saca mi tuit de 2010. Si quieren que se lo firme —creo que lo tendrán enmarcado—, yo no tengo ningún problema, se lo firmo cuando quieran. **(El señor Miralles Martín: Sí, sí, por favor)**.

Hay algo que me parece importante. Es cierto que escribí eso en el 2010, porque, además, el Gobierno que entonces estaba, que era el Gobierno socialista, se comprometió a que en 2013 estarían los tramos. En el año 2011 salió el Gobierno socialista, como sabe, y entró del Partido Popular. ¿Eso quiere decir que el PSOE cuando gobernó antes de 2011 hizo todo lo que tuviera que hacer? No, no lo hizo, y yo no tengo ningún problema en decirlo; lo he dicho públicamente mil veces. La situación en la que estamos hoy en día es consecuencia de los partidos que han gobernado este país, incluido el mío. Pero también voy a decir que, a partir de que entró este Gobierno, incluso en la última etapa de Iñigo de la Serna, se impulsó el tren extremeño, y no tengo ningún problema en decirlo. Aquí no solo venimos a decir que los nuestros son maravillosos y los demás son muy malos, porque con eso perdemos credibilidad. Podemos decir todo lo que queramos, dar las voces que queramos, pero los ciudadanos desconectarán. No tengo problema en decirlo ni en repetirlo: los gobiernos que ha habido en este país no hicieron por el tren extremeño lo que tenían que haber hecho y a partir de la última etapa de Iñigo de la Serna y de este Gobierno se hace lo que los extremeños merecemos. Lo digo para que, si quieren, después lo tuiteen, lo enmarquen y lo retuiteen entre sus seguidores. Además, el compañero Ferrán Bel, al que tengo mucho aprecio y me parece muy coherente, creo que sabe que puede contestar a la gente que por Twitter le pregunta por qué se ha ejecutado tanto en Extremadura. Les puede decir que es porque en Extremadura no tenemos AVE, porque el AVE de Barcelona a Madrid se inauguró en el año 2008 y es lógico que se ejecute más en el AVE en Extremadura que en el de Madrid-Barcelona, que ya está hecho. Además, creo que es consciente de que Cataluña está llena de extremeños, andaluces, aragoneses o gentes de otras regiones que fueron, por desgracia, a otras regiones a generar desarrollo. **(Rumores)**. Digo por desgracia porque tuvieron que abandonar su tierra, y creo que eso es una desgracia; creo que a usted no le gustaría abandonar su tierra por necesidad.

Muchos de esos hijos de extremeños que son catalanes cuando van en tren de Barcelona a Extremadura notan que de Barcelona a Madrid lo hacen en alta velocidad y de Madrid a Extremadura lo hacen en el tren que lo hacen. Por eso es razonable defender —creo que se va sumar a esa campaña Ferrán Bel— que el tren extremeño esté lo antes posible; es de justicia.

Además, el Partido Popular ha planteado aquí algunos debates y, sobre todo, algunas preguntas. Yo tengo algunas preguntas para el Partido Popular. ¿Está dispuesto el Partido Popular a debatir sobre determinados temas en los que tenemos que tomar decisiones como país, temas como el del peaje, la liberalización del transporte de viajeros por carretera o la ley de movilidad? Porque no tengo claro que lo quiera hacer, ya que aquí dice que no se debate con la gente. Sabe que nos hemos ido reuniendo con todos los grupos parlamentarios para irles contando qué intención tenemos con la ley de movilidad,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 30

porque creemos que tiene que contar con el máximo consenso, pero no tengo claro que el Partido Popular quiera debatir o tener una posición de consenso. Hay un hecho que me lo demuestra, y además voy a reconocer que me pareció un acto bastante feo: el Ministerio de Transporte manda las comunidades autónomas un borrador del mapa concesional para que se empiece a debatir y ver cómo se vertebra nuestro país entre las concesiones nacionales y las concesiones autonómicas. Un borrador de trabajo. ¿Y qué hizo el Partido Popular? En vez de abrir el debate o buscar la forma, con sus responsabilidades autonómicas, de empezar a definir ese mapa concesional, lo que hizo fue coger lo que creía que podría ser criticable, sacarlo a la luz y decir que el Gobierno de España quería quitar equis paradas, cuando además no era cierto.

Entonces, mi pregunta es si el Partido Popular va a hacer lo mismo con todos los debates que nos quedan pendientes, porque si va a hacer lo mismo lo mejor es que no debatamos o que debatamos con el resto de grupos y dejemos al Partido Popular como un partido que no quiere optar al Gobierno y que no quiere hacer política. Pero necesitamos saberlo. Necesitamos saberlo, porque me da la sensación de que lo que están buscando es que nosotros publiquemos un borrador de cualquier cosa para criticar lo que quieran criticar, que me parece legítimo, pero así no podemos avanzar ni hacer política. El portavoz del Partido Popular no va a poder responder, pero con que nos lo diga después, aunque sea en privado, nos servirá para ver cómo podemos avanzar.

Y termino con una cosa que me parece imprescindible. La ley de movilidad tiene que salir, y con el máximo consenso. De los que estamos aquí dependerá que salga de la mejor forma posible. Voy a replicar aquí lo que dijo el otro día Ferrán Bel, porque tenía razón. Entramos en una época de marejadilla o de tierras movedizas, porque es época electoral. Creo que los que estamos aquí, por el trabajo que hemos hecho en estos años, no nos podemos permitir que por esa marejada a causa de la época electoral no salga la ley de movilidad que nos merecemos. Hagámoslo lo antes posible y con el máximo consenso y trabajemos duro para que sea el colofón de esta legislatura y del trabajo que ha hecho esta Comisión.

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

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

Para cerrar esta comparecencia y para responderles a todos ustedes, tanto a las preguntas que se habían quedado como a otras nuevas, cierra la señora secretaria de Estado, doña Isabel Pardo de Vera.

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

Voy a intentar ser un poco más solvente en las respuestas y, por tanto, si no les importa, voy a responder a las preguntas que no me dio tiempo a contestar.

Señor Lorite, primero, sobre el tema de compartir y de hablar, le diré que ayer mismo y antes de ayer han estado reunidos conmigo CONFEBUS y todos los concesionarios de autobuses y sé perfectamente cuál es el coste; también hablamos constantemente con las aerolíneas. Este ministerio está abierto a todos, incluso le podría decir que sé cuál es el criterio de su partido, a los más altos niveles, sobre lo que hay que hacer en el sistema tarifario de carreteras, para su modernización, para su adaptación a la nueva movilidad sostenible y para la reconversión con la máxima eficiencia, porque, evidentemente, es un medio de transporte prioritario. Por tanto, lo de que no hablamos no lo autorizo. Si hay algo que me honra es que hablo con absolutamente todo el mundo.

También quiero hacer una aclaración al señor Mayoral, porque, efectivamente, se ha tergiversado o se ha querido desviar o contaminar lo que yo he dicho. Yo no he hablado de la liberalización. He dicho que el ferrocarril tiene que llegar a todo el mundo. Sobre la liberalización, yo la defiendo y saben perfectamente que como presidenta de ADIF la promoví, al margen de que, evidentemente, haya mucho que hablar en un contexto inicial sobre las condiciones laborales, que no han de ir contrarias a esto. En ningún caso hablo de privatización ni hablo de privatización de los administradores de las infraestructuras. Este ministerio y todo su grupo ha de tener el control absoluto de todas las políticas de transportes y, por tanto, eso solo se puede hacer desde dentro, no desde fuera. Y a ese equilibrio de eficiencia entre lo público y lo privado es a lo que me refería.

Efectivamente, hablaba de gastos porque todo sale de la misma caja de presupuestos. Y la movilidad eficiente es una exigencia para nosotros, es una responsabilidad, porque si se hace un derroche de gasto, es decir, si yo promuevo un tren que no va lleno en ningún caso o que va medio vacío, estoy promoviendo un medio de transporte ineficiente desde el punto de vista medioambiental —no hay nada más agresivo al medio ambiente que un tren que mueve a cuatro personas—, estoy hablando de un derroche público,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 31

porque el coste que viene de los presupuestos generales para el ciudadano será mayor por este desplazamiento. Por eso hablo de una modalidad sostenible, basada en la intermodalidad, porque cada modo de transporte ha de usarse en su contexto. Se trata de generar la red de transporte de la mayor eficiencia en términos de sostenibilidad económica, social y medioambiental.

Sigo sin admitir el tema de la parálisis del corredor mediterráneo y del atlántico. Alguien me preguntaba por la línea Algeciras-Bobadilla. Estuve en el puerto de Algeciras el otro día para identificar y conocer o actualizar todo lo de estos meses en los que no he podido viajar a los lugares que me resulta imprescindible conocer, para palpar de primera mano cuál es la situación. La electrificación entre Algeciras y Bobadilla, donde yo como presidenta de ADIF tenía todos los proyectos de electrificación redactados, fue truncada en la consulta medioambiental, porque en un informe sectorial de la Junta de Andalucía se señaló que probablemente necesitase una tramitación medioambiental a nivel de estudio informativo para la electrificación de una línea. Claro, a mí todas estas cuestiones me generan preocupación, porque íbamos a sacar el diésel de la línea y a incrementar la competitividad de Algeciras, pero hemos tenido que ir a un estudio informativo, que estamos rematando, aunque ya hemos consensuado y estamos consensuando con todas las administraciones que tienen competencia en materia medioambiental que, aunque en un futuro sea deseable alguna variante, esto no quede condicionado a la electrificación y se admita como solución, al menos provisional, al margen de una variante que se desarrollaría en años. Por lo tanto, son cuestiones absolutamente explicables y que se pueden argumentar. Por supuesto, tenemos que dar todas las explicaciones, y más que habrá que dar.

Segundo, yo soy técnica por formación y soy política, primero, por el alto cargo que represento, pero también porque yo defiendo unos valores que han sido inquebrantables desde que me he formado. Por lo tanto, no estoy intentando separar una cuestión de la otra. He tenido la suerte de ser secretaria de Estado ahora teniendo un conocimiento sobre las infraestructuras y sobre la movilidad, porque llevo más de veinte años trabajando en ello. Nada más. Y no quiero mezclar nada. Y si he mezclado, como dice, la política económica de la Comunidad de Andalucía es porque ellos lo han mezclado con nuestra política de infraestructuras, intentando hacer a este ministerio responsable de no haber ejecutado un metro que es de su competencia. Y este ministerio, en aras de la movilidad sostenible de los ciudadanos y de los andaluces, ha dispuesto que cada euro que ponga la Junta de Andalucía lo vamos a poner nosotros, y tendrá el convenio a la firma, que ya lo hemos pactado con la consejera Marifrán Carazo —con toda la libertad hablamos ella y yo—. Con lo cual esto no es una cuestión de peleas, porque, como digo, me frustra enormemente que la política no repercuta directamente en el ciudadano, y por eso pido espacios de consenso. No me diga que no hablamos con todo el mundo, porque ya le digo que yo con su partido hablo mucho. Lo que quiero es sacar las cosas adelante.

También como técnica y como política le voy a decir que, como secretaria de Estado nombrada en julio de 2021, no puedo salir de este ministerio sin haber explicado cuál es mi criterio de mantenimiento del uso de las infraestructuras de carreteras, porque, desde luego, el modelo es insostenible, tengo que decirlo. Si hubiese un pacto —es lo que tendría que haber, más allá de los tiempos políticos—, este tema estaría solucionado. Por el momento, estudios profundos no los ha habido. Yo lo presentaré internamente para el momento en el que haya un consenso político sobre un tema tan crucial que solo produce brechas en territorios. Han ido dando una patada hacia adelante todos los gobiernos, absolutamente todos —esto no es un reproche, pero no se ha hecho nada—. Me siento absolutamente responsable como concedora de las infraestructuras. Debemos abordar este debate con toda la calma, con los criterios de vertebración territorial, para que no haya desigualdad, con la idea de que las infraestructuras hay que mantenerlas, en clave de seguridad, de que hay que modificarlas e incorporarlas a la red sostenible. Lo que ocurre es que nadie quiere moverse, para salir en la foto, porque en cuanto nos movemos enseguida entran las garras. No concibo el Congreso como una selva, de verdad que no lo concibo, y eso es lo que me frustra, porque creo que soy capaz de hablar absolutamente con todos ustedes, con toda la transparencia y decir cómo estamos gestionando, cuál es nuestro horizonte. Porque lo primero es el anhelo, saber a dónde vamos, y luego la ejecución, y tenemos la foto de adónde vamos.

Mire, la implantación de la bonificación del cien por cien me gustaría haberla hecho con más criterio o con más herramientas para que fuesen progresivas, porque no es lo mismo un usuario recurrente que tenga disponibilidad para poderse pagar un abono que otro que no la tenga. Pero, para eso, necesitamos unas herramientas muy potentes. En un momento de una coyuntura tremenda tenemos que tomar decisiones rápidas, sin olvidarnos de la meta a la que tenemos que llegar, y la meta es implementar, porque no somos multimillonarios, estas medidas de forma progresiva y que promuevan la inclusión, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 32

igualdad, la diversidad, y que tengamos los mismos derechos. Porque, depende de donde se viva, no se tiene el mismo derecho a la educación y a la sanidad si no existe ese derecho a la movilidad. Este es el principio social de este ministerio y de este Gobierno.

Respecto a las políticas de vivienda, les tengo que decir que es difícil llegar a un consenso en materia de vivienda, porque muchas veces se contamina con criterios poco racionales. Es primordial que salga una ley de vivienda —sería la primera ley de vivienda que habría—. Pese a todo lo que digamos y a que haya dos o tres puntos de debate, las medidas incluidas en la ley de vivienda suponen un avance importantísimo. Y podemos elegir entre varias cosas. Podemos elegir que en Cataluña no haya una ley de vivienda; ahora mismo ha sido declarada inconstitucional en términos competenciales. Que no haya tampoco una ley de vivienda estatal. Por lo tanto, cero pasos se habrán dado, y desde luego no será por nosotros. Desde luego, sin seguridad jurídica no vamos a tramitar absolutamente nada, este ministerio no lo va a hacer. Por lo tanto, ha de ser una ley estatal con ese soporte jurídico, con certidumbre, porque, si no, daremos un paso atrás en el mercado de la vivienda, y con los criterios sociales que queremos implementar y que creo que estamos implementando. Y hay otra cuestión que queremos dejar como legado —se tendría que haber dejado hace muchos años—: queremos avanzar en una modificación de la Ley del Suelo. ¿Para qué? Para conseguir ciudades más sostenibles. ¿Para qué? Para que no haya incertidumbres jurídicas en cuanto a las planificaciones, a los planes generales de ordenación urbana, donde no se pueden llevar a cabo porque hay incluso despachos especializados en reventar los planes generales de ordenación urbana. Por lo tanto, las ciudades muchas veces están paradas y no pueden hacer esas reformas en clave de vivienda, de sostenibilidad, de espacios medioambientales, porque pueden ser recurridas por un aspecto meramente formal y ya se tumba el plan general. De esto también estamos dispuestos a hablar. Ya nos hemos puesto en contacto con todos. Hay que hablarlo discretamente y con la prudencia que requieren unas soluciones de calado. Son cambios, son transformaciones. Si Europa nos ha dado tal volumen de fondos es porque lo que hemos presentado supone una transformación. La condición de Europa es que sean cambios de esta sociedad en su modelo productivo, en su modelo económico, en su modelo social, etcétera, y por eso Europa ha confiado en nosotros y estamos respondiendo. De verdad que estoy igualmente preocupada por el cumplimiento de esos fondos, y por eso nos hemos metido a hablar con todos los sectores —estamos permanentemente en contacto con ellos— porque sabemos que desde 2008 en el sector de la construcción, rehabilitación, etcétera, ha habido un vaciado de recursos humanos, porque no se ha ejecutado nada y se han derivado a otros sectores. Y la incorporación de esos recursos humanos —por el momento, solo el grupo MITMA necesita de 430 000 incorporaciones, con su correspondiente formación— es un reto social importantísimo, atraer todos esos recursos que necesita la sociedad, con su formación, con su seguridad en prevención de riesgos laborales. Por ello, estamos trabajando con el Ministerio de Inclusión y presentaremos ese plan, que creo que da buena muestra de la solvencia. Conocemos los problemas para que esos planes se lleven a cabo, y trataremos de que no quede ni un solo euro sin aprovechar para la transformación de esta sociedad.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Acabamos esta primera parte y, a renglón seguido —creo que la secretaria general de Transportes está aquí ya—, daremos comienzo a la siguiente comparecencia. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia.—Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD (RALLO DEL OLMO), A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS PLURAL (número de expediente 212/002566), VOX (número de expediente 212/002343), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002774), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002644).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, por favor, vayan tomando asiento.

Continuamos con la segunda de las comparecencias de hoy. En este caso, damos la bienvenida a la señora Rallo, la secretaria general de Transportes y Movilidad, y aparte de darle la bienvenida, le damos también la palabra.

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

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 33

Señorías, buenos días a todos. Comparezco ante esta Comisión para presentar el proyecto de presupuestos generales del Estado para 2023 en el ámbito relativo a las competencias de la Secretaría General de Transportes y Movilidad. Sin querer extenderme demasiado en la introducción, sí que me gustaría recordar que la Secretaría General de Transportes y Movilidad tiene en su estructura a la Dirección General de Aviación Civil, a la Dirección General de Marina Mercante, a la Dirección General de Transporte Terrestre, a la División de Estudios y Tecnologías de Transportes y a la Oficina de la Estrategia de Movilidad y, además, están adscritas a ella la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA y la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo.

Las funciones principales de la Secretaría están relacionadas con la regulación, es decir, el establecimiento de la normativa, la supervisión e inspección, la gestión de obligaciones de servicio público y la gestión de subvenciones al transporte y, además, desde el año 2020 también coordina las funciones del desarrollo de la política pública de movilidad sostenible. Por ello, voy a estructurar la exposición en cuatro partes: gestión de subvenciones al transporte, gestión de obligaciones de servicio público, el presupuesto de AESA y Salvamento Marítimo y una parte final sobre las inversiones del plan de recuperación.

En cuanto a subvenciones al transporte, haré referencia a las dedicadas al sostenimiento del transporte público en entornos urbanos; a la partida de 660 millones de euros que se destinarán a la prórroga de la gratuidad de los abonos de Cercanías, Rodalies y media distancia de Renfe, así como el descuento del 50 % de los servicios AVANT; a las subvenciones al transporte para residentes en territorios no peninsulares y al transporte de mercancías en estos territorios, y finalmente, me referiré a una serie de conceptos de menor cuantía, pero también de una importancia específica.

Como saben, desde el año 2021 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha pasado a gestionar las subvenciones nominativas a los consorcios y autoridades metropolitanas, así como subvenciones por concurrencia competitiva a ayuntamientos para el sostenimiento del transporte público urbano, que hasta el año 2020 fueron gestionadas por el Ministerio de Hacienda. Concretamente, en el proyecto de presupuestos de 2023 se destinan 321,7 millones de euros en subvenciones nominativas a consorcios y autoridades de transporte metropolitanas y 51 millones de euros que se otorgan en régimen de concurrencia competitiva para los ayuntamientos. Sí que quisiera destacar que se ha mantenido, una vez más, un régimen continuista respecto a lo planteado en el año 2018 hasta que, a través de la ley de movilidad sostenible, se establezca un nuevo sistema de financiación. Ya saben que está previsto que la ley pueda llegar a este Congreso antes de final de año. Además, en el proyecto de presupuestos para 2023 se incluye una partida de 660 millones de euros para prorrogar la medida ya implantada, el pasado 1 de septiembre, de gratuidad para los usuarios habituales del transporte ferroviario declarado obligación de servicio público de competencia de la Administración General del Estado, con las mejoras que se puedan determinar de acuerdo con el seguimiento que estamos haciendo al funcionamiento del sistema en estos meses, y todo ello sin perjuicio de otras medidas que se puedan implantar como continuación del plan nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra de Ucrania.

Pasando a las subvenciones al transporte aéreo y marítimo para los territorios no peninsulares, en el año 2023 está previsto destinar casi 900 millones de euros que incluyen las bonificaciones a residentes en territorios no peninsulares, con un total de 824,5 millones que permitirán cubrir la bonificación del 75 % del precio del billete, de forma que los residentes abonarán únicamente el 25 % de este precio. Incluye también las subvenciones al transporte de mercancías, con 74,28 millones de euros.

Además, el proyecto de presupuestos incluye otras partidas de menor cuantía, como 24,5 millones para la compensación de los descuentos de los que se benefician las familias numerosas en el transporte aéreo, marítimo y ferroviario, los 13,79 millones de euros de subvenciones en el ámbito del transporte por carretera para el abandono de la profesión de transportista y para la formación y 5 millones de euros para apoyar soluciones de movilidad territorial innovadora, cuya finalidad es facilitar la implantación en el territorio de experiencias piloto de nuevos servicios de movilidad con alguna componente innovadora, y muy especialmente en las zonas afectadas por el reto demográfico, en las que los servicios tradicionales no son capaces de dar una respuesta adecuada a las necesidades de los ciudadanos. Dentro de estas soluciones innovadoras estamos desarrollando el Proyecto por Cuenca, que desde luego está permitiendo maximizar el beneficio social de los fondos públicos.

También me gustaría destacar en este contexto que el Ministerio de Transportes, junto con el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, hemos puesto en marcha en este año 2022 la Mesa de la Movilidad Rural, prevista en nuestra estrategia de movilidad y que cuenta con la participación de todas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 34

las comunidades autónomas, de los municipios y entidades locales a través de la Federación Española de Municipios y Provincias.

Asimismo quisiera destacar que en el proyecto de ley presentado se establece una partida dedicada al impulso de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, nuevamente dotada con 5 millones de euros, para que las entidades locales puedan desarrollar proyectos de infraestructura ciclista y de intermodalidad bicicleta con transporte público, y que se van a gestionar a través de una convocatoria de ayudas por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

El segundo bloque de mi intervención se refiere a las obligaciones de servicio público. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana va a dedicar en 2023 más de 1334 millones para hacer frente para cubrir el déficit de explotación de estas obligaciones de servicio público, incluyendo las que se destinan a Renfe, las de los contratos aéreos, en rutas que tienen estas obligaciones de servicio público, y la de los contratos de navegación marítima de interés público.

Por otro lado, como ya saben, las líneas regulares de transporte por carretera, de competencia estatal, se gestionan a través de concesiones en las que se otorga un derecho a exclusividad. En este año 2023, se establece una cuantía de 15 millones de euros con objeto de hacer frente a posibles situaciones que requieran de algún tipo de medida específica para garantizar el servicio a los ciudadanos. También se incluye una partida de 3 millones de euros dedicada a compensaciones a las comunidades autónomas para que estas puedan atender los tráficos de su competencia que puedan dejar de prestarse por el inicio de la licitación de los contratos del nuevo mapa concesional. Una vez más, me gustaría destacar que el nuevo mapa concesional pretende hacer del autobús un medio de transporte atractivo para la media y la larga distancia, y atractivo en tiempo, en calidad, en frecuencia y en precio, pero en ningún caso va a suponer que ningún ciudadano pierda ninguna oportunidad de viaje.

Pasando ya al transporte ferroviario, como decía, el ministerio dedicará un total de 1310 millones de euros como compensación a Renfe por las obligaciones de servicio público, que incluyen las cercanías, los servicios de media distancia, los servicios prestados sobre la red de ancho métrico y los servicios prestados sobre la red de alta velocidad. De ellos, un total de 1009 millones de euros corresponden al contrato que Renfe mantiene con el ministerio, y se incluye también la transferencia a Renfe por los servicios prestados en Cataluña por un total de 301 millones de euros.

Me gustaría destacar que la partida de 1009 millones de euros incluye 10 millones de euros adicionales sobre lo previsto en el contrato para dotar unos nuevos servicios ferroviarios de proximidad, creados en este proyecto de presupuestos como obligación de servicio público para determinadas relaciones ferroviarias orientadas a dar respuesta a las necesidades de movilidad cotidiana. Además, tendrán frecuencias intermedias entre los servicios de cercanías y los servicios de media distancia. Son servicios cuya prestación está prevista para el primer trimestre del año 2023. Esta declaración de obligaciones de servicio público para estos servicios de proximidad se plantea por un periodo de tres años, con objeto de que sea una experiencia piloto, de manera que su continuidad quedará condicionada a un nivel suficiente de utilización.

Pasando al transporte aéreo, en España existen veintitrés rutas que tienen obligaciones de servicio público: trece en Canarias, cuatro en Baleares, una en Andalucía, dos en Extremadura y tres en Melilla. Los presupuestos del 2023 recogen un total de 8,6 millones de euros para compensaciones a las rutas que se financian desde el ministerio y que corresponden a tres contratos: uno para las rutas de las islas Canarias, que resultan deficitarias; el contrato de la ruta Madrid-Menorca para los meses del año de menos tráfico, los meses de invierno, entre noviembre y abril, y finalmente, para el contrato de obligaciones de servicio público aéreas desde Melilla hasta Almería, Granada y Sevilla, y viceversa. Por último, el proyecto de presupuestos recoge 543 millones para los contratos de líneas de navegación marítima de interés público, para garantizar la conectividad de los territorios no peninsulares.

Más allá de todas estas cifras, sí que me gustaría destacar alguna serie de iniciativas novedosas que recoge la ley. En primer lugar, la creación de una línea para subvencionar billetes intermodales de viajes de transporte público y servicios de alta velocidad, pensada principalmente para las capitales de provincia que no disponen actualmente de un servicio ferroviario de alta velocidad, pero que, aprovechando la intermodalidad, sí que pueden acceder a estos servicios de alta velocidad con tiempos de viaje muy competitivos. La ley autorizará como experiencia piloto la aplicación de este sistema en los servicios entre Soria y Calatayud, de manera que los residentes en Soria luego puedan conectar en Calatayud con los servicios de alta velocidad a un precio subvencionado para la etapa de la carretera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 35

En segundo lugar, el proyecto de ley también incluye una habilitación para establecer un modelo de intercambiabilidad de billetes de los bonos AVANT, de manera que se puedan utilizar en cualquier operador comercial que se adhiera voluntariamente al programa.

Y, en tercer lugar, la ley establece la declaración de obligaciones de servicio público para viajeros recurrentes de los servicios de alta velocidad que se encuentran en un tiempo de viaje de menos de cien minutos, muchos de ellos en el entorno de Castilla y León: Madrid-Palencia, Madrid-Zamora, León-Valladolid, Burgos-Madrid, León-Palencia, etcétera. No los nombraré todos.

A continuación paso a la tercera parte de mi presentación, relativa a hacer una mención a los presupuestos de AESA y Salvamento Marítimo. AESA es el órgano supervisor y, por tanto, cuenta con la capacidad y la potestad inspectora y sancionadora en materia de Aviación Civil. El presupuesto de AESA para el año 2023 asciende a 83,7 millones de euros en una línea continuista con la de años anteriores. Como saben, AESA se financia con fondos propios, sin requerir aportaciones del presupuesto público, y la partida más importante de sus ingresos corresponde a una tasa de seguridad, que es una tasa que supone 0,62 euros por pasajero de salida y gracias a la cual, con el resto de tasas y precios públicos de menor relevancia, se espera poder ingresar esos 83,7 millones de euros.

En cuanto al presupuesto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, cuyo papel es absolutamente fundamental para el salvamento de la vida en el mar, para la prevención y lucha contra la contaminación marítima y para el control del tráfico marítimo, en el año 2023 este presupuesto alcanzará la cuantía total de 212,7 millones de euros, con una aportación del ministerio para gastos de explotación de 157,7 millones y 32 millones para inversiones. Cabe recordar que Salvamento Marítimo cuenta también con una fuente de ingresos extrapresupuestaria.

Para terminar, no quiero dejar de mencionar las inversiones relacionadas con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, inversiones que ya se pusieron en marcha en los años 2021 y 2022. En relación con los 1500 millones que se van a destinar a los ayuntamientos para la creación de zonas de bajas emisiones y transformación del transporte público, en 2022 hemos resuelto la primera convocatoria de subvenciones por importe de 1000 millones de euros y hemos convocado ya la segunda convocatoria por los 500 millones adicionales. En este sentido, el proyecto de presupuestos de 2023 recoge un total de 863 millones de euros destinados a la anualidad de 2023, que culminarán en las transferencias de estos 1500 millones a todos los ayuntamientos.

También quisiera destacar una partida de menor cuantía pero muy relevante en importancia: 11,5 millones destinados a la mejora de las competencias digitales para el empleo en el ámbito del transporte y la movilidad, cuya convocatoria se ha publicado recientemente para cursos organizados a través de las universidades públicas y privadas. Finalmente, quiero hacer una mención también a la dotación de 76 millones de euros para el programa de transformación de flotas de autobuses y camiones. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Señorías, concluyo ya mi intervención. Tan solo quisiera remarcar que los presupuestos para el ejercicio de 2023, vinculados al ámbito competencial de esta secretaría general, van a contribuir a los objetivos marcados por el Gobierno de recuperación, objetivos de transformación y, desde luego, con una importante componente social. Quedo a su disposición para contestar a sus preguntas y atenderlas.

Muchas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos ahora a los grupos parlamentarios. Empezamos por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Tomás Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Buenos días.

Por mi parte, simplemente quería que me diera algunas aclaraciones, o lo que pueda trasladarnos, respecto a cómo se va a garantizar la movilidad en las áreas poco pobladas, que, como saben, carecen frecuentemente de transporte público, o el poco que había progresivamente va desapareciendo.

Nosotros creemos que aquí hay que recalcar e insistir en el ferrocarril convencional como malla estructurante de todo ese territorio. No debemos permitir que se cierren nuevas líneas e incluso debemos recuperar algunas de las que se han cerrado, modernizándolas y electrificándolas, porque es lo que garantiza que los servicios públicos de transportes puedan llegar capilarmente a mucha parte del territorio. Allí donde no llegan —este es un matiz importante— se sustituirían por el autobús o por los servicios a demanda, pero, realmente, se ha de hacer el esfuerzo de que primero llegue, porque parece muy fácil empezar a sustituir ferrocarril por autobús o por taxis pero no creemos que sea la solución definitiva. Debe

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 36

hacerse el esfuerzo de modernizar la red de ferrocarril convencional y no renunciar a un capital y a un patrimonio ya invertido, y que realmente estructura buena parte de nuestros territorios.

En cuanto a la solución a demanda, que también creemos que se debe extrapolar, hay territorios que no tienen ni ferrocarril ni líneas de autobuses ni otra opción de transporte que el vehículo privado. Ahí habrá que ver qué soluciones les podemos dar, y no, simplemente, seguir olvidándolos, como ha sido lo tradicional. Es decir, parece que cuando el problema se convierte en complejo se deja de analizarlo. Creemos que el problema, aunque sea complejo, debe solucionarse, y que todos los ciudadanos tienen derecho a una opción de transporte público eficaz y real. A este respecto, por ejemplo, nos escandalizó en su momento —no sé cómo está esta cuestión— que cuando salió la concesión de nuevas líneas de autobuses, desaparecieran miles de paradas en toda España. Querría saber si ese plan se ha rectificado, si hay un planteamiento nuevo que podamos conocer y cómo van a ser los planteamientos de este tipo de concesiones de larga distancia en autobús.

Poco más. ¿Cómo piensa que su ministerio y su secretaría general pueden contribuir a ese reto que consiste en cohesionar el país, vertebrar los territorios, y que la igualdad de oportunidades sea algo más que una simple frase bonita, es decir, que realmente se pueda ejercer y se pueda aplicar en todos los territorios? Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Plural, señor Bel Accensi.

El señor **BEL ACCENSI**: Gracias, presidente.

Muchísimas gracias, señora secretaria, por su exposición. Voy a hacer preguntas muy concretas, más allá, también, de alguna manifestación de voluntad y empiezo por esta. Nosotros estamos dispuestos a facilitar, obviamente, en el ámbito de la negociación, que la nueva Ley de Movilidad Sostenible sea una realidad, y que sea no solo una realidad, porque eso es relativamente fácil, sino que sea una herramienta útil para gestionar y planificar la movilidad durante los próximos años. Esperemos que en torno a esta ley se pueda generar un consenso necesario. Pero es obvio que si esta Ley de Movilidad Sostenible se aprueba —usted es consciente, porque lo ha manifestado en diferentes ocasiones—, también es de la financiación del transporte público y, por tanto, habrá que poner dinero encima de la mesa. Mi primera pregunta es: ¿tiene el presupuesto que vamos a aprobar alguna partida, aunque sea orientativa, para cubrir las necesidades financieras que se puedan derivar de esta nueva Ley de Movilidad Sostenible?

Segunda cuestión. La secretaria de Estado, en la anterior intervención, creo que nos ha dado una buena noticia —parcial, pero buena noticia—, en tanto en cuanto ha dicho que el Gobierno se plantea, tal como veníamos reclamando, que la gratuidad del transporte por ferrocarril se pueda traspasar, como mínimo, al transporte por carretera en aquellas obligaciones de servicio público de titularidad estatal. Aunque esto supone, desde nuestra perspectiva, una cantidad que puede ser modesta —no sé si serán 15 o 20 millones de euros, como mucho—, quisiéramos saber si están contempladas estas cantidades en el presupuesto.

Respecto al nuevo mapa concesional —que de alguna forma entiendo que también estará condicionado por el resultado de la aprobación de la propia Ley de Movilidad Sostenible—, y más allá de polémicas estériles que ahora tampoco nos aportan nada, aparte de que puedan generar cierta zozobra en muchísima población, y más allá de cómo quede, es obvio que con los planteamientos que hay ahora encima de la mesa al menos, algunas alguna de estas paradas y trayectos van a dejar de tener la titularidad de obligación de servicio público estatal. Es decir, se traspasa, ya sea mediante el sistema concesional o algún sistema liberalizado con las compensaciones necesarias, la responsabilidad a las comunidades autónomas. Si es así, nuestro grupo piensa que debe compensarse de alguna forma a las comunidades autónomas. No se las puede dejar que tengan que asumir esta nueva responsabilidad —no digo competencia, porque ya la tienen en su ámbito— y no se les compense. De hecho, ¿cómo se financian estos tramos actualmente? Como están sumergidos o incluidos en una gran concesión nacional, esta tiene sus compensaciones, a la que se extrae un determinado tramo y se le pasa a las comunidades autónomas, quizás no sea viable económicamente con la rentabilidad de dicho tramo. Alguien tendría que compensarlo, si se pretende mantener este servicio, como también le reclamaban en el Grupo Mixto y supongo que también otros grupos. Entonces, queremos saber si, ante esta tesitura, hay alguna partida presupuestaria incluida en el presupuesto para hacer frente a dicha circunstancia en caso de que se produzca.

En todo caso, muchísimas gracias. Reitero nuestra predisposición a negociar y acordar esta ley y que, como antes recordaba el portavoz del Partido Socialista, seguramente sería un buen broche para el trabajo de esta Comisión.

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 37

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, señor Rafael Mayoral.

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

Gracias, secretaria general. En primer lugar, quiero decir que, lógicamente, como comentábamos en la intervención anterior, creemos que son unos presupuestos útiles. Son unos presupuestos que ponen al Estado a tirar de la situación económica y social del país, que se comprometen, además, con el conjunto de la ciudadanía, y que están revirtiendo políticas ilógicas de inversión, que no eran las adecuadas, fomentando en el sector ferroviario el ámbito de las cercanías y del tren convencional, frente a lo que había sido hasta ahora una inversión en cuanto al uso y la inversión. Es decir, un 80% de uso en tren convencional y un 20% de uso en AVE no se correspondían con las inversiones. Estamos caminando en el aumento de las inversiones en tren convencional, en ese veintitantos por ciento frente al 4% del AVE, es un cambio de tendencia. El Ministerio de Transporte sabe que nosotros tenemos una opinión al respecto, porque creemos que ese es el camino, aunque nos gustaría ir más rápido. Pero, bueno, cuando hay que llegar a acuerdos, estas cosas no siempre son fáciles. Sí creemos que ese es el camino, y esperamos, además, que en la ejecución podamos ver también que se sigue por la misma senda.

De hecho, estamos moderadamente contentos con el resultado de la tramitación de la Ley del Sector Ferroviario que hace una apuesta clara por el mantenimiento de todas las infraestructuras que existen y su mejora, creemos que esa es una clave de futuro. Se reconoce, además, el déficit histórico de las inversiones en tren convencional, es decir, no se pueden utilizar parámetros de eficiencia económica al tren convencional que no han sido aplicados a las vías de AVE. Hay una deuda con la España vaciada que no tiene servicios públicos adecuados, y que no los ha tenido, y el déficit de inversiones en los últimos cuarenta años ha sido brutal por una apuesta ciega por la alta velocidad. En ese sentido, nosotros creemos que eso se tiene que contemplar —y se está contemplando— en los presupuestos, pero creemos que también se tiene que apostar fuerte en el plano de la ejecución.

Se lo decíamos a la secretaria de Estado, estamos muy preocupados por la situación laboral del sector ferroviario. El hecho de que ninguno de los comparecientes de las nuevas empresas —iba a decir privadas, pero no son privadas, estas cosas las empresas privadas no pueden hacerlas— concesionarias o ninguno de los responsables de esas empresas concesionarias manifestasen aquí su voluntad de que hubiera convenio colectivo en su empresa, para nosotros es inaceptable porque es plantear que en el sector ferroviario haya empresas *low cost* con una masa salarial de un 30% inferior a lo que viene a ser la empresa pública Renfe. En ese sentido, sí que hacemos un llamamiento a los buenos oficios por parte del ministerio para garantizar la negociación colectiva y el mantenimiento de las condiciones de trabajo en el sector ferroviario, por dos motivos: el primero, de justicia social y, el segundo, de eficiencia económica para el país, es decir, las políticas de devaluación salarial ya son cosa del pasado y no podemos seguir permitiendo que se puedan producir amparándose en una nueva situación de concesión de líneas de alta velocidad. Creemos que ese no puede ser el marco.

También tenemos cierta preocupación en lo que viene a ser el mantenimiento de los servicios públicos de transporte por carretera en el conjunto del territorio; sabemos que hay un debate en torno a cómo se puede hacer. A la hora de abordar ese debate y esa reflexión de cómo hacerlo, creemos que debería ser compartido. En primer lugar, es el derecho a la movilidad del conjunto de la población del país y, en segundo lugar, la necesidad de la vertebración territorial a través de los servicios públicos como elemento central de vertebración territorial en un momento en el que el Estado tiene que tirar de la situación del país. Eso significa que tiene que haber una sensibilidad en la que no se pueden aplicar falsos criterios de eficiencia, y lo digo por las concesionarias de la red por carreteras y también lo digo con respecto al tren convencional. Y digo falsas porque, claro, si aplicásemos los criterios de eficiencia a las líneas de alta velocidad... hombre, pues queda todavía tiempo para que se terminen de amortizar, pues son cincuenta años —si no me corrige la secretaria general— los tiempos de amortización de las líneas de alta velocidad. Cuando pasen esos cincuenta años, veremos realmente qué se incorpora de deuda o si realmente se han amortizado esas líneas. Los expertos dicen que va a ser muy difícil la amortización. Entonces, claro, a las zonas que no tienen trenes de alta velocidad pero sí trenes convencionales les resulta muy duro que les apliquen criterios de eficiencia que no se han aplicado a la alta velocidad. Se tienen que aplicar criterios de sensibilidad social y criterios de país, que no coinciden a veces con los criterios de eficiencia que se han utilizado en muchos casos a la hora de valorar si mantener o no determinadas líneas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 38

Nosotros creemos que este presupuesto, en cualquier caso, es un presupuesto expansivo, es un presupuesto que nos va a permitir poder tener margen de maniobra para enfrentar situaciones complejas, que son las que vamos a vivir en 2023. Creemos que hace falta que sea un presupuesto que tenga herramientas para poder afrontar estos retos que van a ser difíciles para todos. En ese sentido, creemos son positivos, pueden ser una herramienta útil y, obviamente, nuestro grupo va a apoyarlos, como no podía ser de otra manera.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra el señor don Juan Carlos Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: Buenos días.

Dentro de los presupuestos en el capítulo de su subsecretaría relacionado con las subvenciones al transporte ha habido una partida referida a las subvenciones para la gratuidad o descuento en el tique ferroviario de cercanías u otros medios de transportes que aplica su ministerio. Si con estos descuentos, que son de un 50 % o incluso más, se están generando beneficios, mi pregunta es ¿por qué no los dejan siempre así? Le pongo un ejemplo, la entidad metropolitana del transporte en Barcelona. Yo soy diputado por Barcelona, y ahí hay cuarenta o cincuenta grandes cargos con sueldos millonarios que están ahí sin hacer nada. Y bueno, no se pierde dinero porque la gente, los sufridos trabajadores y personas que van asiduamente en transporte público con su tarjeta o pagando su billete generan un beneficio que permite pagar a estos altos cargos. Entiendo yo que, por un principio de justicia social, estos descuentos en los transportes públicos, debidos a la crisis generada por el COVID-19 o a la guerra de Ucrania, déjenlos ya para siempre, por ejemplo, si era una justicia popular y un beneficio para el pueblo español.

También ha hablado usted de que hay unos descuentos en la misma línea de subvenciones al transporte para familias numerosas. Lo que pasa es que en la órbita socialista hay una especie de intercambio de conceptos y se subvenciona más a la familia monoparental que a la familia numerosa. Por principio matemático, entendemos que un padre o una madre que tiene cuatro, cinco o seis hijos debe tener más descuento en el transporte y en otras muchas cosas que una familia que no tiene ningún hijo, por ejemplo. Pero ustedes al revés, como quieren potenciar la familia monoparental, subvencionan los descuentos a familias monoparentales y, no digo que discriminen, pero se olvidan de las familias numerosas.

En el apartado de los presupuestos de obligaciones de servicio público, ha hablado usted de las concesiones de las autopistas, de las empresas concesionarias y de la prórroga de las concesiones. Le digo un poco lo mismo que antes con el bono subvencionado al transporte público. En gran parte de España las autopistas ya han dejado de ser de peaje, pues extiendan ustedes esto para todo el país. Ya sé que están pensando en una especie de tique anual que se pagará por el uso de todas las carreteras españolas, ya sé que van por esa línea, pero, de momento, si en gran parte del país —desde luego en toda Cataluña, en mi región— ya son gratuitas las autopistas, háganlo extensivo a toda España. También ha dicho textualmente, en referencia al autobús relacionándolo con el tren, que no habrá ninguna pérdida de oportunidad de viaje. No estoy de acuerdo con usted, lo que ocurre es que lamentablemente cuando los trenes fallan —y fallan muchísimo y muy asiduamente— la opción siempre es el autobús, o sea, el enlace con el autobús se está convirtiendo en la dinámica y el complemento de unos trenes que tendrían que funcionar correctamente, pero que no funcionan.

Y luego también ha comentado el tema de la estación del AVE de Calatayud. Yo insisto —lo he dicho antes—, como diputado por Barcelona, me paso la vida en el AVE. Mis hijos, que son pequeños, cuando me dibujan, lo hacen siempre con maletas, es la imagen que tienen de mí. Pues yo he cogido infinidad de trenes AVE Barcelona-Madrid y Madrid-Barcelona y muchos paran en Guadalajara, evidentemente en Zaragoza, Camp de Tarragona, Lérida, pero no recuerdo que hayan parado en Calatayud, imagino que alguno parará. Ahora bien, si quiere establecer una modalidad, un enlace entre Soria y Calatayud, pero resulta que el AVE no para o para poquísimo en Calatayud, quizás tendrían que empezar por el principio, que el AVE pare más en Calatayud y luego establecer esa modalidad.

Por último, quiero hacer especial hincapié en una línea —insisto, como catalán que soy— y es la línea Barcelona-Puigcerdà, la R3 de *rodalies*, de cercanías. A ver, ahora se han cumplido cien años de esa línea, se inauguró en el año 1922, con Miguel Primo de Rivera como presidente del Gobierno, y se tardaba tres horas en llegar a Puigcerdà. Hoy en día se tarda tres horas en llegar a Puigcerdà. Yo tardo menos en llegar a Madrid desde mi ciudad, Barcelona, que en ir a Puigcerdà. Lo curioso del asunto es que —esto sus señorías no lo sabrán— es una línea de cercanías que penetra 7 kilómetros en territorio francés,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 39

porque se llama Barcelona-Puigcerdà, pero en realidad es Barcelona-Tor de Querol, que es un pueblo de Francia. Estoy convencido de que tarde o temprano los socialistas van a traspasar totalmente cercanías a la Generalitat de Catalunya. Entonces, la Generalitat de Catalunya va a tener una línea internacional, de enlace internacional, y todos entendemos que las líneas internacionales han de ser de competencia estatal. Lo único que yo pido es que esta línea se convierta en una línea estatal y —evidentemente el tren es un problema de velocidad— que se sustituyan los vagones de cercanías, que son como vagones de metro más o menos, para entendernos, por trenes Alvia, Avant, Euromed o Intercity, que son los que tienen el ancho europeo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene ahora la palabra doña Ana María Zurita Expósito.

La señora **ZURITA EXPÓSITO**: Muchas gracias, presidente. Muy buenos días a todos.

En primer lugar, quiero agradecer la comparecencia de la señora secretaria general de Transportes y su disponibilidad siempre, que todo hay que decirlo. La verdad es que su área, señora Rallo, era un área tranquila, donde siempre decíamos que a nivel presupuestario no se gastaba tanto y que era más importante cómo se gastaba que cuánto se gastaba, pero este año las cosas se le han ido un poco de las manos y ha reinado el caos, caos que se sustenta en este presupuesto para 2023 que nace ya con una serie de incertidumbres, aparte de la incertidumbre sobre su credibilidad en general. Ya hemos visto cómo la AIReF y el Banco de España han informado en contra, retrasando, además, la recuperación a 2024 si la ejecución de los fondos europeos es la prevista, y no parece que lo sea.

Señora Rallo, un gran riesgo que también han dicho estos organismos es convertir en permanentes las medidas y los gastos destinados a combatir la crisis energética y la inflación. Usted ya ha hecho lo primero, porque ha convertido en permanente esa medida que adoptaron durante la pandemia de eliminar la frecuencia ferroviaria por toda España, dejando desasistidos a un montón de pasajeros y trabajadores que nos demandan día a día volver a la normalidad para que, al menos, puedan hacer trayectos de ida y vuelta en intervalos de doce horas. A la pregunta que mi compañero, el señor Lorite, hizo a la ministra la semana pasada esta respondió que no se habían restablecido los niveles de demanda, y parece que eso no es cierto. A esto acompañan los bonos gratuitos multiviajes para cercanías, *rodalies* y media distancia, que sí vienen reflejados en estos presupuestos como una medida para combatir la crisis que nos azota y potenciar los modos de transporte colectivos.

¿Qué le pedimos nosotros? Lo único que le pedimos es la eficiencia del sistema de transporte. Por un lado, que estudie la suficiencia de las rutas ferroviarias disponibles, las frecuencias y el impacto que está teniendo esa compra de billetes gratuitos, que si bien pueden tener un efecto positivo de alivio a las familias sabemos que el efecto puede ser pernicioso a largo plazo.

Cuando le hablo de la eficacia del sistema de transportes le hablo de todo el sistema. Señora Rallo, usted sabe bien que el transporte de pasajeros por carretera es el gran olvidado de su ministerio y, además, injustamente porque es el único modo capaz de tejer esa red capilar que puede dar servicio a todos los puntos de España y conectar cualquier capital de provincia con lo más profundo de la España rural. ¿Y qué hacen? Después de sobrecargarlos a costos durante la pandemia y presupuestar a la baja las ayudas para el gasto que les suponía ser actividad esencial, ahora les quisieron condenar a la ruina al establecer la gratuidad del sistema ferroviario olvidándose absolutamente del transporte por carretera. Aquí, en la península, esto se ve mal, pero al menos tienen la opción de elegir, pero en Canarias no podemos elegir porque nuestro transporte es la guagua, sí o sí. No tenemos otro transporte público para desplazarnos, salvo el tranvía en el área metropolitana y con solo dos rutas. ¿Por qué piensa usted que la gente de Canarias no tenía derecho a un transporte público gratuito también, que nos afecta incluso mucho más esta crisis por nuestra lejanía e insularidad porque todo, todo, nos cuesta mucho más? Luego lo semicorrigieron por la puerta de atrás, sacando la subvención del 50% en el real decreto ley de las condiciones laborales de empleadas del hogar. Me gustaría que me indicara, por favor, en qué términos podrían aceptar ustedes una enmienda para la gratuidad del transporte de viajeros por carretera en Canarias, al igual que lo han hecho con los trenes.

Como ve, todo improvisado, señora Rallo, y me da pena porque la suya es un área seria, pero se ha impregnado ya del populismo de este Gobierno y todo es a lo loco, como ese mapa concesional de transporte de viajeros por carretera sin consenso con el sector, después de tener cuarenta y cinco servicios caducados y sin contar, además, con las comunidades autónomas. ¿Está en los presupuestos todo lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 40

referente a la nueva reordenación del mapa concesional? Le pregunto. Tiene también un compromiso enorme que es el cambio de modelo de la ley de movilidad sostenible, que nunca termina de llegar pero que debería tener ya su reflejo presupuestario si su compromiso es aprobarla en el primer trimestre de 2023, y no lo tiene. Bueno, si lo tiene, nos lo dice.

Estos presupuestos no son buenos. Son los peores en muchos años porque, aunque ustedes digan que aumenta la inversión, no son creíbles porque tienen dos elementos de inseguridad importantes y que afectan principalmente a su área. Aún esperamos la ley de movilidad sostenible. Luego, confían todas las demandas del sector a la ejecución de fondos europeos. Ustedes han elaborado unos presupuestos generales del Estado que no nos gustan, siguiendo un modelo de gasto que tiene en cuenta la excepcionalidad de la situación actual, pero con parches absolutamente populistas. Siguen el mismo patrón del 2018 y el MRR al final por si hubiera que quitarlo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Cristina López.

La señora **LÓPEZ ZAMORA**: Muchas gracias, presidente.

Buenos días, señora Rallo. Muchísimas gracias por su exposición y por presentarnos estos presupuestos generales del Estado que, pese a que les moleste a las derechas, tienen una visión y un proyecto para España. Una visión clara y una hoja de ruta clara para el transporte y la movilidad del país, con el apoyo a la eficiencia energética y a la sostenibilidad y, además, también son sociales, porque supondrán un alivio para los bolsillos de las familias.

Quiero destacar de estos presupuestos la inversión, que además ha sido nombrada por varios intervinientes. Son 660 millones de euros los que van destinados a los descuentos del 50% en Avant, media distancia y cercanías. Esta es una medida que está teniendo una gran acogida y que está suponiendo un gran alivio para el bolsillo de las familias. Lamentablemente, oyendo las intervenciones de las derechas, volveremos a ver cómo se unen para votar en contra de nuevo de ese alivio para los bolsillos de las familias, como ya hicieron cuando esta medida se aprobó, medida que está beneficiando hoy en día a un millón y medio de usuarios. Me pregunto, ¿de verdad van a votar en contra de ese millón y medio de usuarios? ¿Van a votar en contra de los más de 4700 usuarios que utilizan este servicio desde la provincia de Ciudad Real, que es mi provincia? ¿Van a votar en contra del alivio de los bolsillos de las familias de la clase media y trabajadora? ¿Van a votar en contra de los vecinos de Palma del Río, de Villa del Río, de Illescas, de Fuenlabrada, de Humanes, de Medina del Campo, de Valladolid, de Palencia, de Málaga, de El Chorro, de Caminito del Rey, de Murcia o de Cartagena? ¿Van a votar en contra de que tengan más frecuencias y mejores tarifas? ¿De la mejoría en su movilidad? ¿De verdad van a votar en contra? Menudo papelón tienen ustedes, señorías del Partido Popular. Quizá si se quejan de este presupuesto será porque ustedes presentaban un presupuesto mejor o con más inversión. Pues les digo la realidad: el último presupuesto del Partido Popular contaba con 8910 millones de euros. ¿Saben qué presupuesto presenta ahora el Gobierno de Unidas Podemos y Partido Socialista? Un presupuesto que cuenta con el doble de inversión, 16550 millones. Por lo tanto, no entiendo cómo son capaces de decir que este presupuesto es malo o que no es bueno para las familias porque, a diferencia de lo que ustedes hacían, que no ejecutaban ni un solo euro, el Gobierno está ejecutando y trabajando para aliviar el bolsillo de las familias.

Por supuesto que también está trabajando por el transporte por carretera. Quizá los que no están trabajando por el transporte por carretera, votando en contra de las ayudas directas a camioneros, son ustedes.

La derecha de este país ha perdido el norte, el sur, el este y el oeste. Señora Zurita, ¿de verdad me dice que va a votar en contra de los 825 millones de euros de la bonificación del 75% para los vecinos y vecinas de los territorios no peninsulares, como Tenerife? ¿Va a votar en contra de eso? ¿Va a votar en contra de los casi 75 millones de euros de subvención al transporte de mercancías o de los 24 o 25 millones de subvención al transporte de familias numerosas? Porque sí, señorías de VOX, nosotros defendemos también a las familias numerosas.

Son unos buenos presupuestos, con un enorme compromiso presupuestario —como ya he dicho— con el sector del transporte, con las familias, con las clases medias y con las clases trabajadoras. Lo mejor para saber que este presupuesto es bueno es ver cómo la derecha se enfada cuando se aumenta para favorecer a las familias. Eso es lo que hay que lamentar hoy aquí, en esta Comisión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 41

Señorías, no puedo terminar sin hacer una mención y una petición directamente al ministerio y a la secretaría general. Estos últimos días —ayer y hoy, imagino que será a causa de la tormenta y la borrasca que ha habido— se han producido retrasos importantes en la línea Madrid-Ciudad Real-Puertollano que han sufrido las familias y los trabajadores que vienen diariamente a trabajar a aquí, a Madrid. Un retraso que, además, ha sido recurrente en la línea durante el último mes justamente en el horario de las 19:15 horas. El Grupo Socialista y los parlamentarios socialistas, esté quien esté en el Gobierno, reclamamos que, por favor, el ministerio haga un seguimiento de esa línea, porque creemos que es fundamental dar una solución a este problema que están sufriendo los usuarios y, además, sabemos de la sensibilidad del Gobierno para poner solución a este problema que están teniendo los usuarios de esta línea.

No quería terminar sin contestar un tema que ha sido recurrente por parte de las diferentes portavocías: el mapa concesional. Por favor, no compremos el bulo del Partido Popular. No se va a eliminar ninguna parada. No se puede comprar ese bulo. El documento existente es un documento inicial que se está trabajando con las comunidades autónomas. Dejemos de lado los bulos del Partido Popular y pongámonos a trabajar al lado del Gobierno, que es el que quiere asegurar la movilidad a todos los usuarios vivan donde vivan, en entornos rurales o en entornos urbanos.

Muchísimas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder a todas estas cuestiones, tiene la palabra la señora secretaria general de Transportes, doña María José Rallo.

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

Muchas gracias, señorías, por el tono, las preguntas y los comentarios. En cuanto a las cuestiones planteadas por el señor Guitarte, les indico que la sensibilidad del ministerio en relación con la movilidad de los territorios de las zonas afectadas por el reto demográfico, en declive poblacional, de la España vaciada o como los queramos llamar, es absolutamente máxima, pero en España tenemos un reparto competencial, que es el que es y también hay que respetar. Las competencias en servicios de transporte dentro de una comunidad autónoma forman parte de las competencias autonómicas, de ahí la voluntad que se plasmó por ambos ministerios —por el Ministerio de Transportes y por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico— de crear una Mesa de Movilidad Rural y, además, de incluir una línea de subvención para facilitar la implantación de medidas que incluyeran un componente innovador para dar soluciones a estos territorios en los que es muy difícil dar satisfacción a las necesidades de los ciudadanos porque son pocos y porque tienen unas necesidades de movilidad que no permiten acumular a muchos usuarios en estos servicios.

Somos conscientes de que el tren tiene un papel muy importante dentro de la conectividad y la vertebración del territorio, pero la pura realidad es que los trenes que van vacíos no benefician a nadie, es un dinero de toda la sociedad que no está prestando ni dando respuesta a las necesidades de ningún ciudadano. Ahí, la pregunta es, ¿cómo podemos maximizar el beneficio público del dinero que invertimos, del dinero que destinamos toda la sociedad —porque esto es dinero de todos— y en qué medida está dando respuesta a las necesidades de los ciudadanos? Esa es una cuestión abierta. Desde luego, nosotros estamos en la línea de decir: cuando hay trenes, lo deseable es que los trenes vayan con un nivel de ocupación razonable. A veces hay trenes con cinco personas cuando un tren tiene 250 plazas. ¿Tiene sentido? Además, es muy caro de producir; o sea, quiero decir que no es un servicio que sea barato. El tren es un activo muy caro, que, por tanto, tiene una amortización muy cara, tiene un coste de funcionamiento caro. No es una cuestión de coste, es una cuestión de eficiencia del gasto público, de cómo podemos maximizar el beneficio pero no buscando una rentabilidad financiera o una rentabilidad económica, y a eso estamos abiertos. Lo que hay que hacer es un sistema de alimentación que, a través de servicios a la demanda, de servicios en autobús y de formas innovadoras de movilidad, haya una intermodalidad para que el nivel de utilización de los trenes en determinadas zonas sea mayor. Aquí nadie está pensando en priorizar un autobús respecto a un tren porque creemos en la complementariedad de los modos.

El ministerio destina 1300 millones, que es una cantidad muy alta, a sostener los servicios declarados obligación de servicio público que, *per se* y por su naturaleza, son servicios que pierden dinero, que tienen un déficit de explotación, y por eso toda la sociedad dedicamos esa cantidad a mantenerlos. Creo que no tenemos que abandonar la reflexión de cómo maximizar el beneficio público de cada euro que se pone

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 42

encima de la mesa, y el beneficio público es cómo damos respuesta a las necesidades de los ciudadanos. De verdad, los trenes vacíos no están dando respuesta a las necesidades de nadie; un tren vacío no sirve a nadie ni a poblaciones ni a las personas. Es la reflexión que pongo encima de la mesa.

Como del mapa concesional ha habido muchas referencias, yo creo que es importante destacar que tenemos un sistema concesional que ha resuelto razonablemente durante los últimos setenta, ochenta y noventa años las necesidades de movilidad de una gran parte de la población española, pero es un sistema concebido en la época de la dictadura y desde entonces no ha habido grandes cambios respecto a lo que tenía que ser. Necesitamos actualizar ese sistema y hacer del autobús una forma de transporte que sea atractiva porque, que los tiempos de viaje muchas veces sean tremendísimamente largos —porque se para en un montón de pequeñas poblaciones en las que ni sube ni baja gente—, hace que sea disuasorio para el usuario de largo recorrido el utilizarlo. Ello no implica que se vayan a quitar paradas ni que se vayan a quedar los municipios sin servicio; implica que lo que queremos es un mejor ajuste entre los mapas de los servicios autonómicos y estatales. ¿Va a haber una compensación por parte del Estado para aquellos servicios que se dejarían de prestar? Sí, la va a haber. De hecho, en la ley de presupuestos de 2023 se incluyen ya 3 millones de euros. Esto no se va a hacer en toda España de la noche a la mañana ni se va a hacer de manera unilateral por el ministerio, se hará siempre que exista consenso y, si no existe, se mantendrán esos servicios como parte de las concesiones del Estado. De verdad, a veces es mucho mejor decir que hay un transporte a la demanda y que puede haber rangos horarios al día, que decir que habrá un autobús al día, autobús que va vacío y que no da respuesta a nadie. En el fondo, se trata de, con apertura de miras, centrarnos y crear realmente en el ciudadano. Tenemos instrumentos que están funcionando en Europa con éxito y tenemos capacidad de importarlos y hacer análisis. Aquí nada hay que considerarlo para quince años, podemos ir haciendo pruebas de ensayo y error, y ello es uno de los objetivos que se quieren plantear con libertad en la Mesa de la Movilidad Rural.

En cuanto a los comentarios del señor Bel, le agradezco, desde luego, la referencia a la disponibilidad para avanzar en la ley de movilidad sostenible. Nosotros creemos que es una ley absolutamente fundamental y que alinea los principios de la política pública de transporte y movilidad con los grandes objetivos internacionales de la Comisión Europea y también de la ONU y de todos los consensos que se alcanzan a nivel internacional. Es cierto que el sistema de transporte público *per se* necesita un apoyo de los presupuestos públicos de cualquier administración. En la ley de movilidad establecemos el sistema que creemos adecuado para, de alguna manera, hacer homogénea y previsible la financiación estatal en el transporte público urbano y metropolitano. Ese es el gran objetivo. ¿Que habrá que poner dinero encima de la mesa? Por supuesto, eso va de suyo y así está previsto. Sin perjuicio de que la ley se pueda aprobar en el año 2023, la propia ley recoge que el sistema de financiación del transporte público comenzará en el año 2025, porque los ayuntamientos también necesitan un tiempo para adaptar sus sistemas de reporte y de rendición de cuentas. Ahora, seamos realistas, están absolutamente saturados con la ejecución de los fondos europeos. No se trataba de meter una presión adicional en este sentido; con lo cual, creemos que habrá tiempo para trabajar de manera transparente con todos los ayuntamientos.

En cuanto a las medidas de gratuidad del transporte público, se ha incluido una cuantía de 660 millones —como he explicado y seguro que ha contado también la secretaria de Estado—, cuya idea inicial, desde luego, es continuar con la gratuidad de los servicios ferroviarios de competencia estatal, sin perjuicio, en primer lugar, de que se puedan llevar a cabo ajustes por el diagnóstico que estamos haciendo en estos meses de aplicación y, en segundo lugar, de que se puedan implantar medidas adicionales en el mecanismo que corresponda del Plan nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania. Por tanto, una cosa no quita la otra, hay una cuantía prevista en los presupuestos que, en función del análisis que estamos haciendo, se concretará en una serie de medidas. También se ha referido al mapa concesional del que ya he hablado. Yo creo que no hay nada más que indicar.

Señor Mayoral, le agradezco su valoración general respecto al alcance de los presupuestos. Se ha referido al tren convencional; es verdad que es un viraje que se está haciendo con convencimiento en el ámbito del ministerio. Es verdad también que una parte de su intervención se refiere a inversiones en materia de infraestructuras que no forman parte de las competencias de mi secretaría general, pero, en todo caso, esta evolución se inició ya hace unos años y seguimos consolidándola.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 43

En cuanto a la situación laboral de los trabajadores del sector ferroviario, la secretaria de Estado ya se ha manifestado al respecto. La componente social es cada vez más importante en todos los sectores, pero, desde luego, lo es en el sector del transporte, hasta el punto de que la propia Comisión Europea enmarca ya iniciativas de carácter social para todo el colectivo de profesionales dedicados al transporte. Y en el ámbito del ministerio estamos también en esa sensibilidad. Iremos trabajando dentro del marco competencial que le corresponde a cada uno y dentro del marco que establece la normativa vigente. Compartimos que la movilidad es un derecho y, además, es un derecho que permite el ejercicio de otros derechos constitucionales: el derecho al trabajo, el derecho a la educación, el derecho a la sanidad; con lo cual, es un principio que va también en la propia ley de movilidad.

Nosotros, cuando en el ámbito del ministerio se están dedicando más de 2000 millones entre subvenciones al transporte y obligaciones de servicio público, obviamente no estamos pensando en criterios económicos de eficiencia, porque, si no, no se destinaría esa cantidad de dinero. Esas cantidades, precisamente, lo que pretenden es reconocer esa componente social para garantizar una serie de servicios y una serie de derechos a las personas.

En cuanto a la intervención del señor Segura, de VOX, yo creo que las medidas que se han establecido son coyunturales y para dar respuesta a una situación coyuntural. Han venido dos situaciones encadenadas, primero una pandemia, después una guerra con un importante efecto en la inflación, crecimiento de los precios, una crisis energética, y se trata de establecer medidas que supongan un alivio a las economías familiares, en primer lugar. Así las concebimos y las medidas tendrán vigencia hasta que se den estas situaciones.

Yo creo que mezclar esto con los sueldos de los responsables de los distintos organismos que gestionan el transporte no viene a cuento en el ámbito de las competencias de este ministerio. Desde luego, la eficiencia y la responsabilidad en el uso de los recursos públicos están en el ADN de la actuación del ministerio.

En cuanto a las familias numerosas, se dedica una cantidad muy importante a subvencionar los billetes, tal y como establece la normativa actual, y, desde luego, hay una cantidad distinta para las familias ordinarias y las extraordinarias. Yo hasta ahí puedo indicarle, porque nosotros lo que hacemos es recoger las obligaciones presupuestarias que establece ese derecho que viene en una normativa de otro carácter.

En cuanto a la gratuidad de las autopistas de peaje, en los años setenta y finales de los sesenta se establecieron unos contratos concesionales por unos periodos muy largos y cuando acabó el periodo concesional se decidió no llevar a cabo una nueva licitación de una concesión de autopistas de peaje y dejarlas libres. Pero las concesiones tienen que terminar, si no, implicaría pasar una cuantía de dinero que es de toda la sociedad a una empresa privada. La posición ha sido: cuando vayan acabando las concesiones se podrán liberar; mientras estén vigentes los contratos concesionales, deben continuar hasta su finalización.

Ya acabo. Hay muchos trenes de Renfe que paran en Calatayud, pero obviamente la estación en Calatayud supone más tiempo de viaje. A lo mejor es que usted no coge esos trenes porque tienen un tiempo de viaje un poco más elevado. La línea Barcelona—Puigcerdà, como línea de cercanías, realmente no puede tener trenes que correspondan a líneas de larga distancia o de alta velocidad.

Señora Zurita, la verdad es que me sorprenden sus palabras, porque en el ministerio trabajamos con el máximo rigor para garantizar los servicios de transporte y los derechos de los ciudadanos con las singularidades territoriales que corresponden. Como me están tirando de las orejas, tampoco me voy a extender, pero estamos trabajando con el máximo rigor; desde luego, reflexionando sobre todas las cuestiones. Nos estamos tomando los tiempos que se consideran necesarios para llegar a acuerdos y avanzar de manera sólida en las propuestas.

En cuanto a la señora López, quiero agradecerle su valoración. Ya son 1 700 000 los usuarios que han comprado los abonos de Renfe. Desde luego, es una medida de gran éxito. Con respecto a la petición concreta de los servicios Avant, es verdad que estos días ha habido unas cuestiones principalmente vinculadas al viento que, al final, han tenido un impacto importante en el servicio ferroviario, pero somos conscientes de la frustración de los usuarios cuando hay retrasos en los servicios ferroviarios. Siento haberme alargado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Rallo. **(Pausa)**.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 44

— **DEL SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA (GÓMEZ GARCÍA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS VOX (números de expediente 212/002339 y 212/002346), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002776), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002646).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a seguir la sesión con la comparecencia del subsecretario de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, don Jesús Manuel Gómez García, que tiene el uso de la palabra.

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

Señores diputados y diputadas, en cumplimiento del artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados, comparezco ante esta Comisión con el objetivo de exponer las líneas generales del proyecto de presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el próximo año 2023. El proyecto de presupuestos del Grupo MITMA 2023 contribuye al objetivo principal de los presupuestos generales del Estado, que es ayudar a la sociedad española a transitar la compleja situación derivada de la invasión de Rusia en Ucrania, un contexto internacional volátil, plagado de incertidumbres, que obligan a desarrollar políticas presupuestarias prudentes y realistas desde una doble perspectiva: la búsqueda de la justicia social y de la eficiencia económica, basada en un patrón de crecimiento más robusto, más innovador, resiliente y sostenible.

En este contexto, el ministerio presenta el proyecto de presupuestos más ambicioso de los últimos trece años y se sitúa como la locomotora del cambio del actual modelo productivo. El presupuesto consolidado del Grupo MITMA para 2023 asciende a 21 200 millones de euros para los capítulos 4, 6,7 y 8, lo que supone un incremento de casi el 9% respecto de los presupuestos del año en curso. De estos más de 21 000 millones de euros de presupuesto consolidado que acabo de comentar más de la mitad, concretamente el 55%, va destinado a inversiones reales, el 22% a transferencias de capital, mientras que el 15% se destina a transferencias corrientes y, finalmente, el 8% restante, a los activos financieros. En conjunto, la inversión prevista del grupo asciende a 18 161 millones de euros, 1342 millones más que en el presupuesto actual.

Este presupuesto incluye la inversión que realiza directamente el Grupo MITMA, aquella que realizan otros agentes pero que se financia mediante transferencias de capital —por el Capítulo 7 del ministerio— y las inversiones financieras. Dentro de este concepto, destaca la cuantía destinada al transporte ferroviario, con un 44% del total, más de 8000 millones de euros, lo que pone de manifiesto el esfuerzo inversor que el Grupo MITMA va destinar a la red ferroviaria, destacando —como ya se ha comentado— las aportaciones destinadas a la red convencional y a cercanías, que ascienden a más de 3460 millones de euros. Por su parte, el presupuesto del Grupo MITMA destinado a vivienda asciende a 3462 millones de euros, y se trata de un importe coherente con la relevancia que el ministerio concede a esta política. Finalmente, el presupuesto de inversión destinada a carreteras supone un 17% del total, al modo marítimo se destina al 8% y el modo aéreo concentrará el 5% de los recursos.

Este presupuesto incorpora 5071 millones de euros del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en el que el MITMA lidera los dos mayores programas tractores de inversión, por un lado, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y, por otro, el Programa de rehabilitación de vivienda y regeneración urbana. En concreto, con cargo a este plan, durante el próximo año destinaremos unos 1350 millones de euros para descarbonizar nuestras ciudades, aproximadamente 1230 para cohesionar, conectar y modernizar la movilidad o 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.

Señor presidente, señorías, a continuación me referiré a la sección 17 que, como saben, incluye el ministerio propiamente dicho, los organismos autónomos y las agencias estatales dependientes de él. El presupuesto total consolidado de la sección 17 para el año 2023, en los capítulos 1 a 9, asciende a 15 064 millones de euros. Centrándonos en el ministerio, su presupuesto asciende a 14 946 millones de euros; de estos, como comentaba, 5071 millones de euros son financiados por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Dentro de los capítulos de gasto del gasto corriente, el capítulo 1, correspondiente a los gastos de personal, asciende a 187 millones de euros; al capítulo 2, el de gastos corrientes en bienes y servicios, destinamos 72 millones de euros, y al capítulo 3, gastos financieros, 5 millones de euros, respectivamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 45

Estos tres capítulos conjuntamente apenas alcanzan el 2 % del presupuesto total del ministerio. En lo que se refiere al capítulo 4, transferencias corrientes, el presupuesto de 2023 cuenta con 3417 millones de euros. Como saben, este capítulo contempla las transferencias necesarias para poder financiar la prestación de servicios esenciales para los ciudadanos, como el transporte y las comunicaciones postales. Entre sus principales partidas podemos destacar, en el ámbito del transporte ferroviario, la dotación para financiar el déficit de explotación por la prestación de los servicios ferroviarios declarados obligaciones de servicio público que presta Renfe, tanto en el conjunto de España como en Cataluña, comunidad autónoma que tiene transferida la competencia en esta materia, aunque la financiación sigue garantizándose en los Presupuestos Generales del Estado. Esta partida asciende a la cantidad de 1310 millones de euros y refleja el compromiso del Gobierno con estos servicios, en particular con los de cercanías, y la implicación de nuestro departamento con la cohesión social y territorial y la construcción de ciudades más sostenibles.

Respecto al transporte aéreo y marítimo de viajeros, el ministerio cuenta con partidas presupuestarias por importe de 849 millones de euros destinadas a subvencionar los viajes de los ciudadanos residentes en territorios no peninsulares en sus desplazamientos con la Península y entre islas, así como los desplazamientos de las familias numerosas. Como saben, desde el año 2018 esta bonificación está fijada en el 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 8,6 y 15,4 millones, respectivamente. Igualmente, se mantiene para 2023 la partida creada en este ejercicio de 15 millones de euros, cuyo objeto es poder dar respuesta a posibles situaciones que requieran compensación para garantizar la viabilidad de alguna concesión en el ámbito del transporte de viajeros por carretera.

Por otro lado, disponemos de una partida de 74,3 millones de euros para financiar las compensaciones 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. También se incluyen 322 millones de euros 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, así como 51 millones para las corporaciones locales para la cofinanciación de servicios del transporte colectivo urbano.

Junto con los servicios de transporte, con este capítulo presupuestario se financia también el servicio postal universal que presta la empresa Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima, para la que se ha incluido una partida que asciende a 110 millones de euros, la misma cantidad que la consignada en el presupuesto actualmente en vigor. Este servicio es especialmente importante para la vertebración del territorio y, en particular, en las zonas en declive demográfico, asegura la igualdad efectiva de los ciudadanos con independencia de su situación geográfica o social, y constituye un elemento dinamizador de la economía, dando acceso a particulares y empresas a un importante canal que garantiza que el comercio electrónico y las innovaciones de la economía digital sean una realidad efectiva para todos.

A continuación, paso a referirme al presupuesto de inversión del ministerio, que incluye los importes consignados en los capítulos 6 y 7, que suponen 8588 millones de euros de inversión productiva. El capítulo 6, de inversiones reales, experimenta un crecimiento del 6 % respecto del presupuesto de 2022 y se sitúa en 2612 millones de euros. En atención a la estructura del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la mayoría de este capítulo va destinado a la Dirección General de Carreteras. Así, el total de los créditos destinados por todo el Grupo MITMA a la conservación de la red de carreteras del Estado alcanza el máximo histórico de casi 1550 millones de euros. Y, además, el programa de creación de infraestructuras de carreteras, con una inversión prevista de 1040 millones, permitirá mantener los compromisos de ejecución de las obras en marcha.

Por su parte, el capítulo 7, transferencias de capital, alcanza los 5976 millones de euros. En líneas generales, esta dotación presupuestaria permite reforzar la línea de actuaciones desarrolladas por el MITMA a través de transferencias de créditos a terceros. En este capítulo se sitúa la mayoría de los créditos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia para el MITMA a los que me refería anteriormente. Excluyendo estos créditos del MRR, entre el resto de los créditos del capítulo 7 destacan los siguientes: una partida de 660 millones de euros que se destinará al mantenimiento de la gratuidad de los abonos en Cercanías, Rodalies y Media Distancia de Renfe, así como los descuentos del 50 % en los bonos Avant que se han venido practicando desde este mes de septiembre, y todo ello sin perjuicio del análisis que,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 46

como ha señalado la secretaria general de Transportes, realizaremos a estos efectos. En función de ellos, haremos los ajustes que sean necesarios para lograr una mayor eficacia en los objetivos perseguidos con estas medidas.

Por su parte, los créditos destinados a vivienda ascienden a un total de 692 millones de euros, entre los que se incluyen los destinados al nuevo Plan Estatal de Vivienda, al bono de alquiler joven o a la subsidiación de préstamos. En el capítulo 7 cabe destacar también que este año figura nuevamente la transferencia por importe de 200 millones de euros a la Generalitat de Catalunya, en cumplimiento de la sentencia 1668/17, de 2 de noviembre, que resuelve un 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 estatuto. También, en cumplimiento de las sentencias del Tribunal Supremo derivadas del convenio entre la Administración General del Estado y la Comunidad Autónoma de Canarias de 2006, se ha recogido otra transferencia de 200 millones de euros a la Comunidad Autónoma de Canarias y, además, para el convenio de carreteras vigente con esta comunidad autónoma se prevén otros 210 millones de euros.

Finalmente, el capítulo 8, de activos financieros, experimenta este año un aumento del 107 % respecto al año anterior. Es un incremento que se debe fundamentalmente a la nueva partida de 1100 millones de euros para préstamos de impulso a las políticas de rehabilitación edificatoria y a la construcción de viviendas en alquiler social o asequible y al aumento de 202 millones de euros en las aportaciones patrimoniales a ADIF, que alcanzan un total de 1243 millones de euros. Finalmente, por su parte, la aportación a SEPES para el plan de alquiler social, que crece en 145 millones de euros.

Señor presidente, señoras diputadas y diputados, finalizo ya mi intervención con la esperanza de haber transmitido con claridad las líneas fundamentales de este presupuesto del MITMA para 2023 y quedo a su disposición a partir de este momento para cualquier duda o aclaración que quieran plantearme.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a los grupos. Señor Mayoral, ¿va a hacer uso de la palabra? (**Denegaciones**). En nombre del Grupo VOX, la señora De las Heras tiene la palabra.

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

Usted ha comenzado hablando de partidas de diversos programas como son las obligaciones de servicio público y las subvenciones al transporte. Respecto de estos puntos vemos un incremento de casi 26 millones en las ayudas al tráfico aéreo, un incremento de 17 en el marítimo y el incremento de 660 millones en el terrestre, que nos decía usted que se debe a la gratuidad de los abonos y del descuento del 50 % del Avant y este tipo de transportes para fomentar el transporte público. Nosotros no discutimos esa bonificación, pero sí el control en su ejecución, porque desde su implantación, por ejemplo, en Rodalies de Catalunya —ha salido en varios medios de prensa— no hubo —cito un titular— un día laborable sin incidencias. Y, aunque la ministra haya pedido disculpas —porque es cierto que pidió disculpas—, dijo que septiembre no ha sido un buen mes y no consideramos que sea una buena excusa. Lo que está sucediendo es que la gente reserva esos billetes y se produce una sobreocupación, impidiendo que otras personas puedan comprar esos billetes. Al final, no ocupan el espacio, con lo cual los trenes viajan prácticamente vacíos, pero privando de la posibilidad a otros usuarios de hacer uso de ese tren o de ese viaje.

De este programa además destaca el incremento de las subvenciones a la Junta de Galicia por la gratuidad de la conexión de la AG55, que se suman a las de ejercicios anteriores no satisfechas. Y, por otra parte, hay una partida en el ejercicio vigente de 40 millones a la Comunidad Autónoma de Valencia para la implantación de experiencias piloto de soluciones innovadoras a la movilidad —que este año, evidentemente, no están— y queríamos saber cómo ha sido la implantación de esas experiencias, en qué han consistido y cuáles han sido exactamente esas soluciones innovadoras, porque no podemos olvidarnos que estamos hablando de 40 millones que fueron destinados a ese programa. También ha mencionado el tema del SEPES de Melilla y quería saber por qué exactamente se ha eliminado esta partida.

Quería mencionarle la entidad SASEMAR. Es cierto que usted aquí no la ha mencionado, pero su partida se ha incrementado en 20 millones y ahora alcanza los 157 millones. Sin embargo, no ha existido ninguna modificación en los indicadores de resultados y queríamos saber a qué se debe ese incremento de 20 millones cuando en los indicadores de la memoria de los propios presupuestos no existe ninguna

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 47

modificación. Por último, en relación con esta misma empresa, ya que dentro de la misma memoria la cuenta de resultados de 2022 fue de menos 17 millones, a pesar de haber recibido entonces 142 de los presupuestos generales del Estado, quiero saber cómo es posible que una entidad pública tenga previsión de cuenta anual de resultado de pérdidas con un presupuesto inicial, como va a ser el de este año, de 157 millones.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Gázquez Collado.

La señora **GÁZQUEZ COLLADO**: Gracias, presidente, y gracias al subsecretario por su comparecencia.

Mi intervención no va a distar mucho de la del año pasado, pero realmente la suya tampoco. El año pasado llegó aquí y nos dio números, números y más números, y este año ha sido bastante similar. Como no va a distar mucho, los presupuestos del año pasado eran irreales y los de este año son exactamente igual de irreales y además deficientes. Pero, vamos, no lo digo yo; en esta sala y en otras salas cercanas a esta se ha escuchado, comparecencia sobre comparecencia, al gobernador del Banco de España diciendo que la recuperación económica no se completará hasta 2024, que existe un grave peligro de convertir estos gastos destinados a combatir la crisis energética en gastos permanentes no coyunturales sino estructurales; exactamente lo mismo dijo la responsable de la AIReF, que el Gobierno no da la información necesaria para realizar su trabajo, que esas deficiencias se están convirtiendo en una práctica presupuestaria común, que se agravan. En fin, que todo este tipo de actuaciones que salen del Gobierno desvirtúan la calidad del presupuesto. Y el gobernador del Banco de España también ha repetido lo mismo, que estos gastos que parecen coyunturales se pueden convertir en estructurales.

Así que, como ya he dicho en otra Comisión, yo considero que estos presupuestos son una deslealtad a la sociedad. En todo caso —y usted ha hablado repetidas veces de la inversión— no son creíbles por su ejecución, no son creíbles porque a la vista está, año sobre año, la bajísima ejecución. Por darle algún dato, el año pasado, a 30 de junio, es decir, a mitad de año, con obligaciones reconocidas —no digo pagadas, sino obligaciones reconocidas, que primero tienes que tenerlas reconocidas para después pagarlas—, solo el 33,6% de las inversiones —de las cuales, evidentemente, no todas son del Ministerio de Fomento, pero sí una gran parte— se había ejecutado. En Asturias, que es mi tierra, un 27,6, es decir, es patético teniendo en cuenta que el año pasado apenas llegamos a un 34 a fin de año. A 31 de diciembre, las inversiones en Asturias eran un 34%; este año, en junio, un 27. A lo mejor acabamos un poco mejor, a lo mejor acabamos en un 38 este año.

En el Ministerio de Transportes, en el suyo, en el que le corresponde a su responsabilidad, a 30 de junio el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia apenas tiene un 28,5 de obligaciones netas reconocidas y el presupuesto ordinario, apenas un 31%. Es decir, son ejecuciones bajísimas. De nada vale venir aquí a presumir de unos presupuestos porque son una entelequia. Venden inversiones que desde un ministerio tractor como este podrían llegar a algo y, sin embargo, no se ejecutan y al final se quedan cortos. Ya, total, puestos a poner cifras en papel mojado, podrían incluso ponerlas más altas. ¿Qué más da?

En concreto, en lo que concierne a su secretaría, me voy a centrar ya en un par de áreas que son estrictamente suyas. Primero voy a referirme al servicio de contratación y a la eficiencia del mismo, porque ustedes tienen la responsabilidad de la gestión en el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en cuanto a las licitaciones y a las adjudicaciones. Este mecanismo ha quedado demostrado que es el culmen de la no ejecución; el propio Sánchez ha sido consciente cuando ha cesado al responsable de la gestión. Son una decepción estos fondos, una decepción para la sociedad por la baja ejecución, por el bajo impacto que tienen en la economía, porque no llegan a la empresa ni a la economía real, por la falta de cogobernanza y por la falta de transparencia. Así que ya en las preguntas concretas, que son exactamente de su área, nos gustaría que nos aclarase por qué se produce ese atasco en la tramitación en el servicio de contratación —que da igual que sean expedientes ordinarios que expedientes del MREL—, y que nos aclare qué medidas están tomando en aras de agilizar ese trámite administrativo y de la transparencia en los procedimientos.

Otro tema de su responsabilidad es el personal. Mientras los altos cargos en el Gobierno crecen, se reproducen y los asesores se multiplican, su ministerio sigue infradotado de personal. Igual que el año pasado, le vuelvo a preguntar si considera que su ministerio está suficientemente dotado de personal, si tiene pensado hacer una apuesta clara por cubrir las vacantes, si tiene pensado hacer una apuesta clara, tan ausente en los últimos años, por la promoción interna, si considera que el ministerio tiene personal

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 48

suficiente para la redacción de proyectos o para la dirección de las asistencias técnicas de la redacción de esos proyectos de los MRR que hay que entregar a Europa, si considera que el ministerio tiene personal suficiente para el control y dirección de obra o para el control de las direcciones de las asistencias técnicas para los fondos destinados a las inversiones en los MRR. Francamente, creemos que gran parte del problema viene de la falta de personal cualificado y técnico que no se cubre.

Por otro lado, quería, igual que dije el año pasado, que su ministerio volviera a tomar el protagonismo que tuvo siempre en la Ley de Contratos del Sector Público. Creo que lo tuvo y las leyes funcionaban mejor de lo que está funcionando la actual, así que le invito a que haga una clara apuesta por los técnicos que tiene, porque sus conocimientos y su experiencia valen la pena.

Para finalizar, una reflexión triste, pero absolutamente real. Estamos muy lejos de este recuerdo que tenemos los españoles de la obra civil como motor de la economía y como símbolo de prosperidad. Además, es algo consciente porque apenas vemos actividad a nuestro alrededor cuando nos movemos. De hecho, la secretaria de Estado de Transportes ha dicho que el transporte y, en definitiva, todas las áreas de este ministerio son un derecho, porque dan lugar a otro tipo de derechos como el trabajo, la educación, la sanidad. Sin este derecho fundamental a lo mejor no podríamos acceder a otros. Tristemente, estamos muy lejos de las etapas del Partido Popular, cuando en España se invertía en infraestructuras y se apreciaba, además, el impacto positivo que tenían en la economía.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, señor don Manuel Arribas tiene la palabra.

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

Bienvenido, señor Gómez. La verdad es que esperaba que el día de hoy fuese diferente al de ayer o al de antes de ayer, pero, viendo las intervenciones de algunos parlamentarios, veo que seguimos exactamente igual. Es como si les hubiesen introducido una alocución, viniesen a las comisiones, usasen el botón de *play* y ya estaría todo dicho. Llevamos una semana viendo pasar por las comisiones a los secretarios de Estado, subsecretarios y directores generales y no he escuchado a un solo parlamentario de la oposición decir nada bueno de la gestión y mucho menos de los presupuestos. Hemos escuchado calificativos de todo tipo: los presupuestos del engaño, los presupuestos de los trileros y ayer escuché incluso a un diputado de VOX decir que eran los presupuestos de ETA —hoy, casualmente, 20 de octubre, hace once años que ETA cesó la actividad armada—. Después de escuchar todas estas cosas, me pregunto dónde vive alguno de estos parlamentarios, porque la ciudadanía pensará que viven ustedes en otro planeta.

Señorías del Grupo Popular, claro que estos presupuestos son muy diferentes a los presupuestos del Partido Popular porque estos presupuestos son un seguro de vida para las clases medias, para las familias, para los trabajadores, para los pensionistas. **(El señor Miralles Martín: Ahora le ha dado usted al play)**. Usted tiene que tener un poquito más de educación y callarse cuando no está en el uso de la palabra. Son unas cuentas justas que hacen frente a los problemas que tenemos ahora mismo. La verdad es que me sorprende que ustedes hablen de los presupuestos de la mentira, y que se lo digan a un abulense como yo es prácticamente un delito. Les voy a dar un dato que igual a usted le parece algo menor, pero que a mí y a mi provincia, Ávila, con la gestión del Partido Popular nos lastraron al dejarnos fuera del mapa de comunicaciones de nuestro país, estando apenas a cien kilómetros de la capital. **(Muestra un recorte de prensa)**. Día 19 de septiembre del año 2001, señor Acebes y señor Álvarez Cascos: Ávila tendrá alta velocidad a la vez que Segovia y Valladolid. Esto fue un engaño a todos abulenses. La alta velocidad fue a Segovia y a Valladolid, pero nunca llegó a Ávila. Podría ser una anécdota, un error, pero no. En el año 2001, el señor Acebes, el señor Cascos y el señor Aznar inauguran la AP-51, autopista de peaje, y leo: El señor Aznar asegura que la AP-51 marcará un nuevo punto de posibilidades para los abulenses.

Señorías, dejen de reírse de nosotros. Si estos son unos presupuestos buenos porque hay inversiones, aquellos presupuestos, ¿cuáles eran? ¿Los del engaño? Porque ustedes todavía no han pedido perdón a ningún abulense. No he escuchado a ningún parlamentario del Partido Popular pedir perdón a los abulenses por aquellas dos tropelías que nos han lastrado de por vida. Se lo decía antes, yo no sé dónde viven ustedes, parece que viven en otro planeta. Yo vivo en un pueblo de Ávila de setecientos habitantes que se llama Sanchidrián, y mis vecinos se han beneficiado de la subida del salario mínimo interprofesional, del abono transporte para poder ir a Ávila, para poder ir a Valladolid, para poder ir a Madrid, los mayores

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 49

de nuestro pueblo, a los que les debemos todo, no se olviden, porque ustedes les abandonaron, pero nosotros hemos revalorizado las pensiones, para que tengan una pensión digna, se benefician de la dependencia. Mis vecinos también se benefician del descuento por litro de combustible, los jóvenes se benefician de las becas o de la ayuda al alquiler y también los que más lo necesitan, los más vulnerables, se benefician del ingreso mínimo vital y nuestros mayores se benefician de las ayudas a la dependencia.

Yo sé que al diputado de VOX le hace mucha gracia (**el señor Miralles Martín: Mucha**), pero porque pertenecen a otro tipo de gente (**el señor Miralles Martín: De otro planeta**), gente de la mentira, de la poca educación... (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Disculpe, señor Arribas.

Por favor, dejemos que intervenga. Está en el uso de la palabra. Igual que nos respetan los demás, ruego por favor que respetemos los usos.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Por eso termino, presidente, porque creo que no les vamos a educar ni en esta década ni en la siguiente. (**El señor Miralles Martín: Tú no**). Será muy difícil, porque la falta de educación ya hemos visto que no está reñida con la clase social ni con el dinero que tienen los padres de cada uno en la cuenta bancaria. Seguramente este señor no tenga mucha educación. (**Protestas**).

Claro que hay grandes diferencias en los presupuestos. Los presupuestos del Partido Popular eran los presupuestos del pelotazo urbanístico, los presupuestos del metro cúbico de hormigón (**rumores**) y los presupuestos del Partido Socialista son los presupuestos más sociales de la historia. Son los presupuestos de las personas, de la gente trabajadora, de todos y de todas los españoles y españolas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para responder ahora tiene la palabra el señor subsecretario, don Jesús Gómez.

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

En primer lugar, por supuesto, quiero agradecer todas las intervenciones y comentarios. Está siendo una recurrencia considerar estos presupuestos como irreales. Partimos de que este año, el año 2022, los presupuestos de ingresos están en más de 10 000 millones por encima de lo presupuestado; en el IVA, el consumo y los precios justifican más de 5700 millones de incremento; en el IRPF, el empleo y los salarios están justificando casi otros 5000 millones, y los beneficios de las empresas justifican más de 2000 millones de incremento en el impuesto de sociedades. Es decir, partimos de una recaudación en el año 2022 que permite que las previsiones del año 2023 estén siendo calificadas incluso por el Banco de España, y como ha citado su señoría, por otros organismos como conservadoras y prudentes. En el caso del Banco España, el gobernador ha llegado a decir que la inflación está generando una dinámica muy boyante de los ingresos públicos o que hay una parte que no somos capaces de explicar y que supera las elasticidades históricas de los ingresos respecto al PIB. Esto lo ha dicho en la Comisión esta semana. En cuanto a la previsión de ingresos, creo que si de algo se está calificando es de conservadora y prudente, y de ahí tenemos una envolvente que permite precisamente un gasto que, en el caso de nuestro ministerio, supone el mayor presupuesto de los últimos trece años.

Esta es la tercera vez que comparezco en esta Comisión y siempre hablamos del tema de la baja ejecución. Nosotros hemos ejecutado, hasta el 30 de septiembre del año 2022, de acuerdo con los datos que acaba de publicar la Intervención General del Estado, casi 5000 millones, 4989 millones de euros, más de 1300 sobre el año anterior, casi un 35% más, a pesar de la situación económica y de toda la incertidumbre política mundial. Es una cifra superior a todo el año 2016, que fue de 4669 millones de euros, o a todo el año 2017, que fueron 5012 millones de euros, que son los dos últimos ejercicios completos en los que gobernó el Partido Popular.

Hemos licitado en el período de Gobierno —que también lo he comentado en comparencias anteriores— 33 848 millones de euros, licitaciones de inversión. Esto duplica las licitaciones que se hicieron en el mismo período comparable anterior a nuestro periodo. Por tanto, la licitación media, por ejemplo, de los gobiernos del PP desde 2012 hasta 2017 fue de 3600 millones de euros, mientras que del 2018 al 2022 ha sido de 7052 millones de euros. Y lo mismo podemos hablar con la adjudicación. Todo esto se traducirá y se está traduciendo ya en más ejecución, tanto en este ejercicio como en los próximos ejercicios.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 50

En cuanto al Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia, el ministerio, como saben, gestiona el mayor volumen, 17 000 millones de euros, y actualmente tenemos ya movilizados 11 877 millones de euros, es decir, el 71 % de los recursos. Con el año 2023, prácticamente habremos puesto a disposición de todas las empresas de todas las administraciones públicas la totalidad de los recursos para que las convocatorias y los contratos puedan realizarse. Como comprenderá, todo esto tiene su ritmo. Este es un plan diferente a los planes anteriores, es un plan que se evalúa con unos hitos y objetivos que el Gobierno de España, gracias a todo el trabajo de todas las administraciones públicas, ha ido cumpliendo y ha ido recibiendo en los correspondientes desembolsos —más de 31 000 millones actualmente—, que va a la cabeza de Europa, a la cabeza de los 27, y que ha cumplido todos y cada uno de los hitos y de los objetivos previstos y en sus plazos. Por tanto, no veo cuál es el problema con el mecanismo, y así continuaremos hasta el año 2026, cumpliéndolo escrupulosamente de acuerdo con lo planificado.

Me habla usted también de temas de personal. Nosotros, desde que estamos en el ministerio, por ejemplo, entre octubre de 2021 y octubre de 2022, en el último año, hemos convocado doce procesos selectivos. Gracias a eso, estamos dotando de un personal, por supuesto de alta profesionalización, que está implicado en todos los procesos y puede desempeñar todas las competencias del ministerio, incluidas las nuevas derivadas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Además, le puedo decir que tenemos una presencia equilibrada de hombres y mujeres en una proporción de 60 a 40. En este sentido, todo avanza y todo se va ejecutando de acuerdo con lo previsto.

La portavoz de VOX hace referencia a algunos aspectos que exceden la competencia estricta de la subsecretaría. Se lo comento brevemente. En cuanto a la subvención por la AG-55, de Galicia, el aumento de estas subvenciones es por el aumento previsto del tráfico y de las tarifas para el año próximo. En cuanto a las experiencias piloto —que se refería a la partida de 40 millones de euros—, se está negociando actualmente; es una partida que está en el presupuesto del año 2022 y actualmente se está negociando con la Comunidad Valenciana.

La partida de SEPES con Melilla. Efectivamente, no aparece ninguna partida en el presupuesto del ministerio en el año 2023, pero sí aparece en la memoria de SEPES, que tiene fondos propios. Con sus propios fondos es capaz de financiarlos. Seguirá actuando y seguirá financiando la construcción de viviendas en Melilla.

En cuanto a SASEMAR, el incremento, como señalaba, es superior al incremento medio del ministerio y significa la apuesta del ministerio por unos medios de salvamento y seguridad marítima suficientes y que permitan las inversiones que esta empresa pública realice durante el año 2023.

Por mi parte, esto es todo lo que tenía que comentar.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ya hemos acabado la comparecencia de don Jesús Gómez.

Vamos a dar la bienvenida al secretario general de Infraestructuras, que ya está aquí, para dar paso a la siguiente comparecencia. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE SEITSA (FLORES GARCÍA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (número de expediente 212/002523), PLURAL (número de expediente 212/002565), VOX (número de expediente 212/002337), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002773), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002643).**

El señor **PRESIDENTE**: Bienvenido, secretario general de Infraestructuras, presidente de SEITSA. Además, don Francisco Javier Flores nos acompañó hace poquitas semanas. **(Rumores)**. Ruego, por favor, silencio —ya que, además, somos poquitos—, a ver si podemos escucharle bien. Gracias.

Tiene ya el uso de la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE SEITSA** (Flores García): Muchísimas gracias.

Muchísimas gracias a los señores diputados que nos acompañan, que son poquitos **(risas)**, pero por eso hay que agradecerles en mayor medida el esfuerzo de estar aquí.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 51

Comparezco ante ustedes como secretario general de Infraestructuras y, como ya indicaba también el presidente de la Comisión, también como presidente de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a petición de los grupos.

Como saben, el transporte es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía del país y garantiza la movilidad de los ciudadanos, responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta imprescindible para incrementar la productividad de la economía española. Además, hay que destacar que la política de transporte es un pilar fundamental para lograr los objetivos medioambientales de una sociedad moderna y desarrollada como la española. No podemos hablar de política de transportes sin hablar de políticas ambientales y de descarbonización de nuestra actividad.

Queremos transformar la movilidad y hacer compatible el cumplimiento de nuestros compromisos medioambientales con el derecho de todos a la movilidad. No podemos estar ajenos a estos hechos y, por eso, nuestras inversiones se dirigen hacia los modos más sostenibles y a movilizar la demanda hacia ellos. Eso se refleja en el proyecto de presupuestos generales del Estado, en los que el ferrocarril juega un papel fundamental. Este modo de transporte lidera las inversiones en el presupuesto con 7991 millones de euros, el doble que el presupuesto del 2018, destacando particularmente la apuesta por la red convencional. Pero esto no excluye que también necesitamos invertir en nuestra red viaria y, quizás, de forma diferente a como lo hemos hecho, priorizando, frente a la construcción de nueva infraestructura, las actuaciones destinadas a la conservación, la seguridad vial, la mejora de la funcionalidad y la accesibilidad al territorio, y no olvidando invertir también para que esas infraestructuras sean resilientes a los efectos del cambio climático, manifestado con fenómenos climatológicos extraordinarios.

En este sentido, las inversiones en carreteras del Estado se incrementan, ascendiendo en los presupuestos generales del Estado a 2666 millones de euros, un 8,4 % más que el año anterior. Como he dicho, priorizamos la conservación, de manera que tendremos un incremento en la inversión en conservación en un 11 % sobre el ejercicio 2022, alcanzando un importe de 1548 millones de euros; incremento que, además, hay que destacar que se acumula al 76 % de aumento que ya había tenido en el presente ejercicio 2022 respecto a 2020, y que responde a nuestro compromiso con la red existente y con la mejora de la seguridad vial.

El proyecto de presupuestos generales del Estado para 2023 responde a estas necesidades y es una de las palancas que materializarán un cambio de enfoque del MITMA, para, sin renunciar a la construcción y crecimiento de nuestra red, poner el foco principal sobre la mejora continua y modernización de la red de infraestructuras existentes. Se trata, en suma, de invertir con más racionalidad en aquellos elementos que aporten un mayor valor al conjunto de la sociedad. Todo ello al servicio de una movilidad desde una perspectiva intermodal y en un derecho de los ciudadanos que debe ser garantizado, derecho que antes ya la secretaria general de Transportes destacaba. Es necesario, además, que sea un instrumento de cohesión social y de la propia política económica general del Gobierno, contribuyendo, como ya decía antes, a la productividad y la competitividad de la economía y, al final, de nuestras empresas y de todo nuestro sector productivo.

Permítanme ahora desarrollar con un poquito más de detalle cada modo. En concreto, comenzaré por lo que respecta al ferrocarril, que, como ya he indicado, es el gran protagonista en la inversión del ministerio por su papel fundamental en la movilidad como medio de transporte más sostenible. Ya he dicho que este año el MITMA destinará a las inversiones en ferrocarril 7991 millones, destacando la apuesta por la red convencional, en particular la de cercanías, por los corredores atlántico y mediterráneo de la Red Transeuropea y por el transporte de mercancías, con iniciativas como las autopistas ferroviarias.

La secretaria de Estado ha tenido ocasión durante su comparecencia de presentar las principales partidas de este presupuesto del modo ferroviario, y no pretendo ser repetitivo, y además a lo largo del día también lo harán con más profundidad la presidenta de ADIF y el presidente de Renfe. Por tanto, me ceñiré a las competencias que la Secretaría General de Infraestructuras tiene, sobre todo en relación con la planificación a través de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la red ferroviaria.

Para comenzar, quiero destacar algunos hitos transversales más relevantes. Próximamente, formularemos de forma definitiva la estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias, que estaba pendiente desde el año 2016. Además de su importancia como elemento clave en la planificación, su aprobación constituye un hito del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que para finales de 2022 lo tenemos que tener cumplido, y así confiamos que será. Adicionalmente, estamos implementando estrategias como Mercancías 30 —de la cual ya les pude hablar sobradamente en una anterior comparecencia, como recordábamos— con ese objetivo de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 52

incrementar hasta el 10% el porcentaje, la cuota modal, del transporte de mercancías en ferrocarril respecto a los otros modos terrestres. Hay que decir que Mercancías 30, más allá de un plan o de una estrategia, incluye un conjunto de medidas concretas, entre las que destaca el programa de apoyo al sector, que contempla, con cargo al PRTR, más de 300 millones de ayudas a empresas, como la implantación de ERTMS, renovación de vagones, la compra y renovación de locomotoras, la adaptación o mejora de terminales, los ecoincentivos, etcétera.

De estas ayudas, que son convocadas durante este año 2022, están ya a punto de concretarse muchas de ellas durante este mes de octubre, y los incentivos se podrán solicitar y se concretarán a partir del primer trimestre del año que viene. En los presupuestos generales del Estado se incluyen, justamente, dotaciones para el transporte sostenible digital: 92 millones; de ellos, 51 para el sector público y 41 para empresas privadas; o ecoincentivos al transporte de mercancías, tanto ferroviario como el marítimo, con 40 millones; de ellos, 8 para el sector público y 32 para empresas privadas.

Más allá de estos dos elementos más estratégicos, la mayor parte del presupuesto de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria se destina a financiar transferencias corrientes y aportaciones patrimoniales previstas en los convenios de la Administración General del Estado y los administradores de infraestructuras ferroviarias ADIF y ADIF Alta Velocidad y para la sostenibilidad económica de las infraestructuras ferroviarias que integran sus redes durante el periodo 2021-2025, de acuerdo con lo que está previsto en la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

Adicionalmente, este programa recoge la dotación para la realización de transferencias de capital destinadas a la financiación de convenios de colaboración en materia ferroviaria con comunidades autónomas y entes locales. Concretamente, para el ejercicio 2023 se han previsto las dotaciones correspondientes a convenios con la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como los correspondientes a convenios con Andalucía, en relación con el metro, y con Baleares, en relación con el tranvía.

El presupuesto de la Secretaría General de Infraestructuras —eso no incluye el presupuesto de ADIF ni de Renfe para ferrocarriles— es de 486 millones de euros —les digo que es excluyendo lo que sería ADIF y Renfe—, que responden a los capítulos 4, 6 y 7 del programa 453.A, y representa casi un 40% más que el de 2022. De estos, 17 millones de euros corresponden a las funciones de planificación y evaluación de las infraestructuras ferroviarias de competencia estatal, a través del capítulo 6, es decir, aquello que se dedica fundamentalmente a la realización de estudios y, especialmente, de los estudios informativos. Aquí podríamos destacar muchísimos de los estudios informativos que van a ser financiados con este dinero, que algunos están en curso y otros se impulsarán para la alta velocidad. Los estudios en las ciudades de Vitoria-Bilbao, el tramo Astigarraga-Lezo, la conexión Vigo con la frontera portuguesa, el acceso a Cantabria, el túnel pasante Valencia en el tramo Valencia-Castellón, los estudios de la red arterial ferroviaria de Tarragona, la nueva estación de alta velocidad en el aeropuerto de Girona, la integración en Granada, Madrid-Oropesa, Sagunto-Teruel-Zaragoza y Castejón, Castejón-Logroño, la conexión Pamplona-Y vasca son algunos de los diversos estudios que o ya están en realización o que se llevarán a cabo. Igualmente, también hay estudios para el ámbito de las cercanías. En *rodalies* de Cataluña, desde la duplicación en los tramos restantes de R3, las conexiones de la línea a Puigcerdà, algunas estaciones nuevas de cercanías, el salto de carnero de Cerdanyola, la remodelación de la estación de Martorell, la conexión de las líneas Madrid-Barcelona y la Plana y Picamosol-Reus en el entorno de Valls.

Igualmente, en el ámbito de Madrid, la conexión con el aeropuerto, nuevas estaciones del ámbito de cercanías, el estudio funcional del Eje transversal este-suroeste o la mejora del tramo Hortaleza-San Fernando de Henares son algunos de los estudios que en este núcleo haremos.

En Asturias, por ejemplo, tenemos el estudio de la integración urbana de Avilés; o en Alicante, los estudios complementarios de la variante de Torrellano, así como el tren de la costa; y en Sevilla impulsaremos la conexión entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto, así como la integración del ferrocarril en Dos Hermanas.

Asimismo, tenemos aquellos estudios destinados a la mejora de la red convencional. Aquí podríamos hablar de las variantes de Ordizia y Zorrotza, la integración de Alcantarilla, la electrificación Bobadilla y Ronda, el Soria-Castejón; y podría analizar una lista exhaustiva de los diferentes estudios que con este presupuesto vamos a llevar a cabo.

Por otro lado, hay 175,8 millones de euros de la dirección que corresponden al capítulo 7, de transferencias de capital, como decía antes; 194,2 a transferencias a ADIF para administración de la red; y otros 49 para compensación del resto de actividades. Aquí, querríamos destacar que para 2023, igual que ya se hizo para 2022, mantenemos congelada la subida de cánones prevista desde 2021, que se

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 53

suspendió debido a la situación extraordinaria de la pandemia, y que, igualmente, se ha agravado posteriormente con la crisis de Ucrania y el incremento del coste de la energía. Se ha previsto una compensación de 45,8 millones de euros a ADIF y ADIF Alta Velocidad por ello.

En el capítulo 4 también hay que destacar que se incluye la dotación para la sociedad de la línea Figueras-Perpiñán que explota y mantiene la sección internacional entre España y Francia, con 3,2 millones de euros, así como una dotación para las ayudas a empresas ferroviarias de transportes de mercancías por restricciones temporales de capacidad.

En el capítulo 8 se incluyen otros 1243 millones en aportaciones patrimoniales a ADIF y ADIF Alta Velocidad, de los que casi 932 millones irán a ADIF y 312 a ADIF Alta Velocidad.

Por lo que respecta a carreteras, por concretar las grandes cifras en actuaciones de la red viaria —ya decía antes que estamos hablando de 2666 millones de euros y de ese incremento del 8,4% respecto al presupuesto del año anterior, que representa incluso un incremento del 13,9 respecto a lo que significó en 2021—, también se destinarán, adicionalmente, 445,32 millones de euros correspondientes a las transferencias de capital en el capítulo 7 para el desarrollo de actuaciones de carreteras, que corresponden a transferencia e inversiones para su ejecución por las administraciones autonómicas o entes locales. A ese importe que añadir 5,7 millones de euros destinados al convenio con la Generalitat de Catalunya para la cesión de la B-23 y la implantación del carril bus-VAO en el acceso a Barcelona, que se contempla como transferencia de capital dentro de unos programas del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Centrándonos en la división de obra nueva, *versus* compra y conservación, dedicamos 1118 millones de euros a obra nueva, a ejecutar nueva red, que impulsará la ejecución de diversas e importantes actuaciones y grandes ejes vertebradores, así como la ejecución de las obras de accesos viarios a aeropuertos y puertos.

Como he indicado anteriormente, está previsto la inversión en conservación de carreteras por un total de 1548 millones de euros, un incremento en el presupuesto de conservación que pretenden mitigar el déficit acumulado durante pasadas legislaturas en este ámbito, y responde al compromiso del Gobierno con la mejora de la seguridad como elemento clave del derecho a la movilidad de los ciudadanos y a la eficiencia del gasto público.

Por otro lado, en coherencia con la nueva orientación de la política del Gobierno para potenciar la seguridad vial, el impulso de la digitalización de nuestra red de carreteras y con la eficiencia, adicionalmente, destinamos en este presupuesto 310,89 millones de euros a través del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, que se destinan a las actuaciones de humanización de travesías en entornos urbanos; a mejorar la seguridad de usuarios más vulnerables, como son los peatones y ciclistas; a la reforma, modernización y mejora de la seguridad vial en túneles; a actuaciones de protección de fauna; a implantación de carriles bus-VAO; y también una partida de 19,81 millones de euros para la ejecución del acceso sur al puerto de Algeciras.

He de destacar también que en materia de concesiones de autopistas de peaje se dispone de 98,45 millones de euros destinados a atender reducciones de peajes, bonificaciones en autopistas estatales, tanto en las vigentes como en posibles nuevas que queramos implantar. Nuestro objetivo es corregir las diferencias territoriales en cuanto a pago de peajes siempre teniendo en cuenta que se trata de contratos concesionales que, mientras la concesión no venza, o bien se satisfacen con las tarifas o bien se mitigan con bonificaciones que salen del presupuesto del ministerio.

Respecto a SEITTSA, hay que indicar que realizará en 2023 inversiones por valor de 765,21 millones de euros destinados en su totalidad a carreteras, de los que 58,44 se destinarán a obras de nueva infraestructura y a la liquidación de actuaciones con cargo al convenio entre el ministerio y SEITTSA suscrito en 2015 y 106 se destinarán a obras de conservación en las autopistas que ha pasado a gestionar para llevar a cabo obras de actualización y puesta a cero de las mismas, fundamentalmente correspondientes a reparación de firmes y obras de adaptación de túneles, además de actuaciones de modernización de los sistemas de cobro de peaje.

Asimismo, como secretario general de Infraestructuras, ostento la presidencia del Consejo Rector de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y para desarrollar su labor la agencia cuenta con un presupuesto de 16 millones de euros —16463 000 euros para ser más exactos— para el año 2023. En estos presupuestos, al igual que el año pasado, se mantiene la senda de autofinanciación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, puesto que la mitad de sus ingresos llegan a través de la tasa por la prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, creada en la Ley del Sector Ferroviario en 2015.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 54

En definitiva, el presupuesto de 2023 dedicado a las infraestructuras del transporte terrestre del ministerio supone un paso adelante en la reorientación de la política del Gobierno en este ámbito. Priorizamos las actuaciones ferroviarias tanto en cercanías como en los corredores, así como la conservación de la carretera con una partida muy considerable y muy superior a la de años anteriores y como elemento clave de la seguridad vial y del ejercicio del derecho a la movilidad de los ciudadanos. Incrementamos la inversión pública de forma muy notable para impulsar la recuperación económica aprovechando la oportunidad que también suponen los fondos europeos, y permite consolidar un nuevo enfoque de movilidad sostenible competitiva y conectada con todos, que es una apuesta por la descarbonización de nuestra actividad y por la calidad del gasto público.

Muchísimas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos a los distintos grupos. Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Tomás Guitarte.

El señor **GUITARTE GIMENO**: Gracias por la comparecencia y por los datos que ha ofrecido, aunque me gustaría que aclarara un poco —porque a lo mejor somos legos en esto de los presupuestos y demás— la inversión. Por ejemplo, ¿dónde está en el plan director de la línea ferroviaria Sagunto-Teruel-Zaragoza? Sabemos que hay porque hay obra en marcha, pero en el ministerio solo encontramos un millón. Por otro lado, se nos dice que hay 47, que si una parte está en ADIF, que si otra parte está en el Plan de Accesibilidad Terrestre Portuaria, que si otra parte está en los mecanismos de recuperación y resiliencia. Si pudiese concretar cuál va a ser esa inversión para este próximo año y en qué partidas presupuestarias está, nos aclararía muchas dudas a nosotros y a los medios de comunicación.

Hay otra cuestión que vemos en los presupuestos. En general, en relación con las inversiones a las que nosotros hacemos seguimiento, vemos que, en vez de acelerar su ejecución, muchas de ellas se aplazan en la programación plurianual, demorándolo al menos un año o dos, como por ejemplo pasa con la variante de la carretera de Alcorisa o con la falta de programación de obra física en la A-68, más allá de la que hay iniciada. Nosotros le hemos transmitido muchas veces que nuestra obsesión en esta legislatura y en los acuerdos que hay con el Gobierno era ver si hacíamos el esfuerzo, como así se nos afirmó, de subsanar los déficits históricos que tienen determinados territorios en infraestructuras en España. Nos parece muy bien la solución de los territorios cuajados de autovías, pero es que de momento nosotros no tenemos prácticamente ninguna autovía. ¿Hay realmente un esfuerzo en la programación para la subsanación de esos déficits históricos? ¿Realmente se está planteando el objetivo de cohesión territorial como uno de los objetivos prioritarios de la acción de su ministerio? ¿Realmente se cree en una estructura mallada de las infraestructuras, tanto ferroviarias como carreteras? ¿Realmente se cree en la recuperación del ferrocarril convencional como un elemento articulador de la accesibilidad en estos territorios y en el conjunto del país? En fin, una serie de principios generales, por no entrar en una cosa más específica y que sé que domina mucho, que sería: ¿Por qué las autovías ahora pasan a ser 2+1? A nosotros nos gusta 2+2, que es como más eficaz, como más seguro, una velocidad de diseño mayor. Lo digo porque parece que cuando llega la hora de tocar a los territorios que estamos olvidados siempre también llega la hora de las rebajas; parece que no tengamos derecho a que haya una autovía —pese a que se llamen autovías— o que no tengamos derecho a una circulación con las mismas condiciones de seguridad y de velocidad que otros territorios. Porque si no lo hacemos así, realmente se pierde capacidad de competencia en un mercado que, queramos o no, es de libre competencia. Es decir, si hay territorios a los que no les damos las facilidades de competir, difícilmente van a poder competir. Y lo puede ilustrar con lo que está sucediendo últimamente con los requisitos para ubicar, por ejemplo, la Agencia Espacial Española, donde Teruel tiene voluntad de concurrir y resulta que se le pone como condición para ello que disponga de AVE, que obviamente no tiene porque el Estado no lo quiso hacer cuando se planificó la vía Madrid-Cuenca-Valencia o cuando se anunció el corredor cantábrico-mediterráneo en sustitución, que veinte años más atrás no tiene todavía ni los estudios informativos aprobados. Quiero decir que la dotación de infraestructuras en igualdad de condiciones que el resto del territorio es condición indispensable para que realmente podamos hablar de verdad de cohesión territorial y de igualdad de oportunidades para todos los españoles. Esto era prácticamente lo que le quería plantear.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 55

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

La señora Granollers y el señor Mayoral no van a hacer uso de la palabra. Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra la señora De las Heras.

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

Muchas gracias, señor Flores, por su comparecencia nuevamente. La infraestructura del transporte ferroviario ha sufrido un incremento del 24 % y, pese a ser la infraestructura dotada con mayor presupuesto —como usted muy bien ha dicho aquí, es el protagonista, tiene el protagonismo—, solo consta ejecutado un 20 % del programa de inversión. Una de esas partidas es de 20 millones para la línea 3 del metro de Sevilla. Ya que el compañero del Grupo Socialista ha dicho que nunca decimos nada bueno a los comparecientes, sinceramente, en este punto nos alegra muchísimo que hayan tenido en cuenta las diversas iniciativas que ha presentado el Grupo Parlamentario VOX, porque en dicho sentido poníamos de manifiesto, precisamente, esa línea del metro de Sevilla como ejemplo de los diversos problemas de infraestructuras de España para demostrar cómo muchas grandes infraestructuras están quedando paralizadas por culpa de la poca rentabilidad —consecuencia de la aplicación de la Ley de Desindexación de la Economía Española— que obtienen los inversores en las grandes infraestructuras. Es decir, claro que hay que invertir, pero luego esos proyectos tienen que poderse ejecutar, esto es, tienen que ser rentables para los inversores.

Por su parte, el programa de ordenación e inspección del transporte terrestre prevé un incremento de casi un millón en suministros, y de manera específica en material informático casualmente no inventariable, estudios y trabajos técnicos. Quiera saber si nos podría detallar más el aumento del millón de esos estudios y trabajos.

En cuanto a las comisiones de investigación, la de accidentes e incidentes marítimos se ha incrementado un 310 %, pasando de 655 000 euros a más de 2,5 millones, pero en la memoria no existe justificación a este aumento del 310 %. Quería saber si nos lo podía explicar. Por otra parte, se han incrementado en 36 000 euros los estudios y trabajos técnicos de AESA y quería saber también si nos podía dar aquí la justificación.

Una de las cuestiones que me parece muy interesante destacar es que, a pesar de los incrementos en cientos de millones en distintas partidas, hay una partida muy concreta, la referente a las ayudas a la jubilación de los transportistas, que se mantiene en menos de 10 millones, pese a que la mitad de los solicitantes, de los transportistas que se van a jubilar, quedan automáticamente excluidos porque no hay presupuesto suficiente y pese a que el incremento de esta partida ha sido precisamente un compromiso asumido por la ministra. De hecho, hace una semana la ministra calificó este presupuesto como el más social de la historia cuando realmente vemos que impide una jubilación justa a los transportistas. Deben ser de estos que su Gobierno llama ahora los nuevos ricos, porque si les prohíbe una jubilación justa y luego dice que es el presupuesto más social de la historia, no nos explicamos el motivo.

Para concluir, me interesaría mencionarle un par de tramos concretos, que ya hemos ido preguntando en los ejercicios anteriores, porque se van dilapidando ejercicio tras ejercicio. Uno es la línea ferroviaria Madrid-Aranda-Burgos, suspendido el tramo comercial desde 2011 por el desprendimiento del túnel de Somosierra, y que lleva ya más de diez años. ¿Cuántos más tienen que pasar para que se reabra el tráfico comercial en dicha vía? Otro abandono producido por el Partido Socialista —también en 2011, el mismo año— son cinco de los ocho tramos de la autovía A-11, Soria-Valladolid, pendientes de ejecución. Quería saber cómo va el desbloqueo de esta vía.

Por último, como ha comentado el compañero Tomás Guitarte, la A-40, la tan esperada autovía para poner solución a los problemas de despoblación de la provincia de Teruel. Podemos ver presupuestados 500 000 euros para estudios de prolongación, pero lo que están prolongando eternamente, presupuesto tras presupuesto, es la lejanía de conexión de Teruel con la capital de España, que al final no se ve materializada nunca y la A-40 lleva iniciada su planificación desde el siglo pasado.

Finalmente, el tramo Sagunto-Teruel-Zaragoza, que también ha comentado mi compañero. Ya habían sido adjudicados por casi un millón de euros, se dejaron caducar los proyectos y ahora se ha vuelto a prever una cifra de 47,3 millones, pero, claro, es para un tramo que discurre entre cuatro provincias, sin que se detalle específicamente qué cantidad es para la provincia de Teruel. Quería saber si nos podía concretar o aclarar qué importe va específicamente destinado a la provincia Teruel.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora De las Heras.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Señor Delgado Arce, tiene la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 56

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

A juicio del Banco de España o de la AIReF —por citar entes independientes—, estos presupuestos no son creíbles y están muy falseados porque parten de un crecimiento de la economía española que no se va a dar. La AIReF rebaja en un 29 % la previsión de crecimiento y el Banco de España en un 33 %. Si esto se lleva al ministerio más inversor y se traslada a las obras, sabemos que muy buena parte de lo que aquí se proyecta no se va a poder ejecutar, como, desgraciadamente, está pasando con los presupuestos anteriores.

Respecto a la inversión nueva en infraestructuras de carreteras, que sabemos que ya está superada por la de conservación, nada tenemos que oponernos a eso, pero sí nos gustaría que esa inversión de carreteras se ejecutara realmente. Estamos muy quejosos del déficit de ejecución que se ha producido en este año 2021. Tampoco el presupuesto de creación de carretera nueva crece porque pasa de 1054 a 1040; es decir, está prácticamente estancado. Y le vuelvo a decir lo que le dije a su predecesor: si el año pasado había en el presupuesto de la Dirección General de Carreteras un total de 129 actuaciones con tan solo 100 000 euros —que traducido al cristiano parlamentario, entre comillas, significa que la obra no se ejecuta—, este año hemos multiplicado por cinco el bochorno, porque hemos pasado a 116 actuaciones con 500 000 euros. También sabemos, en el mismo lenguaje que antes dije, que no se van a ejecutar. Claro, esto produce una monumental decepción en aquellos lugares donde esperan como agua de mayo que obras que están programadas no se muevan en absoluto.

También debo decirle que nos llama la atención, por ejemplo, que en algún programa, como el de zona de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano —son las infraestructuras y ecosistemas resilientes y que estaban dotados en el presupuesto de este año 2022 con 1 121 000 euros—, a 31 de agosto no se haya reconocido obligación alguna. Así lo pone de manifiesto el informe de la Intervención General del Estado, como también se evidencia que en el conjunto del MITMA solo se han reconocido obligaciones por importe del 32 %, según el último dato que conocemos, que es el de agosto. No podemos para nada estar de acuerdo ni tampoco —se lo digo como se lo dije a su predecesor— con la gestión que hace la Dirección General de Carreteras, porque no está siendo eficaz. Así se evidencia en dilaciones injustificadas, en enormes demoras en las supervisiones, las cuales en esa dirección se eternizan y es una justificación recurrente. En fin, excusas para decir que las cosas no avanzan.

Nos preocupa, señor Flores, el hecho de que estén ustedes trasladando mensajes de sustitución de autovías que están claramente programadas y planificadas en nuestra planificación y en la de ustedes como autovías con pasos ambientales decididos y dados, pretendiendo transformarlas en carreteras 2+1 sin ningún tipo de diálogo, a través de los medios de comunicación mediante declaraciones de representantes. Esto es inaceptable. Esto no lo admitimos para, por ejemplo, la autovía A-76, Ourense-Ponferrada, o para la autovía Ourense-Lugo, por citar dos ejemplos. Nos preocupa no estar informados suficientemente de cómo van estos estudios para establecer un sistema de tarificación por el uso de las carreteras. La señora Pardo de Vera decía que se está en ello y que se hará, pero por el momento no tenemos a nivel parlamentario, que es donde se cuentan las cosas, información alguna y la demandamos.

No quiero en estos breves cinco minutos dejar de citar un gran problema que se está viviendo en una de las principales arterias de comunicación del noroeste de España, la autovía A-6, como consecuencia del desplome del viaducto de O Castro, que vertebraba la comunicación entre Castilla y León y Galicia, así como con el conjunto del país. Esto sucedió en junio. Creo que transcurrido el tiempo que llevamos —ya más de cuatro meses— tenemos derecho a conocer cuáles son las causas que han motivado este desplome. Tenemos derecho a saber cuál es el presupuesto que va a invertir su ministerio en resolver este problema, porque si nos vamos a los presupuestos generales del Estado no vemos partida alguna, y no nos basta con que se nos diga que esto va en emergencias. Por favor, usted es el responsable del presupuesto, así que díganos cuánto va a costar la reparación del viaducto de O Castro, cómo se va a financiar y cuáles son los plazos que prevén de ejecución de estas obras. Queremos saber cuáles son las causas, porque si nos dicen periodísticamente que en la primavera se puede abrir, es porque ustedes ya conocen las causas. Si las conocen, ¿por qué no nos los notifican? ¿Por qué no se activa esa comisión de seguimiento entre la Junta de Castilla y León, el ministerio y la Xunta de Galicia para dar información más fluida? ¿Es usted consciente de que esos desvíos provisionales que han hecho están generando también problemas en el sector de transportes especiales, sobre todo ahora teniendo en cuenta la adversa climatología en la que ya entramos como consecuencia del otoño y de la cercanía del invierno en una zona climatológicamente muy complicada?

Termino, presidente, si me da unos segundos más. Nos preocupa, como sé que a usted le preocupa, el problema del alza de los materiales y los problemas que se están planteando con obras públicas en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 57

toda España promovidas por su Administración y por otras. Es un problema generalizado, pero entendemos que los reales decretos que ustedes establecieron para revisar, en función de ciertos parámetros, el precio y los contratos deben ser ampliados y modificados. El Grupo Parlamentario Popular acaba de registrar una proposición no de ley en este sentido, la cual introduce parámetros de otros temas. Creo que merece un estudio, porque de qué vale tener obras programadas y planificadas si luego se nos tuerce. Tenemos que proveer las soluciones.

Y les insto —ya termino, presidente, gracias por su benevolencia— a que en el tema de los fondos europeos tengamos más diligencia. Necesitamos más medios humanos para trabajar en la supervisión y preparación de esos proyectos. Necesitamos más agilidad. Es preferible invertir en más recursos humanos para que eso salga adelante que no tener tantos proyectos empantanados y que podamos frustrar las expectativas que las empresas, los particulares y la sociedad tienen en este aporte de los fondos europeos. Sé que voluntad por su parte no va a faltar. Le agradezco su respuesta.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, doña Montserrat García Chavarría tiene la palabra.

El señor **GARCÍA CHAVARRÍA**: *Moitas grazas*, presidente.

Bo día, señor secretario general. Ante todo quiero agradecerle su análisis y la valoración de estos presupuestos generales del Estado. A lo largo de la mañana se ha dicho aquí en varias ocasiones —y usted lo ha vuelto a poner de manifiesto en su exposición— que, efectivamente, estos son los presupuestos de la movilidad sostenible, competitiva y accesible. Asimismo, son los de la justicia social y fiscal y los de la eficiencia económica. Por eso también las cifras que prevén invertir en infraestructuras son históricas. Un país que quiere ser sostenible tiene que dotarse de unas infraestructuras públicas modernas, de calidad y accesibles que faciliten la movilidad de los ciudadanos y el desarrollo económico. Estos presupuestos tienen que servir para que nuestro país se sostenga en estos tiempos complejos y por eso ponen uno de los acentos principales en ese objetivo.

Las infraestructuras públicas de transporte son clave para hacer frente a las consecuencias de la guerra de Putin, garantizando además la justicia social y evitando las desigualdades. Está siendo clave el ferrocarril, por ejemplo, donde una medida como el bono de Cercanías y Media Distancia, dirigida precisamente a paliar la subida de precios de la energía en movilidad, se incrementa en 700 millones de euros para ayudar a más de un millón y medio de personas. Por eso, consolidar la inversión en este medio de transporte con casi 8000 millones de euros, de los que 2200 se destinan a la red de Cercanías, dan sin duda credibilidad y firmeza a la apuesta por el transporte público que este Gobierno ha realizado siempre. Es el triple de lo que el Partido Popular invirtió en su último presupuesto. Aquí se pone de manifiesto una vez más las dos formas antagónicas de abordar las crisis. Por un lado, con los recortes en servicios públicos, como hace siempre que gobierna el Partido Popular; por otro, con el esfuerzo y el refuerzo en las inversiones, como hace siempre el Gobierno de Pedro Sánchez. De igual manera, la apuesta decidida por la mejora de nuestras carreteras, a las que se destinan más de 2600 millones de euros, muy necesarios, por cierto, para revertir el déficit de conservación heredado precisamente de los gobiernos del Partido Popular. Tendrán que disculparme que insista en esto, señorías del Partido Popular. Estos presupuestos generales del Estado en estos tiempos difíciles, llenos de incertidumbres, son, precisamente, la ideología hecha números. O se hacen para salir adelante solo unos pocos o se hacen para salir todos y, además, hacerlo todos juntos. Esta última opción es, precisamente, en la que nos encontrarán a los socialistas.

Me van a permitir que hable de mi tierra. Afortunadamente, Galicia también puede decir que estos son sus presupuestos. Se destinan más de 224,5 millones de euros en inversiones para carreteras en Galicia, lo que coloca a mi comunidad autónoma en el cuarto puesto en cuanto a gasto total, incluidas las inversiones financieras del MITMA. No puedo dejar de mencionar los más de 56 millones de euros para bonificaciones de los peajes en la AP-9, incluso las supresiones de estos, que serán asumidos íntegramente por el Estado, como muy bien saben, en algunos trayectos en las provincias de A Coruña y Pontevedra. Y quiero también recordar la inversión en el sector ferroviario, que alcanza más de 430 millones de euros. Efectivamente, el AVE seguirá siendo una apuesta preferente a la que se destinan más de 100 millones de euros para completar tramos entre Zamora y Ourense o la propia estación de Ourense. Es verdad que queda mucho por hacer en Galicia, señor secretario general —es así—, y las diputadas y los socialistas gallegos somos muy conscientes de ello, sobre todo si tenemos en cuenta que desde los presupuestos generales del Estado tenemos que suplir las carencias inversoras de la Xunta de Galicia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 58

Fíjense qué bien le viene a Galicia un gobierno central que no se olvide de sus infraestructuras, porque les aseguro que si de la Xunta depende, mal nos va. Señor Delgado, los presupuestos de la Xunta de Galicia —permítame decirlo— sí son unos presupuestos increíbles.

En definitiva, viviendo como estamos las consecuencias de la guerra de Putin, nuestra fuerza como país ha de ser amortiguar los efectos de la desigualdad, garantizando la justicia social; ha de ser caminar, como no puede ser de otra manera, hacia un futuro sostenible. Más de 3000 millones de euros en ayudas al transporte es, como he dicho, poner cifras a la ideología verde, humanista y socialdemócrata que este Gobierno tiene como brújula.

Veo que ya me he pasado del tiempo, así que *nada mais y moitas gracias*. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: No se ha pasado, le quedan treinta segundos.

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: Como lo veía rojo...

El señor **PRESIDENTE**: Cuando está rojo, quedan los treinta segundos últimos. Yo creo que les pasa a todos.

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: En cualquier caso, he terminado. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere hacer usted uso de esos segundos?

La señora **GARCÍA CHAVARRÍA**: No, he terminado, muchas gracias. Además, siempre abuso de su benevolencia. Se lo agradezco. Nada más. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra don Francisco Javier Flores, secretario general de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTE DE SEITTS** (Flores García): Tengo cinco minutos, que he visto que es muy riguroso el presidente de la Comisión. Por tanto, intentaré contestar incluso mezclando, porque han salido algunos temas que han sido comunes.

Tema de la ejecución. No quiero poner excusas, pero es verdad que este primer semestre, que es sobre lo que estamos hablando, no ha sido un semestre normal. Han pasado muchas cosas que han generado esos dos reales decretos e incluso el propio sector estaba a la expectativa de cómo iban a ser y qué iban a decir para arrancar más o menos, porque ha sido un golpe sorpresivo, que no ha sido lo habitual. Eso tampoco nos tiene que eludir de la autocrítica y de decir que queremos ejecutar más, es mi deseo. Es un tema que no es solo de ahora, sino que, como profesional que me he dedicado a hacer obras, tengo el deseo de poder ejecutar y que las obras sigan adelante, etcétera, y luchar contra todas las vicisitudes y problemáticas que se tiene. Es un deseo.

Tenemos que mejorar y modernizar las propias estructuras para que esa supervisión sea más ágil. A veces son personas, a veces son mecanismos, a veces es método, cosas que se diseñaron en un momento pensando en un determinado número de proyectos, pues no es el mismo volumen que tenemos ahora. Cuando se habla mil veces de digitalización, al final se ha de ver en esto. Por tanto, no eludo esa autocrítica de lo hemos de intentar en cómo nos organizamos para hacerlo mejor, pero también ha sido un año complicado. Y los reales decretos, que está muy bien querer ampliarlos, han servido y mucho. Sin estos, estaríamos mucho peor. Han servido mucho, han sido muy útiles y han permitido que muchísimas obras, por no decir una gran mayoría, hayan podido continuar. Por tanto, estamos satisfechos de cómo han funcionado. La incertidumbre no es buena para algo tan complejo como es la ejecución de las obras. Yo cojo el guante de la parte de la autocrítica que hemos de hacer sobre cómo mejorar los propios procesos de la Administración, pero también hemos de entender que estamos en un primer semestre y que las obras en general en los segundos siempre certifican, porque las propias empresas tienen sus mecanismos de funcionamiento. Ha sido un primer semestre muy especial.

El 2+1. Me podría extender mucho y los cinco minutos dan para muy poco. Diría que el concepto que tenemos que tener en cuenta es que todos los territorios y todos los ciudadanos tienen derecho a seguridad, funcionalidad y accesibilidad. Hasta ahora parecía que la única respuesta que teníamos era la autovía 2+2 clásica, pero hay países de nuestro entorno que llevan muchos años aportando a territorios, estructurando territorios y vertebrando con otras soluciones como el 2+1, que mantiene esa funcionalidad, esa seguridad y que permite tener un menor impacto económico, un menor impacto ambiental y un menor

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 59

impacto territorial y que las cosas puedan ser mucho más rápidas. Así de claro, mucho más rápidas también.

No han sido anuncios. Aquí, solo en España, hay dos comunidades que han hecho 2+1: Cataluña y Navarra, que tienen dos tramos, y ninguna más. En la Red de Carreteras del Estado lo hemos anunciado en un caso, en el tramo de la N-230 desde Alfarràs hasta Sopeira, dos tramos. Yo mantuve una reunión con todos los alcaldes —creo que eran casi una decena—, con la Diputación de Huesca, con la Diputación de Lleida, con la Generalitat de Cataluña y con el Gobierno de Aragón para explicar por qué renunciábamos a lo que siempre se les había prometido de la A-14, etcétera, que no llegaba y que había tenido unas vicisitudes. No la querían por el impacto que tenía sobre su territorio, porque quieren y aman su territorio, y sobre todo porque creían que no era necesaria por la intensidad del tráfico. No era necesaria. Técnicamente, no era necesaria; era una cosa sobreabundante en cuanto a capacidad, y con ellos lo acordamos. El único caso, no ha habido ningún otro. Absoluto diálogo con todos. Ese acuerdo es con lo que tiramos adelante, y de momento no hemos hecho ninguno contra nadie, contra ninguna institución. Lo quisieron hacer justamente con esa concertación, esa transparencia y ese diálogo y creo que es una muy buena solución. Para muchos otros territorios se puede ajustar, porque es muy respetuoso con el territorio, y puede dar unas prestaciones similares o muy similares, y próximas, a lo que sería la autovía.

El metro de Sevilla, evidentemente, está. Está porque estamos a punto de firmar ese convenio y ha sido un compromiso de este ministerio.

Me ha hecho muchas preguntas muy concretas sobre algunos aspectos que no son de mi competencia, de esta secretaría general: AESA, la inspección marítima, no corresponden. No sé si hay un problema de cómo está en el presupuesto, pero no corresponden a mi secretaría general. El tema de los transportistas y sus jubilaciones no tengo la suerte de poder llevarlo, y, por tanto, no le puedo contestar, no por no querer, sino porque no se corresponde con mis competencias.

Hablábamos también de los 46 millones. Es verdad que el presupuesto quizá no está realizado de la manera más comprensible y legible, o sea, requiere un esfuerzo de buceo importante en las cifras, más cuando se nos han añadido, aparte de los factores ya clásicos, diferentes capítulos, etcétera. La dificultad, hasta que no se concretan proyectos, está en territorializar. También está el tema del mecanismo y los fondos europeos, que también van aparte, pero sí que puedo asegurarle que hay esos 46 millones de euros que fundamentalmente van a este eje. Una parte está en ADIF, en una gran bolsa más genérica, y otra parte van consignados por el mecanismo de recuperación. Por eso quizá no están tan claramente consignados como para dar tranquilidad, pero, como ha dicho, lo importante es que las obras están ahí. No estamos hablando ahora de un proyecto, sino que las obras están ahí y, por tanto, tenemos la certeza. No estamos ocultando nada, pero a veces el cómo se colocan estos mecanismos contablemente, dónde se colocan y dónde no puede no ayudar a tener una transparencia.

Respecto a la A-6 y a su viaducto, ya lo dijimos públicamente: con transparencia. Yo estuve antes de verano con las dos consejeras en Piedrafita. Lo explicamos: hay una investigación forense sobre qué ha pasado, ahí nos centramos, sobre todo, en satisfacer el tema de la movilidad y resolverlo. Hubo un primer desvío, hubo un segundo que acertaba y hubo un tercero que no tan solo acertaba, sino que permitía los transportes especiales. En relación con la campaña invernal, lo conocemos, somos conscientes y hemos trabajado con la DGT para que haya un tratamiento específico en ese tramo, en ese trayecto, en la campaña invernal, con un refuerzo de los medios a disposición para poder hacer frente a las situaciones que se puedan dar; situaciones que pueden ser muy radicales, es decir, hacer un desvío porque puedan ser muy extremas, o situaciones más sencillas, pero que sabemos que requieren un sobreesfuerzo. He de decirle que yo he hablado con las consejeras, con ambas, que además son compañeras, tanto con Ethel Vázquez como con María, para vernos y poder explicarles los resultados preliminares que ya tenemos. Será en unas semanas cuando estos resultados preliminares estén más contrastados, después de haber explicado a ambos gobiernos autonómicos las actuaciones, y cuando podremos explicar cómo vamos a plantear toda la situación de la reconstrucción. Permítanme que sea entonces, cuando esté resuelto, cuando lo comparta con transparencia.

Respecto a los presupuestos, he de decirle que el presupuesto no aparece porque es una obra de emergencia. Y para dar tranquilidad a todo el mundo, la obra de emergencia de La Palma que estamos realizando tampoco aparece y se está ejecutando. Lo que quiero decir es que las obras de emergencia no aparecen incluso cuando son de gran magnitud, como es la de La Palma, que es una evidencia que la estamos realizando para superar la problemática del volcán que cortó una carretera, la estamos ejecutando desde el Gobierno y no aparece. Esta tampoco aparece consignada ni es claramente identificable. Como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 60

dijimos, estamos todavía en esa fase de acabar de concretar y, como la emergencia tiene esta flexibilidad, destinaremos los recursos sin escatimar, como siempre dijimos, para reparar lo más rápidamente posible, que es en lo que estamos trabajando, en cuál es la solución más rápida. Y lo explicaremos cuando tengamos esa concreción y también, si me permiten, cuando lo hayamos compartido con nuestros gobiernos, que es lo que corresponde por lealtad institucional, como hemos tenido hasta ahora siempre en nuestra relación con ellos.

Se hacía referencia al estudio sobre la tarificación de las vías, creo que la secretaria de Estado se ha extendido en sus respuestas también sobre el tema. Todavía estamos en esa fase inicial de redacción. Habrá un momento en que evidentemente se tendrán que compartir, y espero que se comparta dándole la importancia y la trascendencia que tiene un estudio de este tipo para todo el sistema de infraestructuras. Creo que la secretaria de Estado ya ha dado respuesta bastante extensa a este tema.

Hablaba de la agilidad de fondos europeos. No puedo estar más de acuerdo en que tenemos que ser ágiles y mejorar, y eso entra dentro de aquella autocrítica que ya comentaba al inicio. No tengo problema en decirlo, tenemos que mejorar, claro que sí, solo faltaría. Es verdad que venimos de unos volúmenes de inversión, pasamos a otros y hay que mejorar. Ya digo, es personal, pero también estamos en cómo organizarnos mejor, y lo vamos a implementar seguro.

Por mi parte, aunque un poco todo a bote pronto, creo que he intentado contestar. Les agradezco, sobre todo, el tono de sus intervenciones.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a usted.

Finalizada esta comparecencia, seguidamente, como ya tenemos aquí al secretario general de Agenda Urbana, vamos a darle paso. **(La señora vicepresidenta, López Domínguez, ocupa la Presidencia).**

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE AGENDA URBANA Y VIVIENDA (LUCAS PARRÓN). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS PLURAL (número de expediente 212/002567), VOX (número de expediente 212/002338), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002775), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002645).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Continuamos la sesión dando la bienvenida al señor Lucas, secretario general de Agenda Urbana y Vivienda. Tiene la palabra. Bienvenido.

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

Es un placer estar en esta Comisión, como siempre que he tenido que comparecer o contestar preguntas. Muchas gracias a todos.

Señorías, comparezco en esta Comisión para presentarles los presupuestos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para el ejercicio 2023 de la Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda, de la que dependen, como saben, dos direcciones generales: la Dirección General de Vivienda y Suelo y la Dirección General de Agenda Urbana y Arquitectura. Estos presupuestos se asientan sobre varios pilares u objetivos principales: el impulso de los proyectos normativos que garanticen derechos y refuercen la seguridad jurídica, y en los que se sustentan las políticas que desarrollamos. De esta manera hablamos de la ley por el derecho a la vivienda, que está en estos momentos en tramitación en el Congreso de los Diputados, la Ley de Calidad de la Arquitectura y la ley de rehabilitación, que ya fueron aprobadas, y la modificación de la ley del suelo para garantizar la seguridad jurídica en el planeamiento urbanístico. Por otro lado, las políticas de ayuda al acceso a la vivienda, especialmente para las personas con mayor vulnerabilidad económica; la promoción de vivienda social en alquiler, incidiendo en aquellos colectivos con más dificultades de acceso —vulnerables económicos, jóvenes—. Asimismo, la estrategia de rehabilitación de viviendas y edificatoria, para garantizar la eficiencia energética, la sostenibilidad y la accesibilidad; también la rehabilitación y recuperación del patrimonio histórico y cultural, y el impulso de las políticas de agenda urbana de la Nueva Bauhaus Europea.

El proyecto de presupuestos generales del Estado para el año 2023 para esta secretaría general asciende a 3467 millones de euros, lo que supone un incremento del 5% respecto al presupuesto del año 2022, y si lo comparamos con el presupuesto del periodo anterior, 2018, que estuvo prorrogado hasta 2020, heredado del anterior Gobierno, supone un incremento de más de 2987 millones de euros; unos presupuestos que suponen septuplicar las cifras que se invertían en esta área en las etapas del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 61

Gobierno anterior. Es la inversión más cuantiosa de la serie histórica en vivienda para responder a lo que es una urgencia, una emergencia social, que tiene como consecuencia que este Gobierno lo haya colocado en el centro de la acción política.

Este presupuesto se compone del presupuesto propio y del presupuesto financiado con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con los fondos Next Generation. De esta manera, si nos fijamos en la parte del presupuesto no financiado con fondos europeos, en este año 2023 asciende a 987 millones de euros. Y si comparamos con el presupuesto del año 2018, al que hacía referencia hace un momento, lo incrementamos en más de 550 millones, lo que supone duplicarlo. Asimismo, si referenciamos el presupuesto no financiado con fondos europeos al de este año 2022, lo incrementamos en cerca de 185 millones de euros, lo que supone un incremento del 23%.

A continuación, les describiré el presupuesto con las líneas más importantes de las inversiones, referenciadas a los objetivos antes mencionados. En primer lugar, la gestión del nuevo Plan Estatal de Acceso a la Vivienda 2022-2025, que ha entrado en vigor en este año. El plan estatal tendrá, en el año 2023, 421 millones de euros, conforme a lo suscrito con cada una de las comunidades autónomas. El plan se encuentra ya en estado de ejecución y ha sido concebido con un mayor carácter social respecto al que finalizó el pasado año, el del periodo 2018-2021. Sus objetivos son: financiación de las ayudas de subsidiación de préstamos convenidos, que fueron formalizados en el marco de los anteriores planes estatales de vivienda para promover viviendas en régimen de alquiler; promover las ayudas al alquiler de vivienda habitual a aquellas personas con menores recursos económicos, víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucios o lanzamientos, personas sin hogar u otras vulnerables económicamente; implantar ayudas con una especial atención a los jóvenes; acceso a la vivienda en las zonas con menos habitantes para hacer frente al reto demográfico; ayudar a nuestros mayores y a las personas con discapacidad; incrementar la promoción de vivienda social y asequible en alquiler; fomentar, mantener y conservar el parque público de viviendas; implementar viviendas para trabajadores de temporada, viviendas modelo *cohousing*, viviendas intergeneracionales y otras modalidades similares; y la erradicación del chabolismo y la infravivienda en nuestro país.

En segundo lugar, el bono de alquiler joven, que implica una ayuda para miles de jóvenes hasta treinta y cinco años con el objetivo de contribuir al pago de la renta arrendaticia a precio de cesión de uso, con una limitación de rentas, enfocado a aquellos que más dificultades tienen para afrontar el pago de la renta arrendaticia. Para ello se había consignado en los presupuestos generales del Estado de este año 2022 en el que estamos un importe de 200 millones y se han comprometido otros 200 millones en el presupuesto que venimos a presentar hoy aquí para 2023, cantidad que ya en el año 2022 fue repartida entre las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla según el porcentaje de reparto aprobado en la conferencia sectorial entre el Estado, las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla.

En tercer lugar, el impulso y la implementación del plan de viviendas para alquiler asequible, con una previsión de 100 000 viviendas de alquiler social y asequible, más ambicioso que la anterior previsión de 20 000 viviendas. Recuerden que había una previsión en lo que se denominó Plan 20 000, en estos momentos con el plan de vivienda para alquiler asequible se pasa de esa previsión de 20 000 a 100 000 viviendas. Para tal fin hay cuatro sistemas de gestión de manera directa impulsados por esta secretaría general: las viviendas para alquiler social y asequible promovidas en suelo propiedad del ministerio a través de la sociedad pública SEPES. Son numerosos desarrollos en todo el país, ejemplos son los últimos firmados: ayer el de Campamento; el de Son Busquets hace unos días; pero hay desarrollos en Valencia, Andalucía, Canarias, País Vasco, Ceuta y Melilla, y se están planificando otros en casi todo el territorio estatal. También las viviendas para alquiler asequible, financiadas con fondos de los planes estatales de vivienda y acordados con comunidades autónomas y ayuntamientos. Por otro lado, las viviendas para alquiler asequible promovidas en colaboración con ayuntamientos con convenios específicos que no están dentro del ámbito del plan estatal de vivienda. Y las viviendas que están impulsadas con cargo a los fondos europeos. Dentro de las que son de gestión no directa por parte del ministerio, sino en colaboración con otras administraciones u otras instituciones, estamos hablando de aquellas acordadas con Sareb en la firma realizada con el Protocolo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Sareb y el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, hasta 15 000 viviendas. Las que se acordaron en el acuerdo realizado entre el Fondo Social de Viviendas y entidades bancarias —en estos momentos hay 10 411 viviendas habitadas—, y también los acuerdos que se puedan llegar a realizar en cesión de viviendas a las administraciones públicas a través del programa del plan estatal de vivienda en un ejercicio necesario de colaboración público-privada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 62

En este sentido, para las actuaciones a desarrollar de manera directa por el ministerio se han consignado 836 millones de euros, de los cuales 260 millones son para las promociones que están en tramitación con la entidad pública SEPES, así como a través de los fondos europeos, 500 millones —que explicaré a continuación—, y el resto de los importes con varios municipios y comunidades autónomas para la promoción específica en esos territorios de diferentes promociones de vivienda, que ascienden en total a más de 9000 viviendas en estos municipios. En estos momentos, las viviendas previstas con SEPES son 17 319, las previstas con los fondos europeos 20 000 y las previstas con los ayuntamientos son 9200 viviendas. Como digo, a todas ellas hay que sumar aquellas otras que están en tramitación con fondo social bancario, con Sareb y aquellas que se puedan financiar con el plan estatal de vivienda, cuya financiación ha posibilitado y va a seguir posibilitando cerca de 15 000 viviendas en su desarrollo. Como digo, en total son 100 000 viviendas las previstas con el impulso de este ministerio, en colaboración con otras administraciones.

Respecto a los fondos europeos, hemos seguido avanzando en el trabajo conjunto que hemos hecho con comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en varios programas: el programa de rehabilitación para la recuperación económica y social en entornos residenciales y la política de incentivos fiscales. En este presupuesto para este año 2023 hay previstos 880 millones de euros, que se unen a los 1389 de este año 2022 y a los 1151 ya enviados a las comunidades autónomas del periodo 2021. En estos momentos, todas las comunidades autónomas tienen abiertas las convocatorias y, por la información que nos está llegando de todas ellas, van bastante bien y con una perspectiva de cumplimiento bastante positiva. También está el programa de construcción de vivienda para alquiler social en edificios energéticamente eficientes, había 500 millones en este ejercicio 2022 para la promoción de 10 000 viviendas y se enviarán otros 500 millones para otras 10 000 viviendas a partir del año 2023. Tengan en cuenta que el plazo de ejecución previsto de los fondos es hasta el año 2026.

Por otra parte, se ha previsto en este presupuesto una cantidad en relación con los préstamos retornables, que también nos ha planteado la Comisión Europea. Son 1100 millones para impulsar políticas de rehabilitación edificatoria y construcción de vivienda en alquiler social o asequible a la hora de establecer mecanismos que faciliten la inversión tanto para las comunidades de propietarios como para los propietarios en la rehabilitación de viviendas y para la construcción de vivienda social y alquiler en diferentes partes del territorio. Además, como ya saben, están en marcha los dos programas de rehabilitación de edificios públicos, uno con las comunidades autónomas, por 480 millones, y otro con los entes locales, los programas denominados PIREP, con 600 millones de euros.

Por último, quiero señalar también la importancia de la conservación del patrimonio histórico y arquitectónico español para poder dar continuidad al compromiso con la recuperación y el crecimiento de nuestro patrimonio histórico monumental. El ministerio dedica una inversión directa de 30 millones de euros para proseguir con actuaciones dirigidas a la conservación, restauración y rehabilitación de edificios de especial valor arquitectónico. A esta inversión hay que añadir, y se completa, con el importe que se consigna con cargo al programa del 1,5% cultural, para financiar actuaciones de recuperación en toda España. Quiero recordarles que la próxima convocatoria ya no será del 1,5% cultural, sino que después de los acuerdos alcanzados en el Congreso de los Diputados la inversión aumentará hasta el 2% de las cantidades, para financiar estas actuaciones de recuperación en toda España.

Concluyo ya, señorías. Espero haberles facilitado toda la información necesaria e imprescindible del presupuesto. La intervención ha sido corta, he intentado ajustarla al tiempo lo mejor posible, pero intentando detallar lo máximo posible las principales cifras y políticas del ministerio en materia de Agenda Urbana y Vivienda. Creo, señorías, que son unos presupuestos coherentes con la política económica y social del Gobierno en esta materia, que apuestan por poner en marcha una política de vivienda social donde no hemos parado de incrementar notoriamente su importe, impulsando medidas que faciliten el disfrute de una vivienda digna y adecuada y la consecución de derechos constitucionales, de manera muy particular en el caso de las familias con menos recursos económicos, con mayor vulnerabilidad y, por supuesto, con un parque de viviendas en alquiler en un marco legislativo adecuado. En resumen, todo ello con un presupuesto histórico y con una normativa que queremos que, por primera vez, se apruebe en las Cortes Generales a través de la ley por el derecho a la vivienda, a una vivienda digna, adecuada y a precio asequible. Todo ello demuestra el compromiso de este Gobierno para poner a nuestros ciudadanos y ciudadanas en el centro de las políticas públicas, mejorando su vivienda, su edificio, su ciudad o facilitando su acceso, para combatir la exclusión residencial mediante programas que priman a las personas y familias con menos recursos y las situaciones de nuestros jóvenes y mayores, colectivos que más lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 63

necesitan, que necesitan de una mejor accesibilidad, una mejor habitabilidad, en lucha contra la pobreza energética y para intentar combatir la exclusión social, garantizando mayores cotas de bienestar social y, sobre todo, mayores cotas de sostenibilidad.

Quedo a disposición de ustedes para cuantas preguntas, aclaraciones o comentarios quieran realizar. Muchísimas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.

Pasamos ahora al turno de intervenciones. Como vienen haciendo durante prácticamente todo el día, recuerden que tienen un tiempo de intervención de cinco minutos. Dicho esto, pasamos en primer lugar a la portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, la señora Maestro.

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

Muchas gracias, señor Lucas, no solo por su explicación y por los datos, que entiendo que han sido más que consistentes, sino también por las líneas políticas que ha desarrollado y que nos ha manifestado. Son unas líneas políticas en las que, por supuesto, vamos a coincidir plenamente y que forman parte no solo del acuerdo del Gobierno, sino del ADN de mi grupo parlamentario, siendo una de esas metas a conseguir por parte de todo este Gobierno.

Por supuesto, dar una solución habitacional debe suponer una de las grandes aspiraciones de todo Gobierno, aún más siendo progresista, sobre todo visto lo que los antecesores han podido hacer en esta materia, que desde luego no ha sido garantizar esta vivienda digna, adecuada y a precio asequible, como usted estaba diciendo, y que por supuesto apoyaremos hasta que sea una realidad patente. Siendo así, parece también necesaria la mención —usted lo ha comentado— en relación con la futura Ley de Vivienda que se encuentran en estos momentos en tramitación. Sirva también este foro para solicitar ese impulso que se le pueda dar a esta ley y que se posicione ya como una de las prioridades que podamos desarrollar, y muy particularmente si está en su mano también poder hacerlo por la vía del Ejecutivo y no únicamente del Legislativo.

Estamos hablando de una dotación para vivienda que asciende a 3472 millones. Me parece que es más que reseñable, como le decía, esa apuesta que se ha hecho. También tengamos en cuenta, por supuesto, que es una política transferida a las comunidades autónomas. Siendo así, y también como usted ha avanzado algunas cuestiones, quisiera trasladarle —más a modo de reflexión, aunque también de pregunta— si ya se está valorando de una manera efectiva la cesión de las viviendas de la SAREB, en este caso a las comunidades autónomas, para que estas puedan habilitar —del mismo modo que ya lo ha manifestado, en este caso, el vicepresidente de la Generalitat Valenciana, Héctor Illueca, de la Conselleria d'Habitatge— y promocionar un alquiler social y real, ya sea con esta cesión de uso o cualquier tipo de título que pueda habilitar, que a su vez también pueda suponer esta protección frente a desahucios, en todo caso, sin alternativa habitacional y por falta de pago. Es decir, que lo que ya se está promoviendo en algunos territorios estoy convencida —más después de haber escuchado su intervención— que es la esencia que busca también este Gobierno y muy particularmente su ministerio, si cabe también, esta cesión a cada una de las autonomías.

Por otro lado, y también en relación con lo que ha comentado usted sobre el bono de alquiler joven —que por supuesto seguiremos apoyando y entendemos que debe promocionarse cada vez más—, quisiera saber la evolución que entiende el Gobierno de los resultados que pueden darse en relación con este bono de alquiler, cada una de las previsiones y pretensiones que tienen ustedes al respecto y que efectivamente se puedan cumplir.

Sin más, entendemos que son unos objetivos bastante ambiciosos, pero que desde luego tienen un encaje no solo con la línea del Gobierno, sino también un encaje presupuestario más que suficiente para, como mínimo, poder pensar que podemos alcanzar la mayoría de esos objetivos.

También rogaría que siguiéramos insistiendo, tanto el Ejecutivo como del Legislativo, para terminar con un par de cuestiones que ha comentado usted en relación con la accesibilidad. Por supuesto, debemos hacer una defensa absoluta, y sirva también el comentario para decir en el seno de esta Cámara y de este palacio que pudiera tramitarse de la manera más oportuna y correcta posible, pero a mi juicio y al de nuestro grupo parlamentario debe tramitarse.

Por último, en relación con todas las actividades de rehabilitación, que sin lugar a dudas también apoyaremos y que entendemos que son fundamentales y muy acordes con todo el tema de la transición energética y todas las políticas desarrolladas al efecto, no podemos más que felicitarlos. Ojalá dentro de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 64

estas partidas tuvieran cabida algunos proyectos que se han olvidado de un tiempo a esta parte, como el castillo de Sagunto o monumentales similares, pero supongo que este mensaje deberé transmitirlo a más de un ministerio.

Sin más, le agradezco su comprensión, todos los datos y todo el trabajo que ha realizado, y le ruego que lo haga extensivo a todo su equipo.

Muchas gracias.

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

Pasamos al Grupo Parlamentario VOX. Tiene la palabra su representante, la señora Esteban.

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

Señor Lucas, bienvenido. Gracias por venir una vez más a darnos cuentas a esta casa. Una vez más, ya por tercer año consecutivo, estamos ante unos presupuestos que están cimentados en unas previsiones de crecimiento que son absolutamente irreales y no están respaldadas por ningún organismo, ni nacional ni internacional ni por el Banco de España o la AIREF, porque todos los organismos de reconocido prestigio, tanto nacionales como internacionales, han revisado a la baja sus previsiones de crecimiento. Ya lo hicieron el año pasado y desgraciadamente acertaron.

Llevan tres años siendo los presupuestos más sociales de la historia, cuando lo único que ha crecido en la sociedad española han sido la pobreza, los impuestos, el precio de los suministros y el forre de la clase política. ¿A esto es a lo que llaman los presupuestos más sociales de la historia? Señor, esta es la recaudación de impuestos más encarnizada de la historia. Son una vez más los presupuestos de la propaganda, y en respuesta a la triste situación de España, que es la que lidera la tasa de desempleo juvenil en Europa, solo superada por Grecia, ustedes se descuelgan con un bono joven aun a sabiendas —porque no es una opinión mía ni es una opinión de VOX— de que el Banco de España ya advirtió respecto a que inflará todavía más los precios de alquiler de la vivienda y estrangulará todavía más la oferta de vivienda en alquiler. Le insisto en que es propaganda y pura propaganda, porque además de cacarear este bono de alquiler joven, no se ha ejecutado absolutamente nada, a 31 de agosto de 2022, de los 200 millones de euros presupuestados el año pasado. Le quería preguntar si van a hacer algún tipo de seguimiento para que se paguen estos bonos.

Ha vuelto a mencionar las famosas viviendas que nos anunciaron en 2018, las del Plan 20000, que hace dos años aumentaron a 100000, pero todavía no hay movimiento de tierras ni se han entregado estas viviendas. La partida de acceso a la vivienda y fomento de la edificación alcanza los 3472 millones de euros, como ha dicho usted anteriormente, y es un importe que supera en un 5,4% a lo presupuestado en 2022. Claro que se convierte en la mayor de la historia, pero no nos podemos olvidar de que 2480 millones provienen de fondos europeos frente a los 992 millones de euros que proceden de fondos nacionales. Seguimos endeudando ya no a nuestros hijos, sino a nuestros nietos y a los hijos de nuestros nietos. Y lo importante no es la cantidad presupuestada, sino cómo se gestiona y cómo se ejecuta. Ustedes confunden el Estado del bienestar con el Estado del malgastar, y se dedican a cargar sobre la población las obligaciones que son del Estado porque, si un okupa es declarado vulnerable, tiene que ser el propietario del inmueble quien cargue con el okupa, sus destrozos, sus suministros y sus cuotas de comunidad de propietarios, hasta que las autoridades pertinentes busquen una solución. ¿Por qué se sirven de la propiedad privada del ciudadano de a pie que paga sus impuestos para implantar sus políticas? A mí me gustaría ahora preguntarle qué le merece la opinión de la ministra de su Gobierno, la ministra Montero, cuando dice que estamos alimentando un fantasma que es mentira, la okupación. Sin embargo, hoy hemos sabido que en el Ayuntamiento de Premià de Dalt, en Cataluña —que es PSC con Junts— acaban de contratar a Desokupa para asesorarles por la oleada de okupaciones que están teniendo ahí —Cataluña se lleva la palma con el 42% del total de las ocupaciones ilegales—.

También han prohibido que el propietario pueda renovar a IPC su contrato por más del 2%, a pesar de que el incremento del IPC es algo que tienen acordado por escrito. Era una medida que iba a ser provisional de marzo a junio y, con su enésimo decretazo, ya han prorrogado hasta finales de este año, cuando hemos llegado a superar el 10% de la inflación anual en 2022. Entonces ¿qué ocurre? ¿Que al propietario no le afecta la inflación, no le cuesta un 10% más pagar las cuotas de la comunidad de propietarios, el IBI, la compra, sus suministros? Al propietario también le está afectando esta subida del 10% y, además, este tope está lastrando la validez de su contrato. ¿Van a prorrogar esta medida después de diciembre? También le quería preguntar si ustedes van a colaborar así a estrangular, todavía más, la oferta de alquiler de vivienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 65

Es curioso cómo se olvidan en estos presupuestos de la Ley de Vivienda, que tan importante es para sus socios. Durante estos años ha sido muy entretenido verles tirándose del moño unos a otros, y verles a ustedes defendiendo unas posturas y las contrarias.

Cómo no, quería denunciar la continua vinculación de estos presupuestos a la Agenda 2030, una agenda ideológica que nos está arruinando, nos divide y nos pone a merced de otras entidades supranacionales. Respecto a esto, le ruego que no me hable de ningún consenso, porque aquí cuando vino el 2015 el PP nos impuso esta agenda y ninguno —ni ustedes, ni ustedes, ni ustedes— tenían la Agenda 2030 en sus propuestas electorales. Consulten a los españoles y, si quieren formar parte de esta agenda, que ellos decidan.

Por último, quería comentar lo que ha dicho en última instancia la secretaria de Estado acerca de revisar la Ley del Suelo. Efectivamente, la Ley del Suelo, que data de 1956, ha dado a los municipios muchísimo poder, ha sido nido de corruptelas y no puede ser que los planes generales cambien cada cuatro años dependiendo del color del ayuntamiento. En eso, estamos completamente de acuerdo con su secretaria de Estado y estamos dispuestos a revisar esta Ley del Suelo.

Muchas gracias.

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

Ahora, a continuación, pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, la señora Zurita.

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

Buenas tardes a todos. Señor Lucas, una vez más, bienvenido. Tengo que felicitarle por sus convicciones. Estaba repasando el presupuesto de este año y del anterior y deben de estar absolutamente convencidos de lo que hacen, porque el discurso es casi igual que el del año pasado. Luego, avances, que nosotros veamos, cero, porque usted mismo lo ha dicho, todo está previsto: está previsto, está previsto, está previsto. Sin embargo, todo sigue igual en esta casa, salvo el global del incremento que dice un 5,4% más que el presupuesto 2022, pero ¿de qué sirve si luego no ejecutan nada o ejecutan —vamos a decirlo así— ficticiamente?

El presupuesto anunciado para vivienda vuelve a ser el mayor de todos los tiempos. Supera el del año anterior, que también fue el mayor de todos los tiempos, y ahora nos ofrecen un presupuesto de 3467 millones de euros, un 5,4% más que el año anterior, y vuelven a ser fondos europeos inciertos. Ahí está el mayor incremento, que venden como ejecutado porque usted transfiere tarde a las comunidades autónomas, además, sin definir herramientas para su ejecución efectiva. Han hecho el real decreto de rehabilitación y las medidas del proyecto de ley de rehabilitación que consiguieron aprobar con el apoyo del Partido Popular, pero ya dijimos en su día que eran insuficientes. Además, es en verano cuando el Consejo de Ministros autoriza la distribución territorial y los criterios de reparto de los 1889 millones de euros de los fondos europeos de Next Generation a las comunidades autónomas y Ceuta y Melilla para financiar actuaciones de rehabilitación residencial y la construcción de esas 20 000 viviendas sostenibles para alquiler social —las nuevas, no las de 2018—. El Gobierno anunció a bombo y platillo esa inversión cuando, en realidad, repite la propaganda de las partidas que anunciaron en los presupuestos del 2022, que también iba a ser la mayor inversión de la historia. Pero lo que nos parece es que es una vergüenza que en agosto de 2022 se anuncie la inversión de programas que también tenían que haberse desarrollado desde enero, y esa es su ejecución. Entonces, le dice a Europa que ya va por el 98%.

Todos han venido a vendernos el mayor presupuesto de la historia y nuestra opinión justamente es la contraria, es el presupuesto menos creíble de la historia, y en vivienda, menos creíble todavía. Lo peor de todo es su propaganda, porque siguen anunciándonos cosas como, por ejemplo, que con estos presupuestos van a promover la construcción de esas 100 000 viviendas de alquiler social y asequible. Ahora son 100 000 y su Plan 20 000 ¿en qué quedó? Le pregunto si va avanzando, y otra vez me habla del suelo público de SEPES. Por fin, parece que se han dado cuenta de que el suelo de SEPES no servía, y espero que no solo sirva para la operación Campamento —que no podemos estar más de acuerdo en que salga adelante—, sino que también sirva para disponer de suelo público en otras regiones de España.

Ya le he comentado varias veces ese anuncio del ministerio en Canarias, donde publicitan, dentro de esas 20 000 viviendas fantasma, un suelo de SEPES en El Draguillo para 1000 viviendas, un suelo que lleva paralizado veinte años. Yo le digo ahora que bienvenido ese convenio que han hecho con SEPES.

Hay otra cosa de Canarias que quería comentarle, y además es un asunto de Estado porque así se decidió en esta Cámara, que nunca nos olvidaríamos de La Palma. ¿Cree usted que es de recibo que en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 66

septiembre, celebrando el aniversario de la erupción volcánica, se anuncie a bombo y platillo un plan específico de vivienda para La Palma y que esto se traduzca en una partida de 6 millones que tendrá su efecto cuando entren en vigor los presupuestos? ¿Sabe cuál tiene que ser la clave para la recuperación de La Palma? La inmediatez, la rapidez en dar las ayudas. Necesitamos cubrir el cien por cien de la emergencia habitacional y hay que reconocer el derecho a la vivienda también de aquellas familias, cuyas viviendas se encuentran dentro de la zona restringida y no pueden acceder a ellas. Y, luego, esas ayudas al alquiler deben tener carácter retroactivo a octubre de 2021. A esto, señor Lucas, hay que meterle codos, y 6 millones en los presupuestos nos parecen claramente insuficientes.

También quiero mencionar la Ley de Vivienda, como han hecho todos. La Ley de Vivienda hace que estos presupuestos sean menos creíbles todavía. ¿Sabe por qué? Porque con la Ley de Vivienda que tienen paralizada en el Congreso —usted ha dicho en trámite, está paralizada— ha creado la mayor inseguridad jurídica de todos los tiempos. En materia de vivienda, este ministerio habla de presupuestos y de reorientar la política de vivienda para que alcance a las personas que más lo necesitan. Es un mensaje absolutamente contradictorio con el anuncio de ese acuerdo que ha alcanzado con Unidas Podemos sobre la limitación del precio del alquiler en un pacto que establece que en un horizonte temporal cercano se regulará el precio de los alquileres en España. Resulta paradójico que la Ley de Vivienda sea el gran pilar de estos presupuestos. Parece ser que es una moneda de cambio para la aprobación de los presupuestos. Vamos a ver qué pasa ahora en los debates de totalidad y en las enmiendas.

Nuestro grupo, con estos presupuestos y esta ley, se pregunta qué piensan resolver porque sabemos que no van a resolver la situación de las personas vulnerables y tampoco van a garantizar el derecho a la propiedad privada. No garantizan el acceso a la vivienda a los jóvenes, y lo único que están garantizando es no tener fricciones con sus socios que pongan en peligro su permanencia en la Moncloa. Señor Lucas, la verdad es que es una verdadera pena.

Muchas gracias.

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

Continuamos, lo hacemos con el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Ramos.

El señor **RAMOS RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero darle la bienvenida al secretario general de Agenda Urbana y Vivienda, y agradecerle su detallada y rigurosa explicación de todas las partidas de estos presupuestos que afectan a vivienda y agenda urbana.

Los autores de «los fondos de recuperación no van a llegar a España», de los autores de «el mecanismo ibérico para topar el gas es un timo», hoy nos presentan «estos presupuestos generales no son reales». Esa es la credibilidad, señorías de la derecha, que tienen ustedes. Los fondos de recuperación llegaron a España, son una realidad y están transformando el territorio de nuestro país; hoy el mecanismo del gas está suponiendo bajar la factura eléctrica, y estos presupuestos generales del Estado, aunque ustedes les pese, son buenos para las ciudades de este país y son muy buenos en materia de vivienda.

Estos presupuestos contribuyen a que la política de vivienda sea una política de país. Esto es lo que hacen, poner a los ciudadanos y a la vivienda en el centro de estos presupuestos generales. Ayer tuvimos un ejemplo claro, la firma del protocolo ayer en la Operación Campamento refleja claramente un cambio en lo que debe ser una política de vivienda: poner un suelo público a disposición para construir un proyecto sostenible en lo económico, sostenible en lo social, en lo urbanístico, en lo energético. Esta es la diferencia, señorías del PP. Con la visión de la vivienda que había en la Comunidad de Madrid, pasamos de hablar de fondos buitres, a hablar de clases medias y trabajadoras y de jóvenes con derecho a una vivienda digna y asequible. Esto es lo que refleja el Plan Nacional de Vivienda y lo que reflejan estos presupuestos.

No podemos hablar del Estado del bienestar ni de unos presupuestos sociales sin una política de vivienda real y esto es lo que hacen estos presupuestos. Por fin miramos al problema de la vivienda cara a cara, por fin pasamos de las palabras a los hechos. Unos presupuestos que garantizan la función social inherente a la vivienda, unos presupuestos que dejan ya la disyuntiva entre pagar el alquiler o la hipoteca o comer, que es la disyuntiva que tiene muchos millones de españoles. Unos presupuestos, señorías del PP, que, de verdad, les debería dar vergüenza, porque multiplican por ocho los últimos presentados por el Partido Popular: 475 millones frente a 3462 millones; tres mil millones de razones más, señorías del PP. Pero ¿cómo puede hablar usted de credibilidad? Si es que ustedes no tenían política de vivienda, ni buena ni mala, es que no tenían. Es que ustedes no creían ni creen ni creerán en la vivienda como un derecho, solo y exclusivamente como un negocio. Eso es lo que cambia en la política de vivienda.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 67

Son unos presupuestos que dan cobertura al Plan Nacional de Vivienda; un plan acordado y consensuado y que debe ser ejecutado en cada uno de sus programas en una coordinación, en una cogobernanza imprescindibles, por supuesto, con las comunidades autónomas y los ayuntamientos. Como decía, 3462 millones que —como muy bien ha explicado el secretario general— van a posibilitar a personas sin hogar el acceso a una vivienda o a soluciones habitacionales, a reforzar los recursos en ayudas al alquiler, sobre todo para personas con menos recursos, incrementando el parque público de alquiler y a facilitar el acceso a los jóvenes.

Ayer me reuní con el Consejo de la Juventud de España y hay un dato que me llamó muchísimo la atención, el porcentaje de emancipación en este país está en el 15 %, y veníamos del 30; la edad media de emancipación de nuestros jóvenes está casi en treinta años, seis años por encima de muchos países del entorno europeo. Eso posibilita el Plan Nacional de Vivienda con los programas puestos para los jóvenes, y estos presupuestos con herramientas como el bono al alquiler, que me parece una herramienta esencial para ofrecer proyectos de vida a nuestros jóvenes. Incrementar los préstamos para la construcción y la rehabilitación es hacer que muchas familias no tengan que abandonar sus barrios, que no tengan que abandonar sus ciudades, que vivan en unas condiciones de habitabilidad dignas y asequibles. Eso es lo que permiten hacer estos presupuestos y también establecer programas de subsidiación de los préstamos. Claro que sí, no podemos consentir adquisiciones de vivienda que las están pagando dos y tres generaciones. Unos presupuestos que van a permitir casi 500 000 actuaciones en materia de rehabilitación, que van a llegar a promover más de 100 000 viviendas, que van a facilitar el acceso a 270 000 jóvenes y, lo más importante, que son una herramienta de crecimiento económico, con más de 200 000 puestos de trabajo creado en estas actuaciones.

Por lo tanto, son datos que muestran que cumplimos con las necesidades que la sociedad en materia de vivienda nos ha pedido. Revertimos con estos presupuestos el abandono que durante años las políticas del Partido Popular en cuanto a vivienda y a políticas públicas han dejado el país totalmente abandonado en políticas de vivienda. Son unos presupuestos sostenibles y sociales, con justicia social. Como digo, por primera vez asumen y plantan cara al problema de la vivienda en este país.

Coincido con muchos grupos, son unos presupuestos que deben ser la antesala en materia de vivienda a la aprobación de la futura ley por el derecho a una vivienda. Imagínense el título: una ley por el derecho a una vivienda; la primera ley de la democracia. Yo espero que con esas ganas de sacar ley podamos acordar entre todos los grupos conseguir tener un marco legal seguro y que dé cumplimiento al mandato constitucional de un acceso a una vivienda digna con unas condiciones asequibles.

Por lo tanto, señorías del Partido Popular, señorías de las derechas, son unos presupuestos que, aunque les pese, son buenos para las familias de este país; son buenos para los trabajadores de este país; son buenos para los jóvenes; son buenos para combatir el reto de despoblación y el reto demográfico en nuestro país; son buenos para la mayoría de las administraciones públicas, que ya están recibiendo fondos en materia del bono para el alquiler, de rehabilitación de barrios, de rehabilitaciones residenciales, de rehabilitación de edificios público. Por lo tanto, son unos presupuestos buenos para el conjunto de administraciones y para los únicos que no son buenos estos presupuestos es, como siempre, para ustedes, señorías de la derecha, que van siempre con el pie cambiado. Fueron con el pie cambiado en los fondos de recuperación, fueron con el pie cambiado en el mecanismo ibérico para topar el gas y ayudar a pagar las facturas de millones de españoles, y van con el pie cambiado también en materia de vivienda.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchas gracias.

Le pasamos de nuevo la palabra al señor Lucas, que dispone de un tiempo de cinco minutos.

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

En primer lugar, a la portavoz de Unidas Podemos, muchísimas gracias por las aportaciones. Es verdad que es un ejercicio de colaboración y cooperación con comunidades autónomas muy exigente, porque tienen competencias exclusivas en materia de vivienda y gran parte de los recursos los pone el Estado. Es verdad que también estamos trabajando en el protocolo que firmamos con SAREB en la promoción, en la cesión de hasta 15 000 viviendas, en función de dicho protocolo y también en los programas que hemos habilitado en el plan estatal para poder financiar parte de esas viviendas. Es cierto que el bono joven de alquiler nunca pretendió ser un bono universal, sino que pretendió ayudar a aquellos jóvenes que más dificultades económicas tenían, que tuvieran unas rentas que no fueran superiores al 3,5 % del IPREM.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 68

Aun así, quiero decirle que para nosotros la Ley de Vivienda es una prioridad, que la Ley de Vivienda es una ley que garantiza derechos y, a pesar de todo lo que escucho, vamos a seguir trabajando en esa Ley de Vivienda porque hay muchas familias, muchos ciudadanos y ciudadanas que lo necesitan, y que están esperando de esa protección y acabar con la desprotección en la que se han visto envueltos. Porque, miren —y ahora me dirijo a ustedes—, hasta ahora las únicas políticas de vivienda que yo he encontrado del Partido Popular en toda mi vida política son: la venta de los parques públicos de vivienda, que se hizo aquí en la Comunidad de Madrid, yo soy de la Comunidad de Madrid; el olvido a los jóvenes, que no hicieron ni una sola medida para ayudarles; la especulación con el suelo, con la liberalización absoluta; la escalada de precios y la falta de contención por parte del Partido Popular; o el abandono a las personas que eran lanzadas de sus viviendas y que estaban desahuciadas. Ese es su modelo, el modelo que ha impulsado la derecha en este país.

Nosotros hemos establecido —y esa ley lo contempla— una protección y blindaje de los parques públicos de vivienda. Hemos establecido medidas que especialmente van dirigidas a los jóvenes, para ayudarles a conseguir una vivienda, para hacer posible que tengan una vivienda digna y adecuada. Estamos potenciando y posibilitando vivienda social y asequible en alquiler. Queremos garantizar derechos para que lo que se haga en esa ley pueda perdurar en el tiempo y los ciudadanos y ciudadanas se puedan sentir seguros. Hemos establecido medidas en el escudo social de mucha índole —que ustedes las conocen— para proteger a aquellas personas ante la pandemia, ante la guerra de Ucrania, ante las situaciones de vulnerabilidad que puedan estar existiendo tanto en materia de alquileres, como en materia de lanzamientos, de desahucios, de contratos y de hipotecas. Pero creo haber escuchado que no habría que haber puesto el bono porque va a incrementar los precios del alquiler. Posiblemente tampoco habría que haber puesto los 421 millones de ayudas que contempla el plan estatal, porque son ayudas a los más vulnerables, a las víctimas de violencia de género, a las personas que tienen sinhogarismo permanente y crónico, o a aquellos que son vulnerables económicos y que están sufriendo los avatares de las continuas crisis económicas que nos azotan. Pero es que además me dicen que no se están haciendo las viviendas. Por favor, hablen con las comunidades autónomas, que son las receptoras finales de esas viviendas, ya están firmados los acuerdos con las comunidades autónomas, tanto los del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, como el 2022-2025, como el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, como los suelos que tenemos de SEPES. Le voy a mandar las promociones que estamos haciendo conjuntamente con comunidades autónomas y ayuntamientos. Me sorprende mucho que ahora haya que quitar todas esas ayudas, porque enlaza muy bien con las políticas que han venido arrastrando y que han conducido a España a la situación que en estos momentos se sufre. Pero me parece sorprendente, porque las personas que son vulnerables económicos no son delincuentes, insisto, no son delincuentes. ¿Hay delincuentes en este mundo? Pues claro, como en casi todos los ámbitos de la vida. Pero un vulnerable económico que ha sufrido los avatares de la crisis, que ha perdido esos recursos económicos y se ve en la calle no es un delincuente, es un vulnerable económico, y la obligación por parte de las administraciones públicas es ayudarle, no mirar para otro lado y no ayudarle. Y estamos aquí trabajando para generar parques públicos de vivienda, para que no se vendan los parques públicos de vivienda y para hacer todo lo posible para que esas familias puedan tener un proyecto vital necesario y digno, como cualquier otra familia en el país. Pero, por lo que escucho, parece ser que también a todas ellas hay que quitarles las ayudas, porque seguramente producen inflación y producen un incremento de precios. Pero lo que hay que intentar, por supuesto, es el equilibrio entre los derechos de propiedad y la función social, porque el 33 de la Constitución, que ustedes siempre mencionan, habla del derecho a la propiedad pero también de la función social de la propiedad —lo dice el mismo artículo—, y ese es el equilibrio que tenemos que encontrar para garantizar que todas esas personas tengan un futuro digno. Por eso, creo que la ley de vivienda es una ley esencial.

Señorías, no nos diferencian nada los objetivos con Unidas Podemos —yo soy del Partido Socialista y no nos diferencia nada—, solamente nos diferencian algunas cosas sobre los mecanismos para conseguir esos objetivos, pero los objetivos están ahí y en eso jamás se ha discutido, sino sobre los mecanismos para conseguirlos, y, a pesar de lo mucho que algunos digan, vamos a seguir trabajando por intentar conseguir esa ley de vivienda, porque es necesaria.

Finalmente, señora Zurita, este Gobierno ha invertido más de 400 millones en el desastre de La Palma. Seguramente que otras veces con otros gobiernos no se hubiera actuado de la misma manera; no se hubiera hecho. Usted está haciendo muchísima demagogia con esos seis millones que aparecen ahí, porque, aparte de las 105 viviendas que financió este Gobierno y de las viviendas que está financiando en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 69

un ejercicio magnífico de colaboración con ayuntamientos el Gobierno de Canarias, nos ha surgido un problema que no estaba previsto. Usted lo sabe y está haciendo mucha demagogia con ello. El problema que ha surgido son los gases en Puerto de Naos y La Bombilla, que se pensaba que iban a ser por un tiempo concreto y ahora nos dice el Instituto Geográfico Nacional que pueden ser *sine die*, y es por eso que acordamos en esa comisión, en la que también hay alcaldes del Partido Popular —y todo el mundo estaba de acuerdo—, que el Gobierno de Canarias pusiera seis millones y que nosotros pudiéramos poner otros seis millones de euros, en un ejercicio de colaboración entre ambas administraciones, para dar solución al problema de Puerto de Naos y La Bombilla, pero las otras acciones se están llevando a cabo. No puede usted minusvalorar el trabajo que se está haciendo con Canarias ni las cantidades que hay aquí, porque son muy necesarias. Están previstos esos doce millones de euros, seis de Canarias y seis nuestros, para intentar solventar el problema sobrevenido de Puerto de Naos y La Bombilla, porque nadie pensó que pudiera ser *sine die*, sino que iba a ser solamente coyuntural y por un tiempo determinado. Para eso están esos doce millones que se van a poner en la mesa, para poder actuar.

Creo que la política de vivienda que estamos desarrollando es necesaria. En este país, históricamente se han podido incrementar las partidas presupuestarias todo lo que se ha querido, pero cada vez que se ha hablado de derechos sociales hay un problema, ya que Europa nos va a decir, Europa nos va a hacer... Señorías, Europa no nos va a decir, Europa está pendiente y está detrás de todas estas propuestas de rehabilitación y vivienda social y están apoyándonos para sacar adelante este proyecto y todas estas propuestas. Creo que quien está en contra es su grupo político, VOX, y quizás, por lo que estoy escuchando, el Partido Popular, pero no creo que los beneficiarios que van a recibir las ayudas de todas estas políticas lo vayan a estar.

Finalmente, presidenta, creo que apoyo más las políticas de refuerzo del Estado de bienestar, las políticas de refuerzo de los programas sociales que tenemos que llevar a cabo, las políticas de que paguen más aquellos que más dinero tienen, y no que nos fijemos en políticas nefastas, como las que el Reino Unido ha implementado o ha querido implementar de bajar los impuestos a los ricos y subírselos a todos los demás, a las clases medias y bajas, porque esa es muy mala política, pero no mala política para el Partido Popular, puesto que cada uno hará lo que considere, sino muy mala política para los ciudadanos, porque hay que financiar los servicios públicos y porque no podemos caer en situaciones como las que ocurren en algún país que todo el mundo pone de referencia, la derecha sobre todo, como Estados Unidos, donde operarse de corazón lo hace quien puede, no quien tiene la necesidad, de modo que, lamentablemente, quien no puede sufre las consecuencias drásticas de no tener un servicio de bienestar social público y garantista como el que tenemos en España. Yo apuesto por eso, y para eso es necesario tener ingresos suficientes para que los ciudadanos tengan los servicios públicos garantizados. Sin embargo, veo que por aquí, por este lado de la derecha, que parece ser que eso no importa y sí otras cosas. A nosotros sí nos importa y vamos a seguir trabajando por ello, y este presupuesto y estas políticas de vivienda están enraizadas en esa forma de ser, porque entiendo y creo firmemente que el Estado de bienestar social tiene cinco patas: la educación, la sanidad, la política social, la protección de las pensiones y el desempleo y una más, que tenemos que saber garantizar y para eso estamos haciendo la ley de vivienda, que es el derecho a una vivienda digna y adecuada, porque sin vivienda la gente no tiene proyecto vital ni seguridad en sus vidas. La seguridad en el planeamiento podrá estar bien y lo vamos a hacer, pero lo que más nos importa es la seguridad de la vida de las personas y para eso estamos trabajando.

Muchísimas gracias y quedo a su disposición para cuantas veces quieran.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Muchísimas gracias por sus palabras. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A. (LUCENA BETRIU). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (Número de expediente 212/002524), PLURAL (Número de expediente 212/002569), REPUBLICANO (Número de expediente 212/002447), VOX (Número de expediente 212/002344), POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/002780), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (Número de expediente 212/002650).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, continuando con la siguiente comparecencia, damos la bienvenida al señor Lucena, presidente y consejero delegado del Consejo de Administración de AENA.

Tiene la palabra por tiempo de doce minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 70

El señor **PRESIDENTE Y CONSEJERO DELEGADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE AENA SME, S.A** (Lucena Betriu): Gracias, presidente. Señorías, muy buenas tardes.

Es una satisfacción comparecer de nuevo ante todos ustedes para dar cuenta de la actividad de AENA en un contexto que realmente, por su naturaleza, es un poco distinto al de los presupuestos generales del Estado. Además, después de muchos sinsabores, este año por fin comparezco ante ustedes con buenas noticias o, desde luego, mejores que las de mis últimas comparencias. Yo diría, y me acordaba de la ministra Pastor, que conoce muy bien la compañía y conoce muy bien el Ministerio de Transportes, que, con un poco de suerte, el desastre cataclísmico de la pandemia y sus efectos deletéreos en el tráfico aéreo han acabado. Esa es la sensación, puede haber algún pequeño altibajo relacionado con la pandemia, pero incluso pienso que ya no lo va a haber. Creo que esta es una noticia excelente, porque podemos decir ya que hemos atravesado la peor crisis global de la aviación desde que esta existe. Recordemos, y ustedes lo saben perfectamente, que hubo semanas en las que el tráfico aéreo en los aeropuertos españoles de AENA se redujo al 1% del tráfico del año 2019. Esto, obviamente, produjo un gran estrés a la compañía, pero, como digo, lo peor ha pasado y el verano, en sentido contrario, ha sido mucho mejor de lo que nadie fue capaz de prever a principios de 2022, en pleno estallido de la variante ómicron.

Creo que algunas cifras son suficientemente elocuentes. En junio, julio, agosto y septiembre el tráfico se colocó ya por encima del 92% de los mismos meses de 2019, que tampoco es un año de referencia exactamente bueno, puesto que fue un año récord, es decir, está muy bien tenerlo como punto de comparación, pero recordando que fue el año récord del tráfico aéreo en España. Las filiales internacionales de la compañía, sobre todo en Brasil, incluso han estado ya por encima del cien por cien del tráfico. Evidentemente, esto ha tenido un reflejo en las cuentas de la compañía y ha habido un efecto que, si nos ponemos poéticos, puede recordarnos del *carpe diem* del poeta de la Roma clásica Horacio, o, como ahora lo han bautizado modernamente, ha habido un fenómeno psicológico parecido a una revancha del viajero después de haberlo pasado muy mal que ha hecho que, proporcionalmente en relación al tráfico, incluso se esté gastando en los aeropuertos en todo el mundo más que antes de la pandemia. En resumen, esto significa que por fin la compañía, después de ocho trimestres de números rojos, ha vuelto a los números negros y con contundencia. Este año vamos a producir beneficios de varios cientos de millones de euros, de los que nos beneficiaremos todos los españoles por el 51% de participación del Gobierno en la compañía. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

Quiero también destacar, si ustedes me lo permiten, el muy buen funcionamiento en términos absolutos y relativos de los aeropuertos españoles en el verano. Claramente, hemos sido una excepción en Europa, donde, lamentablemente, se han producido situaciones auténticamente dantescas en aeropuertos como el de Ámsterdam, el de Dublín, el de Frankfurt o el de Heathrow, y hemos sido la excepción, repito, con algunos aeropuertos italianos y algunos griegos. Esto nos ha ahorrado a los ciudadanos españoles muchas cancelaciones, problemas con los equipajes y con gestiones muy desagradables. En aeropuertos europeos ha habido tiempos de espera promedios de más de seis horas, y de verdad diría que los problemas que hemos tenido en verano han sido básicamente un eco de las disfunciones de Europa. Esto ha sido, y quiero ser honesto, el resultado de una causa o de unas causas múltiples. Creo que han ayudado mucho los ERTE del Gobierno de España, que en el caso del sector turístico se alargaron por encima de lo que se ampliaron en otros países europeos, lo que impidió que saliera gente del sector, que es lo que ha ocurrido en el resto de aeropuertos europeos; ha ayudado también la potencia del sector turístico en España, que hace que existan elementos de coordinación que de manera muy eficaz resuelven problemas entre agentes privados y los gobiernos, y, por qué no decirlo, también ha habido aciertos de gestión de AENA. Y aquí también quiero ser muy honesto; miraba a la ministra Pastor, y creo que esto hay que agradecerse no solo la actual Gobierno liderado por el PSOE, sino también a la atención que el Gobierno del Partido Popular ha dedicado a la compañía cuando su gestión ha sido su responsabilidad, y también al conjunto de los grupos parlamentarios, que me parece que siempre han tenido en cuenta la idiosincrasia de la compañía, que realmente es un cuerpo no ordinario en el conjunto del sector público de España.

Sobre el futuro seré menos categórico. No voy a aportar nada nuevo desde el punto de vista del análisis. Hay unos pocos factores que van a condicionar lo que va a ocurrir y ya son, desgraciadamente, un mantra: Ucrania, el precio de la energía, la inflación y la consiguiente respuesta de la política monetaria, que por su contundencia no tiene parangón desde el principio de la década de 1980 con Paul Volcker de presidente de la Reserva Federal, y también, como consecuencia de lo que está ocurriendo con la inflación y la respuesta a la política monetaria, vamos a ver qué ocurre en los próximos meses con la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 71

macroeconomía. Creo que en términos relativos España va a ser afortunada, porque mire uno la casa de análisis que mire sobre las proyecciones económicas, parece que, primero, vamos a tener un crecimiento positivo y, segundo, desde luego, por encima del promedio de la Unión Europea. Con esto lo único que quiero decirles, con muchísima cautela, es que nosotros somos prudentemente optimistas, entre otras cosas porque la programación de las líneas aéreas para los próximos meses, lo que en el sector del transporte aéreo y del turismo se conoce como la temporada de invierno, es muy buena y sigue siendo muy buena semana tras semana. Es decir, con un poco de suerte la recuperación del tráfico aéreo va a continuar, quizá con una segunda derivada más baja que en el pasado, porque no vamos a poder crecer a las mismas tasas que en los últimos meses, si bien, como digo, vamos a seguir creciendo.

Entrando en el funcionamiento de la compañía, saben ustedes que AENA tiene un vector esencial que guía su actividad, que es el Documento de Regulación Aeroportuaria, que emana de la Ley 18/2014, y, por tanto, nosotros no tenemos guía como tal a través de los presupuestos generales del Estado. El DORA no solo determina la evolución de las tarifas aeroportuarias que en la parte regulada AENA cobra a las líneas aéreas, que a su tiempo lo repercute a los pasajeros, sino que además también dibuja los estándares de calidad, seguridad, variables medioambientales y, muy importante, las inversiones que la compañía debe acometer en los próximos cinco años, que es el horizonte temporal de cada documento de regulación aeroportuaria. El actual DORA se aprobó en septiembre del año 2021, y es una excepción en Europa. Me anticipo quizá a algunas de las reflexiones que puedan hacer, pero somos una excepción en Europa porque las tarifas aeroportuarias en el caso de España se van a mantener *flat*, planas. Esto tiene además un añadido, y es que el factor de recuperación de la inflación, que es inherente a cualquier modelo de regulación microeconómica sólido en España, por construcción y por interpretación, en la práctica permite recoger una inflación mucho menor que la que actualmente se está produciendo. Es decir, en relación con todos los aeropuertos europeos, España es el único país que actualmente y en los próximos años va a tener las tarifas congeladas. Esto, si lo puedo decir con transparencia, no es lo mejor para AENA desde el punto de vista de su rentabilidad, pero, mirando la parte positiva, sí es bueno, porque va a mantener unas tarifas que ya eran mucho más bajas que las europeas, las va a hacer todavía más bajas, y, por tanto, nosotros contribuimos decisivamente a la competitividad del sector aéreo y el turismo. Y a medio y largo plazo, además del DORA, que también abarca este terreno, es evidente que la sostenibilidad va a definir el sector aéreo no solo en los próximos lustros, sino en las próximas décadas, y aquí trato siempre de ser también muy sincero. Realmente, la descarbonización para quienes resulta un enorme problema es para los fabricantes de aviones, para las líneas aéreas. También es un problema para los aeropuertos, pero de mucha menor envergadura. ¿Por qué? Porque nosotros ya tenemos disponibles la mayoría de tecnologías que nos van a permitir en muy pocos años ser, primero, neutros en emisiones de CO₂ o de efecto invernadero y en el año 2040, incluso antes, vamos a ser *net hero*. Esto va a ser más difícil que lo haga la aviación globalmente y el compromiso del sector —que estoy convencido de que se va a cumplir— es ser *net hero* en el año 2050. AENA creo que está en el estado del arte de los aeropuertos sostenibles. No hay ningún otro grupo aeroportuario con objetivos tan ambiciosos, con calendarios tan apremiantes, y, además, nosotros, incluso desde el punto de vista del gobierno corporativo, somos innovadores, porque hemos sido la primera empresa de las grandes en el mundo, que sepamos, que se ha comprometido —luego nos han seguido otras— a votar en cada junta general de accionistas como punto separado del orden del día la evolución del plan de acción climática.

Por limitaciones de tiempo, voy encarando el final de mi primera intervención. Saben ustedes también —de verdad, es una satisfacción poderlo compartir o reiterarlo en sede parlamentaria— que en el mes de agosto de este año AENA fue adjudicataria de la que es la mayor operación internacional de la historia de la compañía, de once aeropuertos en Brasil, que complementan otros seis que ya gestionamos desde hace tres o cuatro años —en función de lo que se considere, si la toma de control o la adquisición—, que nos sitúan en Brasil, con el aeropuerto de Congonhas, que es el segundo aeropuerto más grande de todo Brasil, en Sao Paulo, como el primer gestor aeroportuario privado de Brasil. AENA el año que viene, cuando tome control efectivo de estos once nuevos aeropuertos, gestionará casi el 20% del tráfico de Brasil. Creo que es una muy buena noticia para España en el sentido de que el 51% de la compañía es de los contribuyentes españoles, pero también para el sector turístico, para los hoteleros, para los constructores, porque este tipo de operaciones arrastran actividad económica de valor.

Desgraciadamente, las cuentas tienen un freno —que me resulta muy desagradable—, que es lo que esta Cámara aprobó. Yo nunca voy a entender cómo se produjo esa aprobación, una disposición final séptima que solo en este año a AENA le va a costar 300 millones de euros. Y digo que no lo entiendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 72

porque el efecto de los casi 800 millones de euros que esa aprobación ha producido de pérdida patrimonial a AENA es una transferencia directa a una serie de multinacionales con grandes fondos de inversión, fondos soberanos y bonus multimillonarios de ejecutivos. Yo no entiendo, de verdad, cómo sus señorías mayoritariamente pudieron votar eso, pero yo estoy obligado a recordarles el efecto que tienen esos 700 u 800 millones de euros de pérdidas en el conjunto del periodo de vida de los contratos, repito, con el 51 % de todos los ciudadanos españoles. Lo reitero porque espero que sirva como lección para el futuro: no sobrereaccionar cuando algunas versiones interesadas luego se traducen en bonus millonarios, beneficios millonarios y empresas —estas beneficiarias— que han hecho grandes operaciones de expansión internacional en los últimos años.

Saben ustedes —y con esto ya termino, presidente—, como he dicho antes, que AENA no se guía por los presupuestos generales del Estado. Las tarifas aeroportuarias se definen de acuerdo con los procedimientos establecidos por la Ley 18/2014, y es relevante recordar una vez más que AENA no cuesta a los contribuyentes españoles un solo euro. AENA financia su actividad con recursos propios e incluso, diría más, contribuye a la sostenibilidad estructural de las finanzas públicas, porque en circunstancias normales, y 2022 ya lo va a ser, va a proporcionar dividendos también al Gobierno.

Concluyo ya, simplemente explicando que estoy convencido de que la compañía ha superado —y no solo gracias a esta época, lo repito, sino también a las buenas decisiones adoptadas por los gestores de etapas anteriores, de gobiernos anteriores— una etapa muy dura, con mucha solvencia y sin tener que recurrir al erario de todos los españoles. Prestamos un servicio público esencial, que, además, es un catalizador del gran sector, en términos relativos, de la economía española, el turismo —por tanto, de vital importancia—, y tenemos el orgullo de contribuir a uno de los objetivos básicos del Gobierno y del Ministerio de Transportes en materia de conectividad y movilidad, y mi compromiso y el de la compañía es que lo vamos a seguir haciendo tan bien como sepamos también en el futuro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Pasamos ahora a los grupos parlamentarios.

El señor Capdevila tiene la palabra.

El señor **CAPDEVILA I ESTEVE**: Muchas gracias, señor presidente.

Agradezco, señor Lucena, su comparecencia. No sé si soy el único peticionario y, por tanto, culpable de que pase usted este rato de la tarde aquí. En todo caso, celebro su equilibrio entre optimismo y prudencia, que no hace más que honor a sus dotes de buen gestor.

Lamentablemente, sabrá usted que, sin voluntad de ser el fantasma de la Navidad del año pasado, vengo a hablarle de la discrepancia que mantenemos no usted y yo, sino mi grupo parlamentario, promotor, como sabe, de una proposición no de ley aprobada el 1 de junio de 2021 para renegociar las condiciones de concesión de los espacios comerciales de su compañía, de acuerdo con el calamitoso descalabro del tráfico aéreo, que usted mismo ha mencionado, que, además, se puede cuantificar en términos comerciales como directamente proporcional a los espacios comerciales que atienden al espacio aeroportuario, porque, entre comillas, son cautivos del tráfico que hay. Señalaré que en estos espacios nos todos son grandes *holdings* internacionales ni grupos de BlackRock, que, por cierto, también participa del accionariado de AENA. Muchos son pymes familiares y algunos también son pequeños franquiciados.

No le habla todo el pueblo soberano, pero sí una parte de él. Como usted ha recordado, quienes estamos delegadamente en esta Comisión y, por extensión, en el hemiciclo venimos a ser el 51 % de los accionistas de su compañía, si se me admite el tono metafórico. Aprobóse esta proposición no de ley y el 1 de octubre, por amplísima mayoría, se aprobó por las Cortes Generales la incorporación de la disposición final séptima, que usted ha mencionado, de la Ley 13/21, del 1 de octubre, que establecía las condiciones para la modificación de los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio de los aeropuertos gestionados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. Como conocerá, nuestro grupo ha dirigido al Gobierno diversas baterías de preguntas para conocer cómo está dando cumplimiento su compañía a este asunto y a los laudos judiciales que han ido apareciendo.

Me gustaría que en este sentido y más allá de valoraciones, que no comparto pero respeto, me diese usted los grandes números y las previsiones que afectan a su presupuesto para dar cumplimiento a la posibilidad de que siga la línea en que se encuentran las disposiciones judiciales, que entiendo que serán

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 73

firmes. Espero que, a la luz de lo que el pueblo soberano aprobó —insisto, 51 % de la propiedad de su compañía—, ustedes no recurrirán.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra doña Laura López.

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

Hola, de nuevo, señor Lucena. Lo primero que quiero hacer es darle la enhorabuena por esa felicitación que la compañía recibió por la gestión de la crisis de la COVID.

Dicho esto, siguiendo la misma senda que hemos llevado el año pasado y durante todo este año parlamentario, me gustaría plantearle una serie de cuestiones que tienen que ver con los ámbitos que me parecen más importantes —el laboral lo dejaré para el final—: el servicio público y la gestión medioambiental.

Cuando usted estuvo en esta casa el año pasado ya nos dijo las mejoras que AENA estaba poniendo en marcha o planificando para reducir las emisiones de carbono. Hemos sabido también con estos presupuestos que ustedes están diseñando un plan fotovoltaico para conseguir, me parece que en 2026, que toda la energía sea limpia. Me gustaría que detallase más ese plan y, asimismo, cómo se plasma en ese plan el equilibrio territorial.

Hablando de territorio, eso me hace pasar al siguiente tema que le quería plantear. Decíamos que AENA gestiona las infraestructuras de lo que vendría siendo un servicio. Según la Constitución, creemos que sería un servicio más público si, por ejemplo, nos centráramos solo en los vuelos internacionales y en los vuelos de larga distancia de verdad, y progresivamente fuésemos reduciendo los vuelos de corta o media distancia por la movilidad ferroviaria. En este sentido, simplemente quería conocer su opinión y cómo cree que AENA podría contribuir a ello.

Sin moverme de lo que me comentaba del territorio, porque si algunos vuelos internos o de corta distancia fueran sustituidos por líneas de ferrocarril, aprovechando las líneas o las infraestructuras ya existentes, quizá no sería necesaria ninguna ampliación de aeropuerto más como la ampliación de El Prat, usted en un acto —no recuerdo si en Tarragona o en Lleida, pero en un acto en Cataluña que me parece que fue el mes pasado— todavía defendía que la opción de ampliación de El Prat, planteada inicialmente por AENA, era la que tenía más sentido. Lo dijo con otras palabras, pero, según recogieron los medios de comunicación, manifestó exactamente que la alternativa de El Remolar, que es —tal y como usted sabrá— la que presentan una serie de sectores de la sociedad civil, consiste no solo en ampliar 500 metros por el este, como ustedes plantean, y que, por tanto, afecta directamente a La Ricarda y también a las lagunas de La Ricarda, sino en ampliar 300 metros, medio por el oeste y medio por el este, de manera que afecta a un trozo de La Ricarda, sin tocar las lagunas, y a un trozo de El Remolar, que también está reconocido por su valor ecológico. Puesto en precedentes, usted manifestó, según recogen los medios de comunicación, que El Remolar tiene un valor ecológico mayor que La Ricarda. Por tanto, ligando con lo que usted había dicho, que la ampliación por el este, afectando La Ricarda, era la mejor de las opciones: ¿la mejor de las opciones quiere decir que continúa siendo mala? ¿No? Esto usted lo tiene claro y son palabras que, según los medios de comunicación, usted ha dicho.

Pero para que vea que también estoy de acuerdo con usted en algunas cosas, le voy a decir que en esa misma reunión que usted mantuvo en Cataluña, donde habló de estas opciones, sí que dijo algo con lo que estoy completamente de acuerdo. Usted dijo, exactamente, que la Generalitat tiene que aclarar qué piensa. Y yo creo que la Generalitat tiene que aclarar qué piensa no solo del aeropuerto, sino de todo, y más en los momentos en los que estamos.

Para acabar —desconozco el tiempo que me queda, pero creo que es poco—, usted antes ha hecho referencia a una decisión tomada por esta Cámara que supuso que unos 800 millones de euros fuesen, en parte, a manos de los fondos de inversión que están en una parte de la gestión de AENA. Obviamente, todo esto no habría pasado si el Gobierno Popular no hubiese iniciado su privatización parcial y creo que esto lo sabemos todos. Como este tema vuelve a estar de actualidad a través de la petición en el Senado, me gustaría que usted aportase un poco de luz o diese una opinión sobre esto.

Acabo, señor presidente. Me gustaría, si es posible, que AENA pueda incidir, de alguna manera, para que las compañías que operan en el aeropuerto, como puede ser Ryanair, respeten el derecho de huelga de los trabajadores y las trabajadoras.

Gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 74

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra doña Cristina Esteban.

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

Bienvenido, señor Lucena. Gracias por venir a comparecer como el año pasado. Quería preguntarle acerca de varias operaciones que están ocurriendo ahora mismo en el aeropuerto de Barajas. En primer lugar, por la futura ciudad aeroportuaria, que cuenta con una edificabilidad total de 2,1 millones de metros cuadrados, que incluirá espacio para oficinas, hoteles y servicios asociados destinados a pasajeros y usuarios para actividades aeronáuticas y de carga y, en segundo lugar, por esta convulsa licitación que ha habido para encontrar un socio logístico para el desarrollo y para el vuelo durante setenta y cinco años de esta zona del aeropuerto. Segro, que era el que acudía en consorcio con el fondo de pensiones canadiense PSP, había sido el ganador, y alegó que por la subida del coste del dinero —que usted ha mencionado antes— y por la financiación y la inflación disparadas, hacía inviable la oferta que en un principio valoró en 101 millones para la concesión, y se comprometía a una inversión de 146 millones. La firma de Logicor, participada por China Investment Corporation y Blackstone se perfiló como siguiente opción, pero al final cayó esa oferta. Después de tanta turbulencia —si se me permite la expresión aquí—, creo que ahora van a por su tercera opción, P3 Group Sarl, y su oferta es un 32 % inferior al primer candidato. Entonces, quisiera preguntarle si van a intentar corregir esta inflación por lo increíblemente caro que está el precio del dinero para intentar recuperar la primera operación, de manera que no se pierda tanto como el 32 %, si tienen algo pensado o si ya está cerrado, porque, claro, al final es un volumen muy importante. Como española, igual que el señor Capdevila, que se siente tan español y propietario del 51 % de AENA, también se lo pregunto.

Cambiando de tercio, la patronal de los operadores comerciales ultima un recurso ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales del polémico uso de la subasta de los operadores, ese concurso que fue convocado por AENA para adjudicar los espacios de restauración dentro del aeropuerto de Barajas, y que ahora mismo está en plena fase de presentación de ofertas —me parece que el 8 de noviembre es el día en que termina el plazo—, pero que, según ha aparecido en prensa, podría ser paralizado porque la patronal Aeocape, que representa a los operadores comerciales en los aeropuertos, ultima llevar la licitación ante el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales y la Audiencia Nacional por el empleo de esta figura de subasta electrónica y, además, según comentan ellos, por la imposición de determinados límites en la adjudicación de los lotes para fragmentar el reparto.

AENA sacó a concurso cincuenta y cinco establecimientos con una superficie de 20 000 metros cuadrados y un periodo de explotación de ocho años para el aeropuerto de Madrid. Ahora mismo es el mayor contrato de restauración, y no de aeropuertos, sino de toda España, y está valorado en 1500 millones de euros. El adjudicatario en la última ocasión fue Areas, que obtuvo el cien por cien de la superficie que se licitó, y en noviembre arrancarían el proceso de adjudicación mediante un sistema de subasta electrónica que está en tela de juicio por la sentencia del Tribunal Supremo. Me gustaría saber qué valoración usted hace ahora mismo, si van a seguir con esta subasta electrónica y en qué situación está. Ya han anunciado que lo impugnarían en el caso de que se llevara a cabo.

Sobre la liberalización del sector, y en concreto de las torres de control aéreo, tanto la CNMC como Bruselas indicaron en 2018 que la reforma legal aprobada para la liberalización de servicios de tránsito aéreo ha provocado una significativa reducción de costes y una mejora de la calidad de estos servicios, beneficiando con ello a los aeropuertos, las aerolíneas y los viajeros. No obstante, el regulador efectuó también una serie de recomendaciones para que se continuase avanzando en el proceso de liberalización del sector aéreo. Quería preguntarle si ustedes y el Gobierno actual están avanzando en la dirección señalada por la CNMC y por Bruselas.

Asimismo, la patronal aérea de Saerco y FerroNATS tiene dos procedimientos abiertos en el Tribunal Supremo contra el Gobierno. El primero por el Documento de Regulación Aeroportuaria, el DORA, y el segundo por la decisión del Gobierno de renovar la concesión de las veintiuna torres de control gestionadas por Enaire sin licitación previa ni concurso público, por un importe de 601 millones de euros. Quería saber —y ya termino— en qué situación se encuentran estos procedimientos y qué parte de estos presupuestos de AENA se financian con las tasas de aproximación. Las cobran ustedes, pero deberían corresponder a Enaire, a los controladores, que es la empresa que presta el servicio.

Por último, ¿qué parte de los presupuestos de AENA se destinan a pagar los servicios de navegación en las torres y qué previsión tienen para los próximos años?

Muchísimas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 75

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, doña Elena Castillo López tiene uso de la palabra.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Muchas gracias, presidente.

Buenas tardes, señorías. Comienzo mi intervención, como no puede ser de otra manera, agradeciéndole al señor Lucena la presentación que nos ha hecho, esa radiografía para situarnos en el punto en el que hoy estamos, y también la honestidad que ha tenido a la hora de darle a cada uno lo que le corresponde y, en este caso, en valorar la gestión del Partido Popular, y más concretamente la gestión realizada por nuestra ministra, la señora Pastor, porque, de lo que se sembró, ahora se recoge.

Todos los comparecientes que han pasado por aquí nos han hablado de presupuestos históricos, ambiciosos, etcétera, y nosotros siempre les hemos contestado lo mismo. Estos presupuestos son irreales y electoralistas y, además, crean unas expectativas que, a la hora de la ejecución presupuestaria, no se cumplen. Por ponerles un ejemplo, me gustaría remarcarles los 410 millones de euros que ha subido este presupuesto con respecto al 2018 en gasto improductivo, en asesores o en cosas que, *a priori*, podríamos eliminar y que también están incluidos en el presupuesto.

Pero vamos a lo positivo, señor Lucena. Es esperanzador ver cómo volvemos a los datos y a las previsiones de usuario y de facturación que teníamos previos a la pandemia. Ahora bien, vemos que el presupuesto se reduce en unos 5 millones de euros, siendo de 818 millones de euros. No entendemos muy bien por qué se produce esa bajada cuando ya se había producido el año pasado una bajada del 21 % con respecto a 2021. Si bien es cierto que también se contemplan unos fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de 18 millones de euros, que son para Enaire, nos gustaría saber cuánto va exactamente para la entidad a la que usted representa.

Compartimos con usted los objetivos que tiene la entidad AENA. Creemos que es necesario recuperar el tráfico y la gestión eficiente en la red aeroportuaria y hablar de seguridad, calidad y sostenibilidad medioambiental, como se ha dicho ya en anteriores intervenciones. Nos gusta su plan fotovoltaico, se lo dijimos el año pasado y se lo volvemos a decir ahora, porque permitirá la total autogeneración de su energía eléctrica para el año 2026.

Al igual que ustedes, creemos que la innovación es una pieza esencial para la eficiencia y la calidad en la presentación del servicio. Ahora bien, hablan de facilitar y potenciar la competitividad y la sostenibilidad del sector aéreo —como pone en su informe económico financiero—, cuando el Estado prácticamente no invierte nada en estos presupuestos —y usted lo ha dicho, la inversión es de AENA, no del Estado— y su aportación es prácticamente irrisoria, no llega al 1 % del presupuesto de AENA. Si como ha dicho esta mañana la secretaria de Estado, queremos que las conexiones con los puertos y los aeropuertos sean una pieza clave para la industria y para el turismo de nuestro país y, en definitiva, para el modelo productivo que nos sostendrá en los próximos años, hay que invertir, señor Lucena, y en este presupuesto el Estado no invierte.

Se abre un nuevo paradigma de competencia global y debemos ser los mejores para competir con terceros países y con otros continentes. Nos preocupa una cosa: ustedes prevén unos beneficios —el documento es caótico, en unos sitios pone 634 millones y en otros 636, pero nos da igual— en torno a 600 millones de euros, una cifra bastante conservadora si tenemos en cuenta que los analistas de una entidad de reconocido prestigio como pueda ser Bankinter coloca en torno a los 800 millones de euros el beneficio que ustedes pueden tener. Entendemos que esta previsión es consecuencia de la inflación desbocada, de los precios descontrolados —no solo hemos hablado aquí de la guerra de Ucrania— y de otros factores que están afectando al sector aéreo, pero en realidad da la sensación de que muestra la vulnerabilidad de la entidad, de AENA, y que la mala gestión del Gobierno de Sánchez no solamente afecta al ciudadano, sino que también les está haciendo daño a ustedes. Me gustaría que me diera su opinión al respecto.

Apoyamos la iniciativa, como le hemos dicho, de los aeropuertos neutrales en carbono para el año 2026, y es necesario sentar esas bases para alcanzar esas cero emisiones netas. Usted nos ha dicho el año 2050 y yo creo que era el año 2040; diez años son muchos años de diferencia y creo que será el año 2040. Pero le pregunto: ¿ha tenido AENA apoyo de esos fondos europeos para este fin, para alcanzar esas cero emisiones netas para el año 2040? ¿Tiene AENA fondos en este presupuesto, no en el del año pasado, el del año 2022, sino en este presupuesto que ahora nos planteamos, el de 2023? Porque creemos que los objetivos se alinean muy bien con lo que nos marca Europa. Por lo tanto, nos gustaría saber si contempla en partidas de esos mecanismos europeos cuál es el porcentaje de ejecución que ustedes han llevado a cabo a fecha de esta comparecencia.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 76

Marcan el año 2026 con una primera meta en el camino del sistema aeroportuario español, pero nos parece escaso el presupuesto, como le hemos dicho, y hay mucho trabajo por desarrollar. Nos gustaría que nos indicara cuáles son las inversiones para este año y cuáles quedan pendientes, porque solo indican, si lo hemos analizado bien, tres aeropuertos sobre los que van a actuar: el de Madrid-Barajas, el de El Prat de Barcelona y el de Palma de Mallorca. ¿Y qué pasa con el resto de los aeropuertos? Por cierto, ¿en qué circunstancias se encuentra precisamente El Prat, que ya lo hemos nombrado anteriormente?

Termino, presidente, con dos reseñas. Nos preocupa la eliminación de trayectos de corta distancia, que aparece en el documento de Estrategia España 2050 y nos preocupan las medidas que ustedes van a poner encima de la mesa para que los espacios aeroportuarios sean multifuncionales; si nos puede hablar algo al respecto, se lo agradecemos.

Y termino. El sector aéreo no ha tenido ninguna ayuda para amortiguar la subida de los carburantes o las consecuencias de la guerra de Ucrania, pero le recuerdo que la CNMC les ha animado a bajar las tasas. El Partido Popular, con su anterior DORA, bajó esas tasas un 11 % y creemos que tienen margen para poder bajarlas. Nos gustaría saber su opinión al respecto.

Muchísimas gracias, señor Lucena.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Begoña Nasarre.

La señora **NASARRE OLIVA**: Muchas gracias, presidente.

Señor presidente de AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, bienvenido. En el Grupo Parlamentario Socialista le damos la bienvenida cordial y agradecemos la presentación de los principales objetivos del presupuesto de la sociedad mercantil. AENA es una de las grandes sociedades del Estado y, sin duda, estamos ante una de las entidades públicas más reconocidas en nuestro entorno europeo.

Gracias por su exposición pormenorizada de los diversos factores que influyen tanto en la elaboración de sus presupuestos como en sus servicios, actividad que sabemos que se ha visto afectada por la coyuntura global internacional.

En el Grupo Socialista queremos compartir algunas reflexiones acerca de sus análisis. En primer lugar, convenimos con usted en las buenas noticias y en los distintos indicadores que nos apuntan la superación de la etapa más complicada y difícil para la movilidad, como fue la pandemia, siendo conscientes, como usted apuntaba, del buen verano para un sector que se merece destacar. Nuestra enhorabuena por todo el trabajo realizado y desarrollado al respecto. Es muy positivo y necesario recordarlo. Por ello consideramos significativa y vital la importancia de las conexiones, la conectividad, la movilidad, las actividades comerciales y su contribución en cualquier recuperación económica.

Otra reflexión que quería compartir con usted es la referida a la imagen de AENA. Queremos darles la enhorabuena por el buen funcionamiento, siendo los aeropuertos españoles la excepción positiva en Europa. Esa excepción positiva y esa reputación son una imagen de profesionalidad marca España. Los aeropuertos son el primer contacto con un país, siendo trascendental esa conexión e impresión a primera vista.

La siguiente reflexión tiene que ver con el DORA, con el Documento de Regulación Aeroportuaria, su puesta en marcha y su generación de estabilidad que nos permite tener tarifas competitivas. Mientras en Europa las dificultades se están dando y siguen subiendo las tarifas, aquí en España, como bien ha apuntado, se han congelado. Debemos sacar pecho y enorgullecernos como país cuando se contribuye a una mayor solidez en cualquier aspecto y, desde el Grupo Parlamentario Socialista, así lo manifestamos. Con la regulación aeroportuaria se contribuye a la competitividad y a reforzar ese turismo y esa mayor seguridad y confianza.

Queremos convenir en su contribución a la vertebración del desarrollo con las inversiones, estableciendo prioridades de acuerdo al momento actual en torno al problema climático y siendo estratégica su gestión ambiental con retos importantes.

Estos presupuestos generales del Estado 2023 son unos presupuestos que ofrecen estabilidad interna y externa en nuestro país; estabilidad interna, con la protección social dentro de la incertidumbre actual, y estabilidad externa, porque avalan el dinamismo de nuestra economía y garantizan el compromiso con la eficacia económica y la justicia social, siendo coherentes y responsables, generando confianza y siendo ejemplo de coherencia. ¿Por qué digo esto, señoría del PP? Dice que el Estado no invierte. Efectivamente, AENA es una sociedad estatal. Creo que usted ve una pequeña ramita y no ve el bosque, el conjunto. Estamos hablando de un presupuesto con un incremento —en relación con otros periodos en los que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 77

gobernaban ustedes, el Partido Popular— de un 66,6%. Es el presupuesto más ambicioso de los últimos trece años. Superamos los 21 000 millones de euros en inversión. Es el tercer presupuesto en tiempo y forma de un Gobierno socialista progresista, generando estabilidad y siempre en línea de crecimiento, entrando en contradicción con el anterior Gobierno del Partido Popular, que ni presentaba el presupuesto en tiempo y forma ni en línea de crecimiento.

Estos presupuestos, en simbiosis con las anteriores reflexiones, siguen esa misma senda de recuperación —como la actividad comercial y la actividad aeroportuaria—, de estabilidad —como el DORA—, de eficacia económica y de justicia social. Se establecen metafóricamente estos paralelismos que contemplan y comparten las líneas estratégicas, las inversiones en sostenibilidad, digitalización y automatización, con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios prestados y los procesos operativos, mejorando las infraestructuras existentes.

Señor presidente, le instamos a seguir en el buen camino de la gestión adecuada y en el camino de esa buena prestación del servicio primordial para el desarrollo de nuestra sociedad, siendo palanca, tractor económico y de empleo, con eficacia y con la vista puesta en el horizonte de la estabilidad y la rentabilidad, que ya es una realidad. Es una muy buena noticia para AENA, para la economía y, por supuesto, para el país y su contribución a las cuentas públicas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder a todas las cuestiones que le han planteado, tiene la palabra el presidente de AENA.

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

Inevitablemente, y lo lamento muchísimo, con el tiempo que tengo asignado me va a resultar imposible responder como se merecen muchas de las preguntas y reflexiones interesantes que se han planteado. De entrada, me sabe mal que no esté —y sé que es porque no lo puede evitar— el diputado Capdevila, que yo diría que ha sido contumaz en un ejercicio cuyos resultados han sido muy poco edificantes, como es la aprobación de la disposición final séptima, dándole incluso un tono ligeramente filosófico a su intervención. Me acordaba de un ámbito de la ética que se llama la ética consecuencialista. Claro, entiendo que para un partido, como Esquerra Republicana, que inequívocamente en el plano social es de izquierda, es muy duro oír simplemente la realidad financiera de lo que ha ocurrido, que es que, con la aprobación de la disposición final séptima, el grueso de los 800 millones de euros de pérdida patrimonial de AENA ha ido a grandes multinacionales y a bonos multimillonarios de sus gestores. Esto no lo digo yo, sino las cuentas de resultados que se hacen públicas. Entiendo que para el señor Capdevila esto sea duro, pero más duro es para AENA, que es la que lo sufre. Ha dicho con razón que hay un grupo de comercios que tenían menos oxígeno. A pesar de que estoy convencido de que la disposición final séptima tiene rasgos de inconstitucionalidad —evidentemente es una opinión, pero es una opinión que está apoyada en dictámenes de expertos catedráticos de Derecho—, si el objetivo era proteger a las empresas pequeñas, mi pregunta es: ¿por qué no se aplicó la disposición final séptima en su literalidad legislativa solo a ese grupo de pequeñas empresas? Lo miremos como lo miremos, el resultado ha sido muy poco edificante y no pasa nada. Bueno, no es que no pase nada, pasa mucho, pero creo que es mejor que se reconozca y se evite en el futuro porque, repito, aquí hay muchas empresas cuyos accionistas tienen no menos derechos que los de AENA —entre ellos el 51% de españoles en la propiedad— a tener una buena consideración. Eso es todo lo que digo.

Respecto a la intervención de la diputada de Unidas Podemos, no puedo explayarme mucho, pero el Plan de Acción Climática de AENA va muy en serio. Repito, somos el primer gestor aeroportuario en ambición de metas. Hay otro tipo de consideraciones que están en el debate público y son importantes, usted ha citado una —vuelos cortos y sustitución por ferrocarril—, en las que AENA puede transmitir su opinión, pero es el regulador quien lo determina. Solo digo que no hay que olvidar que hay una política internacional aceptada por todos los países de la propiedad de los *slots*. A veces hay una confusión en la opinión pública que piensa que los aeropuertos podemos discrecionalmente decidir vuelos de largo radio y vuelos de corto radio, pero no es así porque hay derechos históricos que hay que respetar en la medida en que cada año se cubra el 80% de esos espacios. Creo que es un debate que hay que hacer con mucho cuidado, porque no es tan sencillo vuelos cortos-ferrocarril cuando uno mira la traza completa de la huella de carbono. Además, hay que ver también los complejos flujos aéreos con los *hubs*. Simplemente digo que hay que hacerlo con mucho cuidado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 78

En cuanto a la ampliación de Barcelona, no voy a decir nada negativo. Todo el mundo vio lo que ocurrió y no hay más discusión. Fue el Govern de la Generalitat el que paró el proyecto. Como presidente de la compañía y como catalán creo que es una pena porque Cataluña va a perder competitividad no solo absoluta, sino también relativa, por no ampliar el aeropuerto; esa es mi opinión. Por cierto, Madrid va a ampliar el aeropuerto y aquí es al revés, todo han sido muestras de apoyo porque mayoritariamente se considera que es esencial para la movilidad y la competitividad. Creo que lo de Cataluña es una pena, pero lo que usted y yo pensemos —usted lo ha dicho muy bien— ahora mismo es irrelevante. Si alguien quiere visitar el proyecto, yo solo solicitaría que sea en términos precisos aeroportuarios y no en grandes declaraciones retóricas de que un *hub*... No. ¿Cómo se hace exactamente esto en esos kilómetros cuadrados del espacio del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat? ¿Cómo exactamente? Pistas, flujos aeroportuarios, etcétera. Entonces, el Govern de la Generalitat es quien tiene que mover ficha, y nosotros respetuosamente esperaremos a que ese momento eventualmente se produzca.

Sobre la propiedad de AENA, hay una ley, la 18/2014; existe actualmente una estructura accionarial muy clara. Yo he de decir que es la misma que tienen los franceses y los alemanes; o sea, será que no vamos tan desencaminados en España. El Gobierno de España ratificó su apoyo a esta estructura. Yo, como presidente de la compañía, me siento extraordinariamente cómodo y creo que, en mi modesta opinión, es el mejor esquema para la gestión de la compañía a día de hoy. Es todo lo que puedo añadir. Sobre el derecho de huelga, AENA no es una empresa competente a la hora de, ni siquiera, opinar sobre los derechos de huelga, solo escuchar a usted muy respetuosamente la reflexión que ha hecho.

El Grupo Parlamentario VOX realmente ha hecho muchas preguntas muy interesantes. La ciudad aeroportuaria de Madrid es un tema importante. Me he acordado de aquel libro bonito, aunque ya un poco obsoleto, de *La conquista de la felicidad*, de Bertrand Russell, que, entre otras muchas cosas, dice que la felicidad también es una cuestión de expectativas. Uno ve lo que ha pasado y parece que el adjudicatario final, que ha sido el tercero en la lista, nos ha sabido poco. En términos absolutos, es una propuesta magnífica, tanto técnica como económicamente. No hay que olvidar que incluso en la parte económica estamos hablando de un horizonte temporal de 75 años. ¿Y qué ha ocurrido? En mi opinión, que el embate de la subida muy súbita y muy fuerte de los tipos de interés hace que automáticamente el dinero hoy valga más que el dinero mañana, y cuando haces *business plan* a 75 años muy apalancados, como es el caso de los desarrollos logísticos, según estas compañías los números no les salían. Yo he de decir que, volviendo al tema de las expectativas, olvidando por un momento lo que ha ocurrido y ya no podemos reparar, creo de verdad que la propuesta adjudicataria finalmente es muy buena, va a ser muy buena para el aeropuerto y va a ser muy buena para AENA.

Sobre la liberalización de las torres de control, es el Gobierno como regulador quien decide; AENA simplemente expresa su opinión. Nosotros hemos dicho que ha sido un proceso satisfactorio, que podría tener sentido eventualmente que se profundizara, pero que tiene que ser el Gobierno quien lo decida. Por responder con precisión a las preguntas, nosotros ahora pagamos al año 150 millones de euros en servicios de navegación aérea; es decir, nosotros somos clientes de los que producen esos servicios, que es ENAIRE y los operadores privados después de la liberalización iniciada a principios de la década de 2010. Y sobre la impugnación del DORA, nosotros hemos tomado nota. Creo que no tiene recorrido y, simplemente, seguiremos.

Su grupo ha hecho otra mención, el concurso de restauración de Madrid. En realidad esto es una noticia de prensa, pero no ha habido, de momento, ninguna impugnación que nosotros sepamos; por tanto, nosotros no podemos actuar, no podemos actuar en relación con especulaciones. Sí garantizo que el sistema de *procurement* de AENA, es decir, de contratación, creo que funciona muy bien y es asimilable al que utilizan muchas empresas privadas con la subasta. Esto está muy estudiado en teoría microeconómica; si se diseña bien, es el sistema más eficiente de asignación de recursos.

Termino con las reflexiones y preguntas planteadas por el Partido Popular. Muy telegráficamente. Sobre presupuestos, insisto, AENA no está en la envolvente presupuestaria más que como reflejo de que el 51 % es público y nuestro balance y nuestras cuentas consolidan en el sector público empresarial. Pero, como digo, no estamos en el juego —metafóricamente— de ingresos y gastos ordinarios de otras empresas que necesitan aportación ni, desde luego, de las áreas administrativas.

Sobre los fondos de recuperación, nosotros participamos en algunas iniciativas de carácter horizontal, no vertical, no nominativo —es decir, de asignación competitiva—, que se están desarrollando; por tanto, no le puedo decir cuántos fondos vamos a ser capaces de captar. Lo que sí le puedo decir es que hasta la fecha no hemos tenido asignados fondos porque ninguna de las iniciativas encajaba con lo que AENA estaba

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 79

haciendo, entre otras cosas porque lo que estamos haciendo desde el principio, pensamos hacerlo de forma autónoma. Y le matizo lo que decía. Yo creo que en realidad estaba bien dicho. El año 2050 es el compromiso de descarbonización del sector aéreo en su totalidad, incluyendo aviones y líneas aéreas; el de AENA es 2040. Nosotros incluso creo que lo vamos a adelantar, pero formalmente es en 2040 el Net Zero.

Respecto a la bajada de tasas, y con esto termino, señoría, reconózcame usted, entre nosotros, que es un poco contradictorio con su deseo previo de que aumentemos los ingresos. Yo creo que la reflexión que hay que hacer es: ¿cuál es el límite de la bajada de las tarifas de AENA? Son, con mucho, casi un 50% más bajas que las del conjunto de Europa. Estructuralmente, ya en el DORA 3, DORA 4, no estoy nada seguro de que sea un acierto mantenerlas tan bajas, simplemente porque veo que en otros países sí están subiendo. Y sobre los beneficios, recuerde usted que nosotros, al vernos obligados a proporcionar la información antes del verano en un año tan agitado, donde las cosas han cambiado tanto, ahora mismo no son las que anunciaríamos públicamente, tanto en beneficios e ingresos, sobre todo en el año 2022 y también un poco en el 2023. Es decir, tómese las cifras con algunas prevenciones por el decalaje temporal.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias. Acabamos su comparecencia y enseguida daremos paso a la siguiente interviniente. **(Pausa)**.

— **DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (DOMÍNGUEZ GONZÁLEZ). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/002610), CIUDADANOS (número de expediente 212/002525), PLURAL (Número de expediente 212/002570), VOX (número de expediente 212/002340), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002779), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002647).**

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos dando la bienvenida a la presidenta de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, conocida por todos como ADIF, doña María Luisa Domínguez González. Le damos la palabra para que nos explique el presupuesto dentro de su área.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (Domínguez González)**: Señor presidente, muchas gracias.

Señorías, comparezco ante esta Comisión como presidenta de las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, y ADIF-Alta Velocidad. Me complace enormemente poder estar ante ustedes para presentarles estos presupuestos para el ejercicio 2023. Si el año pasado iniciaba mi intervención destacando cómo con la eliminación progresiva de las restricciones a la movilidad en un contexto sanitario más favorable el sector ferroviario comenzaba sobreponerse a los efectos de la pandemia, este año volvemos a explicar la evolución del sector en un contexto que nuevamente está determinado por factores externos, en esta ocasión los efectos del terrible conflicto en Ucrania, que, entre otras consecuencias, está generando un notable incremento en el precio de las materias primas. Todo ello, unido a la escasez de suministros y al paro de transportistas de principio de este año ha afectado notablemente la ejecución de las obras. Si reconocemos a ADIF y a ADIF-Alta Velocidad como los mayores inversores de infraestructuras del país, entenderemos el impacto de estas circunstancias en el ritmo de ejecución de las inversiones durante el ejercicio. Sin embargo, y a pesar de todos estos condicionantes, en el último año hemos sido capaces de culminar la consecución de una serie de hitos clave para el desarrollo de la red y el impulso a un modelo de movilidad sostenible conectado y vertebrador de territorios. Permítanme, entre otros, destacar los siguientes. A finales de 2021, completamos la conexión de alta velocidad a Galicia, que ha representado una auténtica revolución en la movilidad de esta región. En julio de este año cumplimos tres hitos de gran importancia. Pusimos en servicio la conexión Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco, que constituye una infraestructura estratégica y es el nodo que unirá todas las líneas de alta velocidad del país para conformar así una red única y transversal. También se puso en servicio la fase 1 del tramo Plasencia-Badajoz de la futura línea de alta velocidad de Extremadura, una infraestructura que ha representado retos técnicos y de construcción y que ha permitido una mejora tanto en los tiempos de viaje como en la fiabilidad de la circulación. Y, asimismo, pusimos en servicio el tramo Venta de Baños-Burgos de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria. En otros proyectos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 80

estratégicos, como el corredor mediterráneo, en Cataluña, por ejemplo, en agosto pusimos en servicio el nuevo ramal ferroviario de Costablanca entre Martorell y Castellbisbal.

Permítanme también que les presente nuestra propuesta para el desarrollo de unos ambiciosos presupuestos 2023, con hitos tan relevantes como consolidar el exitoso proceso de liberalización, la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en el que, con el trabajo esfuerzo y compromiso de los equipos de ADIF y ADIF-Alta Velocidad, avanzamos en el cumplimiento de los hitos o la fijación de los cánones ferroviarios.

Uno de los principales hitos, como decía, en la historia reciente del sector ferroviario en España ha sido la liberalización del transporte nacional de viajeros. El pasado 12 de septiembre, en un acto en la estación de Chamartín-Clara Campoamor, que reunió a la ministra, a la secretaria de Estado y, asimismo, a los tres operadores ferroviarios, ejemplificamos el propósito de este proyecto, que es liderar una movilidad más sostenible, segura, competitiva e inteligente que consolide el ferrocarril como el medio de transporte más utilizado y recomendado por todos. Dos de estos operadores, Renfe Avlo y OUIGO, operan ya en competencia desde mayo de 2021, y a ellos se unirá a finales de noviembre de este año el tercero, Iryo, con el inicio de sus servicios en los corredores de alta velocidad Madrid-Barcelona y Madrid-Levante. En ese momento se producirá una situación sin precedentes en los países de nuestro entorno, como es la convivencia de tres operadores ferroviarios en competencia en un mismo corredor de alta velocidad, contribuyendo así a consolidar un modelo de liberalización único denominado tanto dentro como fuera de España como el caso español por su singularidad.

La liberalización del transporte ferroviario de viajeros tras casi un año y medio desde que se ha hecho efectiva, aunque todavía parcialmente, recoge un balance más que positivo: una mayor oferta de trenes para los ciudadanos, diversas tarifas y, por lo tanto, un incremento de viajeros que usan el tren. La evolución observada no deja lugar a dudas, el proceso de liberalización es un éxito, y así lo constatan los datos. La recuperación de los tráficos es claramente superior en aquellos corredores en los que se produce de manera efectiva la apertura del mercado. Por primera vez en el mes de agosto de este año 2022 el incremento de tráfico, medido como trenes por kilómetro, en la red de alta velocidad fue ya un 3,8% superior al alcanzado en el mes de agosto de 2019, y en estos momentos el número de viajeros que eligen recorrer la distancia Madrid-Barcelona-Madrid en tren duplica a los registrados en el año 2019.

La evolución del proceso es ya un hecho, y no hablamos de fechas estimadas o probables, sino que los operadores han puesto ya los billetes a la venta; por lo tanto, es una realidad de la que ya estamos disfrutando. El proceso de liberalización arrancó con un contratiempo, que fue la pandemia, y sigue haciendo frente a una coyuntura marcada por la inflación y la crisis energética. En este contexto, nos ha correspondido realizar un profundo ejercicio de flexibilización para seguir favoreciendo esta democratización del uso del tren. Hemos mantenido un diálogo abierto y negociaciones con los operadores para flexibilizar de forma temporal las condiciones recogidas en los acuerdos marco; hemos reducido o congelado las tarifas de los cánones en los últimos dos años; hemos mantenido incentivos y bonificaciones, y trabajamos intensamente con todas las operadoras en soluciones en materia energética.

Un aspecto crucial de nuestra relación con los operadores es precisamente la determinación de los cánones que se establecen por el uso de las infraestructuras ferroviarias. La propuesta presentada por ADIF y ADIF-Alta Velocidad para los ejercicios 2023 y 2024 contempla el mantenimiento de las tarifas que vienen abonando los operadores ferroviarios en los ejercicios 2021 y 2022, que es una decisión que en el actual contexto inflacionista representa para los operadores ferroviarios una rebaja de las tarifas en términos de precio, tarifas reales, y que en parte va a compensar el efecto del incremento de los precios de la energía y acabará impactando positivamente en los viajeros. Es una propuesta que nos consta, además, que ha sido valorada positivamente por los propios operadores. Asimismo, mantenemos el sistema de bonificaciones para incentivar el aumento de las frecuencias en los trenes de largo recorrido, que según las líneas puede llegar hasta un 50%.

En cuanto a los cánones de mercancías, los importes por tren/kilómetro permanecerán en los mismos niveles establecidos actualmente. Cabe destacar en este sentido que ADIF realiza un esfuerzo extraordinario, contribuyendo al despliegue del tráfico de mercancías por ferrocarril con una propuesta de cánones que siguen encontrándose entre los más bajos en toda Europa.

Tras los efectos de la pandemia sobre nuestra economía y una coyuntura compleja, el objetivo del Gobierno, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y en concreto de las entidades que presido, está enfocado a contribuir a la recuperación de nuestra economía y a la configuración de modelos más competitivos y resilientes. Como ya conocen, de los 140 000 millones de euros asignados a nuestro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 81

país, un total de 5974 millones serán inversión directa de ADIF y ADIF-Alta Velocidad. Durante 2022 hemos acelerado el proceso de contratación de actuaciones financiadas por este mecanismo de recuperación y resiliencia, y a 30 de septiembre ambas entidades hemos superado ya el 90 % del objetivo de adjudicación previsto en los hitos y objetivos que deben alcanzarse a 31 de diciembre de 2022. Estos resultados se han conseguido en un entorno complejo, con numerosas incertidumbres, como antes he descrito, y hemos ido más allá afrontando con proactividad y acatando, como no puede ser de otra manera, la resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales sobre el recurso interpuesto por la Confederación Nacional de la Construcción respecto a las cláusulas antifraude incluidas en los pliegos.

Las entidades que presido, afectadas por cárteles y por colusiones acreditadas por la CNMC en diferentes procesos de contratación, habíamos incluido referencias expresas a la obligatoria aplicación al contrato de cuestiones relacionadas con medidas antifraude y anticorrupción. No obstante, resuelto el primer recurso por el tribunal, hemos reaccionado con agilidad revirtiendo rápidamente la situación, reactivando los procesos sin esperar al resto de resoluciones, con el objetivo de minimizar el impacto de este proceso en el ritmo de licitaciones y adjudicaciones, principalmente las financiadas por los fondos MRR.

Abordo ya la explicación del presupuesto de 2023. Como saben, a las conocidas y clásicas líneas de inversión se han unido desde el ejercicio 2021 los fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que hacen estos presupuestos, si cabe, aún más ambiciosos.

El presupuesto agregado para inversión en 2023 contempla la cifra de 6160 millones de euros, de los que 3467 millones corresponden a ADIF y 2693 millones a ADIF-Alta Velocidad. A estas cifras hay que añadir además los más de mil millones en concepto de mantenimiento de la red de infraestructuras.

El programa de inversiones de ADIF y ADIF-Alta Velocidad se centra en tres grandes ejes: el desarrollo de nuevas líneas que sirvan para completar la Red Transeuropea de Transportes, la adaptación y mejora de la red convencional, con especial dedicación al transporte metropolitano y mercancías, y la mejora de las conexiones para el tráfico de mercancías. España continúa desarrollando los ejes principales transeuropeos de transporte, dando así continuidad a la tendencia de inversión de los últimos tres años.

En la actualidad ya se han finalizado las obras y se están realizando las pruebas del tramo Beniel-Murcia de alta velocidad, y en los próximos meses se van a finalizar las obras de la variante de Pajares, así como la electrificación del tramo Plasencia-Badajoz de la futura línea de alta velocidad de Extremadura.

Hemos licitado también la redacción de los proyectos constructivos del tramo de alta velocidad Burgos-Vitoria y hemos presentado las actuaciones previstas en la conexión Almería-Granada del corredor mediterráneo.

En este capítulo quiero destacar también la ampliación y adecuación de las estaciones de los grandes núcleos de población con el objetivo de responder a la demanda que conlleva el proceso de liberalización. Estamos ya actuando en las grandes terminales de Madrid, tanto en Chamartín-Clara Campoamor como en Puerta de Atocha. También estamos trabajando en Barcelona Sants, en todo el entorno de La Sagrera, y en Valencia, donde recientemente hemos licitado las obras del canal de acceso y la remodelación de la estación Joaquín Sorolla. Todas ellas son actuaciones encaminadas a convertir estos espacios en nodos dentro del sistema de transporte de las ciudades del futuro.

En 2023, ADIF va a destinar más de 3460 millones de euros a la red convencional para dotar de más y mejores recursos a las líneas más antiguas, contribuyendo así a mejorar la movilidad entre regiones y la vertebración territorial. En este sentido, tanto para el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como para nuestras entidades, los servicios de cercanías son estratégicos, y lo son porque seguimos apostando por poner en el centro de nuestra gestión al ciudadano. El servicio de cercanías refuerza nuevos modelos de movilidad urbana e interurbana más sostenible, competitiva, y garantiza, sobre todo, el desplazamiento diario y seguro de millones de personas. Los planes de cercanías que ya están en curso, así como otras actuaciones previstas en el territorio, contemplan una inversión de más de 1850 millones de euros en 2023. Aunque la inversión se distribuye por todos los núcleos de cercanías, voy destacar algunas actuaciones; por ejemplo, las que impulsamos en el proyecto Transformen Rodalies, en Cataluña. Entre las principales actuaciones, se encuentra en marcha ya la duplicación de la R3 entre Parets y La Garriga, la superestructura de los accesos al aeropuerto de Barcelona, la integración en Sant Feliu de Llobregat y la de la línea R2 en Montcada i Reixac, que esperamos iniciar en el año 2023. Pero también en otros territorios desarrollamos actuaciones como, por ejemplo, en el núcleo de cercanías de Asturias, la renovación entre Pola y Oviedo, que prevemos licitar en los próximos meses, o la renovación entre Colloto e Infiesto en la línea C6 de la red de ancho métrico, y subrayo esto porque estamos haciendo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 82

importantes inversiones en la red de ancho métrico. También la duplicación de vía entre Astillero y Orejo en la red de ancho métrico o la duplicación entre Torrelavega y Santander, dentro del núcleo de cercanías de Cantabria. Asimismo, la remodelación de las cabeceras de la estación de Chamartín, la duplicación entre Pinar de Las Rozas y las Matas, la prolongación hasta Soto del Real en el núcleo de cercanías de Madrid o la renovación de vía entre Silla y Cullera y entre Poble Llarga y Silla en cercanías de la Comunidad Valenciana.

Otra de las estrategias que desarrollamos con mucha ilusión, convencidos de que es el momento y estamos alineados con todos los agentes del sector, es el transporte ferroviario de mercancías, impulsado por los corredores transeuropeos y sus conexiones ferroviarias con los puertos y las principales terminales de transporte de mercancías, así como la adecuación de la red ferroviaria para que puedan circular trenes de hasta 750 metros y electrificación de líneas. El desarrollo de los corredores prioritarios constituirá un importante catalizador del impulso que todos queremos para el transporte ferroviario de mercancías. Este impulso a los servicios de mercancías se demuestra con proyectos como nuevos accesos ferroviarios al puerto de Sagunto, al puerto de Sevilla, al puerto A Coruña —al puerto exterior—, cuyas obras hemos iniciado recientemente, el nuevo acceso al puerto de Castellón, que se encuentra en fase de licitación, y la mejora y dotación de ancho estándar a las instalaciones de Can Tunis, mientras finalizamos el proyecto de los nuevos accesos al puerto de Barcelona y, como indicaba anteriormente, la ampliación a 750 metros de las vías en diversos apartaderos e inversiones en cuatro terminales intermodales y logísticas estratégicas.

En el ámbito de la logística y el transporte de mercancías, no quisiera cerrar mi intervención sin hacer mención a las autopistas ferroviarias. Para hacerlas posible, hemos iniciado y prevemos terminar ya en 2023 los proyectos de adaptación del gálibo de los pasos superiores y los túneles entre Bobadilla y Zaragoza, dentro de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza.

En los últimos minutos he compartido con ustedes los planes de despliegue y modernización de una red de infraestructuras ferroviarias que avanza con paso firme en la consecución de un propósito, que es liderar una movilidad más sostenible, segura, competitiva e inteligente; que contribuya a la prosperidad de empresas, ciudadanos y a vertebrar territorios; que consolide el ferrocarril como el modo de transporte más utilizado y recomendado por todos a través del despliegue de líneas de alta velocidad, proyectos de proximidad que contribuyen a la movilidad segura y efectiva de millones de ciudadanos diariamente, subrayando el hecho de que por segundo año consecutivo los recursos presupuestarios en esta línea de acción —las líneas convencionales y los núcleos de cercanías— superan a los destinados a la alta velocidad, estaciones convertidas en nodos de multimodalidad, inteligentes, conectadas e integradas en el entorno, que darán respuesta al crecimiento de tráfico que va a traer consigo y están trayendo ya la liberalización; iniciativas realistas y transversales para impulsar el incremento del transporte ferroviario de mercancías. Todo ello en una compleja coyuntura que se ha instalado sin habernos recuperado de los efectos de la pandemia y que, sin embargo, no hemos dejado que determinara la consecución de los desafíos más relevantes para nuestras organizaciones, que son conseguir hacer de la liberalización del transporte de viajeros en nuestro país un caso de éxito y aprovechar al máximo los recursos que Europa ha puesto en nuestras manos mediante los fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Quedo ahora a su disposición para cualquier comentario u observación que requieran.

Muchas gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Ha clavado el tiempo. **(Risas)**.

Damos paso al Grupo Parlamentario Ciudadanos, señor López-Bas.

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

Buenas tardes, doña María Luisa Domínguez. Gracias por su intervención y por las informaciones que nos ha comentado. Quiero hacer especial referencia, y pese a que no lo tenía previsto pero creo que es muy interesante, y mejor si nos pudiera aclarar alguna cosa más, aunque sea muy brevemente, al caso del cártel, concretamente de las empresas que se detectó por parte de la CNMC que habían estado durante veinticinco años falseando la competencia y, sobre todo, qué medidas se habían adoptado o qué medidas se van a adoptar, porque hemos oído que la ministra de Hacienda ha comentado que hasta que la sanción no sea firme no podrían tomarse medidas en el ámbito de la Ley de Contratos del Sector Público, pero me ha parecido entender que sí se había adoptado de alguna manera alguna medida para prevenir o no sé. Espero que nos pueda aclarar exactamente a qué se refería.

Dado que tenemos muy poquito tiempo, le voy a preguntar por alguna cuestión muy concreta. Usted ha mencionado actuaciones en núcleos de cercanías en Cataluña, Asturias, Cantabria, Madrid y en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 83

Comunidad Valenciana en concreto en un par de sitios. Se lo comento porque como diputado por la provincia de Alicante me interesa mucho, sobre todo el núcleo de conexión de Alicante-Murcia por afectar además no solamente a una provincia o una comunidad autónoma, sino en este caso a dos comunidades autónomas. Conocerá, me imagino, que es una situación endémica ya la que viene padeciendo esa línea de falta de inversión, pese a los compromisos durante muchísimos años, y me gustaría que nos pudiera comentar alguna cosa al respecto para, por lo menos, empezar a dar luz a las inversiones que son necesarias en esa infraestructura. De la misma manera, en cuanto al corredor cantábrico-mediterráneo, quisiera saber si hay alguna previsión temporal o cronológica para llevar a cabo la necesaria conexión, porque ha hablado del acceso al puerto de Sagunto como una de las actuaciones que se prevén presupuestariamente, pero más allá del propio acceso al puerto sería interesante saber qué va a pasar con la conexión de Valencia con Teruel para dar una continuidad a ese acceso de manera eficaz. En ese aspecto, y se lo he preguntado esta mañana a la secretaria de Estado pero al final no me ha contestado concretamente, quisiera saber qué va a pasar con la línea directa Madrid-Burgos y el famoso caso del puente y su máquina bateadora enterrada allí durante once años, si de verdad existe ya una voluntad de reabrir esa línea, de mantenerla vigente, puesto que se habla de planes de viabilidad de la vía que se estarían ejecutando, que se estarían preparando, porque ya existían otros planes anteriores que aseguraban la viabilidad de la línea, pero es algo que lleva sorprendentemente muchísimos años encima de la mesa sin que se haya tomado una decisión.

Por último, en cuanto a ADIF precisamente y por lo que respecta además a la localidad en la que yo vivo, Orihuela, en Alicante, tienen previsto hace ya cinco o seis años una plataforma de paso elevado sobre la vía del tren. Sé que ha habido dos incidencias —la empresa ECISA abandonó el contrato y en otra circunstancia se declaró desierto— y la última contestación que tengo por parte del ministerio es que se estaban adecuando los precios a la situación de mercado, pero, permítame que se lo diga, creo que es un estudio relativamente sencillo, pues creo que son al final operaciones matemáticas. Lo digo para poder tomar una decisión y volver a sacar esa licitación, sobre todo porque además nuestro ayuntamiento ya ha pagado las cantidades de cinco de los diez años del convenio que se firmó y todavía no tenemos ese paso elevado sobre la vía del tren. Es algo que nos llama la atención que todavía esté ahí, pese a las incidencias que haya podido haber. Si pudiera contestarme, se lo agradecería.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Unidas Podemos, doña Laura López tiene el uso de la palabra.

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

Bienvenida a esta Comisión. Voy a intentar también hacerle algunas preguntas, que quizá son demasiado concretas. Si usted estima que lo son, acordamos que se las presentemos por escrito y sin problemas.

La primera se va a ceñir a la provincia de Girona, sobre el estado de ejecución de algunas obras que hace tiempo que era necesario que se hicieran y finalmente, gracias al Gobierno progresista, se van a poder hacer. Simplemente quería preguntarle qué previsión hay. Me refiero a la mejora de la accesibilidad a la estación de Camallera, así como si está previsto que esta mejora de la accesibilidad también suponga una adecuación de las líneas a su paso por Camallera para que puedan parar trenes de media distancia. En este mismo sentido, también estaba prevista la mejora de la accesibilidad en la estación de Hostalric y queríamos saber cuál es su estado. Y asimismo estaba previsto que se hicieran mejoras en las subestaciones de Flaçá, Figueres y Portbou, así como la renovación del tramo comprendido entre Maçanet-Massanes y Caldes de Malavella. La verdad es desconozco cuál es el estado y quizá usted pueda poner un poco de luz en ello.

También estaba previsto que se adecuaran las líneas R2, R3 y R11. Se han iniciado ya las obras en la R2 y R11, y en este sentido querría preguntarle si usted tiene conocimiento del estado del cumplimiento de estas obras, porque aunque sean para un bien, es conocido que las molestias y los inconvenientes que causan a los usuarios y las usuarias son bastante destacables.

Otra obra que estaba prevista era la mejora del tramo entre Ripoll y Puigcerdà. Quería preguntarle sobre el estado, y también si está previsto el desdoblamiento de esta línea hasta Puigcerdà, que sabe que es una reivindicación que hacemos en la zona hace tiempo, así como su extensión hasta la frontera para que pudiesen circular trenes desde Francia, tanto por aquí como por el otro lado. Y, ya de una manera más

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 84

amplia, me gustaría saber cuáles son las previsiones para cumplir con lo acordado dentro del Plan de Rodalies de Catalunya 2030.

En general, me consta el esfuerzo de este Gobierno con la línea convencional, pero se tiene que poner sobre la mesa que el estado de las infraestructuras para los trenes convencionales, debido a la dejadez de los Gobiernos anteriores, era bastante pésimo. Soy conocedora de que se destinan recursos en los distintos presupuestos de años anteriores, también para este, a la línea de tren convencional, pero también soy conocedora de que ya ha habido cierres parciales de algunas líneas, que el Grupo Confederal de Unidas Podemos estima necesarias, como la línea 310, Madrid-Cuenca-Utiel. En este sentido, me gustaría saber si usted puede garantizar que se hayan respetado los derechos laborales de los trabajadores, en este caso de ADIF —sabe usted que la explicación sindical también afecta a Renfe, pero en este caso es para ADIF—, por el cierre parcial de la mencionada en la línea Madrid-Cuenca-Utiel.

Para acabar, reiteraré una pregunta que ya le han manifestado. ¿Tienen previsto llevar a cabo la conexión del corredor cantábrico-mediterráneo?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, señor Segura Just.

El señor **SEGURA JUST**: Buenas tardes.

Como cuestión previa, quisiera manifestar que los presupuestos de ADIF de este año están enmarcados dentro de los presupuestos generales del Estado. Si veo los números, entre fiarme del Estado, regido en este momento a nivel central por el Partido Socialista Obrero Español, o fiarme de las manifestaciones del Banco de España, me quedo con las manifestaciones del Banco de España, que me inspiran mucha más confianza, y ha dicho que estos presupuestos han nacido viciados y están a la deriva.

Yo he estado estudiando el área que me toca a mí y me ha dado la sensación de que han hecho un corta y pega, es decir, que se han cogido los números del año pasado, corta y pega, y se van cambiando los del año pasado a este año; yo creo que habrán tardado unos diez minutos o un cuarto hora en hacer estos presupuestos de ADIF. Usted habla de unas cifras que a veces son astronómicas, pero una cosa es hablar de dinero y otra cosa es poner los euros encima de la mesa. O sea, si el Estado español tiene problemas para pagar las pensiones —está dependiendo de los fondos europeos para poder pagar las pensiones a los pensionistas—, se me hace muy difícil creer en estas cantidades de dinero de las que ha hablado usted, miles de millones de euros, para reformar el trazado de las vías de tren, la catenaria, etcétera.

Son unos presupuestos que se anuncian a bombo y platillo, en el sentido de que se hace mucho ruido con las cifras diciendo que han duplicado las del año pasado, que han mejorado esta partida o la otra. Pero la realidad es que cada año venimos a este Congreso, que siempre es lo mismo, pero que la línea férrea sigue estando como está. Con lo cual yo califico a estos presupuestos, los del Estado español, en general, y, concretamente, los de ADIF, de totalmente ficticios. Prueba de ello es que, por ejemplo, usted ha hablado de 1000 millones de euros para mantenimiento de las líneas férreas y yo estoy hablando del modelo más competitivo y resiliente sobre el estado de las vías españolas, que yo califico de defectuosas. ¿Y por qué las califico de defectuosas? No le voy a marear a usted con datos y con cifras, pero le voy a referir los hechos más recientes del verano hasta ahora, bien entrado el otoño. El 9 de septiembre se produjo un paro histórico de tres horas en todos los trenes de cercanías de Rodalies de Catalunya por un tema informático, y ese día llegaron a trabajar tarde casi un millón de personas. El 17 de agosto de 2022 hubo un incendio en Bejis en Castellón, y Renfe y ADIF no se pudieron poner de acuerdo para avisar a un tren que se dirigía directamente hacia el incendio forestal; un fallo de comunicación garrafal. El 17 de este mes, hace poquísimos días, un tren de Ouigo de Barcelona a Madrid, estuvo dos horas parado en el túnel; mil personas durante dos horas a oscuras —conozco a alguna persona que estaba en ese tren— y sin comunicación por un fallo de vía o de la catenaria —siempre pasa que Renfe les echa la culpa a ustedes y ustedes se la echan a Renfe, y luego están litigios que nunca se resuelven—. Además, el 21 de mayo de este año, un tren Madrid-Barcelona, también de Ouigo —parece que Ouigo tiene la negra—, se llevó por delante varios kilómetros de cableado y quedó totalmente enmarañado en cables —yo he visto la foto y es impresionante—. Y si nos remontamos hasta hace dos días, en la estación de Atocha, aquí al lado, todos los trenes de alta velocidad tuvieron un retraso de veinticinco minutos.

Mire, yo me entrevisté en esta casa con una alta directivo de Ouigo —empresa francesa, aunque está constituida en España— y me dijo textualmente que el sistema español de ferrocarriles está parcheado. Me explicó que, en Francia, el tren París-Marsella, por ejemplo, sigue el mismo sistema informático, la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 85

misma catenaria; que no hay ninguna variación. En España tenemos que adaptar los trenes de Ouigo. Cuando salen de Cataluña y entran en Aragón hay que adaptar el sistema informático y cuando salen de Aragón y entran en Soria hay que adaptarlos otra vez. Este es uno de los grandes problemas que genera el Estado de las autonomías. Estamos en un reino de taifas. Ya sabe usted que yo pertenezco un partido político que está contra las autonomías, por esto y por muchas cosas más.

Su presupuesto habla del plan energético de Ouigo, que se adapta a la Agenda 2030 sobre cambio climático. Esto me lo tiene que explicar usted. Yo igual es que soy un poco tonto y no me entero, pero yo sé que las vías son metálicas y la catenaria también es metálica y, por tanto, ¿en qué afecta el cambio climático a esto? Porque yo podría decirle que el tren transiberiano, cuando sale de Moscú lo hace con altas temperaturas y cuando entra en Siberia lo hace con un clima gélido, con varios metros de nieve, y es el mismo trayecto de tren, y los rusos no hablan de Agenda 2030, de cambio climático o de adaptarnos a las nuevas tecnologías. Esto no lo entiendo y le ruego que me lo explique.

También habla el presupuesto de la transición energética de los trenes. Tal como están las cosas con la subida del petróleo —voy acabando, señor presidente—, no sé si usted se referirá a que vamos a tener que volver a los trenes del carbón, esos que sacaban humo, porque si el gasoil está muy caro y la electricidad está carísima, ¿en qué consiste el plan energético?

Gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

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

La señora **PASTOR JULIÁN**: Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señora Domínguez, por su exposición y por su trabajo.

Voy a ir a algunos temas que nos preocupan y voy a hablar bien de las infraestructuras de mi país. Creo que se han hecho muchas cosas y que, sin duda, quedan muchas por hacer, por eso todos tenemos que contribuir a que sea de ese modo.

Señora Domínguez, el libro amarillo, en la página 345, contempla unas inversiones totales de ADIF de 2807 millones de euros y de 2514 de ADIF Alta Velocidad, frente a la página 236 del anexo de inversiones reales, que prevé 3467 millones de euros para ADIF y 2694 para ADIF Alta Velocidad. En el presupuesto de 2022, las inversiones previstas en ADIF alcanzaron los 2833 millones de euros y en ADIF Alta Velocidad los 2500. Pues bien, con estos datos observamos que la inversión real desciende de una manera impactante e impresionante. La inversión prevista para este año 2022 recogida en el proyecto de presupuestos 2023 solo es de 916 millones de euros de ADIF, frente a los 2832 millones que incluye el presupuesto general del Estado de 2022, y de solo 1641 millones de euros de ADIF Alta Velocidad frente a los 2591 que están pintados —con perdón— para ADIF Alta Velocidad en los presupuestos del año 2022. Me gustaría que nos lo explicara. Puedo ir al detalle. Por ejemplo, en la provincia de Ourense, cuando hablamos de la red TEN-T en el presupuesto general del Estado de 2022 de los 50 millones se han ejecutado 13, es decir, 37 sin ejecutar, y ahora se pintan 61. También en ADIF convencional, de 37 —según su anexo, no son datos míos— se han ejecutado 10. Por lo tanto, como estamos hablando de unas cantidades muy importantes, me gustaría que nos explicara por qué tienen esa previsión que ustedes mismos reconocen en el anexo que todos conocemos. ¿Tenemos que creernos de verdad que vamos a invertir 2807 millones de euros recogidos para ADIF en los presupuestos y 2591, dado lo que se dice que se va a invertir de verdad este año? Nos ha hablado de grandes inversiones de ADIF en los presupuestos, incluyendo, por supuesto, los fondos y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, pero veo que la ejecución no llega ni al 38%. Sé que no solo depende de usted, pero que esta Cámara se entere de qué es lo que está pasando.

También tengo que decirle que hay infraestructuras que ya están terminadas, pero que, sin embargo, lo que no tienen ahora son trenes para los viajeros. Ya sé que usted no lleva Renfe, pero, fíjese, en la línea Vigo-Santiago de Compostela se invirtieron 800 millones de euros en tiempos de crisis, usted lo sabe bien, y en este momento hay muchos usuarios que no pueden utilizar esa línea porque ni los horarios están acompañados ni lo está tampoco el número de frecuencias y de trenes. También le puedo hablar del de alta velocidad Madrid-Zamora-Galicia, que tiene muchísimas dificultades. Nos gustaría saber qué es lo que está pasando.

Le tengo que hablar de una cosa que ya sé que no es muy agradable. Como según el Banco de España, la AIREF y organismos públicos estos presupuestos son irreales, quiero ir a lo que me parece bastante irreal, concretamente para ADIF. Con una previsión de deuda de ADIF Alta Velocidad de 18357

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 86

millones de euros —es la que dicen ustedes que van a cerrar en 2023— y de 766 del ADIF convencional, con un resultado previsto para el 2023 de ADIF Alta Velocidad de, según ustedes, menos 286 y de ADIF convencional de 151 millones de euros, mi pregunta ya se puede la imaginar. ¿Cómo van a cuadrar todas estas cuentas? Porque esto no parece optimista, sino hiperoptimista, porque no salen las cuentas. Otra pregunta. ¿No se va a amortizar ningún tipo de deuda, a pesar de que he visto una transferencia del ministerio a ADIF, la institución que usted preside?

Tenemos muy poco tiempo, todos. Usted habla muy deprisa y dicen que yo también, pero ni hablando a toda velocidad nos da tiempo. La verdad es que el señor presidente está siendo generoso con el tiempo y se lo agradecemos muchísimo. Quiero preguntarle algunas cosas concretas de las que no ha hablado respecto del corredor cantábrico-mediterráneo y del corredor atlántico de alta velocidad. Uno de los titulares más frecuentes es la conexión Vigo-Oporto de alta velocidad, como sabe, con las previsiones que tiene Portugal. Lo único que aparece en la dirección general del ministerio son unos cientos de miles de euros para hacer un estudio, pero es que no se terminaría ni en tres años. Por tanto, ¿qué previsión tiene concretamente en ese corredor de alta velocidad, que es fundamental para conectar con nuestro vecino y amigo Portugal? También, hablando de ADIF convencional, y perdone que le hable de Pontevedra, le quiero pedir dos cosas muy breves: que nos explique qué va a pasar con la red de mercancías y el corredor que atraviesa Galicia.

Termino ya, señor presidente, y gracias por su generosidad. En relación con cercanías, y lo digo con todo el respeto —sabe que soy muy respetuosa— para mí el ferrocarril en su conjunto —le he dicho que hablo bien de mi país y de nuestras infraestructuras— y las infraestructuras deben facilitar el acceso equitativo de los ciudadanos a los distintos medios de transporte y, en el caso de cercanías, se debe atender a los grandes núcleos de población, donde se concentran millones de personas, y también a los pequeños, como en Asturias, como usted ha señalado. Pero veo que las inversiones son absolutamente desequilibradas. No me cuadran los datos. Fíjese, le estoy hablando de 687 millones de inversión en cercanías en Cataluña —lo digo con todo el cariño que tengo a Cataluña, donde durante mi mandato se invirtieron más de 8000 millones de euros— y de 36,4 millones en Madrid, y del total de la inversión en Cataluña, 1348 millones —que estoy encantada— y 335 en Madrid. Y termino ya. Le pongo estos ejemplos porque seguro que tienen una explicación, estoy totalmente segura, pero sí me gustaría que nos lo detallara.

Le agradezco muchísimo su trabajo, le agradezco muchísimo su exposición y le diré que este organismo es uno de los más importantes del presupuesto, no porque esté interviniendo yo, como pueden imaginar, mi humilde persona, sino porque si realmente algo iguala en oportunidades a los ciudadanos es la vertebración, tanto de la alta velocidad como de la red convencional y, por lo tanto, el esfuerzo que hagamos todos será muy bienvenido.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Acabamos por el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Vicente Viondi, tiene usted la palabra.

El señor **VICENTE VIONDI**: Gracias, presidente. En primer lugar, buenas tardes a todos y a todas.

Quisiera dar las gracias a la presidenta de ADIF por sus explicaciones sobre el marco presupuestario para ambas compañías. Entre los temas que usted ha tratado en su intervención, hay algunos en los me gustaría que profundizara, si fuera posible. Uno es este último que ha tocado sobre el transporte de mercancías y esas conexiones, porque creo que el transporte de mercancías siempre se le concede un porcentaje muy bajo, si lo comparamos con otros países del ámbito europeo, y no es una cuestión de este Gobierno, sino algo heredado de este país; es una rémora que tenemos como país. Creo que con las medidas que está impulsando ADIF se intenta salir de esa circunstancia casi histórica y de la que no quiero culpar a nadie en concreto, sino tratar como un problema de país. En cuanto a infraestructuras, usted ha hablado de alta velocidad. Creo que se van cumpliendo los compromisos o los hitos que se marcó este Gobierno al principio de legislatura. Muchas de las intervenciones que ha anunciado la presidenta de ADIF que se han realizado se han cumplido durante estos años. Los avances que se están haciendo de cara al futuro están realizándose. Hay una senda clara, un recorrido y un plan establecido que se está llevando a cabo.

Señora Pastor, tengo que reconocerle una cosa. Me ha gustado mucho la primera parte de su intervención al reconocer y huir del discurso catastrofista que ha planteado el portavoz del Grupo Parlamentario VOX. Si hay alguna cosa que detesto, y hablo a título individual, pero estoy seguro que mis

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 87

compañeros y compañeras del Partido Socialista lo piensan igual, es que no hablemos bien de nuestro país. Una cosa es la crítica y otra cosa es criticar constantemente al país. Creo que tenemos un buen sistema ferroviario, que, como todo sistema, es mejorable, pero somos competitivos, un país que tiene que estar orgulloso de la red de infraestructuras, no solo en el ámbito ferroviario, sino en otro tipo de sistemas de movilidad, y por tanto tenemos que hablar bien de lo nuestro.

Pero en el ámbito de cercanías discrepo con usted, señora Pastor. Hemos vivido unos tiempos bajo su mandato —luego tuvo la responsabilidad el señor Íñigo de la Serna— donde los presupuestos —muy especialmente, en los años del señor De la Serna— estaban inflados e hinchados, unos años de anuncios y de proyectos que se quedaron en nada. Aquellos años se superaron casi los 10 000 millones de euros entre compromisos y promesas hechas por toda España. Cuando al final de las responsabilidades del Partido Popular en el Gobierno entró el Gobierno socialista se encontró con que no había nada desarrollado, solo un plano o un *powerpoint*. Y, claro, a mí me toca mucho el corazón cuando habla usted de las cercanías de Madrid, porque yo soy diputado por Madrid y recuerdo a una ministra que se llamaba Ana Pastor, que era usted, que en el año 2015 comprometió 254 millones de euros para la inversión en cercanías, cosa que no se produjo, y en el año 2016 prometió tres estaciones nuevas, Ifema, Imperial y O'Donnell. Hoy estamos en 2022 y ninguna de las estaciones está puesta en marcha. Esa es la realidad, señora Ana Pastor. Yo entiendo que usted haga un análisis de los presupuestos y vea cuestiones que pueda plantear, pero, como dicen popularmente en mi barrio, todos tenemos un pasado, y el Partido Popular ha sido gestor. En este caso, usted misma ha sido gestora, y debe ser comprensiva, sobre todo cuando se habla de niveles de ejecución en el mes de octubre, porque es una utilización discrecional. Sabemos que no se puede hacer una evaluación del nivel de ejecución de gasto de las grandes empresas y las administraciones a mes de agosto, sino que hay que hacerlo a final de año, incluso con los remanentes que quedan, porque hay inversiones que son plurianuales, incluso trianuales.

Creo, señora presidenta, que este Gobierno se ha marcado un camino. Usted continúa la labor que hizo la señora Pardo de Vera, que ahora es la secretaria de Estado. Creemos que estamos en buenas condiciones. Y como aquí todo el mundo habla de su terruño, yo no iba a dejar de hablar del mío. A mí me gustaría que detallara dos operaciones que son muy importantes. Una es la reforma de la estación de Chamartín Clara Campoamor. Esta reforma es importantísima y también sus consecuencias para la ciudad. La otra operación, que usted en el ámbito de cercanías no ha mencionado, pero que está sobre la mesa, y me consta, es la del puerto seco Vicálvaro-Coslada y transferir la estación de Abroñigal —toda su actividad— a puerto seco. Ya hay proyectos, y algunos se reflejan en las conexiones viarias para mejorar la accesibilidad a ese puerto seco Vicálvaro-Coslada. Me gustaría que lo detallara, porque creo que los madrileños y las madrileñas —aquí aprovecho mi condición de madrileño— tienen que saber que el Gobierno de España invierte más en Madrid. Por cierto, un 43% más en su totalidad que los gobiernos de Mariano Rajoy. Menudo castigo que tenemos los madrileños.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Para responder a todas las cuestiones que le han planteado, tiene la palabra la presidenta de Adif, doña María Luisa Domínguez González.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Domínguez González): Primero, quiero comenzar agradeciéndoles a todos el tono de sus intervenciones y el reconocimiento que desde el ministerio, concretamente desde ADIF, intentamos dar siempre a sus señorías, tanto a través de las comparecencias, como esta misma, como de los distintos medios por los que pueden hacernos preguntas parlamentarias. Les doy un dato, simplemente para que tengan una referencia: en el año en curso, hasta la fecha, llevamos casi 1500 preguntas. Esto es un esfuerzo, porque, como comprenderán, requiere de una cierta atención. Dicho esto, muchas gracias por las observaciones, preguntas, puntualizaciones.

Voy a intentar esquematizar las respuestas por bloques. En los cinco minutos que tengo no sé si me dará tiempo a contestarlo todo, así que de lo que no me dé tiempo tomamos nota y les contestaremos por escrito. Voy a intentar ir por orden. El señor López-Bas me pedía que profundizase un poquito más en el tema de las medidas adoptadas para tratar de combatir los cárteles. Es cierto que todavía no hay sentencia definitiva, pero, efectivamente, por algunos de los cárteles señalados por la CNMC el perjuicio que se produciría, en caso de que se confirmase, a las empresas ADIF y ADIF-Alta Velocidad sería considerable. Ya en el año 2019 trabajamos en incorporar en los pliegos unas cláusulas que lo que hacían era tratar de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 88

que, si las empresas —por supuesto, las que están incursas en prohibición de contratar no pueden contratar— durante la vida del contrato resultasen incursas en prohibición de contratar de manera firme, que en ADIF y ADIF Alta Velocidad tuviéramos la posibilidad de tomar la decisión, en función de muchas cuestiones, de poder rescindir esa obra. En el mes de junio, la CNC —la Confederación Nacional de la Construcción— decidió presentar un recurso a estas cláusulas, que, insisto, estaban desde el año 2019, y se bloquearon una serie de licitaciones. Al tribunal de recursos le ha llevado bastante tiempo hacer el análisis y, finalmente, estableció que las cláusulas deben ser específicas y concretas para cada contrato y no de forma genérica en que puedan quedar incursos de manera de contratar. Ahí es donde me refiero a la agilidad que hemos tomado para desbloquear rápidamente esos concursos, tanto los que no son MRR, como, sobre todo y fundamentalmente, los que son MRR. Desde el momento que tuvimos la primera resolución, rápidamente pasamos a llenarnos en todos los demás recursos para volverlos a agilizar. Y, en este momento, lo que estamos haciendo es sentarnos un grupo de trabajo con el Ministerio de Transportes, e inmediatamente lo veremos con el Ministerio de Hacienda, para tratar de incorporar cláusulas que nos den esa protección como entidad inversora que somos, y siguiendo en la Ley de Contratos del Sector Público, pero ya teniendo una cláusula con la que tengamos toda la certeza de que en todos los ámbitos prosperará y no tendrá ningún inconveniente.

En cuanto a las cercanías de Alicante, le indico muy rápidamente que estamos preparando ya el pliego para una obra que considero que es muy importante, el acceso al aeropuerto, para conectarlo con el trazado actual, y que es compatible con el futuro trazado de la futura variante de Torrellano. Respecto al cantábrico-mediterráneo me han preguntado varios grupos. Es cierto que en los presupuestos generales no hay una línea específica de inversiones, por ejemplo en la provincia de Teruel, sin embargo en ADIF sí que tenemos las inversiones contempladas; de hecho, en la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto ya se cuenta con una inversión prevista de 47,27 millones de euros. Me estoy refiriendo al cantábrico-mediterráneo —cada uno se ha referido a él de una manera distinta—. No ha recibido todavía su regionalización, pero cubren las actuaciones que se van a ejecutar en todo este tramo. Y como compete a dos comunidades autónomas, a la de Valencia y a la de Aragón, es por lo que todavía no está hecha la regionalización. Se está avanzando en las actuaciones de la línea, donde ya se han movilizado dos tercios de la inversión total que está previsto hacer. El hecho de que tengamos casi un tercio de la inversión prevista como MRR les diría que es una garantía adicional de que la ejecución, además, se va a materializar y finalizar antes del año 2026. La inversión ejecutada en la línea desde el año 2016 asciende a 111,65 millones de euros, de los que 102 se han ejecutado desde junio de 2018, lo que representa casi un 92% del total ejecutado.

Respecto al directo Madrid-Burgos, lo que tenemos contratado es un estudio —hubo partida presupuestaria en los presupuestos del año 2022—, que se está desarrollando. El estudio lo que hace es analizar cómo podemos sacar la máquina que ha quedado atrapada en un túnel —en el túnel de Somosierra, concretamente— dentro de la línea directa Madrid-Burgos. Estamos trabajando en ese estudio y hemos tenido que pedir una prórroga, y de verdad que es una cuestión que se escapa a temas técnicos, pero que es importantísima, y es que tenemos dificultades de tipo ambiental: en el túnel, al no discurrir trenes ahora mismo por él y estar bloqueado en un punto intermedio, se han ido introduciendo, por sus dos bocas, una especie de murciélagos que están protegidos. Esto hace que hayamos tenido que pedir una prórroga con el fin de pedir las autorizaciones para poder entrar dentro del túnel con la maquinaria y los elementos necesarios para llegar al punto en el que se produjo el hundimiento y poder hacer el análisis. ¿Qué vamos a hacer a continuación? Va a depender del resultado de ese trabajo que se encuentra en marcha.

Y me alegro de que me pregunte por la pasarela de Orihuela, porque es que me lo sé de memoria, no necesito mirar en ningún sitio, porque es un tema de proyectos. Efectivamente, el proyecto estaba hecho, se contrató, se marchó la empresa constructora y se volvió a sacar a licitación el mismo proyecto. Insisto en lo del mismo proyecto porque ese proyecto estaba con unos precios de la base de precios anterior que teníamos y, por lo tanto, cuando salió a licitación quedó desierto. En este momento lo que estamos haciendo es actualizar la base de precios, y no es tan sencillo como hacer una operación aritmética. Hemos aprobado una base de precios nueva este verano y en muchos proyectos hemos procedido rápidamente a la actualización de esa base de precios, porque lo que no queremos es que nos queden las obras desiertas, lo que queremos es continuar invirtiendo. Y en el caso de la pasarela le confieso que lo que hemos hecho ha sido desarrollarlo por un procedimiento que va a ser mucho más ágil, pero hemos tenido que desarrollar una instrucción interna para poderlo materializar, que es que en lugar de abrir el proyecto, poder hacer un anexo a ese proyecto donde se haga de forma muy rápida la identificación o la equivalencia de los precios antiguos a los precios nuevos. Precisamente porque la pasarela de Orihuela

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 89

era un proyecto más sencillo que otros de grandes infraestructuras, nos pareció que era el óptimo para hacer esta prueba. Ha salido adelante y tenemos ya una instrucción interna y vamos a ser mucho más ágiles todavía en el futuro, que es lo que intentamos cada vez que modificamos procedimientos, ir mejorando, porque, aunque intentamos hacerlo bien, todo, evidentemente, lo podemos mejorar.

El señor **PRESIDENTE**: Ya ha consumido todo el tiempo.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Domínguez González): ¿Ya he consumido todo? No me lo puedo creer. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, por eso digo. Puede responder, pero hágalo rápido, por favor.

La señora **PRESIDENTA DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (Domínguez González): Vaya, lo siento.

Los temas de la provincia sí que los podemos contestar, porque son muy detallados, pero sí decirles que se va haciendo un seguimiento por parte del coordinador del plan de *rodalies*. Tenemos una primera parte, que es de actuaciones inmediatas hasta el año 2025, y tenemos un porcentaje ya muy importante de inversiones materializadas en este tiempo, pero, sobre todo, tenemos un volumen de licitaciones y de adjudicaciones que sí nos dan la senda para poder conseguir lo pretendido.

Respecto a los derechos laborales por el posible cierre de la línea, supongo que sabe que, aunque el cierre corresponde a una línea ferroviaria, el proyecto es mucho más amplio, es un proyecto de una nueva oferta de movilidad del Ministerio de Transportes, en el que están involucrados muchos frentes. En nuestro caso, el personal que va quedando en los centros de circulación es personal del que ya está prevista su jubilación en un plazo de tiempo muy corto. Aquellos que voluntariamente quieran acercarse a los CRC que vamos estableciendo lo harán, y aquellos que no lo deseen se quedarán en el puesto para hacer un posible respaldo en otras actuaciones hasta el momento de su jubilación. Pero está perfectamente contrastado y chequeado que no hay ningún problema.

Creo que voy a poder contestar muy rápidamente al señor Segura Just, de VOX. No me voy a ofender porque me diga que hemos tardado diez o quince minutos en hacer los presupuestos. Yo sé lo que nos ha llevado hacerlos; sé lo que trabajan los equipos de ADIF, todos ellos, los financieros, los técnicos que están materializando las obras. Entonces, si no le importa, no voy a contestar a ese comentario que ha hecho usted.

En cuanto al estado de las vías, coincido con la señora Pastor en que creo que podemos sacar pecho al respecto. Francamente, de la conversación que tuvo usted con aquella persona de Ouigo quiero pensar que no la entendió usted bien. Sinceramente, le puedo decir que lo que ocurre es que quizá en Francia no quieren confesar que todavía no tienen ni un solo kilómetro del sistema de señalización y comunicaciones europeo interoperable que se llama ERTMS. **(Aplausos de las señoras y señores diputados del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso)**. Sin embargo, España es el país de Europa que tiene más kilómetros de ERTMS. ¿Qué hace eso? Que nosotros tenemos una convivencia entre el sistema nacional —el que tiene Francia, que es el suyo propio, y lo tiene en toda su red, y nosotros lo tenemos en la red convencional— y el ERTMS que vamos instalando no solo en todas las líneas nuevas de alta velocidad. Así, en este momento, por ejemplo, en el plan de *rodalies* y en el de cercanías de Madrid estamos instalando ya el ERTMS. Entonces, ese matiz es el que ella no le supo explicar adecuadamente o quizá usted no entendió. Espero que con esto lo haya comprendido un poco mejor, y tampoco tendríamos inconveniente en explicárselo con un poquito más de detalle.

Ha entrado en muchas incidencias en la red. De la del 9 de septiembre en Rodalies di cuenta, fui a una rueda de prensa a explicarlo. Efectivamente, fue un fallo en la actualización de un *software*, que no queremos que vuelva a pasar, y, de hecho, hemos tomado medidas para que, en caso de que pudiera suceder, la capacidad de reacción sea muchísimo más rápida. En cuanto a otros que ha mencionado, por ejemplo en el incendio de Bejís debo decirle que precisamente lo que ocurrió fue todo lo contrario, que la coordinación perfecta entre Renfe y ADIF fue lo que permitió que el incidente no llegase a tener mayor gravedad. Lo que se produjo fue una falta de comunicación a ADIF de que había un incendio próximo. Claro, si desde fuera no se nos dice que hay un enciendo próximo, nosotros no podemos avisar. Pero la maquinista, en cuanto vio el humo, lo primero que hizo fue llamar al centro de regulación de tráfico de ADIF, que automáticamente le dio las instrucciones de poder volver.

Para el resto, discúlpeme, no tengo tiempo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 90

La señora Pastor se ha referido, efectivamente, a la ejecución. Vista en términos relativos, entiendo la apreciación que ha hecho usted, pero me gustaría decirle, si me permite un segundito el presidente, porque creo que es importante, que la ejecución en 2022 va a ser un 42% mayor que la de 2021. Es decir, a pesar de la inflación, a pesar de los problemas de suministro de materias primas, del paro de transportes que afectó al primer tercio del año, a pesar de todo eso, los equipos de ADIF y ADIF Alta Velocidad este año han hecho un esfuerzo absolutamente extraordinario para tener una ejecución un 42% por encima de la del año pasado. Es cierto fue baja, y yo misma en esta sede parlamentaria reconocí que, precisamente por el alza del precio de las materias primas, la reacción de las empresas fue la de casi parar todas las obras. Este año, con todos los procedimientos, agilizando las negociaciones, actualizando precios, etcétera, hemos conseguido desbloquearlas, y, como digo, la producción ha sido muy alta.

Pero, además, si me permite, voy a sacar un poquito pecho, porque hemos hecho una comparativa desde el año 2014, que es el primero en el que ya están separados en los PGE ADIF y ADIF Alta Velocidad, y este año 2022 la ejecución va a estar un 16% por encima de cualquiera de la de los años de la última década desde 2014. Entonces, hacemos los mejores esfuerzos. En este momento tenemos todas las obras desbloqueadas, y, desde luego, nuestra expectativa es que, si este año hemos sido capaces de este incremento tan sustancial en la ejecución, para 2023 también vamos a ser capaces de lograr un incremento del mismo estilo o mayor.

El resto de preguntas, si no le importa, se las contestamos por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Sé que tiene usted ganas de contestarlas todas pero que en cinco minutos es imposible.

Señorías, continuamos en dos minutos. **(Pausa)**.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (RODRÍGUEZ DAPENA). A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CIUDADANOS (número de expediente 212/002530), VOX (número de expediente 212/002341), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002778), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002648).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, continuando con las comparecencias, tenemos con nosotros al presidente del Ente Público Puertos del Estado, don Álvaro Rodríguez Dapena, quien va a hacer uso de la palabra para explicarnos la parte de los presupuestos que corresponde a esta entidad.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (Rodríguez Dapena)**: Muchas gracias.

Empiezo con unas aclaraciones previas en relación con cómo estamos organizados en el sistema portuario. Por un lado, les digo que los presupuestos que se incorporan a la ley de presupuestos generales del Estado en materia portuaria reflejan las metas que tenemos en un nuevo Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, un marco estratégico de reciente aprobación, que viene a poner en pie de igualdad las dimensiones ambiental y social, junto a la ya tradicional dimensión económica que caracteriza al desarrollo y funcionamiento de los puertos españoles. Esto por un lado.

Por otro lado, quiero aclarar que el contenido de los presupuestos generales del Estado del año 2023 en materia portuaria recogen el consolidado del sistema portuario de interés general, es decir, el consolidado de veintiocho autoridades portuarias y de Puertos del Estado con el plan de inversiones de las distintas autoridades portuarias, y también recoge una serie de coeficientes y bonificaciones a las tasas portuarias. Nosotros aplicamos tasas, principalmente los recursos que generan las autoridades portuarias vienen de la aplicación de unas tasas portuarias.

Por último, también quiero aclarar otro aspecto de nuestro modelo organizativo, y es que los presupuestos emanan de un acuerdo entre cada una de las autoridades portuarias y Puertos del Estado en el marco de un instrumento que se llama plan de empresa. Habida cuenta de que el presidente y el grupo más numeroso de los consejos de administración de cada una de las autoridades portuarias están designados por la comunidad autónoma respectiva, en realidad los presupuestos de Puertos del Estado emanan de un consenso interterritorial, interadministrativo que se realiza con carácter previo, canalizado a través de Puertos del Estado y cada una de las autoridades portuarias.

En cuanto al contexto socioeconómico en el que nos movemos, que es un contexto absolutamente globalizado, hemos recuperado los tráficos de mercancías hasta niveles de prepandemia; estamos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 91

moviendo alrededor de 565 millones de toneladas anuales, que es el tráfico que movíamos en 2019, y ha crecido tanto el contenedor —la mercancía general, mayoritariamente en contenedor—, como los graneles —materia prima a granel, líquido y sólido—, y también estamos recuperando con rapidez el tráfico de pasajeros, tanto de cruceros, como de líneas regulares que conectan la península con Canarias y Baleares, Ceuta y Melilla e incluso con terceros países, como Italia y Reino Unido en el marco del *brexit*, y este mismo año hemos podido recuperar las conexiones con Marruecos, entre las cuales hay una parte muy importante, que es la Operación Paso del Estrecho, que prácticamente ha venido a empatar las cifras del año 2019, tres millones de pasajeros, setecientos mil vehículos y diez mil rotaciones en el periodo estival. Ello refleja una recuperación de tráficos, que está dentro de lo que es la recuperación de la mayor parte de los sectores de actividad económica, que de alguna manera viene a apoyarse en una intensificación de las exportaciones, algo que siempre ocurre en las salidas de las crisis, se intensifican las exportaciones, algo vital para el desarrollo económico español. Aquí quiero expresar mi agradecimiento no solo a las multinacionales españolas, que ya tienen un fuerte arraigo a nivel global, sino a miles y miles de pymes, que se lanzan al mercado a colocar sus productos haciendo gala de sus fortalezas, por supuesto, en un mercado muy competitivo, pero también haciendo uso de un sistema portuario de interés general que hoy día hace de España el primer país de Europa en conectividad marítima en líneas transoceánicas de contenedores.

Por otro lado, no hay que olvidar que, efectivamente, desde la recuperación de la pandemia hemos tenido algunos momentos de desestabilización de las cadenas globales de suministro. Afortunadamente, frente a esos momentos de desestabilización, los puertos españoles han mostrado mucha robustez. Como servicio esencial, nosotros durante la pandemia no hemos fallado, hemos abastecido a la población en tiempo y forma y también hemos dado salida a las necesidades de comercio exterior. En los momentos de estabilización del año 2021, cuando hubo un ritmo de crecimiento de la demanda muy por encima de la oferta, también aguantamos bien el tirón. Quiero recordar que puertos de la costa oeste norteamericana o del mundo hanseático europeo tuvieron unas situaciones de congestión muchísimo peores que las que hemos tenido nosotros. Y ahora lo que estamos haciendo es afrontar los nuevos retos, que para nosotros es comercio electrónico, una vuelta a la producción de proximidad en determinadas latitudes, sistemas ciberfísicos que hoy día están controlando a las cadenas globales puerta a puerta, incluso cambios de pautas sobre la producción y el consumo a nivel internacional derivados de la sostenibilidad en las distintas latitudes, es decir, son retos de futuro ante los cuales nos vamos a enfrentar con base en los presupuestos que hemos venido diseñado.

Desde el punto de vista económico-financiero, nosotros trabajamos sobre la prevalencia de un principio, que es la autosuficiencia económica de cada una de las autoridades portuarias. Cada autoridad portuaria tiene que cubrir sus gastos y sus inversiones contra los recursos que genera. Estos recursos fundamentalmente vienen por la aplicación de unas tasas portuarias. Es verdad que, por supuesto, nos podemos apalancar, es decir, podemos endeudarnos, pero, obviamente, hay un control de ese endeudamiento por parte de Puertos del Estado en el marco del plan de empresa para hacer viable el desarrollo de las autoridades portuarias. También es verdad que, si bien no vamos con la fiscalidad general del país con carácter estructural, sino como una fiscalidad específica propia, podemos recibir fondos, principalmente de programas europeos. Hemos venido recibiendo fondos FEDER en algunas regiones objetivo 1 y ultraperiféricas, en Canarias fundamentalmente en el último periodo, y tenemos una asignación también del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea.

Con estos precedentes, a nivel de cifras económico-financieras tenemos previstos unos ingresos de las autoridades portuarias de 1224 millones de euros para el año 2023, lo que supone, más o menos, un crecimiento de entre el 6 y el 7%, y viene soportado por un crecimiento previsto de los tráficos, seguimos creciendo, y de alguna manera también viene modulado por una contención de las tasas portuarias. Nosotros no inflacionamos las tasas, como ocurre con los precios, sino que las tenemos totalmente congeladas o a la baja. De hecho, en el marco estratégico, tenemos la previsión de ir reduciéndolas progresivamente, aunque no de forma generalizada, sino de manera selectiva, tráfico a tráfico, puerto a puerto, y contra incentivos medioambientales y de otro tipo, es decir, socioambientales, con carácter general, y, por lo tanto, siguiendo una estrategia acorde con las metas del propio marco estratégico.

En el tema de gastos, por supuesto, este año hemos tenido en la mayor parte de las autoridades portuarias una elevación de los costes de energía, que ha hecho que se superara el presupuesto previsto, pero es verdad que ha sido compensado por algunas otras partidas que no se han cubierto del todo, fundamentalmente en recursos humanos, de manera que el total de gastos de explotación lo tenemos por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 92

debajo del presupuesto. En cuanto a gastos de personal, para el año que viene prevemos un 8% de incremento. Aquí quiero reflejar que por primera vez aparecemos en los propios presupuestos generales del Estado como sector prioritario, lo cual quiere decir que nos vamos a acoger a una tasa de reposición del 120% de las plantillas de las autoridades portuarias y también que nos podemos apoyar en el propio marco estratégico para pedir incluso más plantilla, por encima de los límites presupuestados. Esto es fundamental, porque necesitamos recualificar y extender nuestras plantillas para estos retos a futuro que nos vienen del mundo global. En cuanto a los otros gastos de explotación, también los vamos a elevar un 3% el año próximo. Básicamente, aquí hay un refuerzo de los planes de conservación de infraestructuras en todas las autoridades portuarias. Hay un plan de mantenimiento preventivo de estas infraestructuras, que lo que hace es cuidar el estado de conservación de las mismas no solamente en lo que se ve, sino fundamentalmente en lo que no se ve en los puertos, sumergido y por debajo de lo que es pavimento, en tierra, y esto es muy importante.

Combinando ingresos y gastos, con las cifras que he comentado, lo que tenemos para el año que viene es un incremento del 23% del resultado de explotación del conjunto del sistema portuario. Nos ponemos por encima de 200 millones de euros, cifra que nos asegura cumplir con la rentabilidad objetivo que marca la ley del 2,5% para el conjunto del sistema portuario e, incluso, nos permite seguir incrementando un poquito el endeudamiento — nos va a subir el año que viene en un 1,7%— para afrontar las nuevas inversiones de las autoridades portuarias. Quiero decir que pasaremos a un endeudamiento de poco más de mil millones de euros. En el año 2007 lo hemos tenido de unos 2700, 2800 millones de euros, lo que hemos hecho es desapalancarnos y ahora incrementar levemente el endeudamiento para afrontar futuras inversiones.

Hay una gran variabilidad entre las autoridades portuarias —las cifras a las que me he referido son consolidado—. Por ejemplo, en el año 2021 hemos tenido dos autoridades portuarias que han copado el 27% de los ingresos, entre el 5 y el 50% de los ingresos, es decir, hay variabilidad entre las autoridades portuarias. Por otro lado, en 2021 hemos tenido siete autoridades portuarias que, por mor de la inercia de la pandemia, han entrado en resultados de explotación negativos. Eso se está reduciendo y nos quedan ya Ceuta y Melilla. Las autoridades portuarias de Ceuta y Melilla tienen un déficit estructural, tiran de un instrumento que se llama Fondo de Compensación Interportuaria, que es un mecanismo de subvención cruzada muy controlado, supone el 4% de una especie de flujo de caja de las autoridades portuarias ajustado, pero es verdad que aquí tenemos que trabajar para ver si somos capaces de dar solución estructural a las autoridades portuarias de Ceuta y Melilla.

En cuanto a inversiones, el presupuesto de inversión en el sistema portuario de interés general asciende a 1073 millones de euros para el año 2023, que, en conjunto, en el periodo plurianual 2022-2026 se eleva 5250 millones de euros. Este es el volumen de inversión promovido directamente por las autoridades portuarias en desarrollo de infraestructuras que llamamos básicas, abiertas al uso general. Lo que aquí nos interesa es atraer también iniciativa privada, y, de hecho, para el año que viene tenemos una inversión privada que ya supera los 1500 millones de euros y para el mismo período 2022-2026 son 6534 millones de euros. Es decir, si al hablar históricamente de zona de servicio de las autoridades portuarias lo normal era encontrar mitad de inversión pública y mitad privada, ahora esta está superando a la pública y llega a un 60%, lo cual quiere decir que los puertos tienen masa crítica como para atraer negocio, inversión, etcétera. En total, la inversión del sistema portuario se va a elevar a 11 800 millones de euros en el periodo 2022-2026 entre pública y privada.

Estamos basculando la inversión de los puertos del lado mar al lado tierra. Hemos desarrollado durante las dos últimas décadas obras de abrigo para generar aguas abrigadas y, en general, tenemos dársenas de aguas abrigadas hechas de aquí a diez o quince años, y lo que estamos haciendo es desarrollar terminales especializadas dentro de esas aguas abrigadas, acompasadas a la demanda y con ese modelo de colaboración público— privada, que se resuelve a través del régimen concesional que tenemos en las autoridades portuarias.

En materia de inversión, ese basculamiento a tierra nos ha llevado incluso a financiar o asignar recursos al ferrocarril. Esto ha sido posible por un cambio de la ley sectorial que nos rige, un texto refundido de Puertos del Estado y la Marina Mercante, por el cual creamos en su día un fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria, y a través de este fondo estamos canalizando recursos de las autoridades portuarias para mejorar la accesibilidad terrestre a los puertos. Aquí caben tres tipos de actuaciones; por un lado, actuaciones de mejora de las redes viarias y ferroviarias dentro de la zona de servicio de los puertos, lo es muy propio de las autoridades portuarias. Pero, más allá de la valla del

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 93

puerto, estamos haciendo actuaciones de conexión directa —a muchas de ellas se ha referido la presidenta de ADIF en su anterior intervención— y también mejoras en la red ferroviaria de interés general a cargo de ADIF. Para resolver este último bloque tenemos firmados catorce convenios de financiación con ADIF, que resuelven muchísimas necesidades en muchos puertos, y están recogidos adecuadamente en los presupuestos generales del Estado. Para nosotros es una labor muy importante contribuir desde el nodo portuario no solo a un desarrollo del lado mar, sino del lado tierra e incluso en las áreas de influencia, los *hinterland* de los puertos. También estamos reforzando inversión en sostenibilidad ambiental y energía. En este aspecto tenemos una partida de casi 100 millones de euros, 99 millones, para 2023, y 558 millones de euros para el periodo 2022-2026. Sostenibilidad ambiental y energía significan no solamente actuaciones en eficiencia energética, sino hacer de los puertos punta de lanza de la transformación energética en este país aprovechando la masa crítica que viene del lado mar, que permite viabilizar determinados proyectos del lado tierra y también desarrollos de electrificación de muelles para que el buque tenga cero emisiones estando atracado en puerto. También tenemos otro bloque de puerto-ciudad y seguridad, en el que recogemos el mandato del marco estratégico de enfatizar la dimensión social de los puertos, hacer los puertos por y para las personas, regenerar frentes urbano-portuarios en los puertos de interés general, para lo que tenemos varias partidas, que hacen que el presupuesto para el año que viene sea de 60 millones de euros y de casi 286 millones para el periodo 2022-2026. Seguridad nos viene impuesta desde la OMI y desde el acervo comunitario —tanto *security* como *safety*, los dos conceptos—, para lo que tenemos una partida de 113 millones de euros para el período 2022-2026.

Por último, no quería dejar de lado por lo que se refiere inversiones la digitalización de procesos. Somos líderes en Europa en digitalización de procesos justamente porque tenemos un sistema en el que existe Puertos del Estado —no en todos los países de Europa existe esto—, y hemos podido digitalizar, por ejemplo, todos los procesos asociados a las escalas de los buques, que son unas 150 000 escalas al año. Queremos continuar extendiendo al resto de la cadena la digitalización de un *business to administration*, es decir, respecto a las corrientes administrativas, resolver la burocracia, entre comillas, para los clientes directos, y junto a eso, queremos un *business to business*, es decir, convertir el puerto en una plataforma digital absolutamente inteligente y sincromodal, que irradie al resto de la cadena competitividad, y ahí tenemos mucho que decir los puertos españoles. Tenemos un programa que se llama Puertos 4.0, que está siendo un éxito. Emana de un consenso al cien por cien entre todos los presidentes de las autoridades portuarias y Puertos del Estado, y en la primera convocatoria, de 12 millones de euros, hemos tenido quinientas peticiones; ahora estamos por 750 en la segunda convocatoria, de 18 millones de euros. Son semillas que se plantan para el futuro de los puertos. Estamos atrayendo a muchísimas *startups* emprendedoras en muchos ámbitos tecnológicos a la comunidad portuaria para hacer conjuntamente ese salto tecnológico que necesitamos.

Finalizo mi intervención dejando constancia, por un lado, de la potencia y capacidad que tenemos en el sistema portuario de interés general en España para afrontar con éxito las profundas transformaciones a que nos aboca el futuro próximo. En general, estas transformaciones están recogidas en un diagnóstico en el marco estratégico, que, por otro lado, busca la excelencia en todo el desempeño de los puertos de interés general como nuevos aportadores de valor en las cadenas de transporte, logística y comercio a escala global, a la par que también contribuidores de calidad de vida y prosperidad, en general, en los entornos de influencia portuaria. Los presupuestos que aquí presento pretenden por un lado combinar ambición y pragmatismo. Sabemos que hay una ralentización del comercio exterior, que genera una cierta incertidumbre y estamos trabajando con la prudencia necesaria, pero, por otro lado, hemos de ser muy ambiciosos en esos retos de futuro que se nos vienen para seguir teniendo nuestros puertos en primera línea de vanguardia en lo que es una puesta a disposición de unos nodos estratégicos no solamente para la economía nacional, sino para el conjunto del entorno logístico español.

Con el deseo de que sean recibidos en esta sede parlamentaria y con permiso del presidente de la Mesa, atiendo a las preguntas que correspondan.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Es el turno de los distintos grupos. Por el Grupo Confederal de Unidas Podemos, tiene la palabra doña Roser Maestro.

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

Muchas gracias también al señor Rodríguez por su explicación. A pesar de ser concentrada, entiendo que es bastante extensa y precisa, sobre todo a la hora de poder hacer determinadas clarificaciones, ya

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 94

que por la propia naturaleza desconocida de Puertos del Estado en muchos casos los ciudadanos podríamos perdernos. En este sentido, me va a permitir que haga algunas reflexiones y preguntas.

La primera de ellas sería —usted ya lo ha adelantado en cierto modo— respecto a las estaciones intermodales en el sentido de poder promocionar o facilitar ese acceso mar-tierra, y entiendo que muy específicamente, en lo relativo a mercancías, por la parte que me corresponde, sobre todo como valenciana y saguntina que soy, comprenderá que le tenga que hacer la pregunta sobre la estación intermodal del puerto de Sagunto, sobre lo que sí hay algo presupuestado, al tiempo que también le pediría un reflejo generalizado sobre todo ese tipo de inversiones previstas en estaciones que puedan combinar esa intermodalidad.

Para no sorprenderle y continuando en la misma línea que en otras ocasiones he podido seguir, quiero recordar una vez más la situación del puerto de Valencia y su más que polémica ampliación; a pesar de todos los pesares, es innegable que existe una polémica al respecto. Siendo así, y usted ya conocerá la declaración de impacto ambiental que fundamenta toda esta gran ampliación adoptada en 2007, a juicio de parte de la sociedad civil e incluso de algún tipo de instancia adonde haya podido llegar, la realidad es que no defendemos y no podemos defender que siga siendo válido y que siga respondiendo a la misma realidad a la que obedecía en 2007. Por eso y por infinitos motivos más, a todas luces vamos a mostrar nuestro rechazo a que se produzca esta ampliación. ¿Qué opinión tiene usted? ¿Qué opinión le merece? ¿Cree que conseguiremos esta pretensión que le estoy manifestando?

Por otro lado, también quiero celebrar lo que ha expresado respecto a la democratización de los puertos, el libre acceso por parte de la ciudadanía y que se conviertan en espacios públicos, que tengan acceso y se puedan conocer, lugares tradicionalmente tan herméticos y desconocidos. Lo celebro y espero que se pueda materializar lo antes posible. Desde luego, en los puertos a los que yo he tenido acceso nada más lejos de lo que usted ha manifestado. Pero ojalá sea así.

Volviendo al puerto de Sagunto, sabrá usted que allí jamás se ha apostado por la restauración del pantalán histórico que teníamos, y la realidad es que se está cayendo a trozos. Pero, ya que voy a renunciar a la pretensión de pedir su reconstrucción o restauración, a lo que no puedo renunciar es a la pretensión de que sean retirados los escombros que hay en mitad del mar, por muchos motivos que entiendo que no es necesario que explique o detalle aquí.

Para acabar, entiéndase todo este contexto en el que celebramos sus apuestas no solo presupuestarias, sino como objetivos a corto, medio, y —quiero pensar— a largo plazo.

Usted hablaba, dentro de esta digitalización y estas posibilidades de seguimiento, etcétera —que, por supuesto, una vez más, se celebra—, del control de todos los procesos de escala de los buques. La realidad es que tenemos determinados buques que de manera sistemática —concretamente, transportando tecnología de doble uso relacionada con armamento— paran también en el puerto de Sagunto y, en muchas de las ocasiones —y así se ha manifestado incluso a preguntas formuladas por esta diputada—, ni siquiera se tenía la geolocalización del citado buque, por no nombrar todas las particularidades que dificultan el seguimiento o, al menos, el conocimiento de carga, ya sea con anterioridad o posterioridad, con una verificación real de lo que se transporta y cuál es su destino. ¿Ustedes tienen conocimiento de esto cada vez que estos buques de la muerte se presentan en el puerto de Sagunto para cargar más armamento que, con todas las autorizaciones que corresponden a defensa y a comercio, posteriormente, y en nombre de Arabia Saudí, se trasladan a Arabia Saudí con todos los indicios que muestran que es para atacar a la población yemení?

Le agradezco de nuevo que pueda estar aquí y que pueda facilitarnos todo este tipo de datos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Rubén Darío Vega.

El señor **VEGA ARIAS**: Presidente, señorías, presidente del ente público Puertos del Estado. Nosotros vamos a empezar por hablar de las cuentas de pérdidas y ganancias, pero no mucho. Vamos a pasar los presupuestos generales del Estado muy por encima, porque son unas cuentas de la ilusión, una campaña política. No lo decimos nosotros, ya lo dice mucha gente y muchos organismos que son los encargados de supervisar los presupuestos generales del Estado. Como usted dijo anteriormente, el importe neto de la cifra de negocios asciende a 1223,7 millones de euros. Igualmente, se prevé que el resultado del ejercicio se sitúe en 227,3 millones exactamente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 95

El Grupo Parlamentario VOX viene reivindicando la necesidad de reducir la contaminación acústica, que, sin duda, es uno de los contaminantes más dañinos para la salud humana. Hemos de reconocer que en la provincia que tengo el honor de representar, Santa Cruz de Tenerife, en los puertos de interés general, el ente público Puertos del Estado está haciendo un gran trabajo a través del proyecto OPS Master Plan, que veníamos reivindicando al anterior presidente del ente público. Para que entienda la gente que no conoce bien el puerto —yo soy profesional de la mar—, el objeto principal es suministrar energía eléctrica a los barcos cuando están en posición de atraque y así eliminar el ruido de los motores auxiliares, como usted conoce perfectamente.

Del programa 454.M, regulación y seguridad del tráfico marítimo, sin embargo, como el año anterior, le decíamos al anterior presidente del ente público que nos preocupaba que los planes interiores marítimos de algunos puertos de interés general todavía no estuvieran aprobados. Creo que son diecinueve de cuarenta y seis puertos a los que les faltan los planes interiores marítimos. Recuerde, por ejemplo, el puerto Las Nieves, en Agaete. Hace poquito salió el informe de la Comisión de seguimiento de accidentes diciendo qué es lo que había ocurrido ahí con el accidente. Tardaron, creo recordar, unos días en poner la barrera. Entonces, no pueden ir a buscar la barrera a otro sitio, ese puerto tiene que tener una barrera, etcétera. Por no alargarme, recuerde que los puertos también transportan mercancías peligrosas correspondientes al código IMDG y hay que tener control sobre ese tema. Le ruego que tenga coordinación con la Dirección General de la Marina Mercante para eliminar una posible contaminación desde la parte interior de la zona 1 del puerto. Hay puertos que no tienen los planes interiores marítimos aprobados cuando deberían de estar aprobados ya desde el 2014. Esperemos que no ocurra ninguna desgracia y que el partido del Gobierno y sus acólitos, como viene siendo habitual, no tengan que esconder debajo de la alfombra la suciedad.

En este sentido, le quería decir también, como usted sabe, que el Reglamento Sanitario Internacional está integrado en la normativa española a través del Boletín Oficial número 62 de 2008, por lo que España está obligada a su cumplimiento. En él se establecen los puntos de entrada en los puertos declarados como aptos para situaciones de emergencia sanitaria internacional. Esta situación fue declarada conforme a dicho reglamento mediante el acuerdo del Consejo de Ministros del 7 de marzo de 2014, aunque hubo luego otro posterior en el 2020.

En este que le cito, el Consejo de Ministros establecía ocho puertos de entrada aptos para una situación de emergencia sanitaria de interés internacional. La ESPII, la emergencia sanitaria de interés internacional, fue declarada el 30 de enero de 2020; sin embargo, para España no existía el riesgo. Según el señor Simón, España va a tener como mucho uno o dos casos. Esto, el 30 de enero. A su antecesor le hemos recordado que no nos ha contestado a las preguntas en relación con los procedimientos a seguir después de la declaración de la ESPII el 30 de enero. Como no me las contesta, le he traído las preguntas aquí; se las voy a dar en mano. Para las actuaciones que no se han realizado después del 30 de enero, principalmente desde el 30 de enero al 8 de marzo, en ese periodo, ¿qué es lo que ha hecho realmente? Le relato en las preguntas que, según el reglamento, tiene que hacer la declaración marítima del capitán, si hubo seguimientos, si hubo comunicaciones al puerto anterior por la situación en la que se encontraba, etcétera. Es muy largo de explicar y ya me está diciendo el presidente que se ha acabado el tiempo.

Muchísimas gracias, muy amable.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, doña Elena Castillo López.

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

Buenas tardes de nuevo, señorías. Comienzo mi intervención, como no puede ser de otra manera, dándole la bienvenida al señor y doctor Rodríguez Dapena. Gracias por esa radiografía, por esa exposición que nos ha hecho, en la que nos ha indicado que se han superado los niveles precrisis. Aunque hay menor número de pasajeros en los buques, nuestros índices de contenedores, los millones de toneladas que movemos, están por encima de lo que movíamos antes de esa pandemia. Y aunque durante estos días hemos hablado mucho de unos presupuestos que nacían invalidados y que generaban expectativas y, en definitiva, una cierta frustración, para mí es muy gratificante que usted, que representa a un ente tan importante y a veintiocho autoridades portuarias que están por detrás, hable de ambición y de pragmatismo y lo haga apoyándose en programas como, por ejemplo, el de sostenibilidad ambiental y energía, lo haga con el de Puertos 4.0 o *business to business*, que nos parece que realmente ahí sí hay futuro y hay innovación.

Hemos de tener en cuenta que Puertos aporta al PIB del sector de transportes más del 20%. Por ello, aunque hablamos de presupuestos o de una inversión —me gusta más hablar de inversión— de 1224

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 96

millones de euros, de los cuales 140 son del mecanismo de recuperación, lo que me interesa más es el grado de ejecución que usted espera conseguir este año en lo relativo al montante con el que contábamos el año pasado, que no eran 1224, eran 925, de los que 76 millones de euros eran del mecanismo. ¿Qué porcentaje de ejecución espera usted conseguir? Porque eso nos va a permitir respirar con un poquito más de tranquilidad.

Nos ha hablado de endeudamiento. Ahí no me coincidían las cifras. Nos hablaba usted de algo más de 1000 millones de euros y en el documento de los presupuestos se contemplan 1630 millones de euros. No sé si es porque la estimación está hecha en un momento temporal diferente al actual. Si me lo puede explicar, se lo agradecería.

Se prevé que los resultados del ejercicio sean 223 millones de euros de beneficio. Como en el documento bailan mucho las cifras, en otros apartados aparecen 227. Me da igual que sean 223 que 227, lo que realmente me preocupa —y me gustaría que me tranquilizara— es que esa previsión de beneficios quizá no se cumpla, porque la bajada inflacionista que prevé el Gobierno previsiblemente no se va a cumplir. Por lo tanto, ¿qué van a hacer ustedes? ¿Van a modificar esas bonificaciones y esos coeficientes correctores y, por lo tanto —usted decía que se habían contenido las tasas—, nos vamos a encontrar con tasas que de repente crecen porque la previsión está hecha conforme a un escenario que no es el que se corresponde? Si bien es cierto que el subsecretario de Transportes, en una intervención anterior, ha hecho referencia a los 849 millones de euros que para puertos y aeropuertos se contemplan en transferencias corrientes para subvencionar ese 75 % de los viajes de residentes entre islas, a la Península, etcétera, y ya están contempladas como transferencias corrientes del Estado. Pero, usted lo ha dicho antes, estos presupuestos son de autosuficiencia económica. Lo que aporta el Estado es el 0,41 % —eso es testimonial— y las que realmente gestionan son las autoridades portuarias conforme a los acuerdos a los que llegan con usted o con ustedes, que son los que se ponen en ejecución.

Ya que ha hablado la compareciente de Unidos Podemos del puerto de Valencia, me gustaría que me clarificase si el Gobierno, el señor Sánchez, está utilizando al ente al que usted representa como un cambio de cromos con comunidades como Cataluña, donde se prevé un aumento de inversión muy considerable en Puertos, especialmente para la ampliación del puerto de Barcelona, mientras que en zonas como Valencia no se contemplan esos 16 millones de euros más que hay para el puerto de Barcelona. Sin embargo, el puerto de Valencia, si no recuerdo mal, tiene un número de empleados muchísimo mayor o bastante mayor que el de Barcelona, y ahora una ampliación del puerto de Barcelona lo que hará será ganar en efectivos o en empleos en ese territorio en detrimento de otros, como el puerto de Valencia, cuya necesaria ampliación nosotros defendemos y hemos defendido a lo largo de este tiempo porque el terreno está ya prácticamente agotado.

Nos ha hablado usted también del marco estratégico del sistema portuario de interés general —y también lo hizo la secretaria de Estado esta mañana—, esa modernización que requiere un esfuerzo económico, mental y social. Nos hablaba la secretaria de Estado de 100 000 puestos de trabajo en una horquilla de 2030 y unos 200 millones de euros anuales de más en cada uno de los próximos años, y yo le pregunto: ¿qué medidas van a poner ustedes en marcha para conseguir esos objetivos de empleo y de cuantías económicas que nos comentaba la secretaria de Estado?

Más cosas importantes. Ya le he hablado de las bonificaciones. Ustedes contemplan 158,5 para el transporte marítimo de las islas y a nosotros nos parece que esa estimación quizá sea demasiado.

Ya acabo, presidente. Le hago dos preguntas de forma muy rápida. La incierta normalidad comercial con Argelia, ¿nos puede decir usted si realmente está consolidada esa relación comercial? Porque les preocupa mucho a nuestras empresas.

Y una última pregunta, abusando de su generosidad, señor presidente: ¿qué partidas se contemplan en el presupuesto para afrontar esos nuevos retos de los que usted nos hablaba y que, como le digo, realmente son lo más creíble de estos Presupuestos Generales del Estado?

Muchísimas gracias. **(Aplausos).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Acabamos con el Grupo Socialista. Don Vicent Sarrià Morell, tiene usted la palabra.

El señor **SARRIÀ MORELL**: *Gràcies, senyor president.*

Señor Rodríguez, quiero agradecerle, en primer lugar, su intervención porque creo que ilustra perfectamente algunas cuestiones muy importantes sobre lo que supone el sistema portuario español y lo que significa —incluso lo que ha significado en los difíciles últimos años que hemos pasado, primero por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 97

la pandemia, ahora por la guerra— el papel de los puertos en el conjunto de la economía e incluso de la sociedad española, que ha sido vital, pero también porque yo creo que, con esa ambición que usted ha trasladado, revela la importancia de los puertos para el futuro y, en especial, para los objetivos de recuperación económica, de transformación y cumplimiento de los objetivos medioambientales que España ha asumido.

En primer lugar, hay que destacar, como decía, el extraordinario servicio esencial que nuestros puertos desarrollaron durante la pandemia y ahora con la guerra de Ucrania, y es más relevante aún si tenemos en cuenta la gran solidez —robustez, ha indicado usted— y resiliencia que demostraron cuando en otros lugares del mundo, incluso importantes, se llegó en algunas ocasiones al borde del colapso.

Nuestros puertos, evidentemente, son claves en nuestra actividad exportadora, no en vano somos el primer país en tráfico de contenedores, pero también lo han sido en el contexto de la actual crisis derivada de la guerra en el abastecimiento de productos tan esenciales como los cereales o, cómo no, el gas u otros combustibles. Asimismo, ese papel de servicio esencial cobró una mayor relevancia en el caso español, mayor si cabe en cuanto a lo que supuso para el abastecimiento y la conectividad tanto de las Islas Baleares como de Canarias, como usted mismo ha indicado, o las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

En segundo lugar, se ha demostrado en la etapa pospandemia una gran capacidad de recuperación que ha hecho que alcancemos un tráfico de mercancías a niveles previos a la pandemia, como bien ha indicado, y nos ha permitido acercarnos paulatinamente a la recuperación en el tráfico de pasajeros. Esto hace prever un incremento del volumen de negocio en torno al 6 y el 7 % para el próximo ejercicio.

Yo creo que esto nos lleva a la tercera y más importante conclusión, que tiene que ver con el horizonte a corto y medio plazo de nuestro sistema portuario. En ese sentido, cabe celebrar el nuevo marco estratégico que sustituye al anterior, nada menos que después de veinte años. Es un marco estratégico cuyo objetivo es lograr en el 2030 la excelencia en unos puertos más eficientes, conectados, inteligentes y sostenibles.

Como usted ha resaltado, tenemos un modelo que busca la autosuficiencia financiera de nuestras veintiocho autoridades portuarias, evidentemente con el añadido de los fondos europeos, pero que, además, concede —y es una experiencia que yo creo que tiene una gran relevancia— un importante papel a la colaboración público-privada, que propicia que, junto a una inversión propia de 1073 millones para 2023, haya prevista una superior inversión ajena de 1500 millones, con un horizonte que podría llegar a más de 6500 millones de euros en el periodo hasta 2026. Este hecho es lo que yo creo que permite aventurar esa ambición que usted apuntaba para acometer los grandes retos que nuestro sistema tiene por delante: mantener nuestra competitividad frente a los puertos de nuestro entorno geográfico, un entorno sometido a una constante transformación y a una gran volatilidad del contexto económico e incluso político en nuestro ámbito territorial; abordar decididamente en la parte que nos toca el grave déficit estructural que tenemos en materia de tráfico ferroviario de mercancías, que apenas representa un 5 % del total, así como la conectividad terrestre de nuestros puertos, ya que, no en vano, el 20 % de los recursos de inversión previstos van destinados a este aspecto.

Me gustaría que hiciera algún apunte, porque ha hecho referencia usted a girar de la cara al mar a la cara a tierra. A mí, como valenciano — y ha salido varias veces aquí el puerto de Valencia—, me interesa particularmente el peso de las políticas de integración puerto-ciudad en el conjunto de nuestras ciudades, porque, efectivamente, tiene una relevancia muy importante en la percepción que la ciudadanía tiene, a veces muy distorsionada, de la importancia de los puertos para el conjunto de nuestra estructura productiva. Pero creo que hay un aspecto especialmente significativo, que es el del compromiso medioambiental de nuestros puertos hasta convertirlos en polos de nuevas energías limpias y en agentes activos del compromiso que el propio marco estratégico marca de reducir en 2030 la huella de carbono un 70 % en los organismos portuarios y un 50 % en el resto de la comunidad portuaria.

La electrificación de los muelles como fuentes de energía de origen renovable o la generación y provisión en puerto de combustibles alternativos creo que son acciones que van a contribuir decisivamente a transformar radicalmente la imagen de los puertos como fuente de problemas ambientales. Y, en ese sentido, quería que abundara un poco en la política de bonificaciones fiscales en los combustibles, que no es una cosa únicamente relacionada con los puertos, sobre todo por lo que comentaba al principio de la trascendencia que precisamente las líneas nacionales —acabo, presidente— tienen para la conectividad de nuestras islas, para su viabilidad. Supongo que conocerá que hay cierta preocupación sobre el horizonte de esas bonificaciones.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 98

El señor **PRESIDENTE**: Muchísimas gracias.

Para cerrar y contestarles, el señor don Álvaro Rodríguez, presidente de Puertos del Estado.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Rodríguez Dapena): Muchas gracias por las preguntas, siempre me resultan enriquecedoras. Llevo veinticinco años trabajando en Puertos del Estado y sigo aprendiendo de todas las intervenciones.

En relación con la intervención de Unidas Podemos, voy a apretar porque tengo cuatro folios de preguntas apuntadas.

El señor **PRESIDENTE**: Le recomiendo, porque nos ha pasado en otras ocasiones, la mayor síntesis con todos ellos, no vaya a ser que responda solo a uno y no les pueda responder a los demás.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Rodríguez Dapena): Perfecto.

Salió un tema de estaciones intermodales —la parte nodal— en la que tenemos los puertos de interés general y también desarrollos de terminales y puertos secos en el interior del territorio, ya sean próximos, completando lo que puede ser un complejo portuario logístico, como en el interior del territorio. Para nosotros, Sagunto es un puerto muy importante y complementa las instalaciones que gestiona la Autoridad Portuaria de Valencia. Es un complemento muy bueno porque el puerto de Valencia está especializado en tráfico de contenedores *deep sea*, es uno de los puertos más importantes de Europa en este sentido y Sagunto le complementa con un desarrollo de entrada de vehículos industriales —asociados a la industria— y otro complemento de mercancía convencional. Es decir, es un puerto muy complementario y muy susceptible de actividad de valor añadido sobre la corriente de carga que pasa por allí, aprovechando justamente que hay infraestructura industrial. Es más, hay algún proyecto en marcha ya de desarrollo, transformación energética —ya pasando a la parte de transformación en el entorno— y todo unido al ferrocarril. Estamos con un acceso ferroviario y también tenemos que desarrollar la red interior en Sagunto y generar una de vías para la recepción y expedición de trenes y la terminal del interior; ese conjunto para nosotros es fundamental.

El puerto de Valencia, terminal norte de contenedores. Nosotros tenemos todos los diques de abrigo y contradiques —es decir, lo que genera dársenas de aguas abrigadas— ya prácticamente hechos. Eso fue un desarrollo de dos o tres décadas, y fue el mayor desarrollo de la historia de todos los puertos conocida. Sin ese desarrollo no tendríamos el nivel de globalización que tenemos hoy en día, también lo digo muy claramente.

Cada vez que tenemos que salir de una crisis, entre otras cosas, aparte de una revitalización de todos los sectores de actividad productiva y servicios, tenemos que salir con exportaciones. El puerto de Valencia, a fecha de hoy, está al 70 % del grado de ocupación. Esto quiere decir que tenemos ya un buque en espera por semana, y con un poquito más empezaremos a tener problemas para dar salida a nuestros productos por el puerto de Valencia. Esto, desde un punto de vista de la lectura económica, es grave, en general, para la economía productiva. Dicho eso, la DIA es del año 2007, pero incorpora un proyecto de ampliación con dique de abrigo que ya está ejecutado y, luego, las terminales del interior de las aguas abrigadas. El dique de abrigo es el componente fundamental objeto de evaluación ambiental, porque realmente la mayor parte de las afecciones ambientales emanan de la generación de un abrigo. Trabajar dentro de una dársena de aguas abrigadas, con una bocana ya cerrada, genera otro tipo de afecciones muchísimo menores que las que tienen que ver con un dique de abrigo. Entonces, estando absolutamente abiertos a entender cuáles son todas las afecciones del desarrollo de una infraestructura durante su ejecución y luego durante su explotación —por supuesto, no podía ser de otra manera—, ha de equilibrarse, de acuerdo al órgano sustantivo que es la Autoridad Portuaria de Valencia, que está resuelta toda la tramitación ambiental y, sin embargo, tenemos una urgencia de desarrollo ante un comercio incipiente. Esto es para responder al tema del puerto Valencia, que ha salido en alguna otra intervención.

En cuanto a la dimensión social, estoy absolutamente de acuerdo. La estamos reforzando al máximo, no solamente en puerto, en ciudad, en plantillas; las autoridades portuarias estamos con todos los indicadores habidos y por haber en relación con igualdad. Con todos los habidos y por haber.

En el pantalán histórico tenemos efectivamente que desescombrar, sacar de ahí la parte que ya se sabe que no tiene uso, y luego hay un acuerdo en marcha con el ayuntamiento para dar salida a la otra parte, que sea abierta y visible para la ciudadanía.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 99

En cuanto a la digitalización-control de los temas de armamento, me excede porque son cuestiones de otros ministerios. Cuando yo hablaba de la digitalización de las escalas me estaba refiriendo al documento único de escala, que es un documento administrativo entre un buque y un puerto. A partir de ahí vienen más cosas, viene una DUA, por ejemplo, un documento único aduanero donde está la Administración aduanera controlando los distintos flujos de corrientes de carga a través de los puertos. Me excede un poco contestarle a esa pregunta ahora mismo, porque puertos va a generar oferta para tráfico con carácter general.

En cuanto a VOX, las cuentas de pérdidas y ganancias del sistema portuario están muy saneadas, coincidimos en eso, es una visión que tenemos en común. Y en relación con la contaminación acústica, efectivamente, estamos desarrollando —y no solamente en el puerto de Tenerife, sino en el conjunto del sistema de puertos de interés general, y tenemos una previsión de 800 millones de euros hasta 2030— instalaciones de suministro de energía eléctrica a buques. Esto tiene que ver con los tres segmentos de buques que están incorporados en la regulación europea a fecha de hoy, que es el AFIR, *Alternative Fuel Infrastructure Regulation* del paquete *Fit for 55*, reducción del 55% de emisiones de gases de efecto invernadero, y van a ese paquete e incorpora como prioritarios los ferris —en Canarias—, cruceros y portacontenedores. Estamos trabajando en esa línea, no me extendo más.

En cuanto a los PIM, yo tengo otras cifras. Si les parece, les voy a suministrar exactamente las cifras que tenemos. Es un procedimiento que elabora la autoridad portuaria, lo pasa a Puertos del Estado y lo aprueba la Dirección General de Marina Mercante. Voy a casar mis cifras con las de la Marina Mercante y le paso la información de los PIM, pero mis cifras son que tenemos más aprobados.

Efectivamente, tenemos una corriente de mercancías peligrosas que está sujeta al IMDG, que tiene varios componentes y ahí estamos controlando. También es una cuestión muy de Administración marítima, y entonces tenemos que trabajar de la mano los dos, por eso tenemos incluso un texto refundido que comparte funciones y competencias.

En cuanto al Reglamento Sanitario Internacional, tomaré nota de las preguntas. Los procedimientos los tenemos que coordinar no solamente con la Administración marítima, sino con la sanitaria. De hecho, la sanitaria es muy preponderante, es decir, nos viene dado, y tenemos que materializar lo que nos viene del ámbito sanitario en ese tema.

Con respecto al Grupo Parlamentario Popular, efectivamente, estamos aumentando el tráfico de una manera muy importante. Somos un contribuidor a PIB también fundamental en el sector del transporte, y hay una dependencia económica respecto a los puertos innegable en todos los sentidos. Cuando se habla de endeudamiento, yo me refería al bancario a largo plazo. Sumando el corto plazo y los intragrupo, claro, sale el otro. El corto plazo es una cosa del año, y tenemos que vigilar que la autoridad portuaria efectivamente lo cumple año a año, en el año en curso, pero el bancario de largo es en el que tenemos que controlar la amortización del principal y el pago de intereses en solvencia y liquidez. Los beneficios a los que me refería son el resultado de explotación, luego está el resultado del ejercicio. Personalmente, prefiero referirme al resultado de explotación, porque desde hace dos años hemos incorporado un impuesto de sociedades a las autoridades portuarias que muchas veces genera un devengo positivo. Hemos pactado con las instituciones europeas que determinadas cuestiones son objeto de compensación económica y nos salen unos resultados positivos que nos distorsionan el resultado del ejercicio, y prefiero entonces quedarme con el de explotación, que son esos 200 millones a los que me refería.

Las tasas de las autoridades portuarias no van a crecer. De hecho, lo que se plantea en presupuestos generales del Estado, los coeficientes o bonificaciones que las modulan son las de 2023. No se pueden tocar porque todos los elementos de una tasa han de ser aprobados por una norma con rango legal, todos, y lo que estamos haciendo es aprobar todos los elementos de las tasas del sistema portuario para 2023. Nadie puede tocar ya nada hasta el siguiente año, modulándolo.

Se ha hablado del puerto de Valencia; ya no hablo más al respecto.

El marco estratégico. Medidas. Plano infraestructural y plano prestación de servicios. En el plano infraestructural, se trata de seguir generando capacidad y eficiencia y nivel de servicio de las infraestructuras ante el crecimiento del tráfico y el crecimiento del porte de los barcos, que también es muy importante. En el plano de la prestación de los servicios, nosotros tenemos un modelo externalizado de servicios que fue produciéndose desde los años noventa, al albur de todos los reglamentos y directivas que regulan la prestación de servicios de transporte con carácter general, que responden a una filosofía ordoliberal, para que nos hagamos una idea, desde que firmamos el Tratado de Adhesión con la Comunidad Económica Europea. En nuestro caso hablo de puertos, pero todos los modos y nodos de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 100

transporte tienen unas reglas de juego más o menos similares: promover condiciones de competencia provocando privatización de los servicios para que haya un *level playing field* más o menos adecuado, y, desde ese punto de vista, controlar —no olvidarnos, controlar— el funcionamiento de ese mercado para que cualquier distorsión no afecte al conjunto de la economía. Y sobre esto hay mucho que hablar, claro. Sobre esas dos corrientes, infraestructura, a la que ya me he referido, fundamental, y sobre esas tres corrientes, la corriente de energía, en la que los puertos juegan un papel predominante, y con eso estoy contestando al Grupo Parlamentario Socialista.

El tráfico interior entre islas. Efectivamente, hemos recuperado la bonificación de los no residentes en este tema.

En la relación comercial con Argelia, a nivel comercial se está empezando a trabajar, lo notamos porque de los transitarios y consignatarios estamos recibiendo ya peticiones de atraques para determinadas líneas, incluyendo las de pasajeros, que estamos viendo cómo las recuperamos, y los que son de Alicante saben que hay una necesidad también con eso.

Al Grupo Parlamentario Socialista quiero agradecerle su intervención. Efectivamente, los puertos españoles somos grandes desconocidos, lo tengo que decir claramente, y mira que los pocos que trabajamos en las autoridades portuarias tratamos de dar a conocer esto. No se dan idea de la trascendencia, de la extraordinaria influencia que tienen los puertos no solamente en el entorno urbano, sino en las redes globales. Y los puertos españoles, para alguien de fuera que quiere comerciar con nosotros o para las empresas que quieren exportar, son considerados de primera división a escala internacional.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por su intervención.

Paramos un momento antes de pasar al último compareciente. (**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 PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS MIXTO (número de expediente 212/002609), CIUDADANOS (número de expediente 212/002529), PLURAL (número de expediente 212/002568), VOX (Número de expediente 212/002342), POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/002777), SOCIALISTA Y CONFEDERAL DE UNIDAS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-GALICIA EN COMÚN (número de expediente 212/002649).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Señorías, vamos a empezar esta última comparecencia, por lo que les ruego, por favor, que cesen en sus conversaciones particulares y tomen asiento. Dicho esto, damos la bienvenida al presidente de la entidad pública empresarial Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe, el señor Táboas. Bienvenido y tiene la palabra por un tiempo de doce minutos concretos.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Táboas Suárez): Muchas gracias, señoría. Intentaré entonces ir rápido y sintetizar.

Es un placer estar aquí y presentar las cuentas de Renfe, pero, antes de entrar en las cuentas y muy brevemente, quiero recordar alguna reflexión que ya había hecho en ejercicios anteriores, como es reiterar el compromiso con el impulso y la calidad de los servicios públicos, en coherencia con la apuesta del Gobierno por la gratuidad de los servicios de cercanías y media distancia, y las bonificaciones para los servicios Avant y otros trayectos de alta velocidad. En este presupuesto continuamos con un escenario complejo. Todavía existen algunas de las consecuencias de la pandemia y del conflicto bélico con Ucrania, pero seguimos apostando por un presupuesto expansivo que mantiene un importante esfuerzo inversor, que un año más se centra en la renovación del material rodante, principalmente para los servicios públicos. Y este esfuerzo inversor también nos permite seguir avanzando en dos de nuestras grandes prioridades, la sostenibilidad y la digitalización. La digitalización está siendo clave para, por ejemplo, poder absorber esa demanda de abonos; algo más de 1 800 000 abonos ya han sido comprados por los españoles. Y antes de entrar en los números, me gustaría hacer una breve referencia a la labor solidaria que hemos llevado a cabo desde Renfe, alineados con el Gobierno, facilitando los desplazamientos de refugiados

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 101

ucranianos que querían llegar a España y, al llegar a España, distribuirse y llegar a los centros donde querían llegar. Más de 214 000 billetes hemos facilitado para el movimiento de estos refugiados, concretamente para la acogida en España de estos refugiados. Igualmente, hemos facilitado billetes de salida a 6600 personas. Asimismo, hemos operado trenes de mercancías con material humanitario para Ucrania y el pasado mes de septiembre, junto con otros operadores privados, participamos en la operación de un convoy para traer cereal, para sacarlo de Ucrania dado el bloqueo de los puertos, convoy que llegó al puerto de Barcelona el pasado 6 de octubre.

Volviendo a los efectos de la pandemia y respondiendo al presupuesto que hicimos el año pasado, este año 2022 nuestra idea era haber llegado a un nivel de viajeros en los servicios comerciales que igualara el de 2019, unos 34,5 millones de viajeros, y en este momento nuestra previsión es cerrar este año con unos 31 millones de viajeros transportados en nuestros servicios comerciales, es decir, un 90 % de la previsión, una previsión que no acertamos debido básicamente a la ómicron, que afectó durante los primeros meses del año, y a una reducción de determinado tipo de demanda de viajeros motivada por el cambio de hábitos como consecuencia de la extensión del teletrabajo, la formación a distancia, videoconferencias y otros sistemas. Incluso hoy contamos con una regulación específica para el teletrabajo que no existía anteriormente. Y, en tercer lugar, también hay que tener en cuenta que ha llegado la competencia y, por lo tanto, en determinados corredores hemos perdido viajeros y no hemos podido alcanzar los que queríamos. No obstante, sí que prevemos que para el año 2023 ese diferencial que hoy tenemos respecto a 2019, incluso con la entrada de la competencia y la entrada de más competencia, lo podamos haber recuperado y, por lo tanto, en la previsión presupuestaria está alcanzar los 34 millones de viajeros en servicios comerciales.

Respecto al Plan Estratégico de Renfe, seguimos trabajando en los campos de incremento de la actividad y los ingresos y mejora de la productividad, y seguimos adelante en la internalización de actividades que iniciamos en 2021 con la incorporación, por ejemplo, del personal de servicios en tierra. También seguimos avanzando en la otra iniciativa que también les había expuesto de impulsar la digitalización, la mejora de la productividad y la lucha contra la despoblación con los centros de competencias digitales, un proyecto que es exitoso y que se ha convertido en una realidad palpable en la lucha contra la despoblación. A lo largo de 2022 hemos seguido ampliando la capacidad operativa de estos centros y podemos decir que a finales de 2022 más de ciento setenta personas estarán trabajando ya en los diversos centros que hemos distribuido a lo largo del territorio.

En los números concretos del presupuesto, en inversiones, como decía, seguimos manteniendo el esfuerzo inversor y la apuesta por la modernización. Para ello hemos previsto una inversión total de más de 763 millones de euros destinada, básicamente, a la mejora del parque de material rodante, sobre todo de los servicios públicos. En total, 568 millones, que suponen tres cuartas partes del presupuesto de inversión, van destinados a la compra y al pago de las anualidades de los contratos de material en curso, los trenes de ancho métrico, trenes alpinos, trenes de cercanías de gran capacidad, el suministro de trenes eléctricos de cercanías y media distancia que acabamos de adjudicar el lunes pasado, sin contar el ejercicio de las opciones de compra a la que nos ha autorizado la disposición adicional séptima del Real Decreto Ley 18/2022, de 18 de octubre. Otros 103 millones de euros de nuestro presupuesto de inversiones corresponden a pagos de los trenes nuevos que hemos comprado en años anteriores, los Talgo de la serie 106, que tienen que ir llegando en los próximos periodos de tiempo. También hacemos una apuesta muy importante, destinamos 28 millones de euros para la adquisición de locomotoras de gran potencia para trenes de mercancías, para contribuir al esfuerzo del plan del Gobierno de Mercancías 2030 para subir la cuota de transporte de mercancías en España por ferrocarril hasta el 10 %, que es el objetivo. También seguiremos destinando más de 300 millones a mejorar la flota actual, a mejoras de la accesibilidad, grandes reparaciones, mejoras en el ámbito de la seguridad de la circulación de los vehículos con más tecnología y más sistemas de seguridad, entre otros, y 56 millones de euros para mejorar la accesibilidad y el equipamiento en las estaciones cuya gestión tenemos encomendada, básicamente estaciones de los núcleos de cercanías. En cercanías también quiero señalar el esfuerzo en digitalización para profundizar en los controles de acceso inteligente, en la implantación de códigos QR, lo que nos ha permitido, entre otras cosas, absorber la gestión de esos más de 1,8 millones de abonos que hay que gestionar en la actualidad y proporcionar a los ciudadanos. Seguimos con nuestro plan de implantar todos los códigos QR y los sistemas Cronos de acceso con las tarjetas de crédito personales en los núcleos de cercanías. Ya estamos implantados en Madrid, en Málaga, en Valencia, en Murcia, en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 102

Alicante y en Zaragoza, y en los próximos meses está previsto que se complete la instalación en los núcleos de Barcelona, San Sebastián, Sevilla y Cádiz.

Otro de los proyectos en el que hemos venido trabajando y del que también había informado a sus señorías, que empieza a funcionar a mediados del mes que viene, es el proyecto dōcō, que yo había presentado en esta Cámara como el RaaS, el Renfe-as-a-Service, una plataforma con la que Renfe quiere configurarse como un integrador de movilidad, ofreciendo a los usuarios la opción de planificar y realizar sus viajes desde su origen al destino final contratando a través de la plataforma en un único pago todos los servicios de transporte necesarios. La plataforma permitirá a los usuarios personalizar sus viajes y elegir en función de sus preferencias, si prefieren por velocidad, por precio o por sostenibilidad, para que el cliente pueda escoger. Como les decía, esperamos lanzar la plataforma a lo largo del mes de noviembre para que esté presente como mínimo producto viable en algunas de las principales ciudades españolas y desarrollaría en su totalidad a lo largo de 2023.

Respecto a las grandes cifras del presupuesto, nuestra previsión de ingresos totales, incluyendo los derivados de los servicios comerciales más los correspondientes a la prestación de los servicios públicos más los tráficos de mercancías, se sitúa en 4622 millones de euros. Estos ingresos corresponden básicamente, por un lado, a 2594 millones de euros, que es la cifra de negocios obtenida a través de la venta de títulos de transporte de viajeros en servicios comerciales más las ventas por el tráfico de mercancías. Por otro lado, otra vía importante, 1559 millones de euros, procede de la compensación por la prestación de las obligaciones de servicio público en el transporte de viajeros correspondientes tanto a la Administración General del Estado como los servicios que prestamos a la Generalitat de Catalunya. Hay que tener en cuenta que en la fecha que elaboramos este presupuesto, aunque creo que eso se ha explicado en alguna de las comparecencias esta mañana, no se recogía la extensión de la gratuidad de los abonos de cercanías y media distancia para 2023, que ha sido recientemente anunciada, pero el Gobierno ha dotado las compensaciones correspondientes por esa minoración de ingresos. A estas vías de ingresos hay que añadir otros 400 millones de euros en ingresos de facturación intragrupo más el negocio internacional más ingresos extraordinarios.

En cuanto a los gastos de explotación del grupo, lo primero de todo es decir que continuamos con un ambicioso plan de contención del gasto corriente, del gasto que podemos gestionar, lo cual incluye una supervisión minuciosa de todos los gastos que quedan fuera de licitación o de acuerdos marco. Y, además, intensificando las medidas para reducir la factura energética, y luego me referiré a ello.

En cuanto a los apartados concretos, las principales partidas para el próximo año son las siguientes. Para gastos de personal, en el presupuesto que ustedes tienen está previsto un importe de 1089 millones de euros, considerando un número medio de 18672 empleados. Es verdad que esta cantidad deberá actualizarse a la vista del reciente acuerdo alcanzado entre el Gobierno y los sindicatos mayoritarios para la Función pública y que se refleja también en el real decreto ley de 18 de octubre. La otra gran partida de nuestros gastos son los cánones ferroviarios. Para este año, prevemos un gasto de 1271 millones de euros, que supone prácticamente el 45% del apartado de nuestros gastos de explotación. Y un tercer gasto importante es el que tiene que ver con el coste de la energía, que, como todos ustedes saben, ha sufrido un incremento notable en los dos últimos años. Como ejemplo de ello, les diré que en el caso de los servicios de alta velocidad, en el AVE, si el coste de la energía en el año 2019 suponía el 7% del coste de explotación, en el momento actual —y cuando digo el momento actual es el momento actual— es el 20% de los gastos de explotación. En ese sentido, quiero destacar el esfuerzo que estamos realizando junto con ADIF, que es nuestro proveedor de energía, y también con el resto de operadores para la compra conjunta de energía a varios meses vista, con el objetivo de evitar en lo posible las oscilaciones del mercado.

Por otro lado, seguimos avanzando en varios proyectos para la generación de energía eléctrica y de autoconsumo, donde, además del proyecto para la instalación de placas fotovoltaicas conectadas a las subestaciones —que ya les había comentado en alguna comparecencia anterior—, hemos licitado, por ejemplo, el suministro e instalación de placas fotovoltaicas en catorce de nuestros grandes talleres por un importe total de 12 millones de euros, lo que nos permitirá cubrir el 40% de las necesidades de energía de dichos talleres ahorrando 3,8 millones de euros al año, lo que nos significará un periodo de amortización de esta inversión de poco más de tres años.

Como resultado, en función de esta previsión de ingresos y gastos que les he comentado, el EBITDA que esperamos alcanzar es de 555 millones de euros, que, después de amortizaciones y gastos financieros, nos va a quedar —esperamos— en un resultado antes de impuestos para 2023 de nuevo en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 103

números positivos: concretamente, 98 millones de euros, con la voluntad de seguir consolidando y ampliando este resultado positivo. Después de unos años —2020, 2021— de grandes dificultades por las razones que todos conocemos, y como creo que no me va a dar más tiempo...

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Lleva tres minutos de más.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Táboas Suárez): Pues, como conclusión, el presupuesto del grupo Renfe para 2023 mantiene la línea de continuidad en la mejora de los servicios públicos, la digitalización, la eficiencia y el ahorro en costes, un esfuerzo en internacionalización que, si puedo, les explicaré en el turno de réplica, y un esfuerzo intenso en la recuperación de la mayor parte de los servicios anteriores a la pandemia, pero también la puesta en marcha de nuevos servicios prepandemia. Hemos abierto la alta velocidad a Galicia, los nuevos servicios comerciales en Burgos, en Extremadura, el Avant Málaga-Granada, y llegaremos antes de final de año más al Levante, y con esto recuperaremos los hábitos y la movilidad.

Esperamos afrontar bien este nuevo ejercicio tras unos años complejos, pero que han supuesto también para nosotros un enorme aprendizaje interno y un estímulo para la modernización, la digitalización y la transformación de Renfe, gracias a un gran equipo profesional, lo que nos sitúa en una buena posición para seguir ofreciendo un mejor servicio cada día y poder afrontar con garantías los retos y desafíos para operar como operador ferroviario en un escenario de liberalización del sector.

Muchísimas gracias y perdón por la extensión.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): Gracias a usted, y no se preocupe, creo que el año pasado fue bastante más extenso que este año. Solo han sido cuatro minutos de más. Está bien. **(Risas)**.

Pasamos ahora al turno de los portavoces. Empezamos por el Grupo Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Tiene la palabra la señora Maestra Moliner.

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

Muchas gracias al señor Táboas por sus explicaciones y por algunos de sus matices, a pesar de haber sido lamentablemente breves. Aun así, ya le anticipo que será aún más difícil que en su turno de réplica pueda proporcionarnos más información. **(Risas)**.

Dicho lo cual, debo celebrar algunas de las cuestiones que ha dicho. Me fijaré particularmente en una, que ya recuerdo que lo dijo usted en la intervención en presupuestos del año pasado por estas fechas, que fue: ahorramos internalizando. Una de mis preguntas —pero usted se ha adelantado en su explicación— era: ¿se continúa con esta dinámica de internalizar para seguir ahorrando? Y, en ese caso, ¿en qué servicios? Ha explicado algo sobre el personal de servicios en tierra. No sé si hay alguno más. Si pudiera decírmelo, se lo agradecería enormemente. Y precisamente porque celebro todo tipo de internalización, rechazo —igual que rechaza mi grupo, que es algo conocido— lo que usted llama liberalización del servicio, que nosotros le llamamos privatización. En ese sentido, entiendo que podemos no estar de acuerdo, pero desde luego que no sea por no manifestarlo.

Dicho lo cual, sí que se pueden celebrar algunas de las cifras que usted ha comentado, y voy a centrarme en algunos aspectos para hacer algunas reflexiones y también algunas preguntas. Respecto a la inversión en cercanías, por supuesto no podemos más que celebrarlo. Además, en lo que corresponde al territorio del que yo vengo, el País Valencià, y más concretamente Valencia, la verdad es que, a pesar de que se haga un esfuerzo de digitalización para poder controlar toda la situación, la realidad es que contamos todavía con una cantidad —permítame decirlo— obscena de trenes retrasados o cancelados. No quisiera pensar yo que se debe a que tienen un déficit enorme de plantilla, ya sea en los puestos de maquinistas o como sea la distribución más óptima que ustedes hagan, pero la realidad es que el problema sigue estando ahí, siguen estando ahí las demoras sistemáticas y las cancelaciones, con todo el prejuicio que esto supone. ¿Tienen pensado algún modo de resolverlo, con la convocatoria de nuevas plazas o alguna inversión específica? No lo sé. ¿Qué solución proponen? Es más, ¿se han planteado, como ocurre en otros territorios, el traspaso de competencias y de la gestión propiamente a la Generalitat Valenciana?

Relacionado directamente con esto —y usted también ha hecho mención al respecto—, está el tema de la gratuidad del transporte público, y muy particularmente estos bonos, que no se pueden más que celebrar. Estamos muy de acuerdo y ojalá sea la línea constante, así lo defenderemos desde mi grupo,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 104

pero la realidad es que está existiendo un problema desde el momento en que todos los usuarios y usuarias que tienen estos bonos pasan a hacer reservas sistemáticas y en la mayoría de los casos —o en muchos de ellos— no se ocupan estas plazas. Sin embargo, sí que aparece la dificultad para aquellas personas usuarias habituales que tradicionalmente venían cogiéndolos de poder acceder a un billete, cuando la realidad, como digo, acaba siendo que van, al menos en un porcentaje alto, bastante vacíos los trenes. ¿Existe o se ha planteado algún mecanismo para controlar este pequeño inconveniente?

No quisiera dejar pasar tampoco la oportunidad de recordar que ahora mismo parece ser que parte de la plantilla de Renfe se encuentra en una situación de movilización y conflicto en relación con el convenio. En este sentido, le formulo algunas preguntas: ¿se va a plantear en el próximo convenio un mecanismo de renovación y crecimiento de la plantilla que ponga el acento en las entradas y no en las salidas? Entiendo que todo esto que le digo podría requerir muchísima explicación y que no va a tener casi tiempo material, pero si puede hacer alguna reflexión sobre esta situación se lo agradecería.

También, si puede informarnos de cuestiones como el coste actual de este mecanismo de desvinculación o algún tipo de jubilación anticipada o similar se lo agradecería mucho. Por supuesto, quiero pensar que no existe tampoco una doble escala salarial en Renfe, pero me quedaría más tranquila si usted me lo ratificara, desde luego que sí.

En lo relativo a las bicicletas, parece que es uno de los grandes escollos con los que contamos. ¿Qué inversiones y estrategia tiene previstas Renfe, en este caso, para potenciar la intermodalidad del tren bicicleta? Porque usted bien sabe todas las dificultades de una persona que quiere moverse con una bicicleta y se tiene que ver expuesta a que sea plegable, a poder meterla en una funda y a una gran cantidad de etcéteras que dificultan esta movilidad sostenible intermodal, por la que entiendo que todos y todas apostamos.

En cuanto a la transición ecológica y energética, celebramos, por supuesto, el tema de las placas fotovoltaicas, pero quisiera preguntarle: ¿se traduce en una partida presupuestaria la apuesta por los nuevos trenes verdes, estos trenes que ya comentó usted en su comparecencia del año pasado que puedan estar movidos con hidrógeno —perdóneme si me equivoco— o asimilados, que puedan estar en esta misma línea?

Por último —con dos incisos—, ha hablado usted de la plataforma de pago único para todos los transportes, una idea extraordinaria y que celebramos a todos los niveles, pero si ya existe una dificultad enorme —no voy a cansarme de decírselo— en que funcione correctamente la web de Renfe, la aplicación de Renfe —que ya me parece que podría ser una anécdota, pero una vez más se vuelve esto obsceno—, ¿de qué manera vamos a conseguir que sea efectiva esta pasarela sabiendo que esta apuesta por la digitalización siempre se queda con algún problemilla, que esperemos que se resuelvan? También, en esta misma línea de las anécdotas, manifiesto mi queja —y termino— respecto a que los baños de las estaciones sean de pago. No sé si existe algún control sobre esto, no sé si existe facturación, no sé si esto se declara o es dinero en negro, por si tiene algo que decirme al respecto.

Nada más. Le agradezco su presencia, y a la Presidencia, el detalle del tiempo.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Onofre.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Onofre Miralles, señora presidenta. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Domínguez): De acuerdo, disculpe, señor Miralles.

El señor **MIRALLES MARTÍN**: Gracias, señora presidenta.

Señor Táboas, es un gusto conocerle. Soy diputado por la circunscripción de Granada, del Grupo Parlamentario VOX. Gracias por su intervención, y al respecto de la misma, y junto con el proyecto de presupuestos que nos trae el Gobierno, voy a pasar a enumerar una serie de reflexiones sobre los mismos.

De una lectura detallada de este proyecto de presupuestos que trae a debate el Gobierno se hace una previsión favorable del resultado del ejercicio de en torno a 55 millones de euros, una previsión muy similar a la del ejercicio en curso, si bien en la previsión que trae el Gobierno, las pérdidas ascienden a 2,5 millones de euros, por lo cual, entendemos que existe un descuadre respecto a la previsión del ejercicio actual. En relación con el mismo, nos preocupa que pueda producirse de cara al ejercicio que viene, ¿está previsto que pueda darse ese descuadre? En caso de que la respuesta sea negativa, me gustaría saber

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 105

si han determinado a qué se debe ese descuadre del ejercicio actual. Desde luego, no consideramos en nuestro grupo que lo puedan vincular ni con un incremento de las frecuencias, que se han disminuido de una forma —entendemos— estrepitosa, ni con un abaratamiento de las tarifas, que se han incrementado de forma bastante evidente.

Respecto al tema de las frecuencias, es recurrente decir que van vinculadas a la demanda, ya que puede pasar que el usuario, en ocasiones, deje de solicitar, de buscar o de demandar, el servicio porque se cansa de no encontrarlo. Y le traigo un ejemplo, aunque las comparaciones son odiosas, respecto de una provincia que tiene unas conexiones con la capital, con Madrid, entendemos que razonables, como es la de Córdoba, que tiene una frecuencia en torno a veinte viarias con la capital, como digo, en comparación con la provincia a la que tengo el orgullo de representar, que tiene solamente tres frecuencias de ida y tres de vuelta al día, con unos horarios también un poco complejos. Son dos provincias sociológicamente muy similares, culturalmente muy similares, dos provincias turísticas, dos provincias con una economía muy similar. Si me apuran —insisto, las comparaciones son odiosas—, en el caso de la capital, la estación de tren de Granada tiene a treinta minutos la costa y a cuarenta minutos la sierra, por lo que podría tener, perfectamente, esas veinte frecuencias viarias que tiene la ciudad de Córdoba, y no habría esa salida de que como no hay demanda pues no tenemos frecuencia. **(El señor vicepresidente, Garcés Sanagustín, ocupa la Presidencia).**

En relación con el incremento de las tarifas, le voy a formular una serie de preguntas muy concretas: ¿qué justifica el incremento de las tarifas? ¿Qué previsión tienen respecto de las tarifas cuando haya una liberalización del sector, que está en curso? ¿Han tenido en cuenta cómo y en cuánto repercute el incremento de las tarifas en el sector turístico y en la España abandonada? ¿Cómo es posible que se hayan mermado los servicios y la calidad de forma estrepitosa si ha habido ese incremento de tarifas? Y no es un juicio de valor que haga este portavoz, no hay más que entrar en las redes sociales y ver cómo los usuarios cuelgan fotos, imágenes y quejas de forma permanente respecto a esos servicios de baja calidad y mermados.

Cambiando de asunto, en el Boletín Oficial del Estado de ayer se publicó el Real Decreto Ley 18/2022, referente a la energía y al sector primario. Es una tónica habitual de este Gobierno aprovechar que el Pisuerga pasa por Valladolid —en este caso que el Pisuerga pasa por la energía y el sector primario— para autorizar a Renfe al endeudamiento en más de 800 millones de euros. La prensa malvada —dicho sea entre comillas— lo achaca a que se destinarán íntegramente a Cataluña. En caso de ser cierto, ¿es necesario que ese gasto se repercuta solo en Cataluña y no en otros territorios? Si no es cierto, ¿cómo está previsto que repercuta ese gasto de 800 millones de euros, ese endeudamiento desglosado por territorios? Terminó, señor presidente.

Cambiando de tema, es conocido —pues ayer nos visitaron los delegados sindicales de la empresa aquí, a las puertas del Congreso, y la prensa viene haciéndose eco de ello— que los trabajadores de la empresa tienen previsto una serie de paros por huelga para las próximas fechas. ¿Qué medidas van a adoptar para alcanzar la paz sindical en la empresa a fin de que las reivindicaciones sindicales no repercutan en un peor, del ya malo, servicio de tren en España?

Muchísimas gracias.

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

A continuación, tiene la palabra el señor don Andrés Lorite, por el Grupo Parlamentario Popular.

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

Señorías, permítanme una previa, ya que se ha hablado de la reducción de frecuencias y se ha mencionado mi ciudad, la ciudad de Córdoba. Quiero ilustrarles en el sentido de decirles que los servicios comerciales en las relaciones de Córdoba se han reducido de 92 relaciones que había antes de la pandemia a 71 que hay hoy, con lo cual, la recuperación, evidentemente, no va a buen ritmo.

Señor Táboas, en nombre de mi grupo parlamentario, agradezco mucho su comparecencia, y empiezo con una reflexión: no se preocupe usted porque contablemente no se hayan reflejado aún los 660 millones de euros que van a ir destinados a la gratuidad de los servicios ferroviarios de rodalíes, de cercanías, de media distancia y el 50 % de los abonos Avant, porque posiblemente por la situación contable de este presupuesto es lo de menos. Posiblemente es mucho más importante lo que han reflejado el Fondo Monetario Internacional, el Banco de España, la AIREF y otras entidades públicas con relación a qué representan esos ingresos de los cuales usted ha dado cuenta y, por consiguiente, los gastos; preocúpese por eso más que porque no tengan reflejo contable los 660 millones de euros.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 106

Si alguien no conociese la empresa y se asomara hoy a la empresa española, básicamente vería dos cosas: en primer lugar, una concentración ayer a las puertas de este Congreso de los Diputados del personal de la empresa convocada por Comisiones Obreras, UGT y SEMAF, y una próxima convocatoria de huelga. Por tanto, conflicto laboral, algo que no es nuevo, algo que es reiterado en su mandato. En segundo lugar, vería incidencias variadas que se produjeron en la jornada de ayer, en concreto en un Avant a la altura de la provincia de Toledo, que hacía el recorrido Madrid-Andalucía, lo cual provocó casi cuatro horas de retraso en múltiples servicios ferroviarios. Insisto, algo que tampoco es puntual, algo que viene siendo habitual, especialmente en el último año. Por tanto, señor Táboas, desde que usted es presidente de la entidad pública empresarial Renfe, el deterioro de los servicios ferroviarios es palpable y es progresivo; es una evidencia, señor presidente, que esto es así.

Yo tuve ocasión de acompañarle en un desayuno informativo hace unos meses en el que hacía dos alusiones a las que quiero hacer referencia. Una es que pedía la reducción de los cánones de ADIF, algo que en el Grupo Parlamentario Popular compartimos, porque asimismo lo comparte la propia CNMC. Me da la sensación de que le han hecho poco caso, señor Táboas. La segunda no la comparto. La segunda es que usted propiciaba o pedía que se impulsara la tarificación, el pago por uso en la red de alta capacidad del Estado, lo que todos conocemos como los peajes, y creo que para que el sector ferroviario tenga competitividad no hace falta restarle competitividad a otros modos de transporte. Por tanto, hágaselo mirar y, sobre todo, hágase mirar las críticas que recibió usted por aquel comentario.

Me gustaría abordar también el asunto de los precios, y es que desde que ustedes impusieron el sistema de precios dinámicos en Renfe la subida ha sido abusiva; la propia ministra en una entrevista dijo que se iba a revisar y se iba a corregir. ¿Cuándo y cómo, señor Táboas? Porque el sistema tarifario sigue siendo el mismo y sigue siendo abusivo. Pero eso no solamente ocurre en lo que se refiere a Renfe Viajeros, sino que también en Renfe Mercancías para el año 2022 se han incrementado muy mucho las tarifas. De hecho, el propio sector comodal nos advierte que de seguir así, más de 500 000 toneladas van a salir del transporte ferroviario nuevamente por cuanto que dicen que en algunos casos se incrementa la tarifa hasta en un 68 %, por aquello del contenedor vacío y el contenedor lleno.

Le hacía referencia hace un instante al deterioro de los servicios públicos, en concreto, al deterioro de los servicios ferroviarios, y quiero hacer referencia a algunos aspectos concretos. Por ejemplo, el incumplimiento de los planes de cercanías que dejó redactados el Gobierno del Partido Popular; por ejemplo, el incumplimiento del plan de empleo de Renfe que rubricó la ministra Pastor y que está provocando que los maquinistas se jubilen y que no haya reemplazo —eso es un deterioro evidéntísimo, señor Táboas—; la no recuperación de la frecuencia a la que he hecho referencia hace un instante, lo cual está provocando el incumplimiento de las obligaciones de servicio público, que son contratos públicos.

Termino, señor presidente, haciendo referencia a algo que no se va a poder reponer, como son los trenes nocturnos, los trenes hotel. Usted sabe, señor Táboas, que no se van a poder reponer simple y llanamente porque o bien han vendido ustedes el material rodante o bien lo han alquilado o lo han destinado o reformado para otros menesteres. Por cierto, le reconozco que a lo largo de este año —por terminar con algo bueno— algo se ha hecho progresivamente en la adquisición de material rodante tan necesario como era especialmente en los servicios de cercanías, pero también de media distancia. Corrijan el servicio de cercanías, porque si no, seguiremos viendo caos como el que se está produciendo en el núcleo de Valencia o en el núcleo de Málaga.

Nada más y muchas gracias.

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

A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Germán Renau. Muchísimas gracias.

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

Bienvenido, señor Táboas. Quiero empezar agradeciéndole la exposición que ha hecho durante su intervención sobre el presupuesto por la parte que corresponde a Renfe, y me gustaría resaltar algunos puntos de los que ha mencionado que considero que son muy muy importantes.

En primer lugar, quiero resaltar la tendencia que confirman estos presupuestos, una tendencia iniciada hace algunos años y, en particular, en concordancia con las cuentas presentadas el año pasado. Como ha dicho usted, vemos un presupuesto expansivo, una apuesta por un presupuesto claramente inversor, lo ha mencionado: el 75 % de la inversión es en material rodante, también en la mejora de la flota existente. Creo que esto es importante sobre todo teniendo en cuenta la nula incorporación de material rodante en

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 107

los siete años en los que gobernó el Partido Popular con Mariano Rajoy, cosa que, por cierto, podemos utilizar para explicar, por ejemplo, los retrasos que se producen, por el retraso que llevamos en la adquisición de material rodante debido a ese parón de tantos años que vivimos. Ha mencionado también la adquisición de locomotoras de gran potencia para el transporte de mercancías, y me alegro que esta sea una línea que esté adoptando Renfe en este momento precisamente por lo que supone de alinear las operaciones de la empresa con el esfuerzo de descarbonización en el que está volcado este país.

En materia de recursos humanos, ha hablado usted de la internalización, y yo quiero resaltar algo muy importante de esta parte, y es precisamente esta creación de nuevos puestos de trabajo que se está dando precisamente en zonas afectadas por el reto demográfico, localidades como, por ejemplo, Teruel, Linares o Miranda de Ebro, donde es algo que puede suponer una diferencia muy importante para la economía de estas zonas.

Me gustaría resaltar también —lo ha mencionado la diputada de Unidas Podemos— la nueva aplicación que están llevando a cabo: dōcō, las partidas que tienen dedicadas a proyectos de modernización, de llevar a Renfe al siglo XXI después de los años que hemos vivido y que todos conocemos. En fin, actuaciones que van desde los controles de acceso inteligentes hasta, como decía, esta nueva aplicación, que yo creo que es vital para hacer avanzar a Renfe e incorporarla a esta nueva ola de servicios de movilidad, para que se sume a esta nueva intermodalidad en el transporte.

Ha hablado de las inversiones que están haciendo en autoconsumo de energías renovables, y yo, como portavoz de energía del Grupo Socialista, no puedo dejar de mencionarlo, así como las ventajas que esto va a ofrecer al grupo, como recortes en gasto energético, tan importante en la situación que estamos viviendo.

Y por supuesto quiero hablar especialmente de algo que han mencionado también otros grupos, que es la gratuidad de los abonos de cercanías y media distancia. En ese sentido, voy a irme un momento a las palabras del señor Lorite, cuando ha hablado de subida de tarifas, él ha usado la palabra abusivas. Vamos a ver qué es lo que puede ser abusivo. Podría ser abusivo hacer que una familia tenga que pagar 300 euros más al mes de lo que está pagando ahora, precisamente porque cuando vino al Congreso la convalidación del real decreto por el que se aprobaba la gratuidad de los abonos de transporte o el descuento del 50% en los trenes de Avant y algunas líneas de trayectos AVE, como cercanías y media distancia, ustedes, para no variar —algo que suele ser habitual—, se opusieron y votaron en contra. Y digo yo: ¿le parece a usted abusivo oponerse a que la gente pueda desplazarse con abonos gratuitos en cercanías y media distancia? Entiendo que no.

Para finalizar, como veo que aquí está de moda decir de dónde es uno, voy a decir que soy de Castellón, con lo cual uso a menudo el servicio de cercanías del núcleo de Valencia, y tiene razón cuando ha dicho el señor Lorite que hay retrasos importantes en las cercanías del núcleo de Valencia. Pero ya que ha mencionado a la ministra Pastor, vamos a intentar hilar un poco esta cuestión, y nunca mejor dicho, porque fue precisamente la ministra Pastor quien apostó por el tercer hilo en el corredor mediterráneo y ese es precisamente el origen de prácticamente la totalidad de los problemas que tenemos ahora mismo en el núcleo de cercanías de Valencia. Porque eso es lo que está haciendo que los cercanías de Castellón, los cercanías que recorren la Comunidad Valenciana de norte a sur tengan constantemente problemas de fiabilidad, de cancelaciones y de retrasos. O sea, que si quiere buscar el hilo conductor que nos lleva a toda esta problemática de los retrasos de cercanías en la Comunidad Valenciana lo tiene muy fácil, puede seguirlo hasta su ministra Ana Pastor, quien, por cierto, ha interpelado antes a la presidenta de ADIF. Con esto termino.

Gracias.

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

Gracias a todos los grupos parlamentarios por un día muy esforzado. Como presidente —de Huesca, ya que reivindicamos nuestros territorios—, le voy a dar la palabra al presidente de Renfe Operadora, al señor Táboas, para que en el milagroso tiempo de cinco minutos pueda contestar a todas las cuestiones territoriales y no territoriales que se han planteado. Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE-OPERADORA** (Táboas Suárez): Está por encima de mis capacidades, pero voy a intentarlo.

Hay un tema que ha salido transversalmente, que es el del conflicto. En Renfe toca renovar el convenio colectivo, y como en toda renovación de negociación de un convenio colectivo hay un elemento

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 108

fundamental, que es cuánto puede crecer la masa salarial. Hasta el 18 de octubre la masa salarial solo podía crecer el 2%. Las convocatorias de manifestaciones, concentraciones y las quejas eran porque teníamos una masa salarial constreñida, ya que la oferta que la empresa podía hacer a los trabajadores era solamente la que estaba prevista. La apertura del juego que da el real decreto del 18 de octubre nos va a permitir sentarnos —de hecho ya han empezado hoy mismo las conversaciones con los sindicatos y continúan la semana que viene— para poder abordar en un marco nuevo, con una oferta económica diferente, la negociación sindical. Por lo tanto, tengo que confiar y confío en que en un nuevo marco podamos encontrar la solución a la demanda, que básicamente se ha constreñido. La vida está creciendo, solo hay lo que hay y si la empresa no puede dar más, se puede producir un conflicto; pero ahora la empresa tiene un marco nuevo y en ese marco nuevo vamos a poder negociar, estoy seguro. Y confío en llegar a un acuerdo sobre eso, un acuerdo que incorpore todas las ventajas que seamos capaces de conseguir para una armonía en las relaciones laborales en la plantilla que nos permita seguir prestando con eficacia y con eficiencia el servicio que la ciudadanía requiere.

Ha salido también el tema de los maquinistas. Acabaremos el año con 5700 maquinistas en la compañía, la cifra más alta en los últimos diez años. Y en los próximos días publicamos una nueva oferta de empleo público para 400 maquinistas más, o sea, que serían 6100 maquinistas, con el fin de paliar el número de los que se van jubilando o acogiendo al plan de desvinculaciones pactado en la etapa anterior a la mía. Por lo tanto, si ustedes cogen la relación de personal que tenía el grupo Renfe cuando yo empecé a ser presidente y la que tiene hoy día hay un crecimiento sustancial de la plantilla, y no estoy hablando solo de la internalización de las personas a través de las empresas del grupo, de la plantilla de Renfe, hay más de 1000 personas adicionales. ¿Por qué? Porque creemos que la prestación de los servicios públicos solo se puede dar con personas que estén dedicadas, motivadas, bien retribuidas y en un ambiente de trabajo donde puedan prestar ese servicio.

Después han mencionado bastantes cuestiones sobre frecuencias, sobre la recuperación de servicios y sobre qué vamos a hacer si los resultados no son los que son. Los resultados en 2022 no serán los previstos básicamente porque el precio de la energía se ha disparado. Si el precio de la energía hubiese sido el que estaba previsto en los presupuestos generales del Estado, cerraríamos este año con un beneficio razonable, muy razonable. No lo ha sido. Nos equivocamos —yo diría que como todos los españoles e incluso como casi todos los europeos— en lo que iba a ser el precio de la energía; nos equivocamos y trabajamos intensamente —como he dicho— para paliarlo en la medida en que podamos, no podemos hacer otra cosa. Y gracias a que el Gobierno ha tomado medidas esa subida no ha sido superior, pero nosotros estamos todos los días con el precio de la energía.

Cuando el Pisuerga pasa por Valladolid es que los trenes de Málaga y de Sevilla pasan por Córdoba, y eso yo no lo puedo evitar porque geográfica y estructuralmente es así. Por lo tanto, como pasan por Córdoba hay más servicios en Córdoba porque pasan más trenes, no que nacen en Córdoba, sino que nacen en Málaga o en Sevilla. Eso es un hecho, es así; no se puede actuar de otra manera. Es verdad que hay algunas ciudades —Granada concretamente— donde además de esos trenes directos hay servicios integrados para conseguir algo que perseguimos, que es mejorar la capacidad de movilidad de los ciudadanos, ofreciendo conexiones para que, aunque no sea directamente, pero sí con un enlace garantizado y que no lleve mucho tiempo, puedan empalmar con otros trenes para incrementar las oportunidades que tienen, que es al final lo que queremos garantizar.

Nuestras tarifas, creo que lo he dicho en otras ocasiones, llevan, como todos los demás operadores ferroviarios —y, como todos, lo hemos copiado de la aviación—, un sistema de *revenue management*. Por lo tanto, hoy puedo comprar un billete muy barato, pero muy barato: de 8, 9 o 10 euros, para ir de Madrid a Barcelona dentro de siete u ocho meses, pero si lo quiero comprar hoy para ir mañana me va a costar más caro porque hay más demanda. Este es un sistema que los operadores comerciales, las empresas que están sometidas al mercado en la aviación y nuestros competidores utilizan; y nosotros lo utilizamos también porque no nos podemos quedar fuera del mercado. Realmente, desde que eso está en vigor no hay tarifa en el sentido clásico de la tarifa del tren. Ahí sacamos precios a la venta y la gente los puede ir comprando.

Precios de mercancías. En mercancías, a diferencia de en viajeros, sí que hemos hecho un esfuerzo de trasladarle al cliente el incremento del coste de la energía, porque ahí sí que entendemos que es un cliente. Por ejemplo, un productor de algo que nos contrata un tren, que quiere que le llevemos la mercancía a otra parte, como nos ha subido el coste de la energía y no es un servicio regular sino que es un servicio a demanda, le hemos tenido que decir: mi coste es este, el canon, el maquinista, la amortización

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 781

20 de octubre de 2022

Pág. 109

del material, etcétera, pero el coste de la energía es este, si sube, te lo repercuto y si baja, también te lo repercuto. En algún momento eso produce un incremento y cuando baje, producirá un descenso del precio. Todos lo han aceptado, o no, pero nosotros no vamos a hacer un tren de mercancías, que es una cosa que compite con las operadoras privadas, por debajo de los costes, entre otras cosas porque la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia nos llamaría la atención, con mucha razón. Sé que no es fácil y sé que, evidentemente, cuando subes el precio a un sector, el sector protesta, y con razón, como nosotros protestamos cuando nos sube el precio de la energía, pero tenemos que aceptar esas reglas del juego.

Y ya para acabar, la gratuidad de los abonos. Siento no poder entrar en Valencia y en todas estas cosas. Por cierto, en Valencia hay una recuperación en cercanías. Así como en Madrid y Barcelona todavía los viajeros de cercanías no son los mismos que había en 2019, en Valencia claramente están por encima de los del 2019. Y nuestros problemas, que los hemos tenido en Valencia, sobre todo mucho más focalizados hace unos meses con la no disponibilidad de maquinistas, se han ido reduciendo. En ese sentido, por ejemplo, resalto que el 10% de la población activa de España —no sé si lo he dicho antes— ha decidido optar por los bonos gratuitos del Gobierno. Debería ser una buena noticia, todos nos deberíamos alegrar, porque significa una ayuda para el 10% de la población activa de este país. **(Aplausos)**. Está descompensado, porque es básicamente donde hay cercanías, pero es el 10% de la población activa.

Siento no tener más tiempo.

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

Damos por concluida una sesión intensa. Gracias a todos los altos cargos del Ministerio de Transportes y a sus equipos, que han venido a ayudarles y a colaborar, desde luego. Gracias al letrado. Gracias a los taquígrafos y estenotipistas, que hacen un trabajo magnífico. Y, por supuesto, gracias a sus señorías por haber estado aquí más de diez horas trabajando, como nos corresponde como representantes de los ciudadanos.

Muchísimas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinticinco minutos de la tarde.