



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 380

27 de noviembre de 2018

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión celebrada el martes, 27 de noviembre de 2018

ORDEN DEL DÍA

Comparecencias

- Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para explicar los ejes de su mandato.
(Núm. exp. 711/000472)
Autor: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)
- Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para presentar las líneas básicas de su Ministerio.
(Núm. exp. 711/000487)
Autores: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) y PASCAL CAPDEVILA, MARTA (GPN)
- Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para dar cuenta de las líneas generales de su actuación.
(Núm. exp. 711/000516)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA
- Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para explicar las líneas generales de la política que pretende impulsar desde su Departamento y su concreción en Canarias.
(Núm. exp. 711/000538)
Autor: LÓPEZ SANTANA, MARÍA JOSÉ (GPMX)
- Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para dar a conocer las líneas de actuación de su Ministerio, especialmente con Canarias y la isla de El Hierro (Santa Cruz de Tenerife).
(Núm. exp. 711/000551)
Autor: RODRÍGUEZ CEJAS, PABLO (GPN)
- Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000570)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 380

27 de noviembre de 2018

Pág. 2

- Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000587)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
 - Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para informar de los objetivos generales en el ámbito de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000614)
Autores: ALEGRE BUXEDA, FRANCISCO JAVIER (GPMX); CRISOL LAFRONT, LUIS (GPMX); MARCOS ARIAS, TOMÁS (GPMX); y ROLDÁN SUÁREZ, LORENA (GPMX)
 - Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000639)
Autor: DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS, ROSA MARÍA (GPMX)
 - Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre la política a desarrollar por su Ministerio.
(Núm. exp. 711/000692)
Autor: CASTILLA HERRERA, YAIZA (GPMX)
 - Comparecencia del Ministro de Fomento, D. José Luis Ábalos Meco, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su Departamento.
(Núm. exp. 711/000800)
Autor: GOBIERNO
-

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 380

27 de noviembre de 2018

Pág. 3

Se abre la sesión a las once horas y treinta minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días a todos y a todas. Se abre la sesión.

Antes de comenzar con el orden del día nos corresponde aprobar, si procede, el acta de la sesión celebrada el 13 de noviembre de 2018.

¿Hay algún inconveniente? (*Pausa*).

¿Puede aprobarse por asentimiento? (*Asentimiento*).

Queda aprobada.

COMPARECENCIAS

— COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA EXPLICAR LOS EJES DE SU MANDATO.
(Núm. exp. 711/000472)
AUTOR: IÑARRITU GARCÍA, JON (GPMX)

— COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA EXPLICAR LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA QUE PRETENDE IMPULSAR DESDE SU DEPARTAMENTO Y SU CONCRECIÓN EN CANARIAS.
(Núm. exp. 711/000538)
AUTOR: LÓPEZ SANTANA, MARÍA JOSÉ (GPMX)

— COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR DE LOS OBJETIVOS GENERALES EN EL ÁMBITO DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000614)
AUTORES: ALEGRE BUXEDA, FRANCISCO JAVIER (GPMX); CRISOL LAFRONT, LUIS (GPMX); MARCOS ARIAS, TOMÁS (GPMX); Y ROLDÁN SUÁREZ, LORENA (GPMX)

El señor PRESIDENTE: Señorías, han sido retiradas las solicitudes de comparecencia del señor Iñarritu García, de la señora López Santana, de los señores Alegre Buxeda, Crisol Lafront, Marcos Arias, y de la señora Roldán Suárez.

— COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA PRESENTAR LAS LÍNEAS BÁSICAS DE SU MINISTERIO.
(Núm. exp. 711/000487)
AUTORES: CLERIES I GONZÀLEZ, JOSEP LLUÍS (GPN) Y PASCAL CAPDEVILA, MARTA (GPN)

— COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA DAR CUENTA DE LAS LÍNEAS GENERALES DE SU ACTUACIÓN.
(Núm. exp. 711/000516)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

— COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA DAR A CONOCER LAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE SU MINISTERIO, ESPECIALMENTE CON CANARIAS Y LA ISLA DE EL HIERRO (SANTA CRUZ DE TENERIFE).
(Núm. exp. 711/000551)
AUTOR: RODRÍGUEZ CEJAS, PABLO (GPN)

— COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000570)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000587)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000639)
AUTOR: DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS, ROSA MARÍA (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LA POLÍTICA A DESARROLLAR POR SU MINISTERIO.
(Núm. exp. 711/000692)
AUTOR: CASTILLA HERRERA, YAIZA (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000800)
AUTOR: GOBIERNO

El señor PRESIDENTE: Comparecencia del ministro de Fomento.

Tal y como hemos acordado en la reunión de Mesa y Portavoces, el ministro intervendrá por tiempo ilimitado. A continuación se abrirá un turno de diez minutos para cada grupo. Tanto en el Grupo Mixto como en el Grupo Nacionalista, se tendrán que repartir el tiempo los dos senadores que van a intervenir en cada caso. Después habrá un turno de réplica del ministro, también sin límite de tiempo, seguido de uno de réplica de los portavoces de los grupos parlamentarios, esta vez de cinco minutos, a repartir en el caso de los grupos en que haya más de un interviniente; cerrará la comparecencia el señor ministro.

Damos la bienvenida a esta comisión al ministro don José Luis Ábalos. Esta es la primera vez que está aquí con nosotros, desde que es ministro.

Vamos a procurar cumplir los tiempos que nos hemos marcado y en los que todos los grupos estaban de acuerdo.

Sin más preámbulos, tiene la palabra el ministro don José Luis Ábalos, que comparece a petición de todos los grupos parlamentarios del Senado y a petición del Gobierno, para presentar las líneas generales de su ministerio.

Tiene usted la palabra, señor ministro.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Ábalos Meco): Muchas gracias, señor presidente.

Comparezco ante esta Comisión de Fomento del Senado para informar sobre las líneas generales de la política del departamento. Lo hago a petición propia y de los grupos parlamentarios Popular, Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, de Esquerra Republicana, Nacionalista y Mixto.

De acuerdo con lo que desde el primer día nos pidió el presidente del Gobierno, tal y como exige el respeto a las Cortes Generales y el compromiso inquebrantable con la transparencia y la rendición de cuentas, pueden contar con la colaboración de todo mi equipo y con la mía en particular, tanto en esta como en las próximas peticiones de comparecencia que tenga el honor de atender como ministro de Fomento.

Entrando ya en materia, la actividad del departamento está enmarcada dentro de los objetivos y las prioridades de la política económica del Gobierno: crecimiento robusto, sostenible e inclusivo. Sus señorías saben que los principales retos pendientes en este campo, y a los que nos tenemos que enfrentar de acuerdo con los estudios realizados fundamentalmente desde la OCDE, se encuentran en el ámbito de la desigualdad y la pobreza del mercado de trabajo, de la educación y de la productividad. Para superarlos estamos sentando las bases necesarias en cada uno de los departamentos ministeriales. En el caso del Ministerio de Fomento, atendiendo a nuestra área de actividad, debemos avanzar específicamente en la corrección de la desigualdad y el incremento de la productividad de la economía.

Centrándonos en el ámbito del Ministerio de Fomento, como hemos manifestado en la propia sesión de control de esta Cámara en alguna ocasión, así como en otros foros, quisiera trasladar a esta comisión el mensaje general de continuidad de las inversiones siempre que el estado de las actuaciones lo permita. Además, estamos trabajando con transparencia y con realismo, con diálogo y con concertación entre todas las administraciones públicas. No obstante este mensaje no es de inmovilismo, no es de conformismo porque queda mucho por hacer, y además, tenemos el firme convencimiento de que es posible una política de infraestructuras del transporte más racional y más moderna.

Por ello antes de pasar al detalle de propuestas haré un breve repaso que permita dar a conocer a los miembros de esta comisión la situación con que nos encontramos en materia de infraestructuras, transporte y vivienda de nuestro país. Así, entre las cuestiones de ámbito general nos hemos encontrado con carencias en materia de planificación. De manera generalizada, hay importantes desfases entre los importes presupuestados y los ejecutados, compromisos en algunos casos inviables y un considerable retraso en el desarrollo de las redes transeuropeas.

En el caso de carreteras era necesario poner un poco de orden. No se priorizó debidamente la conservación, lo que se manifestó en una merma de los presupuestos, no había una decisión adoptada para las autopistas cuyo periodo concesional estaba próximo a su finalización, tampoco era factible licitar en los plazos previstos la explotación de las autopistas de las que el Gobierno ha tenido que ir haciéndose cargo progresivamente, las comúnmente conocidas como radiales, y en el PIC, el Plan extraordinario de inversión en carreteras, su apuesta por la colaboración público privada chocaba con la Ley de contratos y el grado de madurez real de las actuaciones que se pretendían incluir en él.

Dentro del sector ferroviario no se había comenzado la elaboración de la Estrategia indicativa, instrumento de planificación que prescribe la Ley del sector ferroviario. Se habían generado falsas expectativas a los ciudadanos en relación con la puesta en servicio de actuaciones en alta velocidad. Se abandonaron las inversiones de mantenimiento, tanto en la red convencional como en la de alta velocidad. De manera particular en cercanías se abandonó la inversión en infraestructuras y material rodante. Por poner un ejemplo, en Madrid, pese a prometer inversiones millonarias, solo se invirtió una media de 30 millones al año entre 2012 y 2017. Existía una nula apuesta por resolver los problemas de intermodalidad e interoperatividad, retos básicos para conseguir que el transporte ferroviario de mercancías gane en el total de los modos de transporte. En el caso de Renfe detectamos una falta de impulso para abordar con éxito los retos que representa la liberalización del sector en lo que a transporte ferroviario de viajeros se refiere, y aunque es cierto que se han logrado muchos avances a día de hoy, siguen sin ser accesibles numerosas estaciones y trenes que deberían serlo desde 2017.

En lo que respecta a puertos, detectamos un importante potencial de mejora en lo que se refiere a equilibrio y transparencia institucional, y en el diálogo con los sectores. Aquí puedo decir que la rebaja de las tasas portuarias no ha conseguido en su totalidad su objetivo ni todo el empresariado ha mejorado sus economías ni las autoridades portuarias su gestión ni los trabajadores su posición laboral, ello unido al hecho de que los trabajadores del sistema han sido los olvidados en este periodo de crecimiento de las macrocifras de los puertos de titularidad estatal.

En el ámbito del sector aéreo nos encontramos con que, aunque tenemos las tarifas aeroportuarias más competitivas de nuestro entorno, para el próximo año no estaba prevista la prometida bajada de las tarifas aeroportuarias del 2,2 % anual entre los años 2017 y 2021.

En el caso de Enaire, salvo en los últimos años, hubo una importante congelación en la oferta de empleo para controladores aéreos, lo que derivó en situaciones en materia de recursos humanos de complicada gestión, como la amenaza de huelga que sufrimos el pasado verano.

En el ámbito de los transportes, había dos temas muy importantes que parecían solucionados y que realmente no lo estaban. Por un lado, el inicio de los nuevos servicios ferroviarios incluidos en la declaración de obligaciones de servicio público, que aprobó el Consejo de Ministros el pasado 15 de diciembre de 2017 y, por otro, y a pesar de que estaba en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018, tampoco estaba solucionada la materialización del incremento de hasta el 75 % del porcentaje de subvención en los billetes de transporte aéreo y marítimo de los territorios no peninsulares respecto al resto del territorio nacional, porque además de no haber soporte normativo, tampoco había soporte presupuestario.

Para concluir este diagnóstico inicial en lo que se refiere a la política de vivienda, el anterior Gobierno demostró una ambición nula por una política pública de vivienda y de alquiler. Lamentablemente, se ha perdido prácticamente una década en política de vivienda, de tal forma que se ha producido una descapitalización del *stock* de viviendas sociales a precio asequible. Somos uno de los países de la Unión Europea con menos proporción de viviendas públicas, tan solo el 2,5 % del total de las mismas. Esto

explica, en parte, el incremento de los alquileres así como la desprotección de los ciudadanos en temas tan sensibles como el precio del alquiler o los abusos del sector financiero ante los sectores más vulnerables de la población, que han propiciado el *sinhogarismo*. Finalmente, es importante destacar la notable reducción económica de las partidas destinadas en los Presupuestos Generales del Estado a política de vivienda en el marco de los últimos planes estatales.

Una vez expuesto el diagnóstico, este Gobierno está trabajando desde el primer día con la determinación de intentar revertir esta situación en la medida de sus posibilidades, poniendo sobre la mesa mejoras concretas que transformen la realidad que, como les decía, nos hemos encontrado. De esta forma, la intención del nuevo equipo de personas que estamos al frente del Ministerio de Fomento es que, fruto de este análisis, corrijamos esta situación inicial, planteando medidas de mejora que nos permitan alcanzar los siguientes objetivos, que constituirán nuestras cuatro líneas generales para la legislatura, para alcanzar una política moderna en materia de infraestructuras, transporte y vivienda. Estas líneas son: una nueva visión de la política de transporte orientada hacia la movilidad, por tanto, a las necesidades de la gente. Esa nueva visión de la política de transporte también tendrá como efecto el incremento de la productividad de las empresas. Acceso social a la vivienda, actitud de diálogo y consenso y protagonismo de la transparencia, la digitalización, la eficiencia, el realismo y la seguridad, porque la seguridad debe estar entre las prioridades, de tal forma que la conservación de las infraestructuras debe estar en el centro de la toma de decisiones del ministerio. Y, con humildad, he de decir que estamos avanzando en la dirección correcta. Prueba de ello la tenemos en el balance de los primeros meses de Gobierno. Durante este periodo nos hemos preocupado por conocer la situación de las áreas del ministerio, detectar las principales necesidades que exijan una respuesta con mayor brevedad, nos hemos involucrado directamente con las demandas de los distintos territorios y hemos identificado las situaciones que han requerido la toma de decisiones a más corto plazo. Este proceso ha desembocado en la consecución de una serie de hitos muy relevantes. Hemos priorizado la seguridad y la conservación de las infraestructuras, hemos impulsado estudios y proyectos comprometidos en el territorio —alguno de los cuales se encontraban parados—, hemos aprobado bonificaciones en autopistas de peaje que mejorarán la seguridad vial y hemos abierto el camino para resolver conflictos como el del taxi o la huelga de tripulantes. Como ejemplo de ello, en los primeros cien días de Gobierno, aprobamos en Consejo de Ministros sesenta y seis asuntos que afectaban al ministerio, con un presupuesto por encima de los 2800 millones de euros. Y en el periodo de junio a octubre, hemos incrementado las licitaciones de inversión en un 193 % y la inversión en más de un 15 % respecto de los primeros cinco meses del año, lo que cualitativamente coincide con lo que ofrecen los indicadores de las asociaciones del sector de la construcción. Y con relación al compromiso que manifesté en mi comparecencia del pasado 12 de julio en el Congreso de los Diputados, llevamos licitados 5291 millones de euros.

Retomando las cuestiones generales, a continuación detallaré de qué forma se concretan los cuatro objetivos que he enumerado en las distintas áreas de actividad del ministerio y comenzaré hablando de la planificación. En el Gobierno creemos en el derecho de los ciudadanos a la movilidad y al transporte público y, como no puede ser de otra forma, en su sostenibilidad, pues creemos que todo ello contribuye a la mejor competitividad, vertebración y cohesión social en España. En el Ministerio de Fomento compartimos el diagnóstico de que se ha realizado un gran esfuerzo en materia de infraestructura en los últimos cuarenta años, tanto que no solo hemos cerrado la brecha que existía con otros países, sino que nos hemos puesto a la cabeza dentro de la Unión Europea. Ahora bien, estamos en un nuevo tiempo y las preguntas y respuestas, los objetivos y sus prioridades tienen que ser diferentes, adaptados a la realidad social de nuestro país. Por ello, la nueva política de transporte del Gobierno de España tiene que estar centrada en estos pilares. En primer lugar, la seguridad, priorizando la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras. En segundo lugar, el derecho a la movilidad de las personas y, en tercer y último lugar, la máxima contribución al crecimiento económico a corto, medio y largo plazo, mediante el incremento de la inversión pública, la conexión de dicha inversión con la innovación y la internacionalización de nuestra economía y la evaluación *ex ante* de las nuevas infraestructuras como herramienta de la toma de decisiones.

Las infraestructuras deben ser pensadas para dar un servicio público, no para ser un fin en sí mismas. Esta nueva política de infraestructuras del Gobierno de España tiene que ser más racional y reorientar los recursos donde más se necesitan. En primer lugar, se debe realizar un esfuerzo inversor en conservación más notable, para que no se deteriore la alta calidad de nuestras infraestructuras y, en segundo lugar, invertir en proyectos que mejoren la productividad, la cohesión social y territorial, respetando el medioambiente. Por ello, proponemos establecer un mecanismo de impulso para el desarrollo de la Red transeuropea de transporte en España dentro de los marcos de la planificación existentes. Este mecanismo aceleraría y

potenciaría la ejecución de la Red transeuropea de transporte en España de acuerdo con la regulación europea. En tercer lugar, también nos parece necesario revisar los instrumentos de planificación. Debemos plantearnos con rigor cuánto debe invertir España en infraestructuras de transporte, en qué tipos y cómo financiarlo. En este contexto, ya hemos puesto en marcha una Comisión de planificación de infraestructura y transporte en el ámbito del ministerio y también vamos a potenciar la figura del consejo asesor de Fomento, como órgano independiente que ayude a una mejor planificación. Desde la óptica de la planificación en materia de transporte queremos dar a la logística la importancia que merece. Por ello, trabajaremos en la gestión de las cadenas logísticas completas y no de infraestructuras aisladas.

Con relación al impulso de la sostenibilidad del transporte, dentro de la coordinación de las políticas y actuaciones de los distintos ministerios tomaremos el relevo en el plan de sostenibilidad, cuya redacción inició el anterior Gobierno a través de Ineco, para finalizarlo y presentarlo. En materia de internacionalización, estamos impulsando y defendiendo los intereses españoles en la Unión Europea y en el ámbito internacional. España va a participar activamente en todas las instancias europeas, para tener voz propia en todos los asuntos que afecten a las competencias de Fomento. Estamos trabajando para lograr una posición clara y nítida de los intereses del sector, favoreciendo la participación de nuestros expertos en todas las instancias europeas, con especial mención a los trabajadores del sector de transporte, que sufren la competencia desleal de las empresas buzón. Otro importante ejemplo de lo que estamos consiguiendo es la aprobación por la Comisión de Transportes de la Eurocámara, hace escasos días y por una amplia mayoría, de la inclusión de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto en el corredor Cantábrico-Mediterráneo. Del mismo modo, las empresas españolas del sector de las infraestructuras y el transporte ya tienen cerca del 75 % de su contratación en el exterior. Nuestras empresas están exportando el *know how* desarrollado en España y debemos seguir alentándolas en su expansión internacional, siendo conscientes de que no podemos sustituir a la iniciativa privada. Creemos firmemente que es necesario seguir apoyando a las empresas españolas en sus mercados exteriores.

Por otro lado, reforzaremos las relaciones bilaterales con Francia y Portugal para ganar aliados en las negociaciones a nivel europeo e internacional y avanzar en conexiones que minimicen el impacto de la condición periférica española. Como ejemplo de todo ello la semana pasada celebramos la última Cumbre hispano-lusa.

En lo que respecta a la transparencia, estamos elaborando, para ponerla a disposición pública, a través del portal web del Ministerio de Fomento, una herramienta de consulta sobre las infraestructuras del transporte de una manera accesible y transparente. En particular, esta herramienta permitirá dar a conocer la situación de las infraestructuras de transporte viario y ferroviario, actualmente promovidas y planificadas por la Administración estatal. Análogamente, en materia de arquitectura, vivienda y suelo, fomentaremos el acceso a la información a través del Observatorio de Vivienda y Suelo, el Sistema de Información Urbana o el Atlas Estadístico de las Áreas Urbanas.

Por otro lado, como saben ustedes, contamos en nuestro departamento con el Instituto Geográfico Nacional. En este caso, seguiremos fomentando la actualización continua de las bases de datos de información geoespacial y el mapa oficial automático, potenciaremos las instalaciones e instrumentación y continuaremos con el resto de tareas en marcha. En este sentido, la próxima semana estará impresa y publicada en la web la primera publicación del Atlas Nacional de España del siglo XXI, que presenta de una manera sintética, integrada y razonada la geografía e historia de nuestro país.

También, entre los aspectos generales, querría hablar de las comisiones de investigación técnica de accidentes de transporte que gozan de independencia funcional. Desde el punto de vista orgánico, actualmente están adscritos a la subsecretaría del departamento con la finalidad de que se les provea de los medios humanos y materiales necesarios para el ejercicio de sus funciones. En este sentido, estamos trabajando en la transformación de estas comisiones para convertirlas en un organismo absolutamente independiente desde el punto de vista orgánico y funcional del Ministerio de Fomento.

En esta misma línea, en el Ministerio de Fomento nos hemos propuesto dar a la seguridad en el transporte la importancia que merece. Con carácter general tenemos el convencimiento de que las infraestructuras en España son seguras, pero coincidimos en que debemos de ser siempre críticos para su mejora. Por ello, estamos elaborando un informe exhaustivo sobre la seguridad en el transporte que llevaremos antes de finalizar el año al Consejo de Ministros. En él incluiremos, entre otros aspectos, las medidas que deben ser aplicadas para paliar el impacto de los efectos climatológicos extremos que cada vez son más frecuentes como, sin ir más lejos, pudimos ver la semana pasada.

Por lo que se refiere a los servicios postales, cuando consigamos el visto bueno de Bruselas en los próximos meses, esperamos poder llevar al Consejo de Ministros para su aprobación el Plan de prestación

del servicio postal universal y su correspondiente contrato regulador. Dicho plan asegurará la adecuada financiación de las obligaciones que el Estado impone a Correos y Telégrafos en la prestación de este servicio, de forma que el cumplimiento de estas obligaciones no ponga en riesgo la viabilidad económica del servicio. Con ello pondremos fin al largo periodo de interinidad en el cumplimiento de los compromisos del Estado con Correos recogidos en la Ley postal y no desarrollados hasta la fecha.

Entrando ya en cuestiones sectoriales, en materia de carreteras, como ya hemos anunciado, y por justicia con el resto de españoles y por equilibrio territorial, vamos a liberar los peajes de las autopistas cuya concesión acaba en esta legislatura. No se trata de palabras ni de promesas, es una realidad inmediata que se verá esta misma semana en la AP-1 entre Burgos y Armiñón. Por primera vez en la historia reciente de la democracia el Gobierno de España libera una autopista de peaje una vez finalizada su concesión. Anteriormente lo que nos encontrábamos eran prórrogas y más prórrogas. En este mismo sentido, estamos estudiando las posibilidades de racionalizar los peajes en las autopistas radiales, las conocidas como rescatadas, de las que el Estado ha tenido que hacerse cargo. Para ello, estamos planteando una reducción generalizada de los peajes en todas las vías y para todo tipo de vehículos con el fin de incrementar el tráfico e intentar mejorar los ingresos. Queremos homogeneizar estas tarifas ya que ahora mismo son muy dispares, lo que significa rebajar más, lógicamente, aquellas que son más caras y, por último, favorecer su utilización por parte de los usuarios recurrentes mediante un sistema de telepeaje.

Por otro lado, ustedes son concededores de que llevamos meses pidiendo un pacto de Estado que garantice la sostenibilidad de las infraestructuras. En este contexto, el Gobierno quiere ser responsable y plantear un debate riguroso y serio sobre la financiación del mantenimiento y la conservación del conjunto de la red de carreteras del Estado. Sobre este tema no hablaré más porque he tenido ya varias comparecencias en el Senado a petición de varios grupos sobre ello.

En los años previos a la crisis se impulsó significativamente nuestra red de infraestructuras de alta capacidad, actividad que tuvo un freno importante, lógicamente, en los años de crisis, algo que también se sintió notablemente en la conservación de nuestra red. A consecuencia de ello se ha roto la máxima de la renovación de firmes cada ocho o diez años de vida útil, que es lo que se venía haciendo, y esto ha provocado que muchos tramos de nuestra red requieran actuaciones urgentes que vamos a tratar de impulsar porque entendemos que es una de las principales demandas sociales. Por citar algunos ejemplos concretos, en los primeros cien días de Gobierno tuvimos que declarar treinta y tres obras de emergencia y autorizamos la licitación de doce contratos de servicios de conservación y explotación de carreteras. Y la semana pasada convalidamos un real decreto ley que endurecerá las sanciones a las sociedades concesionarias en caso de que se vuelvan a producir situaciones de vialidad invernal como las del año pasado.

En lo que respecta al sector ferroviario, seguiremos trabajando en las obras de los tramos de alta velocidad que tenemos en marcha como, por ejemplo, el corredor mediterráneo en sus diferentes tramos, la finalización de la línea de Galicia, la variante de Pajares, la línea a Extremadura, la Y vasca o la conexión Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco. Además, hay que pensar en la alta velocidad como una oportunidad para buscar sinergias en materia de innovación e internacionalización donde contamos en este país con empresas que son punteras en su sector. También continuaremos acometiendo mejoras sobre la red convencional en diferentes tramos entre los que se pueden destacar, sin referirme a todos, Bobadilla-Algeciras, Granada-Almería, Sagunto-Teruel-Zaragoza, Palencia-Santander, Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, Mérida-Puertollano, Grañena-Jaén o la variante de Camarillas. Hay que tener presente que cada día transportamos más de un millón y medio de viajeros en los núcleos de cercanías.

Como he dicho antes, para mí es casi un empeño personal la reivindicación de la movilidad como un derecho social que debemos tener siempre presente en el imaginario de una sociedad avanzada, incorporándolo al corpus de derechos básicos. Casi el 90 % de los viajes en transporte colectivo que se hacen en España son viajes en el ámbito urbano y metropolitano, de los que casi la mitad son por trabajo. Por ello, siempre digo que está muy bien hablar de alta velocidad, pero debemos centrarnos en los próximos tiempos en las cercanías, porque es el servicio ferroviario que más utiliza la gente y una de nuestras prioridades debe ser la estrategia por la movilidad sostenible intermodal y conectada.

Pasando al detalle de las diferentes cuestiones en materia de planificación, queremos que España juegue un papel determinante en la conformación del espacio ferroviario único europeo. Ello nos obligará a impulsar decididamente una acción política conjunta con nuestros vecinos para garantizar que las infraestructuras que desarrolle cada Estado conformen una auténtica red transeuropea mediante sus oportunas conexiones.

Por otro lado, la planificación de ADIF para los próximos años está basada en su responsabilidad como servicio público y en la sostenibilidad de su actividad como administrador de infraestructuras, pasando así

de un enfoque tradicional, orientado casi exclusivamente hacia resultados económicos, a un nuevo enfoque de triple cuenta de resultados en el que son igualmente relevantes los impactos económicos, sociales y ambientales de nuestra actividad. Por ello, ADIF y ADIF Alta Velocidad han orientado su estrategia hacia la contribución de las metas de los objetivos de desarrollo de sostenible de Naciones Unidas. Esta decisión se encuentra alineada con el fuerte impulso que está dando el Gobierno al desarrollo sostenible y que se ha puesto de manifiesto con la creación de un alto comisionado para la Agenda 2030 como órgano dependiente de Presidencia del Gobierno en junio de 2018. Para poner en la práctica esta nueva orientación, ADIF y ADIF Alta Velocidad han basado su estrategia en tres grandes pilares: seguridad, servicio y sostenibilidad.

Hay que hacer una mención especial al proceso de adaptación al Cuarto Paquete ferroviario. Nuestro objetivo es culminar este proceso de adaptación, en especial en lo relativo a la garantía de la independencia del Administrador de infraestructuras especialmente en sus funciones esenciales, a la fijación y tramitación de cánones, a las condiciones de acceso y gestión en instalaciones de servicios y al proceso de adjudicación de capacidad. Pero aunque estos cambios vienen de Europa e implican la introducción de más competencia en el sector, a mi juicio no deben perder la perspectiva social, y trabajaremos para que sean compatibles con ello. Del mismo modo impulsaremos el plan de acción en materia de seguridad ferroviaria, que está en marcha por parte de Renfe y de ADIF, en coordinación con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

En materia de cercanías, creemos que hay que seguir avanzando en la línea de los planes recientemente presentados, pero dando un carácter de unidad a los mismos e integrándolos, por lo que, manteniendo los anteriores, desarrollaremos un Plan nacional de cercanías de movilidad urbana en colaboración con todas las administraciones.

Asimismo, con las miradas puestas en la liberalización del mercado de viajeros por ferrocarril, una de nuestras prioridades será garantizar que Renfe sea plenamente competitiva en ese nuevo contexto. Para abordar este reto, Renfe, además de continuar mejorando su eficiencia como empresa y de agilizar notablemente sus procesos internos, debe acometer dos tareas básicas: en primer lugar, dotarse de material rodante suficiente y aumentar su productividad. Para ello, en Renfe se debe ultimar e impulsar el denominado Plan de material, tanto en la parte que afecta a los servicios comerciales como, sobre todo, en lo que afecta a los servicios de obligaciones de servicio público —sobre los que volveré más adelante—, que incluye la adquisición de nuevo material y la transformación del material ya existente. Y, en segundo lugar, desarrollar los productos más adecuados para competir en los segmentos en los que se espera competencia. En el caso de las obligaciones de servicio público ferroviarias ultimaremos la tramitación y firmaremos el correspondiente contrato. En todo caso, en tanto que se produzca la firma de este contrato, hemos decidido adelantar progresivamente la puesta en funcionamiento de algunas de las mejoras, como las cercanías entre Alicante y Villena, el incremento de frecuencias entre Santander y Torrelavega, el metrotren de Córdoba o las cercanías Castellón-Vinaroz, siendo asumidas provisionalmente por Renfe.

No olvidemos —quizá tendría que haber empezado por aquí— que lo más importante para Renfe son las personas, los usuarios de sus servicios. Por eso, tenemos que hacer un mayor esfuerzo en orientarnos al cliente y en mejorar sus canales de información al ciudadano, conocer mejor sus necesidades concretas y proporcionarle la información de modo segmentado. Un buen ejemplo que me viene ahora mismo a la cabeza es que ayer mismo reinstauramos los servicios ferroviarios con Granada, lo que era clarísimamente demandado por todo el territorio.

En cuanto al área de mercancías, una actividad que ya opera en competencia, el reto fundamental sigue siendo pasar de ser un mero transportista a un operador logístico con presencia internacional. Este gran desafío no debe entenderse como un objetivo exclusivo para Renfe, sino que atañe a otros sectores —puertos, tejido industrial, etcétera— y que además debe redundar en el despegue del tráfico de mercancías por ferrocarril en nuestro país, con unas cuotas anormalmente bajas, con los beneficios añadidos que ello comporta de mejora respecto a la saturación de carreteras, la accidentabilidad y la protección de medioambiente.

Por último pero no menos importante, hay que hacer mención al gran reto que tiene por delante la empresa Renfe. Renfe debe acometer su puesta al día para el siglo XXI. Me estoy refiriendo no solo a la mejora de sus procesos internos, a los que aludía al principio, sino a su transformación digital, a la innovación, al cambio cultural hacia una empresa pública dinámica y moderna. Estas cuestiones son las que deben abordarse fundamentalmente en el Plan estratégico 2019-2023, en el que ya está trabajando Renfe, con la vista puesta en 2020, fecha en la que el sistema ferroviario que hemos conocido cambiará profundamente. La renovación obligada —por edad— de buena parte de la plantilla de la empresa, con unos itinerarios formativos adecuados, es una oportunidad de oro para esta puesta al día.

Por otro lado, los puertos españoles deben seguir trabajando en la mejora de su competitividad y accesibilidad para favorecer la economía productiva española y su capacidad exportadora por la vía de

la reducción de los costes logísticos y así reforzar su papel esencial en un sistema general de transporte sostenible interoperable a nivel europeo. Para conseguir estos objetivos, los puertos deben disponer de las mejores condiciones de conectividad marítima y terrestre, posibilitando el mayor desarrollo de la industria logística. El objetivo va a ser alcanzar en los próximos años un crecimiento sostenido del tráfico portuario, con tasas anuales superiores al PIB. Para ello es necesario actuar en diferentes ámbitos. Desde el punto de vista de la estrategia, tras veinte años de la aprobación del primer marco estratégico, los puertos españoles han experimentado una serie de cambios internos y en su entorno, con el suficiente calado como para aconsejar una reformulación de sus bases de desarrollo y funcionamiento, así como el establecimiento de nuevas metas. El Gobierno se ha propuesto como objetivo tener formulado un nuevo marco estratégico del sistema portuario a lo largo de 2019. Desde el punto de vista de los costes, estudiaremos la posibilidad de seguir introduciendo medidas para modificar las tasas portuarias, sin afectar a la financiación de las nuevas infraestructuras, tanto del lado mar como en lo referente a la conectividad terrestre.

En lo que se refiere a la prestación de servicios portuarios en los puertos de interés general, tal como apunta el Reglamento europeo por el que se crea un marco para la prestación de estos, fomentaremos la transparencia, disponibilidad, eficiencia, fiabilidad, la competencia y seguiremos eliminando rigideces en los modelos de pliegos de prescripciones particulares, de forma que se facilite la tramitación y el acceso al mercado de servicios. En este sentido será necesario adaptar la legislación portuaria al Reglamento de la Unión Europea por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

En el caso de la dotación de infraestructuras, se mantendrá una inversión pública sostenible que favorezca el empleo y el desarrollo y orientada a asegurar la mayor cohesión territorial, económica y social posible. Asimismo, se orientará la demanda dirigida a proyectos que no generen nueva capacidad del sistema dada la capacidad ya instalada —por ejemplo, nos centraremos en las exigencias de megabuques o condiciones operativas— y, por supuesto, impulsaremos las actuaciones a favor de la intermodalidad marítimo-ferroviaria. De hecho, ayer mismo se reunió en Valencia el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria y se identificaron las 54 actuaciones por importe total de 1054 millones de euros, en las que se actuará, financiándose 637 millones de euros a través de este fondo y correspondiendo el 92 % de las mismas al modo ferroviario. De igual modo se seguirán fomentando los mecanismos de colaboración público-privada. Desde el punto de vista administrativo se avanzará en la racionalización de los procedimientos. Asimismo, la innovación y los avances tecnológicos tomarán cada vez mayor peso. De hecho, ayer también se aprobaron 20 millones para innovación dentro del plan Puertos 4.0.

Por último, entre los aspectos regulatorios, tras ocho años sin convenio, nos complace haber llegado a un preacuerdo para el Convenio colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, mejorando sensiblemente las condiciones laborales de más de 4000 personas en el sistema portuario que prestan servicio a agentes portuarios, concesionarios, administraciones y ciudadanos. Su propuesta de vigencia es desde 2018 hasta 2025. También será necesario culminar el real decreto en relación con la estiba, que actualmente está pendiente del informe del Consejo de Estado.

Paso a continuación al modo aéreo. En el caso de AENA les diré que somos plenamente conscientes de que en España contamos con el primer operador aeroportuario del mundo por volumen de pasajeros. Por ello apostaremos por avanzar en el Plan estratégico de AENA 2018-2021, que fue presentado por el presidente de la compañía el pasado 10 de octubre. Este plan estratégico dará respuesta a los retos existentes, llevando a cabo nuevos proyectos generadores de capacidad y valor que garanticen la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias para atender la demanda prevista y la calidad y seguridad en la prestación del servicio que permitan y además, mantener la actual situación de liderazgo de AENA en términos de eficiencia y competitividad, todo ello en un modelo integrado de crecimiento sostenible.

Frente a los desafíos existentes —tráfico creciente, entorno más exigente, incertidumbres geopolíticas internacionales, sostenibilidad, competitividad y eficiencia—, este plan estratégico se articula en torno a los dos pilares de la compañía: el negocio regulado y el negocio no regulado. Las líneas de actuación más importantes son: la ampliación y adecuación de la capacidad en los aeropuertos, el cumplimiento de altos niveles de calidad de servicio, el desarrollo de soluciones digitales y tecnologías innovadoras, la minimización de la huella ambiental, el rediseño y optimización de la oferta comercial, el aprovechamiento de suelos disponibles en los aeropuertos para desarrollar de una forma integral una oferta inmobiliaria y logística y un nuevo impulso a la expansión internacional, todo ello apoyado en el principal activo de la compañía que son sus trabajadores.

El fortalecimiento de la posición de AENA como líder global limitaría su exposición al ciclo económico y los riesgos asociados al mismo, diversificando su actividad y aprovechando su excelente posición financiera,

permitiéndole captar oportunidades de crecimiento frente a otros competidores globales. Además, serviría como motor de arrastre a otras industrias españolas en el ámbito de la ingeniería, consultoría, construcción, equipamiento, etcétera.

En el caso Enaire, las actuaciones se englobarán en su Plan estratégico 2017-2020, conocido como Plan Vuelo 2020, que está guiado por los objetivos de seguridad, capacidad, sostenibilidad medioambiental y eficiencia para hacer frente con éxito a los retos de la navegación aérea española en los próximos años y, en concreto, a la construcción y el Cielo único europeo. De igual modo, Enaire ha reducido un 3 % en 2018 la tarifa de ruta y en 2019 ha previsto una rebaja de un 12 %, por lo que pasaría a posicionarse entre las más bajas de los principales proveedores europeos de navegación aérea y, por lo tanto, más competitivo.

Por último, como ya indiqué en el diagnóstico, las situaciones que hemos vivido en los últimos meses tienen su origen en buena parte en las limitaciones de las ofertas de empleo público. Por ello, otra de nuestras medidas será la de impulsar la oferta de controladores aéreos, acuerdo al que hemos llegado en las conversaciones con las representaciones sindicales de esta empresa.

En el ámbito del transporte, tal y como he manifestado ya en varias ocasiones, la cohesión territorial y garantizar la movilidad de los ciudadanos son la prioridad durante el mandato que me pueda corresponder. En este contexto las obligaciones de servicio público, las denominadas OSP, tienen un papel fundamental ya que garantizan la prestación de servicios de transporte que las empresas no realizarían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.

En el ámbito ferroviario, los servicios declarados USP incluyen las cercanías, los servicios prestados sobre la red de ancho métrico —los que antes prestaba FEVE—, los servicios de media distancia y los denominados avant. Son servicios que utilizan anualmente más de 322 millones de viajeros y son, por tanto, esenciales para garantizar la movilidad de los ciudadanos y la conectividad de los territorios. Para este Gobierno van a ser, como digo, una prioridad. Por ello terminaremos de tramitar por fin el nuevo contrato de obligaciones de servicio público ferroviarias con Renfe, aunque hemos adelantado, como les decía antes, la puesta de algunos servicios.

En cuanto a las obligaciones de servicio público en rutas aéreas vamos a dar continuidad a las actuaciones que ya estaban en curso.

De los compromisos que adelanté en mi comparecencia en el Congreso, ya está cumplido el nuevo acuerdo del Consejo de Ministros que establece unas nuevas condiciones para la obligación de servicio público en la ruta Menorca-Madrid, atendiendo a la petición que nos hizo el Gobierno de las Illes Balears, y que adecúa estas obligaciones de servicio público a las necesidades de los ciudadanos que se implantarán a partir de enero de 2019. Por otra parte, también se aprobó el acuerdo de Consejo de Ministros que establece una obligación de servicio público aérea para los vuelos entre Melilla y determinados destinos de Andalucía. De hecho, hemos tenido que intervenir este verano por algunos problemas que se produjeron, y tengo que agradecer a las compañías el aumento de flota.

En materia de subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares me gustaría recordar que la Ley de Presupuestos se publicó en el *BOE* el 4 de julio y entró en vigor al día siguiente, el jueves 5 de julio. Ocho días después de la publicación en el *Boletín Oficial del Estado*, el viernes 16 de julio, el Consejo de Ministros adoptó el acuerdo que permitió el incremento inmediato de la subvención a todos los residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, sin menoscabo de la tramitación en paralelo del real decreto correspondiente, que también se aprobó en un tiempo muy breve.

Con relación a la problemática entre el taxi y las VTC ya aprobamos el Real Decreto Ley 13/2018, que recoge, como saben, medidas a corto y medio plazo con vocación de ser una solución definitiva en el ámbito normativo a esta situación. En este sentido también me gustaría poner en valor el trabajo de coordinación que estamos llevando a cabo en la Comisión de Directores Generales de Transporte y en el Grupo Técnico de Trabajo, formado por representantes de las comunidades autónomas y del ministerio y al que podrán asistir representantes de los sectores empresariales, así como de los ayuntamientos principalmente afectados por la cuestión y cuyo objeto, como ya saben, es debatir, compartir buenas prácticas y, en su caso, coordinar las diferentes políticas públicas y las regulaciones que prevean aprobar las administraciones con competencia en la materia.

En relación al transporte de mercancías por carretera me gustaría tener un reconocimiento expreso a la labor de un sector estratégico, que es el que claramente mueve más mercancías en el transporte interior y no por fruto de la casualidad, sino como resultado de un sector muy competitivo, flexible, con una gran capilaridad y en el que sus trabajadores, con dedicación, han sabido adaptarse a las necesidades y exigencias de sus clientes con unos elevados estándares de calidad. Tenemos todavía bastante trabajo en este ámbito y, de hecho, más allá de las reuniones que recientemente hemos tenido, la idea es seguir insistiendo en ello con tal de tener unos objetivos compartidos con el sector privado.

Me gustaría también referirme al trabajo realizado por la sociedad de salvamento marítimo Sasemar. Querría anunciar que este Gobierno tiene la intención de aprobar un nuevo Plan nacional de salvamento 2019/2021, que presentaré próximamente, que asegurará las inversiones necesarias para el mantenimiento de estos servicios, imprescindibles para la seguridad de nuestros mares. Pero, además, este plan se va a centrar, de manera específica, en la aplicación de nuevas tecnologías para dar el mejor servicio posible, por ejemplo, con la utilización de drones para las operaciones de búsqueda. No quiero dejar este asunto sin señalar el esfuerzo de los trabajadores de Salvamento Marítimo que han realizado este verano debido al aumento de rescate de personas en el Estrecho. Sirvan estas palabras de reconocimiento a su labor.

El siguiente bloque lo voy a dedicar a la política de vivienda. Como decía antes, estamos trabajando para reorientar la política de vivienda, acometiendo de forma urgente, en el corto plazo, aquellas medidas que están destinadas a paliar el incremento de precios de alquiler, algunas de las cuales fueron ya adelantadas por el presidente del Gobierno y por mí mismo en varias de nuestras comparecencias.

Las principales medidas y objetivos en materia de vivienda y alquiler son los siguientes: fortalecer la coordinación y dar al problema de la vivienda la importancia que tiene como política de vivienda. En primer lugar, fortalecer esta coordinación, como decía antes. Para ello, la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos acordó en el mes de julio la creación de un grupo de trabajo interministerial, específicamente dirigido a desarrollar un conjunto de medidas urgentes en materia de vivienda y alquiler. Este grupo de trabajo ha tenido la labor prioritaria de detallar el diagnóstico y proponer las medidas a corto y medio plazo que permitan desarrollar en profundidad y con la solidez adecuada nuestra nueva política de vivienda. En este sentido, ya tenemos listo el primer paquete de medidas urgentes en materia de vivienda, con un borrador de real decreto ley que elevaremos próximamente a Consejo de Ministros. Además, y en paralelo, se fortalecerán los mecanismos de coordinación con las comunidades autónomas y entidades locales para facilitar el ejercicio de las competencias en materia de vivienda, ofrecer todo el apoyo e impulso institucional del Estado y permitir así el pleno desarrollo de esta reorientación política.

Durante el mes de septiembre y parte del mes de octubre hemos mantenido reuniones bilaterales con cada una de las comunidades autónomas y Ciudades de Ceuta y Melilla con el objetivo de facilitar la gestión y ejecución del Plan estatal de vivienda 2018/2021, así como escuchar las distintas propuestas en materia de vivienda que han querido presentarnos cada una de ellas. En segundo lugar debemos atender a las personas que más lo necesitan, con atención especial a los jóvenes. Tenemos que poner el foco en las personas y en las familias que necesitan el particular apoyo del Estado para acceder a una vivienda digna, entre los que se encuentran los jóvenes, que necesitan una especial atención, diseñando un conjunto de medidas específicamente dirigidas a facilitar su acceso a la vivienda.

Después de este periodo de inactividad, es necesario recuperar el liderazgo del Estado en materia de vivienda. Deben acometerse un conjunto de medidas que tendrán efectos a corto plazo y otras más estructurales que están encaminadas a reorientar el modelo de la política de vivienda.

El detalle de las medidas sobre las que se está trabajando es el resultado de las propuestas generadas en este mencionado grupo de trabajo. En primer lugar queremos mejorar el marco regulatorio del alquiler. Es necesario atender a la intensa demanda social y a los diferentes agentes y operadores económicos que reclaman revertir las consecuencias de la reforma del año 2013 en la Ley de arrendamientos urbanos buscando el amplio acuerdo político y social en el que se fundamentó la Ley del año 1994. En particular, hemos trabajado en una modificación que aborde algunas reformas que permitan alcanzar el mayor equilibrio entre los derechos de las partes, arrendador y arrendatario, entre otras cuestiones, la duración de los contratos, ampliando la prórroga obligatoria de tres a cinco años y ampliando la prórroga tácita de uno a tres años; en segundo lugar, abordar el régimen de garantías, limitando a dos mensualidades la cuantía de las garantías adicionales que pueden exigirse al suscribir un contrato de arrendamiento; y en tercer lugar, regulando que los gastos de gestión inmobiliaria y de formalización de contrato correspondan al arrendador en los supuestos en los que el arrendador sea una persona jurídica.

La segunda línea de trabajo a corto plazo ha sido el diagnóstico y estudio del régimen fiscal en materia de vivienda. Teniendo en cuenta que el sistema fiscal es uno de los principales instrumentos de política económica y social, entendíamos que era urgente la necesidad de orientarlo a la consecución de los principales objetivos en materia de vivienda. En particular, es importante avanzar en una reforma fiscal que contribuya a estimular la oferta de vivienda en alquiler, a la moderación de los precios o a la rehabilitación edificatoria. Para ello, el Ministerio de Hacienda está trabajando en varias medidas concretas.

La tercera línea de trabajo que hemos abordado en este grupo de trabajo ha sido una mayor coordinación con los servicios sociales en los casos de desahucios. De verdad que nos gustaría que nunca más una

tragedia como la que conocimos ayer y muchas otras que no trascienden a lo público tuvieran que volver a ser noticia. Por lo tanto, con independencia de la intención de plantear un programa global, mi opinión personal, al menos, es que algunos instrumentos deberíamos abordar ya de manera inmediata, como puede ser, efectivamente, la mayor relación entre la acción de la justicia y la coordinación de servicios sociales, de tal modo que los procedimientos por impago se paralicen hasta en tanto intervenga servicios sociales, y no creo, sinceramente, que debamos esperar a todo el resto de medidas, porque nos podemos encontrar con situaciones como la de ayer que no deberíamos tolerar. En este sentido, hemos propuesto, por lo tanto, esto que les decía, establecer en la Ley 1/200, de 7 de enero, de enjuiciamiento civil, un procedimiento específico para atender las situaciones en las que el desahucio afecte a personas o a hogares vulnerables, de esta forma estaríamos en sintonía con las recomendaciones y con las obligaciones manifestadas por diferentes organismos, entre los que se puede destacar el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas.

La cuarta línea de trabajo a corto plazo ha sido la optimización del uso de parte de vivienda existente, para lo que parece inevitable acotar de forma precisa la exclusión de la vivienda de uso turístico en la Ley de arrendamientos urbanos, especialmente en los entornos de mayor demanda social y en los que se está registrando un mayor incremento de los precios. Es necesario garantizar que el parque de viviendas se destine mayoritariamente a satisfacer el derecho a la vivienda, salvaguardando su función social. Para ello creemos que tenemos que seguir trabajando en acometer tareas pendientes como la definición de las viviendas vacías. Del mismo modo hemos trabajado en arbitrar medidas para regular, en coordinación con el conjunto de administraciones competentes, el fenómeno del alquiler turístico de vivienda, acotando las definiciones de arrendamiento de temporada de la Ley de arrendamientos urbanos, y los términos de la revisión del alquiler turístico de viviendas en su normativa sectorial.

Algunas comunidades autónomas y ayuntamientos han avanzado en algunas propuestas, pero creemos que debe ser el Estado el que debería tratar de armonizar y fijar un criterio. Y en esta línea prioritaria de buscar el incremento de la oferta de viviendas en alquiler a corto plazo, ha sido imprescindible la búsqueda de suelos con Sepes. Hemos trabajado de manera conjunta para poder actuar en algunos territorios tensionados en materia de alquiler, como, por ejemplo, ha sido el caso de Ibiza, para emprender a acometer el problema en materia de alquiler que se está produciendo.

Como les decía, el segundo bloque de medidas son las propuestas para el medio y largo plazo. La primera de ellas es la reorientación del Plan estatal de vivienda 2018/2021. En primer lugar, su mejora presupuestaria para los ejercicios 2019, 2020 y 2021. En segundo lugar, revisar los ocho programas de subvenciones. Y en tercer lugar, estudiar posibles programas adicionales. Para ello, evaluaremos, en colaboración con las comunidades autónomas que tienen la competencia de vivienda, la adecuación del actual catálogo de programas al plan, con objeto de identificar posibles ámbitos que requieran la creación de nuevos programas de ayuda.

La segunda de las medidas a medio y largo plazo será un plan de 20 000 viviendas en alquiler a precios accesibles. Ya hemos impulsado la promoción de algunas zonas y ya he anunciado la proyección de 5200 viviendas de alquiler ya promovidas por Sepes.

Para terminar, voy a enumerar algunas medidas que tienen que ver con arquitectura, vivienda, suelo y políticas urbanas, que impulsaremos en lo que resta de legislatura. Nuestra política en esta materia se inspirará en los principios de la reciente declaración de Davos que pone en valor la calidad del espacio construido como elemento central de las transformaciones urbanas. El planteamiento, en definitiva, está arraigado en la cultura, es respetuoso con la memoria y el patrimonio, fomenta activamente la cohesión social, garantiza la sostenibilidad medioambiental y contribuye a la salud y al bienestar de todas las personas.

Para ello, se desarrollarán, entre otras, las siguientes iniciativas: la aprobación e implementación, para la mejora de la sostenibilidad y la habitabilidad en el ámbito del desarrollo urbano y la edificación, de una agenda urbana para España a finales del mes de diciembre que comparte los objetivos del desarrollo sostenible de la Agenda 2030, y que tiene como referente las dos agendas urbanas internacionales, la de Naciones Unidas y la de la Unión Europea. En el ámbito de la edificación, definiremos nuevas exigencias reglamentarias sobre eficiencia energética y trabajaremos en la mejora de las condiciones de habitabilidad y de protección de la salud de los edificios mediante la introducción de medidas reglamentarias, algunas inmediatas, como la que se lanzó a información pública, referentes a las medidas de protección frente al gas Radón. Para la recuperación y el mantenimiento de nuestro patrimonio, vamos a aumentar la dotación presupuestaria del Programa de rehabilitación arquitectónica y vamos a impulsar, con la mayor prioridad, el Programa de ayudas para la conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico español, conocido

como 1,5 % Cultural. Asimismo, vamos a trabajar para reforzar la seguridad jurídica en el planeamiento urbanístico, y ya estamos trabajando para la difusión nacional e internacional de la arquitectura española.

Concluyo definitivamente, señorías, no sin antes volver a enumerar los grandes objetivos que nos hemos marcado para alcanzar una política moderna en materia de infraestructuras, transporte y vivienda, y todas las actuaciones concretas que les acabo de detallar: una nueva visión de la política de transporte orientada hacia la movilidad, por tanto, orientada hacia las necesidades de la gente; el acceso social a la vivienda; la actitud de diálogo y consenso; el protagonismo de la transparencia; la digitalización; la eficiencia; el realismo y la seguridad.

Solamente me queda pedirles perdón por la extensión y el hastío que les haya podido producir. Habrán comprobado que yo también he hecho un esfuerzo, y que, en ocasiones, no he tenido aire suficiente. Pero entiendan —les pido comprensión— que este es un gran ministerio que abarca muchas facetas, como habrán podido comprobar, muchas de ellas aparentemente dispares, pero que, de alguna forma, forman parte del grupo Fomento. Tiene tantísima actividad que tenía, aunque fuera muy de soslayo, que referirme a todas ellas, porque lo contrario casi sería perder el respeto y la importancia que tienen cada una de estas áreas.

Quedo a su disposición, agradeciéndoles enormemente la paciencia que han tenido conmigo.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor ministro.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Buenos días, señor ministro. En nombre de Foro, le deseo los mayores éxitos en su gestión. Dispongo de poco tiempo para referirme a una cuestión tan decisiva para España y para Asturias, como son las infraestructuras de transporte, así que le plantearé directamente varios interrogantes que afectan a Asturias.

Foro quiere saber si el ministro de Fomento va a cumplir o no en Asturias el compromiso que el candidato Pedro Sánchez adquirió en la tribuna del Congreso, durante el debate de la moción de censura, de ejecutar los presupuestos de 2018. Esperamos no tener que distinguir, como la vicepresidenta del Gobierno, entre Pedro Sánchez, candidato, y Pedro Sánchez, presidente. Se ha referido usted a la política ferroviaria, y quiero señalar que en la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-León-Asturias, en el corredor del noroeste, se están haciendo obras para que, después de muchos años de retraso, se pueda poner en servicio; de hecho, en la Ley de presupuestos se han consignado varias partidas del orden de diez millones y medio de euros para completar el desdoblamiento de varios tramos, que aún no lo están, así como el equipamiento en ancho de vía estándar y la electrificación de 25 000 voltios de los grandes túneles de Pajares que ya están construidos.

Hace unos días, estuvo usted en Asturias, y me gustaría que me diera una razón para que no tengamos un AVE igual que el que pasa por el corredor del Mediterráneo, por Barcelona, Valencia, Castellón o Alicante, o igual que el del País Vasco, Bilbao o Pasajes, puertos cuyas mercancías circulan en ancho europeo. La decisión de instalar ancho ibérico en la variante de Pajares consume el robo del siglo, hurtándonos el AVE que estaba en ejecución; un robo que materializó Zapatero en 2010, y que ustedes, después de recuperarse en 2017, nos lo vuelven a sustraer. La única razón es meramente política. No pueden permitir que llegue a Asturias el AVE que proyectó, gestó, presupuestó e inició las obras, un Gobierno del Partido Popular. Sin embargo, a diferencia de lo que pasa en Asturias, se están construyendo 900 kilómetros con doble vía de ancho europeo en el corredor del Mediterráneo, donde las mercancías entran y salen de los puertos en ancho internacional.

Señor ministro, este mapa que le muestro es del AVE en España. Verá que hay líneas en rojo, las que emplean el ancho europeo, y en azul, las que tienen el ancho de Fever, las asturianas. Los asturianos queremos el mismo ancho que el resto de los españoles. Por eso, sin abandonar la política ferroviaria, quiero recordarle la necesidad de cumplir con el acuerdo para afrontar el denominado Plan de vías de Gijón, cumpliendo lo pactado entre las administraciones, y poner en servicio de un túnel de casi cuatro kilómetros que atraviesa la ciudad. También hay consignados dos millones en los presupuestos, y queremos saber, después de la reunión que han mantenido en Asturias, cuando estará listo el documento para llevarlo al Consejo de Ministros.

También quiero preguntarle por sus intenciones respecto a la terminación de la A-63 Oviedo-La Espina, que es clave en la terminación de la vertebración del suroccidente de Asturias, y que ya vuelve a construirse tras el parón de 2008 y la puesta en marcha de las obras que permitieron el año pasado

inaugurar Doriga-Cornellana y el inicio del tramo entre Salas-El Regueirón; para ello, hay una consignación presupuestaria de cuatro millones y medio de euros en los presupuestos. Asimismo, quisiera conocer su opinión sobre la recuperación de la autopista del mar entre El Musel, en Gijón, y el puerto francés de Saint-Nazaire, suspendida hace más de tres años y medio, y para la que también hay consignación presupuestaria.

Respecto a otros asuntos, le quiero preguntar si tiene previsto el Ministerio de Fomento la eliminación del peaje de la autopista del Huerna, cuya ampliación acordó el Gobierno en 1999 a cambio de la reducción de los peajes. Y también si tiene prevista la eliminación del peaje de la AP-6, entre Villalba y Adanero, cuya concesión concluyó ya el año pasado y cuya prórroga fue declarada ilegal por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Señor ministro, a los asturianos también nos afectan las obras de la A-66 en el tramo León-Benavente. Creemos que el ritmo de rehabilitación va lento y debería darse un empujón a dicha rehabilitación. Reclamamos para los puertos asturianos de interés general del Estado la misma condonación de deuda que para el puerto de Valencia, al que se le han condonado 350 millones de euros. Debe darse un trato similar al puerto de El Musel, penalizado por el enorme agujero económico durante las obras de su ampliación; una infraestructura decisiva para el pib regional y para la creación de puestos de trabajo, tanto directos como indirectos.

Y termino con una última cuestión. Hemos conocido estos días por la prensa que la línea de cercanías F-5 Gijón-Laviana permanecerá cerrada durante tres meses porque no hay un técnico de ADIF que permita realizar las obras de noche cuando ya no circulan trenes. ¿Ha autorizado el Ministerio de Fomento la suspensión durante varios meses del servicio público ferroviario en dicha línea? ¿No sería más rentable trasladar un técnico a la zona y no cerrar la línea con los graves perjuicios que ello conlleva para los asturianos?

Señor ministro, los asturianos estamos *farmacos*, o si lo prefiere, *jartos*, de reclamar a los sucesivos gobiernos de España que se nos dé lo mismo, porque no exigimos que nos den más o nos traten mejor, sino solo lo mismo, exactamente lo mismo. Por eso, teniendo una ley de presupuestos, incumplirla sin pasar por el Congreso, nos da derecho a exigir sus responsabilidades hasta las últimas consecuencias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Tiene la palabra la senadora Castilla.

La señora CASTILLA HERRERA: Muchas gracias, señor presidente.

Bienvenido, señor ministro, le auguro todos los éxitos. Buenos días, señorías.

Señor ministro, soy canaria, y, como comprenderá, me preocupan los problemas que tiene mi tierra, y de ahí que vaya a centrar mi intervención en las necesidades que tiene el archipiélago. En primer lugar, hemos tenido conocimiento hace escasos días de que se va a firmar el convenio entre el Estado y Canarias en materia de carreteras el próximo 17 de diciembre. Como es obvio, me gustaría conocer el listado de las obras que se van a incluir, y, especialmente, el de la isla de la Gomera, por la que soy senadora. Tenemos tres grandes obras que deberían ser incluidas en ese convenio que venimos años reclamando, y le voy a decir exactamente cuáles son: la variante de Vallehermoso, la obra Paredes-Alajeró-Aeropuerto y la GM-2 San Sebastián-Degollada de Peraza. Me gustaría saber si efectivamente están incluidas en ese borrador que se va a firmar el 17 de diciembre de este año.

También querría saber cómo piensa mejorar la conectividad aérea del archipiélago, qué inversiones tiene previstas en todos los aeropuertos de las islas y, en particular, en la isla de La Gomera. Porque, señor ministro, en la isla de la Gomera ha aumentado un 49 % el número de pasajeros desde 2013 a 2017, aumento que ha sido mayor con la entrada en vigor de la bonificación de los billetes de transporte aéreo y marítimo del 75 %. Los gomeros y gomeras exigimos mejores horarios y conexiones, porque las que tenemos son muy deficientes, y que se retome la conexión directa entre La Gomera y Gran Canaria, que no tengamos que hacer escala vía Tenerife. A tal efecto, presenté hace unos meses un escrito directamente en su ministerio exigiendo que se revisara la obligación de servicio público para que tengamos este vuelo directo a Gran Canaria, que ya lo tuvimos hace algunos años y que no se puede implementar solo de forma temporal durante los meses estivales, porque no estamos hablando de una necesidad puntual por una mayor afluencia en los meses de verano, sino de una necesidad permanente. Me gustaría saber si usted tiene pensado revisar esa obligación de servicio público, la frecuencia de vuelos y horarios y el vuelo directo Tenerife-Gran Canaria. Esto es muy importante para nosotros.

Asimismo, me gustaría saber si tiene previsto un sistema de control de precios en la aplicación de la bonificación a los billetes susceptibles de la bonificación del 75 %, pues hemos tenido constancia, a través de numerosas agencias de viajes y directamente por las quejas de los ciudadanos, de que a medida que se aplica la bonificación las aerolíneas aumentan los precios. Me gustaría saber, respetando la normativa comunitaria y el ordenamiento jurídico español, cómo podríamos implementar un sistema de transparencia en la aplicación de esas bonificaciones y si ustedes están estudiando ya esas vías, porque creo que es muy necesario, tanto para el Gobierno como para los ciudadanos, conocer esa realidad y evitar cualquier tipo de abuso de las aerolíneas y de las compañías. También me gustaría saber, en materia de conexiones aéreas, si se va a plantear seriamente la implantación de la segunda pista en el aeropuerto Tenerife Sur, pues es la puerta de entrada de más del 86 % de turistas a la isla de Tenerife y a otras islas verdes, y en este caso a la isla de La Gomera de la que yo provengo. Me gustaría saber si esto lo han estudiado bien y si tienen pensado iniciar los trámites para implementar esa segunda pista.

Por otro lado, me gustaría saber, ya que usted aludió a que es muy necesaria la seguridad jurídica en el planeamiento urbanístico, su opinión sobre el puerto de Fonsalía. Existe un grave problema de congestión en el Puerto de Los Cristianos en la isla de Tenerife, que a mí me preocupa bastante porque viajo mucho de Tenerife a La Gomera, obviamente, porque vivo en La Gomera, y a todos mis vecinos y los ciudadanos de la isla también. Hay una gran congestión y una de las alternativas es la construcción de este puerto de Fonsalía, al sur de Tenerife, un puerto que está planificado desde hace muchísimo años. Es necesario, si bien es cierto que la comunidad autónoma tendrá competencias al respecto, un paso previo, que es la cesión de esa parcela por el Estado a la Comunidad Autónoma de Canarias. Me gustaría saber cuándo se va a producir esta adscripción para poder empezar a hacer los trámites para este puerto.

Y por último, en relación con la bonificación del 75 % de los billetes de transporte marítimo, quiero saber si va a reconsiderar la opción de aplicar la bonificación del 75 % también a los vehículos, y me explico. En el caso de los transportes marítimos la bonificación del 75 % solo se aplica a las personas, pero no al vehículo que llevamos, por ejemplo, de La Gomera a Tenerife, con lo cual no se logra garantizar al cien por cien la efectividad del fin que pretendemos con esta medida, que es la cohesión social, económica y territorial. Quisiera que me dijera si se lo han planteado o si se lo van a plantear, si piensan ayudarnos a contribuir a que se reduzcan las desigualdades entre territorios en esta materia.

Espero sus respuestas. Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora para el Grupo Parlamentario Nacionalista. Tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente.

Bon día, ministre. Buenos días, bienvenido, también los miembros de su equipo.

Como compartimos el tiempo con el senador Rodríguez, voy a intentar respetar los cinco minutos que nos tocan a los dos.

Quisiera empezar diciendo que usted, ministro, tiene una enorme responsabilidad —sé que lo sabe— y oportunidad. Se lo digo porque el ministro de Fomento es de los que tienen, en Cataluña, peor prensa, si me permite decírselo y con el debido respeto, porque usted está heredando todo lo que ha pasado hasta ahora, y lo que ha pasado hasta ahora es que sus predecesores han prometido y no han cumplido nada. Usted tiene la oportunidad de cambiar esa dinámica; puede prometer y cumplir o no prometer, decir la verdad y hacer un nuevo mapa de las prioridades, de aquello que es necesario y se puede cumplir y de aquello que no se pueda cumplir. Le digo esto porque la semana pasada aparecía en el CEO, en la encuesta de opinión que publica la Generalitat, que la insatisfacción por la política llega ya al 40 % de los ciudadanos. Yo no le voy a decir que esto es solo culpa del ministro, ¡solo faltaría!; esto es culpa de todos, de todos los grupos parlamentarios, pero es verdad que cuando prometes inversiones y no las cumples llega la desafección, esa sensación que tienen los ciudadanos de que la política no está respondiendo a sus retos o necesidades. Tiene, por tanto, por delante una enorme oportunidad. Se lo digo, como sé que usted es una persona responsable, que se puso al frente de este ministerio pensando en todo aquello que se puede mejorar y no en aquello que puede empeorar, con todo el respecto.

Le enumero ya directamente algunos aspectos que nos preocupan. En primer lugar, el problema endémico de la ejecución, ministro, que también es compartido por parte de muchos. Dos datos le doy: ADIF, el año pasado, no ejecutó ni el 50 %; Puertos del Estado, el año pasado, no ejecutó ni el 30 %. Esto nos preocupa; son datos que han ido oscilando con los años, pero no son cifras aceptables, por lo que nos tenemos que conjurar todos para que haya la ejecución que merecemos.

La persona que han puesto como coordinador del corredor mediterráneo, creo que ese es su cargo concreto, está muy preparada. Estamos contentos de que sea esta persona y no otra y les pedimos que le dejen trabajar. Cuando vino en septiembre a un encuentro empresarial en Barcelona, usted nos dijo que confiaba en que en el 2021 existiría esta conexión en ancho internacional entre Algeciras y Francia. Creo que están en esta línea, pero en sede parlamentaria también le pediría que mantuviera este compromiso. Sabe que tenemos para conectar el Moll Prat del Aeropuerto de Barcelona, y el puerto de Tarragona; en fin, sabe que tenemos trabajo en estas infraestructuras que para nosotros son fundamentales, y no lo decimos ahora, llevamos muchísimo tiempo pidiéndolo.

En cuanto a las autopistas, estoy muy de acuerdo con sus propuestas para los próximos meses. Evidentemente, hay que liberar, pero nosotros pedimos un debate sereno, un debate sin demagogias, sin apriorismos acerca de este mantenimiento. Aquí nos vamos a encontrar, señor ministro, porque creemos que es una cuestión fundamental, y vuelvo al inicio de mi intervención, para que la gente, para que los ciudadanos vean realmente que la política está intentando solventar los problemas. Podemos prometer que todo es gratis, pero hay gastos que afrontar e infraestructuras que mantener. Pedimos este debate, y que sea sereno y libre de populismos y demagogia.

Y qué decir del ferrocarril, pues que sabe usted, y yo lo voy a repetir otra vez, que nosotros consideramos que el traspaso que se produjo del ferrocarril de rodalies en Cataluña no fue integral. Queremos estaciones, queremos vías y queremos trenes; lo queremos todo; no queremos esta parcialidad que tenemos ahora. Usted nos avanzaba el Plan nacional de cercanías, y seguimos pidiendo bilateralidad para Cataluña. Nos consta que este es un tema que recurrentemente ustedes han tratado con el *conseller* Calvet y con el *conseller* Rull, pero pedimos que lo que está pasando ahora no siga pasando. Por ejemplo, del Plan 2008-2019 de cercanías, solo se ha ejecutado el 14 % de los 4000 millones de euros que se prometieron. Esto nos plantea un problema.

Y, finalmente, mencionaré, solo robando un minuto más de mi tiempo, las obras pendientes. Usted estuvo el sábado en Girona inaugurando una pequeña parte de la Nacional II. Vamos a un ritmo de construcción de 1300 metros cada año. Pedimos también —me consta que usted se ha reunido con el alcalde— celeridad en la variante de Olot. Lo mismo en Sant Joan de les Abadesses, en Ribes de Freser, y en la A-26 entre Besalú y Figueras, el eje pirenaico. Vamos a conectar bien el interior con la costa; vamos a trabajar en la B-40 entre Olesa y Viladecavalls, pues llevamos un ritmo de construcción de un kilómetro cada año; y en el desdoblamiento de la Nacional 340, etcétera. Y podría seguir no solo hablando de carreteras, sino también de ferrocarril, de la R-3 entre Vic y Puigcerdá, y muchas cosas más.

Les pedimos, pues, que la bilateralidad de la que usted habla muchas veces, y el compromiso que tenemos de dialogar, nos lleven a ser eficaces, eficientes y a ordenar con diligencia todo aquello que está pendiente en las infraestructuras en Cataluña.

Gracias, señor ministro, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra a continuación el senador Rodríguez Cejas.

El señor RODRÍGUEZ CEJAS: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Gracias, señor ministro de Fomento. Tengo el inmenso honor de representar al pueblo herreño en esta Cámara Alta en nombre de mi partido, la Agrupación Herreña Independiente Coalición Canaria. Y digo que tengo el inmenso honor porque El Hierro, con sus 276 kilómetros cuadrados, es una isla que conozco como la palma de mi mano, porque sé de las demandas y necesidades de sus habitantes; demandas y exigencias que en muchos casos casualmente guardan relación con sus competencias como ministro de Fomento; unos asuntos y demandas que intentaré desgranar en el poco tiempo que me queda.

Empezaré por el transporte de personas, especialmente el que a usted compete, el transporte aéreo. Actualmente hay dos líneas en la isla de El Hierro que nos gustaría que se desarrollaran. Porque queremos lograr una conexión aérea de El Hierro con La Palma, para, a través de La Gomera, comunicar las tres islas verdes en el marco de una estrategia de desarrollo que se está impulsando para estos territorios, lo que nos permitiría absorber pasajeros del aeropuerto de La Palma, que no debemos olvidar que cuenta con conexiones internacionales. Asimismo, nos gustaría que se impulsara una conexión aérea con Tenerife Sur, como venimos demandando o reivindicando desde hace ya mucho tiempo, para que en ese espectro de apertura de nuevos mercados turísticos hubiese conexión de forma directa con uno de los aeropuertos que mayor flujo de pasajeros tiene en Canarias. Además, facilitaríamos también, por qué no, el acercamiento de El Hierro al sur de Tenerife, ya que hay tantas personas que tienen una vinculación directa con esa zona.

Señor ministro, también nos gustaría saber qué inversiones reales van a hacer su ministerio y AENA en el aeropuerto de El Hierro. Le digo esto porque el parking de vehículos es insuficiente; prueba de ello es esta fotografía que les muestro, y que también les mostré en el Pleno hace muy pocos días, en la que se observan los vehículos estacionados en la orilla de un letime que da al mar, con todos los peligros y riesgos que ello conlleva. Porque el parking, como le digo, es insuficiente, especialmente en fines de semana, en los puentes, en periodos vacacionales, cuando precisamente mayor tráfico de pasajeros tiene nuestro aeropuerto y mayor número de turistas recibimos, pues esta es la puerta de entrada, es la imagen que ofrecemos a los turistas cuando aterrizan en nuestro aeropuerto. Sin embargo, su adecuación y ampliación no se contemplan todavía en ese plan director, un plan director que, como usted se imaginará, calificamos de obsoleto, de obstaculizador, porque no recoge lo que debe ser la puerta de salida y entrada a la isla de El Hierro, por lo menos a corto y medio plazo.

También la plataforma para el estacionamiento de aeronaves se nos antoja ya insuficiente, no solo para albergar el tráfico de aviones, sino también para hacer frente al posible flujo de avionetas que pueda haber. La mitad de los espacios comerciales del aeropuerto de El Hierro, pese al crecimiento exponencial de frecuencias y del número de pasajeros que ha tenido el conjunto de los aeropuertos canarios en los últimos meses, están cerrados, sencillamente por los elevados cánones que se exigen, lo que aleja la posibilidad de que empresas locales se puedan instalar en ellos, teniendo que abandonar esa idea, como ya ha sucedido con la retirada de varios de ellos. El aeropuerto de Los Cangrejos, como así se llama, no es Barajas, no es El Prat ni tampoco es Los Rodeos, el Reina Sofía o Gando, por lo que solicitamos que esos cánones se ajusten a la realidad y a la capacidad de negocio que ofrece nuestro aeropuerto.

Por último, en cuanto a nuestro aeropuerto se refiere, la espina que tenemos clavada todos los herreños y herreñas desde 2010 es un servicio de información AFIS los fines de semana que ralentiza el tráfico de aeronaves los sábados y domingos y que supone un escollo para nuestro desarrollo futuro, porque no tenemos por el impacto que pueda tener en este momento, por el impacto que pueda tener a corto plazo, sino por el lastre que puede suponer para el desarrollo futuro de nuestro aeropuerto. Por ello, seguimos clamando su retirada todos los agentes económicos, sociales, las instituciones locales y regionales y las fuerzas políticas, entre las que se encuentra su partido en la isla de El Hierro, señor ministro. Esta es una demanda que, por cierto, se aprobó hace dos semanas en el Pleno de esta Cámara, con la abstención de su partido, y que espero que su ministerio sea capaz de poner en práctica. Queremos seguir progresando para que las nuevas generaciones no tengan que salir de la isla.

En otro orden de cosas, señor ministro, soy de una isla y el transporte, como le he dicho, incide de forma directa en nuestra economía insular...

El señor PRESIDENTE: Vaya terminando, senador.

El señor RODRÍGUEZ CEJAS: Termino, señor presidente.

Por eso también le tengo que hablar del transporte de mercancías, porque es inasumible que para nuestro tejido social y productivo siga estando en desventaja, si tenemos en cuenta que el transporte de mercancías es mucho más costoso desde Las Palmas a Tenerife hasta El Hierro si lo comparamos con el transporte de la Península. Esa es la doble insularidad y lo que pensamos, señor ministro, que en sus políticas se debe compensar.

Por último, y en este recorrido por las demandas que las instituciones y los habitantes de mi isla me han transmitido, no quiero dejar de mencionar, como ha hecho la senadora por La Gomera, la necesidad de firmar los convenios de infraestructuras educativas y el convenio de carreteras, porque tenemos vías muy importantes en la isla que deben ser ejecutadas a corto plazo por la seguridad de nuestros habitantes y para el desarrollo de nuestra isla. Porque estos convenios Canarias-Estado nacieron precisamente para equipararnos en inversiones al resto de comunidades autónomas.

El señor PRESIDENTE: Tiene que terminar, señoría.

El señor RODRÍGUEZ CEJAS: Finalizo, señor presidente.

Canarias y El Hierro siguen quedando muy lejos de Madrid. Espero de corazón, señor ministro, que usted sea capaz de recortar esas distancias.

Gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señor presidente.

Egun on. Buenos días, señor ministro. Es verdad que su ministerio tiene muchos temas pendientes, y que debemos tener paciencia. Y lo mismo le va a ocurrir a usted, porque somos muchos los que tenemos asuntos que trasladarle.

Voy a centrarme en tres o cuatro aspectos. Y no puedo empezar mi intervención sin mencionar la reunión que mantuvo ayer la Comisión Mixta de Transferencias en Bilbao, que no se reunía desde el año 2011, fecha en la que ambos gobiernos firmaron los últimos doce traspasos. Los gobiernos vasco y español acuerdan en esa reunión transferir a Euskadi dos líneas de ferrocarril y el último tramo pendiente de la AP-1, con lo cual, a partir de ahora, ambos gobiernos suscribirán los acuerdos que sean necesarios para garantizar la necesaria cooperación y facilitar así la conexión entre ambas infraestructuras y la red ferroviaria de interés general del Estado, fomentando la interoperabilidad ente las diferentes redes.

Como le decía, empiezo con ello, puesto que hacemos un balance positivo, sin renunciar —como así dijimos a la ministra— a las transferencias que quedan pendientes, puesto que, ministro, la ley está para cumplirse, y estará de acuerdo conmigo en que no vale apelar a ella de forma constante, por ejemplo, en el caso de Cataluña, y aplicar otro rasero en Euskadi. Por tanto, balance positivo de la reunión mantenida ayer en Euskadi y firmeza a la hora de continuar reivindicando las transferencias pendientes.

Y si hablamos de trenes, un ámbito como usted decía tan amplio, no puedo evitar hablar de la alta velocidad y de las consecuencias que ha tenido la ejecución de la Y vasca, de los retrasos en la licitación y/o adjudicación de las distintas fases del proyecto. Como usted ha mencionado, en la comparecencia del 12 de julio, y posteriormente en la del 22 de noviembre, se dio respuesta a las preguntas del diputado de mi grupo, señor Barandiaran, por tanto, no voy a reiterarlas aquí, pero sí voy a matizar algunas respuestas o preguntas planteadas. Por ejemplo, al hablar de las entradas a capitales —me centraré en Donostia— quedaba pendiente la concreción de algunos detalles que me gustaría que me diera. Cuando se habló del tercer hilo, respondió el secretario que no disponía de la información, una información que le pido en este momento. Pero me va a permitir que en este asunto me pare un poco. Porque comparto con ustedes que la operación es muy compleja, que se tienen problemas, que todos los tenemos, y cuando digo todos digo que también los tiene el Gobierno vasco, puesto que también tiene que ejecutar obras. Yo misma decía, haciendo un ejercicio de responsabilidad en esta misma comisión, al presentar una moción sobre este tema que debatimos hace un par de semanas, que cuando una representa a un partido que es de Gobierno y que tiene responsabilidades, cabe poca demagogia, pero sí un ejercicio de realidad; cabe el principio de realidad. Allí se decía que había que ser más comprensivos con los retrasos, y yo entiendo que se diga eso, pero los usuarios y las usuarias no lo entienden.

Y, señor ministro, si me lo permite, voy a repetir una frase que usted ha mencionado y que me ha gustado mucho —y, además, decía que por su importancia quizá tendría que haberlo dicho al principio y no al final—: No olvidemos que para Renfe lo más importante son las personas. Eso dijo, señor ministro. Pues se lo compro y lo comparto. Por eso, los usuarios y las usuarias de este tramo son menos comprensivos con dichos retrasos.

Aprovecho este momento para trasladarle que el movimiento ciudadano Usuarios Perjudicados por el Tercer Hilo, así como la Federación de Asociaciones de Vecinos Oiaso, que no es otra que el conjunto de las asociaciones de vecinos de Irún, municipio en el que resido y que padece todos estos retrasos, este mismo viernes va a presentar una moción en el Pleno del Ayuntamiento de Irún, firmada por todos los grupos, a excepción del grupo del Gobierno, el Grupo Socialista, aunque debo decir que, por lo que he escuchado en los medios, ha manifestado que va a apoyar la moción. Las asociaciones y los afectados plantean en esta moción cuestiones entendibles. No le voy a citar todo; si usted quiere, señor ministro, se lo traslado posteriormente. Dicen que esas propuestas cuentan con todas las garantías de seguridad, que se atienen a los rigores técnicos de ADIF y Renfe y que se pudieron llevar a cabo el pasado 7 de octubre, con motivo de una fiesta de Kilometroak. Y, por último, exigen que se dé la prioridad necesaria a la finalización de las obras del tercer hilo y que, cuando se reanuden las obras, se busquen fórmulas adecuadas para que las personas usuarias entre Irún y Rentería puedan seguir contando con un servicio que garantice el mayor número de frecuencias posible. Asimismo, el 16 de noviembre, el alcalde del municipio de Irún envió dos cartas a Renfe, tanto al señor Ramón Azuara Sánchez, director general de Renfe Viajeros, como a Julián Padierna, gerente de Renfe Cercanías, en las que se manifestaba la misma preocupación de los usuarios.

Entenderá que con todo esto, como senadora electa por Guipúzcoa y, además, irundarra afectada por todos estos retrasos, no podía perder esta oportunidad para comunicarle lo que les preocupa y les ocupa a todas estas ciudadanas y ciudadanos. Y haciendo más las palabras de que para Renfe lo más importante son las personas, me adelanto a lo que dispone la moción del Pleno del viernes, que se votará

favorablemente, y le reclamo esas medidas. Y le aseguro que, desde ese ejercicio de responsabilidad del que le he hablado al principio, el Grupo Vasco seguirá muy de cerca las medidas que se lleven a cabo.

También citaba usted la dicotomía que suele haber entre alta velocidad y cercanías. En ocasiones he dicho que es falsa y demagógica, porque no por defender una, debemos prescindir de la otra. Yo misma, en sede parlamentaria, le hice una pregunta sobre el tema de la seguridad de las barreras y los pasos a nivel y seguiremos con esta cuestión. Puesto que sé que está aquí su equipo, aprovecho para agradecer a la Presidencia de ADIF el trato que ha dado a varios ayuntamientos de Gipuzkoa, en los que ha habido, incluso, muertes. Continuaremos insistiendo en este tema, porque, como siempre les he dicho, nos preocupa y nos ocupa.

Paso a los aeropuertos. Aprovecho también esta ocasión para plantearle una problemática que no será ajena para usted, pero que debo recalcar. Se trata de que en las cercanías del aeropuerto de Bilbao desde hace siete años se está incrementando el avistamiento de grandes rapaces planeadoras y, como consecuencia de ello, han ocurrido dos incidentes o accidentes —terminología en función de las apreciaciones— con dos aviones. En esta misma Comisión de Fomento, el secretario de Estado contestó a preguntas del senador Iñárritu, pero le pediría alguna precisión y algún matiz. Es cierto que ha habido reuniones y que este problema debe ser abordado de manera global, como un todo. Comparto plenamente las palabras del secretario de Estado. También afirmó que sería bienvenida cualquier sugerencia que viniera de este Senado. Pues bien, aquí estoy recogiendo ese guante que nos lanzó para hacerle una sugerencia. Durante esa reunión en el Ministerio para la Transición Ecológica, que citaba el señor Iñárritu, con los alcaldes del Txorierri, en la que yo misma estuve, tomamos nota de los deberes que nos llevábamos para casa. Pero también allí se habló de una coordinación interministerial. Así que aprovecho esta oportunidad para que la petición que se hacía en el citado ministerio a AESA, de forma coordinada, se tuviera en cuenta. Para que, entre los deberes que nos llevamos a Euskadi y los que interministerialmente ustedes puedan llevar a cabo, podamos dar respuesta a la problemática que tiene el aeropuerto de Loiu con las aves, de forma que no haya más incidentes o accidentes, sea cual sea la terminología adecuada.

Otro punto que me gustaría mencionarle —no llevo la cuenta del tiempo que llevo consumido— es el referido al Aita Mari que, como muy bien sabe usted, pues hace unos días se ha pronunciado al respecto, es un barco que está preparado, con las transformaciones que ha sufrido, para salir y salvar vidas, para pescar, no animales, no peces, sino vidas en el Mediterráneo central. Y está a la espera de recibir el OK por parte de su ministerio. Usted dijo hace unos días que recogía el guante, que estamos en plazo y que espera que pronto esté lista la resolución que autorice al barco a realizar su nueva tarea. Como se suele decir —y perdóneme la expresión—, defíname ese «pronto» para que podamos concretarlo y comunicarle al Aita Mari cuándo podrá hacerse a la mar para salvar todas esas vidas que están en el Mediterráneo.

Le agradezco de nuevo su extensa explicación. Estos serían los puntos que he seleccionado, y ello por no reiterarme, dado que hace poco tiempo usted y su ministerio han dado respuesta.

De antemano, le agradezco su respuesta.

Esquerrik asko.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno de Esquerra Republicana. Tiene la palabra la senadora Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente.

Señor ministro, como tenemos muy poco tiempo y el universo que gestiona su departamento es tan grande, me permitirá ir al grano y enmarcarle las prioridades de un ámbito que arrastra para con Cataluña unas deudas históricas y crónicas. De hecho, le voy a hacer un diagnóstico paralelo o complementario al que ha hecho usted.

Empiezo por la red viaria. Conexión Ronda Litoral de Barcelona con la C-32 en Sant Boi de Llobregat: los presupuestos prevén 16 millones, pero, como hay concurso de acreedores, no se ha iniciado un nuevo proceso de licitación. Conexión A-2 con AP-7, es decir, viaducto de Castellbisbal: las obras continúan paradas, aunque los presupuestos prevén 14 millones. N-II al norte de Girona: no hay ninguna obra licitada, aunque los presupuestos prevén 9 millones. A-2 al sur de Girona: obras paradas, aunque se prevé una dotación de 9,8 millones. A-7, Punta de La Mora, la Pobla de Montornès: no se han licitado las obras, aunque los presupuestos prevén 5 millones. N-240, duplicación Lleida-Les Borges Blanques: el año pasado los presupuestos preveían 2 millones, que no se ejecutaron, este año, dos y medio y las obras sin licitar. A-14, entre Almenar y La Franja: similar al anterior, no se ejecutó la dotación del año pasado y los 2,9 millones de este año no se han licitado. A-26, Besalú-Cabanelles: los presupuestos prevén 3,7 millones y las obras

no se han licitado. N-260, Eje Pirenaico: cinco de los tramos catalogados como los de mayor riesgo están en esta vía. Esquerra ya presentó una PNL en el Congreso, que fue aprobada. Sin embargo, el Gobierno no ha cumplido con el mandato parlamentario, cronificando y enquistando el problema. ¿Para cuándo una partida destinada a las obras de mejora y adecuación y reducir la alta siniestralidad que registra? ¿Para cuándo las variantes de Sant Joan de Les Abadesses, Ripoll y Ribes de Freser, así como el túnel de Toses? Le recuerdo que el eje continúa cortado por las obras de la collada de Toses y los vecinos temen que con la temporada de esquí se colapse el tramo. Las obras empezaron en mayo y tenían que estar listas en tres meses. A-27, tramo Valls-Montblanc: el año pasado estaban presupuestados 13,2 millones y solo se realizaron trabajos topográficos, y este año lo presupuestado baja a 6,5. En este tramo debe construirse un túnel, el túnel del Coll de Lilla. Desde el territorio se exige que sea homologado para las sustancias peligrosas ADR. Le recuerdo que la Directiva Europea 2012/18, relativa al control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, está pensada para reducir la probabilidad y las consecuencias de estos accidentes y para que mejore el nivel de protección existente. Los industriales deben tener la obligación de adoptar todas las medidas necesarias para prevenir accidentes graves, paliar sus consecuencias y adoptar medidas de rehabilitación, pero todo esto se queda en nada si el Ministerio de Fomento se niega a adaptar el túnel del Coll de Lilla para sustancias ADR, cuyo coste sabemos que asciende a solo 800 000 euros, y por tanto, se obliga a centenares de camiones cargados con sustancias peligrosas provenientes del polígono petroquímico de Tarragona a circular por una vía de montaña con desniveles y curvas extremadamente peligrosas. Y le voy a dar solo un dato: una sola de las grandes empresas petroquímicas pone en circulación más de 100 camiones al día. Imagine si vale la pena homologar el túnel del Coll de Lilla. Y otra pregunta: ¿Es cierto que va a invertir 2100 millones de euros menos en cercanías de Cataluña que en las de Madrid? ¿Es cierto que va a invertir en Cataluña 3900 y en Madrid 6000? Me gustaría que me aclarara este punto.

Cercanías. Solo se han ejecutado 31 millones de los 306 comprometidos. Es materialmente imposible completar esta diferencia durante el mes de diciembre. Doble vía de la R3: los presupuestos no prevén ninguna partida para el tramo Parets del Vallès y La Garriga. En cuanto a la R4, línea que ha sufrido el accidente mortal por el mal estado de la inversión, ¿piensa el Gobierno realizar las inversiones no ejecutadas pertenecientes a los 306 millones destinados a actuaciones prioritarias? ¿Piensa realizar las inversiones ferroviarias presupuestadas para este 2018 antes de la finalización del año o, en su defecto, transferir la cantidad no ejecutada a la Generalitat, tal y como dispone la disposición adicional tercera del Estatut? ¿Piensa el Gobierno contemplar en los próximos presupuestos para el 2019 las partidas no ejecutadas en cercanías?

Estamos preocupados también por el tramo que discurre por el municipio de Roda de Barà, en Tarragona. Parece que ADIF tiene previsto poner un muro en el recorrido por el centro del pueblo, como tenía previsto en Murcia, y los vecinos están tremendamente preocupados. ¿Puede confirmar el ministro que esto no será así?

También nos preocupa cómo responde su ministerio a las solicitudes de informe. Y me explico. Solicité copia del Plan de seguridad de circulación de ADIF el pasado mes de marzo para la instalación del tercer hilo en parte de corredor del Mediterráneo que aumentará exponencialmente el tráfico de mercancías en el tramo Castellbisbal-Sant Vicenç de Calders, que ya en la actualidad soporta 1205 trenes de mercancías al mes, además de los de las cercanías R4, R8 y RT2, regionales, media distancia y larga distancia. Pues su ministerio, en lugar de enviarme el Plan de seguridad de circulación de ADIF, me responde que se implantará en este tramo el ancho mixto sobre la infraestructura existente en servicio y que, por tanto, no se generará una nueva fuente de ruido. La verdad es que a veces me da la sensación de que en su ministerio hay alguien que se divierte bastante contestando preguntas. Es lógico que en Cataluña pidamos el traspaso integral de cercanías con estaciones, trenes y vías debido a los incumplimientos de gasto y del servicio pésimo en el que la mayoría de las incidencias recaen en ADIF.

Corredor del Mediterráneo. Empiezo por el tercer hilo al que ya ha hecho referencia la senadora vasca. Una solución técnica que dicen que es provisional, aunque con 340 millones invertidos nos tememos que esto sea definitivo y cronificará un modelo ferroviario único en Europa, un modelo que expulsa a los viajeros a moverse por las vías periféricas, en tanto que las mercancías circulan por el medio de las zonas urbanas, incluidas las sustancias peligrosas. Se han creado unas estructuras periféricas de alta velocidad con muy poco uso que el Estado, si tiene criterios de amortización, entiendo que querrá que se incremente el uso de estas vías, y por tanto, priorizará euromeds, altarias y alvias, que a su vez favorecerán la construcción de nuevas estaciones periféricas, un modelo que favorece desplazamientos largos sin capilaridad interior.

Las mercancías, pues, están pasando y seguirán pasando por la costa y, según diversos estudios, se saturará esta línea en 2025. Por esta línea pasan ahora cercanías regionales, mercancías y larga distancia.

Es necesario deshacer este lío y sacar las mercancías de la línea de la costa hacia el interior, con plataforma segregada, pero resulta que el comisionado del Gobierno español por el corredor del Mediterráneo anunció que el tercer hilo será provisional, pero no se plantean la segregación en doble plataforma hasta que la línea no esté saturada. La verdad es que es un auténtico despropósito si se tiene en cuenta que esto se producirá de aquí a poco más de siete años. Empecemos ya a solucionar este despropósito para que en el 2025 se pueda dar salida a las mercancías por el interior. Se calcula que tendría un coste de 600 millones, pero el impacto sería realmente positivo.

Estación intermodal al sur del aeropuerto de Reus. El mismo comisionado del corredor anunció que no estaba prevista, sin embargo, ustedes mismos aprobaron sendas mociones en el Congreso y el Senado para presentar en un plazo no superior a tres meses, es decir, en junio, un calendario de ejecución de las obras de la intermodal central Tarragona-Reus. ¿Qué piensa hacer el ministro al respecto?

También pedí el estudio de viabilidad del tramo del corredor que transcurre entre Vandellós y Tarragona en el mes de febrero. He pedido tres amparos a la Mesa del Senado y siguen sin responder. Yo entiendo que esto correspondía al ministerio anterior, pero a usted le toca retomarlos. ¿Va a encontrar este estudio el ministerio o también está perdido?

Aeropuertos. Respecto al de Barcelona, en la sesión de control del 10 de octubre en el Congreso dijo que estudiaría cómo hacer posible la participación de la Generalitat en la gestión del aeropuerto. ¿Cómo va este estudio? Ya sería hora de que un Gobierno actuara con visión estratégica respecto a un aeropuerto que es referencia del sur de Europa y que apostara por convertir El Prat en un *hub* internacional.

Y respecto al aeropuerto de Reus, también he pedido expedientes de contratación y desde el mes de mayo sigo sin respuesta. ¿Los van a encontrar? Tampoco me responden a la petición del acuerdo de prestación de servicios de navegación aérea entre AENA y Enaire. Desde el mes de febrero he pedido dos amparos a la Mesa, y nada. En cuanto al manual del aeródromo de Reus solicitado, no se me justifica por qué normativa se me restringe y no se me permite el acceso a él. Reus es un aeropuerto que necesita una ampliación de horario operativo 24 horas, ya que, debido al recorte de horario, recursos, personal e infraestructuras, se está provocando una estacionalidad inducida, contraria a la evolución del tráfico aéreo general, que ha aumentado. La discordancia entre la gestión del aeropuerto por parte de la dirección y lo que el mercado y el territorio demandan es absoluta. De hecho, se dan numerosas esperas en el aire de las aerolíneas a la espera de que el aeropuerto abra para poder aterrizar. También hay riesgo de sobretasas por ampliación de horarios, y las aerolíneas sufren...

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando, por favor.

La señora CASTEL FORT: Por favor, quiero pedirle que me quite el tiempo del turno de réplica, porque acabo ya.

Hay evidencias de que las compañías tienen mercado, ya que ofrecen horarios en los que, si no se les permite operar, los vuelos terminarán en Barcelona trasladando a los pasajeros por carretera. La mayoría de los aeropuertos tipo 2, como el de Reus, tienen horarios más amplios y dotados de más personal. De hecho, podemos compararlo con aeropuertos como el de Pamplona o el de Vitoria. Así, por ejemplo, la demanda del de Pamplona es un 10 % de la del aeropuerto de Reus, que tiene más de un millón de pasajeros, en tanto que el de Pamplona tiene 175 000, pero uno tiene 17 horas y el otro, 18; y Pamplona tiene cinco equipos de trabajo y Reus, cuatro. Por tanto, ¿dónde está la eficiencia en estos aeropuertos? Si se ampliara el horario en el aeropuerto de Reus se permitirían rutas nacionales que ya hubo en el pasado. Y respecto al Plan director, ustedes aprobaron sendas mociones y una PNL, porque Reus tiene limitaciones en sus dimensiones de infraestructuras, de terminales y plataforma de estacionamiento de aeronaves, donde se instaba a incluir en los próximos presupuestos las inversiones necesarias para hacer efectiva la inversión del Plan director del 2006 e incluir Reus en el Plan director de El Prat, así como contratar los efectivos suficientes para hacer frente a la falta de personal. ¿Qué ha hecho el Gobierno con estos compromisos? Y respecto a la terminal de carga de mercancías, ¿va a retomar el Gobierno el proyecto de mercancías para el aeropuerto de Reus? Hoy ha hablado de proyectos generadores de capacidad y valor, y del impulso de la expansión internacional. Esto va en el mismo sentido. Y voy a hacer una puntualización. La ampliación del horario operativo de un aeropuerto no depende de ningún presupuesto, sino de la voluntad de AENA.

Puertos. Ha hablado de la intermodalidad marítimo-ferroviaria y de mejorar la conectividad marítimo-terrestre. Nosotros le pedimos el acceso ferroviario al puerto de Barcelona y no se prevé partida para este año; en el 2019, 1 millón de euros, pero las obras no empezarán antes de 2010. En cuanto al acceso

viario, el año pasado había obras paradas, con una dotación de 23 millones. Por otra parte, señor ministro, la disposición adicional tercera del estatut de autonomía lleva años sin cumplirse, disposición que liga la inversión de Cataluña a su peso con respecto al PIB. ¿Qué está pasando, señor ministro? En la Comisión bilateral de infraestructuras, que retomó su actividad el pasado mes de octubre, no se han puesto de acuerdo sobre la manera de saldar los primeros 200 millones de deuda.

Autopistas. ¿Es partidario su Gobierno de la euroviñeta, del pago por uso o de un modelo de peaje de mantenimiento? La media del pago por uso en vías de alta capacidad en Europa es del 97 %, mientras que la media española cae al 21 % y la catalana al 43 %. Nosotros creemos que permite equilibrar el coste por uso, eliminar las actuales discriminaciones territoriales, incluir reducciones para los ciudadanos de núcleos distantes o con poco servicio de transporte público y canalizar el transporte de mercancías internacional evitando que se disperse por carretera para no pagar peajes. ¿Cuál va a ser la postura del Gobierno al respecto?

Por lo que se refiere a las bonificaciones de los peajes, le recuerdo también que se aprobó sin ningún voto en contra el incremento de las bonificaciones a abonar a los transportistas para compensar los desvíos obligatorios de la AP-7 y la AP-2. Usted ha dicho que es un sector estratégico que hay que potenciar, por lo tanto, ¿qué intención tiene el ministro respecto a este tema? Si nos centramos en la eficiencia y el gasto racional, podemos recordar el rescate de las radiales de Madrid vía presupuestos y comparar objetivos. De hecho, hoy ha hablado de racionalizar peajes de las radiales reduciendo los peajes en todas las vías y vehículos. Por lo tanto, seamos coherentes.

Finalmente, en cuanto al transporte de mercancías por carretera, ¿qué ha realizado el Gobierno con relación a la moción consecuencia de interpelación que, entre otras peticiones, instaba a trasponer el paquete de movilidad, a luchar contra el *dumping* social, a reforzar la inspección y el control para combatir el fraude de las normas sociales y de seguridad, así como también a acondicionar a lo largo de la red de carreteras áreas de aparcamiento seguras, con servicios dignos y apropiados? ¿En qué fase se encuentran todos estos compromisos y cómo los va a materializar?

Gracias, presidente, por su paciencia. Gracias también, señor ministro, por la suya.

Si no me quedara tiempo para la réplica, ya habría concluido.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Sí, señoría, ha agotado el tiempo de las dos intervenciones.

A continuación, corresponde el turno al Grupo Parlamentario de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.

Tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente. Bienvenido, ministro.

Me gustaría empezar hablando de vivienda. Como usted bien sabe, el acceso y el disfrute a una vivienda digna sigue siendo una asignatura pendiente en nuestro Estado, y no solo eso. Si antes los poderes públicos no garantizaban el acceso a este bien de primera necesidad, después de la crisis de 2008, los poderes públicos no solo no lo garantizan sino que permiten la violación sistemática de este derecho a través de, por ejemplo, los desalojos forzados.

Dicho esto, me gustaría tocar dos o tres temas, porque no me va a dar tiempo a mucho más. Voy a empezar por el alquiler, del que usted también ha hablado. Es verdad que, después del estallido de la burbuja inmobiliaria, la mayoría de las personas, sobre todo los jóvenes, pasaban de intentar acceder a la compra de una vivienda a intentar acceder al alquiler. Esa demanda también cambiaba el tipo de especulación: en vez de la compra de vivienda, se especulaba sobre el alquiler. Por lo tanto, hoy hay que hablar de alquileres abusivos y decir que los jóvenes ya no pueden acceder al alquiler. De hecho, este último año ha bajado un 40 % —como usted sabrá— la demanda de alquiler de los jóvenes. Incluso, se empieza a hablar de la cuarta burbuja inmobiliaria, la primera burbuja del alquiler en nuestro Estado. A partir de aquí, usted ha hablado de algunos datos sobre el acuerdo que hemos firmado para reformar la LAU: plazos, garantías, fianzas, etcétera. Me parece muy bien que volvamos a la época anterior a 2013; no es mucho, pero está bien para empezar. Sin embargo, este real decreto ley de medidas urgentes va a ser papel mojado si no le añadimos algo, es decir, si no establecemos mecanismos para sostener y controlar los precios del alquiler. Por lo tanto, me gustaría saber si en ese real decreto ley usted va a fijar alguna medida para delegar en las comunidades autónomas y los ayuntamientos la posibilidad de intervenir para controlar esos precios abusivos, porque está claro que si alguien no puede acceder a una vivienda en alquiler, le va a dar un poquito igual que dure tres, cuatro o siete años, que haya fianzas o que no las haya. Por consiguiente, es un elemento que nosotros creemos fundamental.

Segundo tema: vivienda vacía. Usted decía que tenemos un parque ínfimo de vivienda social, poco más de un 2 %. Estamos por tanto a la cola de Europa en vivienda pública de alquiler, pero a la cabeza en vivienda vacía. Con relación a la vivienda vacía, quiero plantearle algunas cuestiones concretas respecto a aquellas que están en manos de las entidades financieras. Como usted sabe, estas viviendas vacías provienen de desalojos que, además, han sido ilegales. Por lo tanto, creo que ha llegado el momento de que un gobierno, con cierta valentía, obligue —aunque sé que esa palabra no les gusta— a las entidades financieras a ser corresponsables, de modo que esas viviendas vacías se pongan al servicio de esa situación de emergencia habitacional. Lo mismo le diría —aunque no tengo tiempo de extenderme— sobre la Sareb, el banco malo, que cuenta con un parque de vivienda vacía. Puesto que existe una emergencia habitacional, nos gustaría saber cuándo se piensa poner a disposición de los ciudadanos y ciudadanas que se encuentran en situación de vulnerabilidad.

Por último, me gustaría hablar de un tema que usted tocaba y que supone una gran lacra y una gran tristeza: los desahucios. Usted comentaba que, ayer, una señora de 65 años se tiraba por la ventana de su quinto piso cuando iba a ser desalojada. ¡Eso es una vergüenza para nuestro Estado! Es verdad que no ha sido la primera. Yo soy vasca y recuerdo a la señora que también se tiró por la ventana en Barakaldo hace cinco años, pero ha habido más casos. Por lo tanto, es verdad que no ha sido la primera, pero esperemos que sea la última.

Por otro lado, usted ha hablado de la reforma de la LEC. A mí me gustaría saber si esa reforma va a garantizar realmente el cumplimiento de lo que nos dice —como usted recordaba también— el Comité Económico de Derechos Sociales y Culturales; es decir, si por fin se van a prohibir los desahucios de personas vulnerables sin alternativa habitacional. Existen diferentes mecanismos y, desde luego, hay que reformar la LEC, pero a mí me interesa saber si usted tiene en la cabeza el cumplimiento exacto de esa medida. Por tanto, no más protocolos, no más recomendaciones, no más buenas prácticas para los bancos, sino que hemos de reformar la LEC y prohibir de una vez los desahucios de las personas vulnerables.

El tiempo que me queda voy a cambiar totalmente de tema. Como senadora vasca, tengo que hacer hincapié en algunas cuestiones que ya se han planteado. Me refiero al tercer carril que conecta la Y vasca con la frontera francesa. Hace algún tiempo hubo una licitación para implantar ese tercer carril entre Astigarraga e Irún. Como usted también sabrá, hace algunos meses se han parado esas obras, concretamente en el túnel de Gaintxurizketa, porque la empresa adjudicataria, Coprosa, entraba en concurso de acreedores. A raíz de esta situación ha habido varios acuerdos —tanto en juntas generales como hace muy poquito, el 13 de noviembre, aquí en el Senado— para pedir medidas creo que muy sensatas. Por un lado, le instaban a que esas obras paralizadas se pusieran en marcha y, por otro, algo que es muy importante para los usuarios y usuarias que utilizaban diariamente ese tren, como es establecer la alternativa de transporte público necesaria para que puedan continuar con su vida diaria. Por lo tanto, me gustaría saber si hay alguna solución concreta al respecto.

Por último —y con esto acabo—, con relación a los trenes, volvemos a hablar de muertes. Desgraciadamente, el 19 de septiembre de 2018, falleció un joven de 16 años al ser arrollado por un tren de cercanías Renfe en la estación de Gaintxurizketa, en Lezo. No es el primero, pues el año pasado fallecieron tres en Beasain, Andoain y Legazpi. Por lo tanto, quiero preguntarle cuándo vamos a hacer un mapeo exacto de los pasos a nivel que existen y cuándo vamos a establecer plazos de ejecución para que no volvamos a asistir a la muerte de un chaval joven como este.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

A continuación, corresponde el turno al Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente. Bienvenido, señor ministro.

Gracias por comparecer hoy en el Senado, aunque en el mes de julio ya pudimos escuchar su comparecencia sobre las líneas generales de su ministerio en el Congreso. En este sentido, quiero decir que su primera comparecencia fue muy distinta a anteriores comparecencias que tuvieron lugar en esta comisión. Ahora es este grupo parlamentario el que sustenta al Gobierno y no solamente se trata de un cambio de Gobierno, sino de la forma distinta de afrontar los problemas.

Una distinta actitud ante unos mismos problemas. Ahora hay diálogo con los territorios, ahora hay diálogo con los sectores afectados, antes veíamos cómo se dejaban dormir los problemas y dejando dormir los problemas lo que ocurre es que estos problemas no se resuelven por sí solos y, además, por regla

general, lo que suele ocurrir es que se agravan. Por tanto, es fundamental un cambio de metodología y esta metodología pasa por una buena planificación de todos los proyectos, de todas las infraestructuras que se puedan poner en marcha, pasa por trabajar por la seguridad y trabajar por una movilidad tanto para las personas como para las mercancías: interoperatividad, intermodalidad, y todo con un doble objetivo de vertebración territorial y de cohesión social.

Pues bien, la mayoría de los problemas a los que este ministerio se va a enfrentar van a ser precisamente por la falta de inversión que se venía produciendo en el ministerio durante los últimos gobiernos del Partido Popular. Sin inversión el Ministerio de Fomento prácticamente queda sin contenido. Es el más bajo, como hemos dicho y como hemos visto, de los gobiernos anteriores. Un Gobierno socialista invertía anteriormente hasta 30 000 millones de euros en el Ministerio de Fomento; veíamos como en el ejercicio 2017 eran 7000 millones los que se invertían, la inversión más baja, pero es que también era la inversión más baja de los países de nuestro entorno, un 0,6 % del PIB.

Quiero decir que tan importante es todo lo anterior, es decir, ese cambio de metodología y esa planificación, como importante es el compromiso anunciado de continuar con las ejecuciones de todas esas infraestructuras que están en marcha, de todos esos proyectos, porque, al fin y al cabo, esa ejecución de proyectos y de infraestructuras da tranquilidad a los territorios precisamente porque son estos los que quieren que no se paralice ninguna infraestructura.

Como decía, es fundamental un cambio de metodología, planificación antes de ejecutar las infraestructuras y también una evaluación posterior, para que no ocurra lo que le ocurrió al anterior Gobierno con las autopistas de peaje quebradas y rescatadas por una nefasta planificación en su origen, por un mal cálculo de los tráfico que por ellas iban a pasar, por una ausencia de priorizar a la hora de ejecutar infraestructuras y por una ruinoso explotación, lo que conllevó que también el anterior Gobierno, el mismo que las planificó de mala manera, las tuviera que rescatar. Y ahora nos encontramos en otro proceso, que nos toca a nosotros, que es el calcular la responsabilidad patrimonial del Estado, es decir, lo que nos va a costar a todas y todo ese negocio ruinoso.

Es tranquilizador, como decía, el compromiso, entre otros, de continuar con los corredores ferroviarios, tanto con el atlántico como con el mediterráneo, y del mediterráneo, tanto con el eje litoral, importante para el Levante, como con el eje central, fundamental para Andalucía. Y fundamental es el tramo Algeciras-Bobadilla, que da desarrollo a la región, pero también a todo nuestro país, y le da importancia sobre todo al carácter económico que para nosotros tienen las exportaciones.

También es de agradecer el compromiso de la llegada del AVE a Extremadura, a Granada o a Murcia, todo ello con un acuerdo después del diálogo con los territorios, por lo que vemos una distinta forma de actuar. Hasta llegue esa una solución, hasta tanto llegue una solución definitiva para la llegada del AVE a los territorios, nos encontramos, por ejemplo, en Extremadura con el problema que surge siempre: ese tren que están sufriendo todos los extremeños. Pues bien, dos máquinas en cada tren y una de repuesto en Mérida para el caso de averías, medidas que son de voluntad política y que no tienen mucho coste para este ministerio. Además, en el día de ayer veíamos una medida fundamental para el desarrollo de territorios, como es la puesta de nuevo en servicio del tren que conecta Madrid con Granada, que a mí me afecta muy mucho en el territorio: la provincia de Jaén tiene una nueva conexión. Pues bien, después de más de tres años de aislamiento entre Madrid y Granada, en el día de ayer se puso en marcha una medida que se quitó por el anterior Gobierno y cuyo coste prácticamente es asumible por este ministerio.

Señor ministro, 420 millones de usuarios son los que utilizan las cercanías y celebramos esa apuesta por las cercanías y la creación de ese plan nacional de cercanías. Como veíamos, ADIF va a tener que desarrollar, mantener y renovar las infraestructuras ferroviarias integrantes de esa red ferroviaria de interés general con un triple objetivo de sostenibilidad: tanto económica como social y como medioambiental, y deberá culminar el proceso de adaptación del cuarto paquete ferroviario garantizando la independencia de ADIF. Y ante la inminente liberalización de los servicios de pasajeros en diciembre de 2020, Renfe debe estar preparada, Renfe debe ser competitiva y tiene que dotarse de material rodante y también desarrollar un producto propio competitivo.

Señor ministro, importante es invertir en infraestructuras nuevas, pero igual de importante es conservar y mantener las que tenemos. Pues bien, partimos con una herencia envenenada: 2000 millones de déficit en conservación y mantenimiento de carreteras. Por eso, entre otras cosas, celebramos que haya explicado esa paralización que acusaba el Partido Popular, de su ministerio, de ese Plan extraordinario de infraestructuras en carreteras, un plan que chocaba contra la Ley de contratos del Estado, un plan cuyos proyectos en muchos de los casos no estaban finalizados, además, veíamos cómo muchos de esos proyectos estaban sobrevalorados en un 200 %, y un plan, incluso, que el anterior ministro de Hacienda del

Partido Popular retuvo, entre otras cosas porque podía llegar a tener, de igual manera que esas autopistas quebradas y rescatadas, responsabilidad patrimonial por parte del Estado, es decir, que nos volviese a costar el dinero a todas y a todos.

Y termino con vivienda. Celebramos que en este ministerio se le haya dado la importancia que merece, que no es otra que hacer efectivo un derecho a una vivienda digna. Se ha creado una dirección general de vivienda, porque la vivienda es un problema que preocupa y que ocupa a este ministerio. Quiero decir que son muchos los retos a los que se enfrenta ante el problema que hay en la vivienda, y las soluciones dependerán no solamente de su ministerio, sino también de la interacción de varios ministerios, porque la política en vivienda es transversal a todo el Estado.

Se enfrenta al problema de acceso a la vivienda, se enfrenta a ese cambio de concepción. Antes el acceso a la vivienda se hacía habitualmente en propiedad y ahora vemos cómo es el alquiler la única forma que se tiene prácticamente de acceso a la vivienda. Pues bien, tendrá que enfrentarse a ese problema del aumento del precio del alquiler, de esa burbuja que ahora se está produciendo de especulación en cuanto a los alquileres, de esa subida de precios y el acaparamiento de la vivienda por parte de fondos inversores. Hay que solucionar, sobre todo, el tema de los alquileres turísticos, que provoca precisamente en muchas ciudades ese aumento de precios en los alquileres. También tenemos que tener en cuenta la resolución del sinhogarismo y, como decíamos antes, debemos lamentar, como no puede ser de otra manera, el suicidio en el día de ayer de una mujer en el barrio de Chamberí precisamente por un desahucio. Pues bien, hay que atajar de manera firme el tema de los desahucios y velar por los alquileres sociales. Celebramos ese anuncio que hacía en fechas pasadas de la construcción de 20 000 viviendas. Sabemos que la construcción de estas viviendas, como se ha dicho muchas veces con la colaboración de Sepes a la hora de conseguir suelos para hacerlo, no es la solución al problema, pero también es cierto que es un primer paso que necesitamos y, muchas veces, los gestos son de agradecer.

Nada más y ya continuaré en el siguiente turno de portavoces.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Suspendemos la comisión cinco minutos. En cinco minutos justos volvemos a continuar.

Gracias.

Eran las trece horas y cuarenta minutos.

Se reanuda la sesión a las trece horas y cuarenta y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Señorías, continuamos con la comisión.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, señor ministro. En primer lugar, como no puede ser de otra forma, le damos la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Popular. Y permítame que le recuerde que es hoy, 184 días después de su toma de posesión, que fue el 7 de junio, cuando comparece por primera vez ante esta Cámara, hoy, 27 de noviembre de 2018, y no antes, tal y como me dijo usted recientemente en un Pleno: que ya había comparecido ante el Senado. Nada menos que casi 200 días, señor ministro, más de medio año para que haya tenido usted a bien venir a esta sede de la soberanía del pueblo español para dar cuenta de su gestión. Permítame que se lo diga, con consideración, pero muy mal, señor Ábalos, muy mal. Esperemos que, salvo que el doctor Sánchez le haga caso y convoque pronto elecciones, cosa que personalmente dudo que vaya a ocurrir dado que le gusta mucho subirse al Falcon, corrija usted esa actitud y, en lo sucesivo, comprenda que al Senado hay que venir con frecuencia a dar la cara, por respeto a lo que establece la Constitución, por lo que significa esta institución y por el derecho que tienen los ciudadanos españoles, a través de sus legítimos representantes políticos, a fiscalizar su labor en el Ejecutivo.

En torno a su comparecencia, señor ministro, qué quiere que le diga: decepción absoluta. Después de seis meses al frente del ministerio —no es usted ni mucho menos un recién llegado— y, sinceramente, aparte de los consabidos buenismos de futuro, espacios de diálogo y de consenso, redacción de estrategias y demás propuestas vacuas al uso, esperábamos algo más. Y lo esperábamos porque tiene usted a su disposición unos fantásticos Presupuestos Generales del Estado en materia de fomento, en materia de infraestructuras, de vivienda y de transporte; unos presupuestos que aprobó el Partido Popular en mayo y

a los que usted votó en contra, es cierto, pero que solo una semana después decidieron hacer suyos, y que constituían una magnífica herramienta para mejorar la calidad de vida de muchos españoles.

De hecho, hoy —apenas quedando un mes para final de año— el nivel de licitación está siendo en verdad ínfimo, y no compare usted con lo que había en los cinco primeros meses del año, como ha hecho antes, porque en los cinco primeros meses del año no había presupuestos, no se podía licitar nada; fue tras su aprobación y su llegada al Ejecutivo cuando se está pudiendo licitar.

Pero estamos viendo que no sacan ustedes a concurso esa obra pública y por ello están incurriendo en dos graves errores: por un lado, están castigando a muchos millones de españoles a perder sus legítimas expectativas, a mejorar sus condiciones de vida en materia de infraestructuras, de transportes, de comunicaciones, ya sean terrestres, ferroviarias o aéreas, así como sus condiciones habitacionales con las políticas de vivienda, de reforma, de alquiler social o de promoción de vivienda pública contemplados en la norma presupuestaria. Y, por otro lado, porque con esa falta de licitación lo que están haciendo es castigando a la economía española a perder la inversión de muchos miles de millones de euros, lo cual, indudablemente, va en contra de que se pueda dinamizar la actividad económica, los territorios y la creación de muchos miles de puestos de trabajo. Personalmente, dudo de si las razones de este castigo son porque quiere quitarle esa medalla al Gobierno del PP y a su buena gestión, lo cual sería muy triste, o porque lo que tienen que hacer es transferir esos fondos para pagar sus peajes al mundo independentista por el apoyo para llevarles a la Moncloa, lo cual, indudablemente, sería mucho peor.

Pero en fin, si usted en una hora no tenía tiempo, imagínese en diez minutos —los portavoces tenemos mucho más recortado el tiempo—, con lo cual me centraré en los temas más importantes, recordándole, no obstante, que después de esta comparecencia tiene usted pedidas otras nueve del Grupo Parlamentario Popular. Esperamos verle con frecuencia por esta casa para poder tratar todos los temas con más detenimiento.

Empezamos por las carreteras, señor ministro. Lo primero que quiero preguntarle es por qué ha decidido usted esconder en el fondo de un cajón el Plan extraordinario de inversión en carreteras, el PIC, que presentó el presidente Rajoy hace un año. Nos ha dicho usted literalmente que chocaba con la Ley de contratos. Eso no es así, ministro, no falte usted a la verdad, por favor. El Consejo de Ministros previsto para el día 1 de junio llevaba las dos primeras licitaciones de ese Plan extraordinario de inversión en carreteras; no se pudo celebrar, indudablemente, fue el día de la moción de censura, pero esa es la realidad. Un plan que contemplaba —porque no sabemos ya si se va a ejecutar— la construcción de 2300 nuevos kilómetros de autovías, con la construcción y mejora de 27 grandes corredores que vertebran a lo largo y ancho de nuestro país las comunicaciones. Iba a suponer en el período 2018-2021 incrementar en un 20 % el parque de autovías y eso significa seguridad vial, señor ministro, es salvar vidas y además ahorrar tiempos de viaje a todos los conductores. Y haciéndolo, además, mediante colaboración público-privada, eso que tanto les gusta ahora a ustedes que se han hecho amigos de los grandes constructores del Seopan, con el apoyo del Plan Juncker, movilizándolo 5900 millones de euros, que además no computaban como déficit, y generando un mínimo de 150 000 empleos. Espero su respuesta, señor ministro.

Y sin dejar las carreteras, pasamos a los usuarios. Ha dicho usted que en este tema no entraba porque ya lo habíamos discutido previamente en el Pleno. Bueno, pues yo sí quiero que lo discutamos, señor ministro, porque verdaderamente la situación de caos, cuando no directamente de temor, en la que tienen ustedes sumidos a los más de 30,5 millones de conductores en nuestro país es verdaderamente importante. Las 75 000 familias que comen del taxi y las VTC están en pie de guerra por el régimen legal que les han impuesto, que no soluciona en nada el problema, que lo único que hace es dilatarlo en el tiempo —cuatro años— y trasladárselo a terceros, comunidades autónomas y ayuntamientos, vía imposición, vía real decreto —su fórmula preferida—, sin negociar con el sector, y ya no le digo con el resto de fuerzas parlamentarias.

Pasa exactamente lo mismo con los transportistas. Hay más de 3 millones de camiones y vehículos pesados en España, señor ministro. Han aprobado ya, cómo no, otro real decreto que dice que los pueden obligar a circular por las autopistas. Eso implica pagar peajes, incrementar sus costes y lastrar su competitividad. Pregúntele usted al sector qué es lo que piensa al respecto, porque todavía no lo ha tenido a bien.

La subida del diésel. Está claro que es un departamento distinto al suyo, señor ministro, pero entendemos que usted debe tener voz y voto por la cuenta que le trae, porque somos 17 millones de conductores en España los que conducimos un vehículo de estas características. No quiere usted hablar de ello, pero el debate lo han sacado usted y su secretario de Estado a la palestra: el cobrarnos peajes a los españoles por circular por las autovías. Se lo dije hace una semana, señor Ábalos: no puede ser, son

infraestructuras que ya están terminadas y en servicio; infraestructuras que han sido ya pagadas con el dinero de los impuestos de todos los españoles e infraestructuras que, por definición, son libres y gratuitas. Hagan, por favor, lo único que saben hacer bien: rectifiquen y retiren esa medida de su plan de actuación.

Por último, la red de radiales. Sabe usted que fueron rescatadas con la finalidad de que pudieran seguir prestando un servicio público a los ciudadanos dada su situación de quiebra. Pero también hay que recordar, señor ministro, que las expropiaciones de esas radiales —que no fueron precisamente en época del PP— pasaron de 400 millones presupuestados a 2300 millones de euros. Su Gobierno en la época de Zapatero —el Gobierno socialista— debió haber promovido una declaración de lesividad, que no se llevó a cabo en ningún momento y que es lo que dio lugar a tener en estos momentos ese problema. Ahora bien, el ministro De la Serna, su antecesor, las rescató y anunció su licitación para este mismo año al objeto de que no computaran como déficit. ¿Qué es lo que ha hecho usted en seis meses? Absolutamente nada. Eso es incapacidad o es incompetencia, pero, desde luego, poco habla bien de la acción de su ministerio.

Y seguimos con los ferrocarriles, también muy rápidamente ante la escasez de tiempo. Coincidimos en su diagnóstico: hay que modernizar por completo la flota de ferrocarriles españoles para estar a la altura de lo que exige el siglo XXI en una nación europea moderna como es España, y empiezo preguntándole por los dos principales corredores. Primero, el Atlántico, del que poco o nada sabemos más allá de que usted recientemente ha dicho que va a nombrar un coordinador, y también, por desgracia, las tristes y preocupantes noticias que nos llegan tanto de Portugal como de Francia, poniendo en duda la conectividad con el corredor atlántico que estamos promoviendo desde España y que a tantas regiones beneficia. Tienen ustedes que batirse el cobre, señor ministro, con estas naciones y sobre todo en Bruselas, esperemos que con más éxito que el que ha surgido con el tema de Gibraltar, en el que las consecuencias, según estamos viendo todos los días y nos dicen todos los expertos, no han podido ser más calamitosas con esa renuncia a esos derechos que teníamos reconocidos por un tratado.

Segundo, además de por el atlántico le pregunto, indudablemente, acerca del mediterráneo por su transcendencia. Usted y yo somos del Levante y lo conocemos bien. En esa zona vivimos más del 60 % de la población española y se produce más del 60 % del PIB de nuestro país. En particular, sobre este asunto le quiero preguntar por los tramos que se iban a licitar por el PP y que no se han licitado por el PSOE y por los plazos que se iban a cumplir por el PP y que se han retrasado ya por el PSOE —y no meses, sino años—, como muy recientemente le acaba de recriminar en público la Plataforma Quiero Corredor, con los múltiples colectivos sociales y empresariales que la configuran.

Y le hablo en primer lugar —indudablemente, a eso obliga la condición de murciano del que le habla— de mi tierra, la Región de Murcia, cuya capital —la séptima ciudad más grande de España— tiene ya terminadas las obras para la llegada de la alta velocidad desde este pasado verano. Podíamos tener el AVE ya circulando en pruebas, pero han decidido ustedes castigarnos a los 1,5 millones de murcianos a tener que esperar tres años más, hasta 2021 nada menos. Le puedo decir lo mismo con la continuidad hacia el sur: los tramos que se iban a licitar, los seis tramos entre Murcia y Almería iban a estar todos licitados este pasado verano y, sin embargo, estamos ya a las puertas del invierno y eso no se ha producido. O la llegada de la alta velocidad del corredor a Cartagena y a su gran puerto, con un proyecto cuya redacción estaba ultimándose para empezar las obras en 2019 y con el tercer hilo tenerla terminada en 2020; nos hablan ustedes ya de 2025. Y lo mismo le puedo decir de Granada, Antequera, le puedo preguntar por Tarragona-Vandellós y, por supuesto, de Valencia-Alicante a través de La Encina, tramos todos ellos absolutamente fundamentales.

Compartimos su diagnóstico, señor ministro, sobre las cercanías. Son millones de españoles los que las utilizan con muchísima frecuencia, pero es que había un plan de Renfe anunciado a principios de este año de bastantes miles de millones de euros para renovar por completo los cientos de trenes que componen la flota ferroviaria nacional. ¿Qué van a hacer ustedes? ¿Van a cumplir el plazo? ¿Van a cumplir los compromisos? Díganoslo porque, sinceramente, nos gustaría saberlo.

Y también ha tratado usted el tema de la trasposición a nuestro ordenamiento jurídico de la directiva del cuarto paquete ferroviario, con la liberalización de los servicios de transporte de personas. ¿Cómo piensan llevarlo a cabo, señor ministro? Nos interesan algunas cuestiones: ¿van a liberalizar para que vengan a España empresas de otros países que reciben dinero de sus respectivos Estados para competir aquí? ¿Competirán entre ellas y, lo que más nos preocupa, con Renfe en igualdad de condiciones? ¿Habrá reciprocidad? ¿Se homologarán sus trenes? Son cuestiones que queremos saber, señor ministro, porque no podemos permitir pasar de un monopolio de una empresa nacional a un oligopolio de empresas extranjeras, además con una vocación de comer los mercados muy grande porque tiene un tamaño verdaderamente considerable.

Y culminamos, termino ya, señor presidente, en los tiempos previstos, haciendo un breve apunte sobre vivienda. Señor ministro, si la medida estrella es construir 20 000 viviendas o 5000 en una primera fase, como nos ha dicho usted, nos parece muy bien, pero sinceramente, ¿usted cree que con la perentoriedad que exige la solución al problema, los años en los que va a llevar a cabo esa medida van a permitirnos sacar algún resultado positivo? ¿Usted cree que es bueno encomendarle a Sepes la labor y darle 21 millones de euros, como hizo hace unos días? ¿Qué va a hacer Sepes con 21 millones de euros, construir 200 viviendas y se acabó el problema? ¿Dónde las va a construir? Sepes tiene suelo en los polígonos industriales, en los extrarradios, y la gente quiere vivir en las ciudades, señor ministro.

Por último, las penalizaciones a los propietarios de los inmuebles. Se lo han dicho ya los propietarios de inmuebles, señor ministro: no es la solución. Lo único que va a conseguir usted es cerrar aún más los mercados y subir todavía más los alquileres, señor ministro. Los propietarios lo que quieren es seguridad jurídica, garantías de cobro y evitar el problema de los okupas. Trabaje usted en esa línea y no dude de que se ampliará la oferta y se abaratarán los precios. Entonces le aseguro que tendrá usted nuestro apoyo. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno ahora para el señor ministro.
Tiene la palabra, señor ministro.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Ábalos Meco): Gracias, presidente.

Comenzaré por la última intervención, que ha sido más general, porque no ha ido a una obra o actuación concreta, y por lo tanto responde más a la exposición que he planteado, y luego sí iré bajando a lo concreto.

Yo estoy convencido de que, por más que haya cerrado diciendo que si cambio algunas cosas nos van a apoyar —ojalá Dios le oiga—, estoy convencido de que no es tal, porque ustedes han gobernado hace cinco meses y no se pueden abstraer de todo esto, es absurdo. Es tan absurdo como que yo reniegue de seguir determinados planes, porque sería un irresponsable, y me he caracterizado desde el principio por decir que íbamos a asumir los compromisos, que íbamos a asumir la gestión de los presupuestos, que íbamos a asumir planes, aunque sí, retocando algunas cuestiones, revisando. Yo creo que en la política de infraestructuras es tan absurdo hacer un juicio a la corta, sabiendo que son proyectos que duran tanto, que trascienden gobiernos, trascienden hasta generaciones, que tener este microscopio respecto a cinco meses me parece que es absurdo.

Yo entiendo que las Cortes Generales las componen el Congreso y el Senado, y no creo que sean dos cámaras distintas que respondan a instituciones diferentes, porque ambas componen el Parlamento español. Cuando yo dije que había comparecido en julio, me refería al Congreso. Yo he sido diputado unos años, y si hay un tema que me interesa me voy al Senado, me dejan entrar, puedo estar, y si es en el Congreso exactamente igual. Lo que quiero decir es que si la política interesa, se sigue. Si no interesa, no se sigue.

Yo comparecí en el Congreso, que entiendo que es una Cámara de representación también, y puedo venir al Senado. De hecho, estoy en el Senado. Pero fíjese, si su grupo hubiera tenido más interés en citarme a la Comisión de Fomento que en citarme a la Comisión de Investigación de Financiación de Partidos Políticos, hubiera comparecido aquí antes, pero no, me estrené en la Comisión de Investigación de Financiación de Partidos Políticos nada ser ministro y pasé por ahí. Esa es la prioridad. Me hubiera encantado hacerlo en Fomento en vez de que me citaran para algo que quienes lo hicieron sabían que no tenía nada que ver, pero tuve que pasar por ahí.

No es verdad que yo no dé la cara en el Senado, porque entonces no sé quién ha venido a las sesiones de control del Senado. ¿Habría sido mi doble? No sé. ¿Cuántas veces he venido yo a la sesión de control del Senado a dar la cara? Por lo tanto, no puede ser.

Se me cita donde se me cita, y se me cita al Pleno, a la sesión de control, que, de hecho, es sesión de control —lo de hoy no es exactamente sesión de control—, que es donde se da la cara, y yo he ido todas las veces que se me ha reclamado por parte de todos los grupos. ¿O alguna vez me he justificado o evadido? No, porque ni siquiera depende de mí. Por lo tanto, digamos las cosas con rigor, porque, si de lo que se trata es de dar un discurso despectivo, descalificatorio, ¿sabe qué pasa?, que eso impide algo elemental: conversar. La negación no ayuda al diálogo. La negación de la realidad de los hechos lo único que nos hace es imposibilitar el diálogo. Yo apuesto por el diálogo, porque, además, estoy convencido de que, más allá de la escenificación, en el fondo eso va a seguir siendo necesario, y es lo que se nos reclama, y nos lo reclaman ustedes mismos como representantes populares.

Por lo tanto, yo he venido aquí cada vez que se me ha invitado, y si no he venido a esta comisión, ustedes saben también perfectamente que esta comisión ha estado ciertamente bloqueada por muchísimas preguntas orales reconvertidas, que en origen eran escritas, reconvertidas a orales porque no fueron contestadas, y la mayoría se presentaron y no se contestaron durante el Gobierno del Partido Popular. Esto hace que a esta comisión haya tenido que venir buena parte de mi equipo a responder a preguntas que no se atendieron.

Esto quiero vincularlo también con algo que se ha dicho antes sobre las preguntas. Nosotros, desde que estoy yo, hemos tenido 3400 preguntas por escrito, y tengo el mismo personal que tenía —este es el ministerio que más preguntas recibe—, 3400 preguntas a las que hay que añadir todas las anteriores que estaban sin responder, porque la senadora de Esquerra Republicana me ha echado en cara dos que no tienen nada que ver con el tiempo que yo he estado, porque son de marzo. Yo lo asumo todo. Yo tengo un gran sentido institucional y, por lo tanto, yo asumo que el Gobierno de España es con uno y con otro, es decir, sigue siendo Gobierno de España, y, como digo, yo lo asumo perfectamente.

Por lo tanto, mi disposición es venir aquí cada vez que me convoquen a una sesión de control, en comisión o en lo que haga falta, es decir, contarán conmigo porque, además, es mi obligación, no es una devoción.

¿La decepción es absoluta? (*Risas*). Ya le digo, no es creíble; no me parece creíble que usted tenga una decepción absoluta, porque, si no, entenderé que el tren que hemos puesto entre Cartagena, Murcia y Madrid a usted le parece decepcionante; le parecerán decepcionante las cercanías Villena-Alicante; le parecerán decepcionantes las cercanías Vinaroz-Castellón; le parecerá decepcionante que ayer mismo restableciéramos la conexión ferroviaria con Granada, con tres años y pico de errores, y fíjese lo que nos ha costado ponerlo. ¿Lo podría haber puesto su partido en marcha? La pregunta es por qué no lo hicieron. ¿Cuál es el tema?, ¿económico? No, por alguna ausencia de voluntad política. Así, si entiendo que es decepcionante todo, es decepcionante todo lo que hemos hecho en este tiempo, como poner en marcha las bonificaciones para la subvención de viajes a Canarias, o parar la huelga de controladores aéreos que me encontré nada más llegar por un problema de la gestión de personal con ustedes, y tantas y tantas cosas seguramente son decepcionantes. Por lo tanto, yo no creo que haya sido en nada decepcionante. Tampoco creo que la gestión de mi antecesor fuera decepcionante en su conjunto; de hecho, yo he seguido muchos planes, por ejemplo los de cercanías, aunque hay que revisarlos.

Respecto a su comparación —y ya voy contestando cosas concretas— entre Barcelona y Madrid, tiene que ver, entre otras cosas, con que Madrid y Barcelona no son lo mismo, pero eso no quita para que podamos revisar exactamente cuáles son las previsiones.

¿Que había 4000 o 5000? O los que quieran. El problema es que esos son planes, y luego hay que poner las aportaciones año tras año, aportaciones que recogen el presupuesto, y nosotros a lo único que nos hemos limitado es a cumplir con el presupuesto, con alguna cuestión en la que, como todo Gobierno, podemos intervenir, pero ¿por qué no vamos nosotros a cumplir con el presupuesto? Es una ley, y nosotros vamos a cumplir con todas las leyes. En el caso de un gobierno, cumple y debe hacer cumplir. Por lo tanto, yo votaría lo que tuviera que votar, pero en cuanto es ley, yo tengo que cumplir, y no puede ser de otra forma.

En cuanto al nivel de licitación, usted dice que es ínfimo, pero creo que no lo es, y todas las organizaciones empresariales reconocen el empuje que ha tenido la obra pública. Le compro que no hay que compararlo con el primer semestre, pero comparativamente con el año anterior es muy superior, que es donde lo tengo que comparar, porque también había presupuesto; como digo, es muy superior. Además, dentro de los compromisos que contraje en el Congreso, voy a rebasar lo que he dicho: los 5000 que planteé, aparte de los 3000 de material rodante que están pendientes de que tengamos el contrato con Renfe, los vamos a superar claramente.

Me hace gracia lo de los amigos de Seopan. No me importa. El problema es que usted no los considera amigos, y tendrá que explicar por qué. Para mí ni amigo ni enemigo, están ahí y tienen que defender sus intereses como organización empresarial. Por cierto, he recibido a otras que agrupan a otro tipo de empresarios.

¿Por qué no me desarrolla el PIC? Porque es imposible, y ya me hubiera gustado. ¿Usted cree que a algún ministro le importa gestionar 5000 millones? Cuando despaché con el anterior ministro me dijo: Te dejo aquí un plan de 5000 millones. Y, claro, a mí los ojos se me hicieron... Lo que pasa es que no había tal plan porque estaba bloqueado por Hacienda. Cómo me hubiera gustado a mí disponer de 5000 millones y pasar a la historia como el ministro que licitó 5000 millones, con lo difícil que es tener esas cantidades. Pero ese PIC no pasó el trámite de Hacienda; si lo hubiera pasado, no tendría este problema. No le aprobaron el

techo de gasto. (*El señor Bernabé Pérez: Sí, sí*). ¿Me lo niega usted? Pues le invito a que me lo confirme. Páseme el acuerdo del techo de gasto del Consejo de Ministros. Ya está. Si es así, yo no tengo más que recurrir a él. Me lo pone muy fácil. A mí me encantaría. No tengo ningún problema. También le digo alguna cuestión: el tipo de interés era más del 9 %, y eso supone mucho para las arcas españolas, pues al final todo hay que pagarlo, y un tipo de interés de más del 9 % es mucho interés, y estaríamos pagando mucho tiempo las obras. Nosotros creemos que puede haber otra fórmula con un interés más bajo y hacer lo mismo.

Pero también le digo que de los veintisiete proyectos, ¿cuántos tenían redactados? Muchos eran una mera idea. Esto lo he dicho en Murcia, en su tierra, y por eso en Murcia me he comprometido a financiar algunos de los proyectos que sí están elaborados y, por tanto, se pueden licitar con cargo al presupuesto general para sacarlo adelante, porque está maduro y porque hay otros proyectos que están en presupuestos y no tienen ninguna madurez para ser licitados. Ya saben ustedes que todo proyecto exige un estudio informativo previo, en su caso declaración de impacto ambiental y un proyecto posterior. Todo eso es lo que nos permite licitar, y si no tenemos nada de eso, no se puede licitar.

Me ha hablado de peajes. Esto ya lo hemos hablado. Ustedes, cada vez que tuvieron oportunidad, lo único que hicieron fue prorrogar los peajes. En el caso de la AP-1 lo único que dijeron es que no lo iban a prorrogar, pero es que legalmente ya no se pueden prorrogar por normativa comunitaria. Eso era antes, ahora ya no. Pero no había nada previsto.

En cuanto a la radial, me ha dicho que las iban a licitar, pero no, esa era la voluntad, pero no estaba decidido, porque esto ya lo he despachado con el equipo anterior. No estaba decidido. Pero le diré una cosa: daba igual que lo licitaran o no, porque el problema es que ya computó como déficit público. Ya figuraba en la contabilidad como déficit público, así es que no nos aliviaba nada. Además, le diré otra cosa: no tenemos calculada todavía la RPA. Aún no la tenemos, y no estaba calculada. Y tampoco estaba claro lo que se iba a licitar. No hay ningún trabajo previo de licitación. Usted sabe que licitar no se hace de un día para otro. No se ha movido ni un solo papel para licitar nada, ni por cuánto, ni se había tanteado a las empresas si era de interés o no. Entonces, mucho papel y poca realidad. No se ha movido absolutamente nada.

Usted ha dicho que podíamos haber hecho una declaración de lesividad; o sea, que reconoce que eran lesivas. Usted sabe que los suelos subieron mucho por la propia Ley del suelo de ustedes, que los encareció tremendamente, pero no quieren asumir ninguna responsabilidad en esto. Ustedes promueven las radiales, luego las rescatan y me quieren echar a mí el muerto después de cinco meses. ¿Usted cree que es creíble? ¿No pueden hablar de otras cosas?

Me habla de los peajes y las autopistas. ¿Sabe lo que me he encontrado? Pues mire, señoría, en este artículo de prensa que le muestro del año 2012 dice lo siguiente: El Gobierno baraja cobrar peajes blandos en autovías. Repito, año 2012, y gobernaban ustedes. Han pasado seis años. Pero es que me he encontrado este otro artículo, que dice así: Análisis de sistemas de financiación para la gestión óptima de la red de carreteras del Estado, Ineco, 31 de enero de este año, para cobrar peajes en todas las autovías. ¿Y ustedes me hablan de esto? Pueden hablar de muchas cosas, pero estas yo las eludiría, hablaría de otras cuestiones.

Habla también de corredores. Veamos, tal cual, la planificación que a mí el señor Bravo, de Adif, me dejó. Y fíjese que no solamente la estamos cumpliendo, sino que, además, la que era número dos ha pasado a ser la número uno para no interrumpir nada. Fíjese qué continuidad he tenido.

En cuanto al corredor atlántico, le diré que vamos a presentar públicamente el plan director, si es posible, este año, en diciembre; si no, desde luego, de enero no pasa. Ahí se plantearán todas las actuaciones y las líneas que tiene el corredor atlántico.

Respecto a la conectividad con Portugal, le diré que es un tema que acabamos de cerrar ahora mismo en la cumbre hispano-lusa, y además, como queremos hacerlo, por Badajoz, y están ya los tramos aprobados por los portugueses.

Ustedes no consiguieron poner en ese mapa el ramal cantábrico-mediterráneo. Esto ha sido una de las cosas que estamos todavía gestionando porque no lo incluyeron en Europa. Por supuesto, algo que me afecta a mí y que a ustedes les podría afectar también por su cercanía es, al menos, que se deje pintado el Madrid-Valencia, y no hace falta que financien nada, porque ya está hecho, pero sí que nos interesa, a nivel estratégico, que tenga esa definición gráfica. Pero el Sagunt-Zaragoza a ustedes se les cayó, y estamos ahora negociando con Europa, y no deja también de formar parte de los corredores transeuropeos.

Para terminar, voy a responder a lo que me ha dicho sobre Murcia. Señoría, vamos a ver, la licitación a Almería la hemos sacado. (*El señor Bernabé Pérez: Faltan tres*). No se preocupe, que lo vamos a seguir sacando, porque los tramos hay que hacerlos con cierta racionalidad, no se trata de arrojarlo todo. Se

está haciendo. En cuanto al tramo Granada-Antequera, yo me comprometí en junio a que el AVE estaría listo para esa fecha. Podríamos haber dado una fecha anterior, pero no, porque algo que se ha dicho aquí es cierto, y es que se han generado tantas expectativas, ha habido tantas promesas incumplidas, que no vale la pena anticipar nada más. Si puede ser en mayo, será en mayo, pero voy a decir en junio, porque si todo va como va, y va bien, estará seguro para esa fecha. ¿Para qué vamos a generar expectativas en mayo y luego te lo estén pidiendo todo el rato? No vale la pena. En eso hay una gran desconfianza; de hecho, lo primero que me he encontrado en todos los territorios y con todos los interlocutores ha sido desconfianza, pero no una desconfianza porque uno se equivoque, sino porque se presume mala fe en los anuncios. Entonces, lo primero es recuperar la confianza quebrada, y cuesta mucho. Por tanto, no vale la pena redundar en esos falsos anuncios. Como le decía, ayer mismo entró por Moreda y se produjo la reconexión. ¿No lo podían haber hecho ustedes? De paso, hemos dado servicio a la línea de Linares, ya no por Granada-Antequera, sino por el propio Linares, con conexión a Madrid. Lo podían haber hecho. Y el híbrido, igual.

Usted sabe que ahora inauguraremos la variante de Camarillas. Vamos a recortar media hora más. Al final, entre lo que dure el AVE y lo que dure la línea provisional, ¿qué vamos a encontrar, veinte minutos de diferencia? ¿Treinta minutos? ¿Es mortal? Lo que es importante es que estamos dando servicio, fíjese, no estamos aplazando su llegada. Por lo demás, en Murcia está todo licitado, así que no sé qué problema tienen. Les recuerdo que el delegado del Gobierno, en el año 2015, dijo que iban a celebrar el fin de año con el AVE. Esto fue en 2015, así que no sé qué me están pidiendo a mí con cuatro meses.

Por otro lado, ¿a usted 5200 viviendas no le parecen nada? Pues mire, 5200 viviendas son más que cero; son 5200 veces más que cero, que es lo que había. Así es que entiendo que hay que ser más ambicioso, y estoy de acuerdo en eso, pero no desbaratemos los modestos esfuerzos que contribuyen a paliar donde no había nada.

Como conclusión —no crea que celebro responderle así—, le diré que creo que hace falta un acuerdo sobre política de infraestructuras, y los partidos políticos que tienen concepción de Estado están obligatoriamente llamados a hacer ese esfuerzo. Sigo insistiendo, porque después de este Gobierno vendrá otro, y después de un ministro vendrá otro, pero el país seguirá siendo el mismo, por lo que habrá que seguir vertebrando y habrá que seguir introduciendo mayor racionalidad en la planificación y no estar respondiendo obra a obra, proyecto a proyecto, algo que puede tener mucha acogida en los territorios, pero que hay que enfocar desde una dimensión nacional. Esa es mi idea.

Por lo demás, tomo nota de toda la relación de obras, pero si les contesto obra a obra con este informe tan extenso que tengo aquí, definitivamente los fulmino, cuando tenemos otras posibilidades de responderles. Por tanto, me pongo a su disposición. No hace falta que me hagan preguntas, pueden venir al ministerio y les facilito toda la información una a una.

La senadora Pascal me ha planteado el problema que existe sobre la generación de expectativas, del no cumplimiento. Yo no creo que el ministro de Fomento sea el que peor se vea en Cataluña. Yo voy bastante, estoy muy cómodo, me siento en casa, no tengo ningún problema y nadie me ha dicho nada hasta la fecha. Sinceramente, incluso hay otros ministerios que, a lo mejor, están peor vistos. Piensen, piensen. (*Risas*). Yo, por ejemplo, estoy muy satisfecho de la visita que hice el fin de semana. Pudimos ver una obra de alta ingeniería que va a resolver la conectividad de cercanías con el aeropuerto de El Prat. Es un proyecto muy demorado, pero que empieza a ver un horizonte cierto. En mi opinión, es una imagen de que el Estado puede y deber estar presente en Cataluña, como fue la inauguración de otro tramo, también demorado pero que finalmente concluyó, y al que le van a seguir otras actuaciones. El problema de Cataluña, básicamente, es un déficit más de ejecución que de inversión, porque sobre el papel la inversión, con todas sus limitaciones, no es de las que sale mal parada; el problema ha estado siempre en la ejecución.

Tengo algunas cuestiones de Canarias, y hay una muy específica de El Hierro, del aeropuerto, sistema AFIS, AENA, si se piensa que hay que mantener este sistema, pero como es algo muy concreto lo miraremos con detenimiento.

En relación con el convenio de carreteras que ha salido respecto a Canarias, nos hemos comprometido y tenemos que hacer verdaderos esfuerzos por cumplirlo, y en eso estamos porque, además, no depende solo de este ministerio. El compromiso es que en la semana del 17 —dije del 17, no el 17— quisiéramos estar firmándolo. ¿Qué carreteras? Las que proponga Canarias, porque con Canarias funciona así el sistema, es decir, nosotros financiamos, pero el Estado no ejecuta carreteras en Canarias, financia, y esa es la diferencia. Esto no es aportación de este ministro, esto es así. Nosotros financiamos, el ministerio, pero no las identificamos. Serán ustedes, en Canarias, en función también de la propia maduración de cada proyecto, los que decidirán.

Sobre la bonificación de vehículos, son temas más de debate presupuestario. Actualmente nosotros lo que tenemos que gestionar es lo que aprobó el último presupuesto, y en este caso abrió un mandato político para materializar la bonificación y no partida presupuestaria, así que tuvimos que recurrir, para financiar eso, a los remanentes de obligaciones de servicio público, porque no teníamos partida económica, no la había. Había un mandato al Gobierno para que articulara, materializara ese acuerdo político, pero no había normativa jurídica, y por eso tuvimos que hacerlo en dos fases, una mediante acuerdo del Consejo de Ministros para procurar su implementación inmediata, y dos, el real decreto para darle la cobertura jurídica necesaria que lo hiciera no recurrible, aunque estoy convencido de que nadie lo hubiera recurrido, pero jurídicamente hay que hacerlo bien y buscar la partida conveniente en otra parte. Ahora podríamos hablar de vehículos, no le digo que no, pero forma parte del debate presupuestario.

La senadora Iparragirre me ha hablado de la comisión de transferencias. Ayer se hizo, y están en ello. Me ha hablado de la implantación del tercer carril en el tramo de Astigarraga a Irún, y ahí ya sabemos que la empresa ha entrado en concurso, y eso es un problema tremendo, porque cuando una empresa entra en concurso se produce una situación administrativa muy compleja que hace que estas cosas se detengan.

En cuanto a lo de Aita Mari y lo de pronto, pronto no es tarde, no lo sé. Al decir pronto quiero decir que puede ser en dos semanas o en dos semanas y pico máximo, pero tampoco estoy yo en el expediente ni voy a coger a los funcionarios para decirles que lo hagan en tal fecha, porque esto es un acto reglado, y es un proyecto de transformación de un buque que, en principio, se supone que es para poder hacer las obras, pero parece ser que ya las ha ido haciendo, ha ido avanzando también con independencia de si tiene o no. Esto lo dije la semana pasada y yo diría que no tiene por qué tardar, es una información que me dio el servicio.

Y acabo con Asturias. Señora Domínguez de Posada, en el mapa que nos ha enseñado pone Foro, no es el mapa del ministerio, porque no está coloreado así. Yo estuve hace bien poco en Asturias y, pese a todas las alarmas, ha sido un viaje de los más agradables que he tenido, todo fue estupendamente. Estuve con la gente afectada, incluso con los que convocaron la concentración para recibirme en Gijón; el trato con la alcaldesa, que creo que es de su partido, fue excepcional, y me comprometí a que a la semana siguiente estaría el convenio y, como bien sabe, el convenio llegó esta semana; por lo tanto, hemos cumplido. He encontrado la racionalidad suficiente para decir que vamos a hacer el convenio en los términos previstos condicionado a lo que determine finalmente el estudio informativo.

Después de reunirme con la alcaldesa y el teniente alcalde, me reuní con todos los portavoces de los grupos, incluso con el representante de la plataforma, y todos estuvieron de acuerdo. Lo único que esperaban era que el convenio llegara, y ya llegó. A partir de ahí, todos a su nivel, el ayuntamiento, la junta y el propio Gobierno de España tienen que pasar los trámites propios de la aprobación de un convenio, pero hemos avanzado mucho porque el cuerpo del convenio es compartido y solo queda tramitarlo. Imagino que tendrá que ir o a la junta o al pleno en el caso de Gijón, en el caso de la junta tendrá que ir a acuerdo del propio Gobierno del Principado y así sucesivamente, pero lo importante es que en los términos del acuerdo estamos todos de acuerdo.

Podrá discutir esta propuesta, que es exclusivamente de Foro, sobre el tema del ancho de vía, pero en el resto de formaciones políticas nadie plantea ningún problema. Asturias representa —estoy hablando de memoria— el 13 % del transporte de mercancías de España, que no es poca cosa. ¿Es normal someter a las mercancías a una rampa, impidiendo por lo tanto la longitud de los convoyes, cuando tenemos la posibilidad de establecer por una misma vía pasajeros y mercancías? Si estamos hablando siempre de que tenemos que procurar líneas de alta velocidad que permitan el paso de pasajeros y mercancías, ¿lo vamos a querer solo de pasajeros y meter las mercancías por la rampa? No es muy razonable. Esto permite mercancías y personas en los flujos previsibles sin ningún problema, con independencia de que podamos luego actuar, pero en este momento nos da una respuesta múltiple.

Para acabar y no cansarles, porque si no voy a provocar más réplica, diré, aunque no sé cómo hacerlo, y no es una defensa de mi tierra, que el puerto de Valencia no ha recibido ninguna ayuda. Se empeñan en decirlo, pero no es el puerto de Valencia, es el Consorcio de la Copa América, que se montó en su momento con el Ayuntamiento de Valencia y el Gobierno de España, y lo único que tiene es que la sede está en el puerto, que ni siquiera son ya instalaciones portuarias porque están cedidas a la ciudad. Al puerto de Valencia no se le ha dado nada, y no sé cómo decirlo. ¿Eso significa que no hay que ayudar al puerto, como usted me dice? No. ¿O al puerto de La Coruña, que también tiene necesidad de ayuda? No, habrá que ayudarle si se puede. Lo que no se puede es utilizar el término del agravio, porque esto es muy recurrente. No hace falta agravarse para exigir una ayuda, porque se puede exigir sin necesidad de decir que al otro le dan y a mí no me dan. A mí no me gusta esa forma de hacer política tan concreta, sobre

todo porque cuando tienes la responsabilidad de toda España lo importante es compensar y equilibrar. El puerto de Valencia no ha recibido ninguna ayuda, lo cual no significa que no haya que ayudar al puerto de El Musel, como usted dice.

Muchas gracias. Sé que ahora seré objeto de réplica y les contestaré nuevamente. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor ministro.

Vamos al turno de dúplica. Les pido por favor a sus señorías que se ciñan rigurosamente a los tiempos. En primer lugar, por el Grupo Mixto, tiene la palabra la senadora Domínguez de Posada.

La señora DOMÍNGUEZ DE POSADA PUERTAS: Gracias, presidente.

Gracias, señor ministro, por su respuesta en tono cordial, pero quiero puntualizarle. Sí, la visita a Asturias ha sido muy gratificante para todas las partes implicadas, pero es cierto que para conseguir algo que tenía y tiene ya dotación presupuestaria tenemos que esperar dos años por ese famoso estudio que se ha contratado.

Y respecto a lo que ha dicho de la variante con ancho internacional, yo no he enseñado el mapa como un mapa del ministerio. Es un mapa que hemos hecho nosotros con lo que sacamos del ministerio y, lógicamente, en todas partes, en el corredor mediterráneo, hay ancho internacional, y en el noroeste tenemos el ancho ibérico, el ancho de Renfe. (*El señor ministro de Fomento, Ábalos Meco: En todo el corredor, no*).

Ha dicho usted exclusivamente de Foro, y no, perdone, porque eso forma parte de un acuerdo electoral entre el Partido Popular y Foro, que fue la opción más votada por los asturianos, ganando las últimas elecciones generales. No me diga que es una cuestión exclusiva de Foro, porque, de verdad, señor ministro, no es así.

Y respecto a lo del agravio del puerto de Valencia, no era mi intención. Lo que sí quiero decirle es que los asturianos necesitamos ser iguales al resto de los ciudadanos de los territorios.

Evidentemente, durante mucho tiempo hemos venido reclamando el mismo trato. El problema está en que somos escasamente un millón de habitantes y, Gobierno tras Gobierno, nos sentimos un poco dejados de la mano de Dios precisamente por el poco peso electoral que tenemos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno de la senadora Castilla.

La señora CASTILLA HERRERA: Muchas gracias, presidente.

Señor ministro, he comenzado mi intervención augurándole todos los éxitos porque realmente así lo deseo, ya que si le sale todo bien nos saldrá todo bien a los demás, también a los ciudadanos, que al fin y al cabo son los que nos han elegido y los que hacen que estemos aquí defendiendo sus iniciativas.

La verdad es que me ha decepcionado bastante la respuesta que ha dado en relación con Canarias, principalmente, porque aquí estamos dos senadores de Canarias que le hemos hecho preguntas específicas y, a poco que para prepararse la comparecencia que aquí nos trae haya visto nuestros perfiles, sabrá perfectamente por dónde vamos a tirar.

En primer lugar, en cuanto al convenio de carreteras Canarias-Estado, jurídicamente ya sé que el Estado financia y la comunidad autónoma señala, pero a buen seguro usted tendrá el borrador de ese texto, porque se va a publicar en el *Boletín Oficial del Estado*, y supongo que tendrá alguna previsión —me gustaría que la tuviera— de las carreteras que se van a incluir. Aun así, ya le dejo apuntadas las carreteras de la isla de La Gomera que son las que más me preocupan, para que, si está en su mano, sean incluidas en ese convenio.

En segundo lugar, no me ha respondido acerca de la voluntad del Gobierno sobre el vuelo directo de forma permanente entre la isla de La Gomera y Gran Canaria, aunque yo había presentado un escrito directamente a su ministerio. Usted me respondió señalando que estaban en la senda de estudiar las posibilidades. Bien, me gustaría saber si realmente existe un compromiso firme para redefinir la obligación de servicio público, recuperando la conexión directa La Gomera-Gran Canaria de forma permanente y, además, aumentar el número de vuelos y conexiones entre la isla de Tenerife y La Gomera y La Gomera-Tenerife y otras islas, y ampliar así otras rutas.

Tampoco me ha respondido a una cuestión sobre la que ya he presentado iniciativas, aunque no recuerdo si ha sido estando usted en el Gobierno o con el anterior Gobierno del Partido Popular. Se trata

de si tiene previsto implementar un sistema para la transparencia en la aplicación de la bonificación en los precios de los billetes aéreos, por todas las quejas que hemos tenido.

El señor PRESIDENTE: Señoría, vaya terminando, por favor.

La señora CASTILLA HERRERA: Voy terminando, presidente.

Ni tampoco sobre la implantación de la segunda pista en el aeropuerto de Tenerife Sur.

Creo que estos son temas vitales, le recuerdo que tienen mucha importancia, por lo que le ruego que, si no puede ser en esta intervención, con posterioridad les preste especial atención y nos dé una respuesta cuanto antes.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno del Grupo Parlamentario Nacionalista.

Tiene la palabra la senadora Pascal.

La señora PASCAL CAPDEVILA: Gracias, señor presidente y, gracias, señor ministro, por su respuesta.

Me ha quedado pendiente hablar de algunas obras sobre las que quería hacer determinadas peticiones. Hay un ciudadano que me ha interpelado directamente a través de las redes sociales, con lo cual le voy a formular algunas preguntas, aunque sé que no me va a responder hoy. En todo caso, le ruego que, por escrito o de otra forma, pueda hacerlo. Por ejemplo, por qué no se desdoblaron los tramos Massenet-Tordera, de la N-II. Cómo tenemos el tramo Olot-Ripoll-Puigcerdá, de la N-260. Por qué no se licita el tercer raíl Vilamalla-Portbou. Cómo tenemos la supresión de los pasos a nivel de Figueres y Flaçà. Qué pasa con la estación del AVE en el aeropuerto de Girona. Y las posibilidades de conectar el Puerto de Palamós con el corredor mediterráneo.

Le voy a entregar estas preguntas por escrito, porque, evidentemente, soy consciente de que ahora no puede responder. Pero para mí es valioso que usted haya reconocido que tenemos un problema de ejecución, porque realmente es así. Evidentemente, siempre queremos más inversión y vamos a seguir pidiéndola. En todo caso, creo que es un error monumental poner dinero y no ejecutarlo, así que espero, señor ministro, que sus palabras hoy, en sede parlamentaria, tengan una consecuencia y que los niveles de inversión en Cataluña mejoren de una vez por todas y todos podamos congratularnos de eso.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno del senador Rodríguez Cejas.

Tiene su señoría la palabra.

El señor RODRÍGUEZ CEJAS: Gracias, señor presidente.

Seré muy breve, señor ministro Ábalos. Hemos estado toda la mañana oyendo hablar de la alta velocidad, que no existe en Canarias. Hemos estado toda la mañana oyendo hablar de cercanías, que no existen en Canarias. Hemos estado toda la mañana oyendo hablar de autopistas de peaje, que no tenemos en Canarias. Sin embargo, usted nos ha despachado en un minuto diciéndonos que ya se verá si se quita o no el sistema AFIS, que AENA quiere mantener, y que se incorporarán las carreteras que Canarias quiera.

Como bien decía la senadora por la isla de La Gomera, aquí estamos dos senadores canarios que hemos pedido su comparecencia, y creo que, como mínimo, se tenía que haber preparado un poquito mejor los temas que afectan a nuestro archipiélago.

Al hablar del convenio de carreteras tenemos que recordar que el Estado tiene una deuda pendiente con Canarias —no lo digo yo, lo dice una sentencia del Tribunal Supremo— de más de 945 millones de euros. Solo espero que en las cifras de este convenio de carreteras no se camelen esas otras cifras que teníamos pendientes de forma reiterada con anterioridad.

Como sé que no tengo mucho tiempo, en mi nombre y en el de todos los herreños quiero transmitirle, señor ministro, que valoraríamos de forma muy positiva que respondiera a la carta que este senador le cursó hace unas semanas invitándole a visitar la isla de El Hierro, porque entendemos que esa es la única forma de que usted y su gabinete comprueben que las cuestiones que yo le he planteado durante toda la mañana —transporte de pasajeros, transporte de mercancías, inversiones en nuestros aeropuertos, el AFIS los fines de semana, o el convenio de infraestructuras educativas y de carreteras— no son temas de interés político ni los ha traído aquí este senador porque se le haya encendido una bombilla, sino

asuntos que afectan de forma primordial a nuestro sistema socioeconómico y de forma directa a nuestra ciudadanía. Y es que, como usted nos habrá oído decir a los representantes de Canarias, tanto aquí como en el Congreso de los Diputados, en los territorios continentales tienen muchas formas de desplazarse entre una provincia y otra, pero nosotros dependemos exclusivamente del avión y del barco. Por eso, para nosotros es primordial que las inversiones en transporte y transporte de mercancías sean una prioridad para usted y su ministerio, porque necesitamos estar en igualdad de condiciones. Los 10 679 habitantes de El Hierro y este senador estaremos muy pendientes de su gestión, y le deseamos la mayor de las suertes. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Turno ahora para el Grupo Vasco.
Tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidente.

Quiero agradecer al ministro su respuesta a los puntos que le he planteado. Es cierto que ha habido un retraso, por un tremendo problema —o problema tremendo, no sé cómo lo ha dicho—, en el desdoblamiento en el trayecto desde Donosti hasta Irún porque la empresa ha quebrado. Pero reitero lo que el viernes se va a trasladar mediante una moción en el Ayuntamiento de Irún, que es dar una respuesta a la frecuencia. Porque el problema está ahí y va a transcurrir un tiempo hasta que se pueda dar una solución, pero hay que mejorar la calidad del servicio para las usuarias y los usuarios de la comarca del Bidasoa y en la ruta de Donosti a Irún. Constatando esa realidad y compartiendo que es un problema tremendo, se podrían aumentar las frecuencias para dar un mejor servicio a las usuarias y los usuarios. Como he dicho en alguna ocasión, ellos no entienden de cambios de Gobierno ni de quiebras de empresas. Esa comprensión, a tener en cuenta puesto que se está o no en el Gobierno, no la tienen. Lo que entienden —y tienen todo el derecho— es que la calidad del servicio por lo menos sea mejorada. Por tanto, en un ejercicio de responsabilidad, entendiéndolo que no puede ser la que existía porque ha habido un problema, creemos que los que tienen la responsabilidad —usted y su ministerio— pueden ampliar las frecuencias.

Aprovecho la oportunidad de este altavoz para ser portavoz de las y los irundarras, así como de todas las usuarias y los usuarios de ese servicio de cercanías.

Le reitero mi agradecimiento.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Sería ahora el turno de Esquerra, pero quedamos en que se agrupaban las intervenciones. (*La señora Castel Fort pide la palabra*).

Tiene usted un minuto.

La señora CASTEL FORT: Gracias, presidente, por su comprensión.

Solo quiero decir que me daré por satisfecha si el ministro o su equipo leen el *Diario de Sesiones* y me responden por escrito al rosario de peticiones y al diagnóstico que he explicitado antes.

Gracias, ministro.

Muchas gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Es el turno para Unidos Podemos.

Tiene la palabra la señora Freixanet.

La señora FREIXANET MATEO: Gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro. Mi compañera, la senadora Garrido, ha planteado cuestiones muy concretas y fundamentales sobre vivienda, y le agradecería su contestación.

Voy a focalizar mi intervención en las cercanías, porque la movilidad cotidiana es fundamental para la gente. Cercanías recibe una inversión muchísimo menor que el AVE para un servicio que usa muchísima más gente. A nuestro entender, la continuidad no es de por sí un valor —en algunas cosas, sí, en otras, no— y, en ese sentido, quiero saber si coincide conmigo en que debemos cambiar las prioridades y situar la cotidianidad en un lugar de primer orden y cómo se traduce eso en materia de inversiones.

Y paso a hablar de algunos elementos concretos que no han salido en relación con Cataluña, sobre los que, obviamente, puede usted responder como considere, aunque creo que es su responsabilidad responder.

Comienzo por la R-4, que sabe usted que acumula abandono, para darle traslado de la declaración de los alcaldes del Vallès. Empieza, obviamente, dando el pésame, y a partir de ahí hace tres peticiones políticas: exige a ADIF que actúe urgentemente para garantizar la seguridad de toda la infraestructura y recuperar el servicio Manresa-Barcelona; reclama a su ministerio que haga las inversiones necesarias para que la R-4 ofrezca un servicio competitivo, eficiente y seguro, que conecte la capital de la comarca del Vallès con Barcelona en menos de una hora —no sé si sabe que ese trayecto hoy dura lo mismo que en el año 36, ministro—; y pide urgentemente una mesa de trabajo al más alto nivel entre su ministerio, ADIF Renfe, la Generalitat, representantes de la comarca y los municipios por donde pasa la R-4, así como que antes de seis meses exista un plan de trabajo que planifique esas inversiones estatales, incumplidas hasta el momento, incumplimientos que usted mismo reconoció en el Senado. Bien, quisiera saber si tiene previsto poner en marcha algunos de estos puntos: las medidas urgentes en seguridad, las inversiones necesarias o la mesa de trabajo.

Dicho esto, a mi entender, todo el sistema de cercanías y regionales de Cataluña necesitaría una práctica como la que se pide para la R-4: atención inmediata a las urgencias, inversión suficiente para un sistema eficiente y una mesa de trabajo conjunta y específica. Lo cierto es que en Cataluña —y, desde luego, no solo en Cataluña— la situación de cercanías y regionales es agónica. Vivimos con retrasos constantes, con averías, con falta de mantenimiento, con desdoblamientos y accesos que hace décadas que esperamos, con falta de personal, con vulneración de derechos —por ejemplo, por la falta de accesibilidad todavía en algunas estaciones y trenes—, con accidentes y muertes. Y digo muertes, porque están pendientes soterramientos de vías, y mientras no llegan se cobran vidas; y eso es imperdonable.

Me gustaría que nos detallara qué soterramientos de vías se ejecutarán en 2019 en Cataluña, por ejemplo, en Montcada i Reixac, y en qué situación está Sant Feliu. Con respecto a Montcada, quisiera saber si hasta que no llegue el soterramiento, que exigimos que sea inmediato, piensan actuar de extrema urgencia para que mientras que haya esos pasos a nivel estos sean seguros —ahora en Montcada pasan trenes sin que baje la barrera, ministro—. Y sobre Sant Feliu, está pendiente la aprobación definitiva del proyecto de soterramiento. Me gustaría conocer avances y fechas para ello.

Aprovecho también para preguntarle por el plan para la estación de Lleida. Tras más de diez años de retrasos, la Paeria dice ahora querer llevar ese plan adelante, y quisiera saber si ustedes se van a implicar en ese proyecto.

Y voy a lo económico. Nosotras hemos hecho de la movilidad cotidiana materia de prioridad, de negociación y de acuerdo presupuestario. Tiene razón al decir que en Cataluña hay problemas, sobre todo de ejecución. Quiero preguntarle concretamente por la financiación del plan de rodalies, cuyo desembolso para 2019 venimos esperando, y por el estado de esas inversiones: la comparación entre lo prometido y lo invertido y sus acciones, para cerrar esa brecha.

Y le pregunto de forma muy específica sobre los 150 millones de euros que ustedes y nosotras acordamos que el Estado debía invertir en el transporte en el área metropolitana de Barcelona. Ello es fundamental para nosotras, por ejemplo, para abordar el precio del billete, que ahora es desorbitado. Era un acuerdo presupuestario, pero también un acuerdo político, y quisiera saber cómo van a dar cumplimiento a ese compromiso en las distintas posibilidades presupuestarias y políticas que tenemos por delante.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Ábalos Meco) ¿En el transporte urbano?

La señora FREIXANET MATEO: Sí, en el transporte en el área metropolitana de Barcelona. El acuerdo para la inversión de 150 millones de euros.

Finalmente, ya he dicho que la cotidianidad es prioritaria, pero también lo es el respeto por el mundo que nos sustenta, y en ese sentido su ministerio tiene un papel capital en la política medioambiental del Estado. Es una obviedad, por ejemplo, en materia de transporte de mercancías —estoy convencida de que usted lo sabe—, pero hoy voy a pedirle que incluya en su agenda todo lo relativo al frente marítimo. La brutal erosión de las playas tiene que ver también con puertos o infraestructuras que son barrera. Creo que debemos enfocar de otra forma todo lo que guarda relación con el acceso al mar, dejando espacio para que la naturaleza pueda hacer su ciclo. Por ejemplo, en mi tierra, el Maresme, es obvio que no solo implica al medioambiente, sino también a Fomento.

Y aprovecho que lo tengo aquí para pedirle que agende usted una reunión con la Generalitat para tratar la transformación de la antigua N-II en un paseo —es una reivindicación histórica— que permita la relación cotidiana y respetuosa de nuestros pueblos con el mar.

Gracias, ministro.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

De nuevo doy las gracias al señor ministro por darnos a conocer de primera mano las líneas generales del ministerio que dirige. Y quiero pedir perdón, porque antes he dicho que se había creado una dirección general de Vivienda, y no es así: es una Secretaría General de Vivienda, por poner todo en su sitio.

Celebramos, como ha dicho, que en tan solo cinco meses se haya dado solución a problemas que estaban encima de la mesa. Son, como decía, sesenta y seis medidas que afectaban al Ministerio de Fomento, que el Consejo de Ministros ha abordado. También celebramos la tranquilidad en la acción del Gobierno, con un doble compromiso: dar continuidad a todos y cada uno de los proyectos y todas y cada una de las infraestructuras que están en marcha y, sobre todo, dar transparencia, dar a conocer el estado de todos esos proyectos e infraestructuras, poniéndolas en conocimiento de los territorios y, priorizando, en el caso de que fuera necesario, junto con los territorios, a la hora de llevar a cabo esas infraestructuras.

Vemos que el Grupo Parlamentario Popular sigue con la consigna de decir que se han paralizado proyectos, que se han paralizado obras, sobre todo en referencia a ese plan extraordinario de carreteras. Pues bien, los anunciaba en julio de 2017, y hay cosas que son susceptibles y opinables y otras que son hechos objetivos. Primer hecho objetivo: chocaba con la Ley de contratos del Estado. Segundo hecho objetivo: muchos de esos proyectos —veintisiete— ni siquiera estaban finalizados. Y tercer hecho objetivo: incluso el anterior ministro de Hacienda los tenía retenidos.

Otro tema que ha salido en cada uno de los Plenos, en cada una de las comparecencias y en cada una de las comisiones es el de las autopistas cuya concesión finaliza: la AP-1, el 30 de noviembre próximo, y la AP-7 y la AP-4, el próximo 31 de diciembre de 2019. Incluso el Grupo Parlamentario Popular lo pregunta ahora, cuando antes lo único que se sabía es que legalmente no se podían prorrogar. El anterior ministro en ningún momento dijo ni siquiera que se fueran a hacer nuevas licitaciones. El Gobierno actual, bien el señor ministro, bien el secretario de Estado, cada vez que ha venido a responder preguntas ha dejado clara su posición: no se van a volver a licitar, revertirán al Estado, se van a levantar los peajes. Todo ello, por justicia social, por no discriminación entre territorios, lo que no quita que se abra un debate, como se está diciendo, para estudiar la financiación para la conservación y el mantenimiento de todas las carreteras.

Me gustaría hacer una mención especial a Correos y a su comentario de que, una vez que Bruselas haya dado su visto bueno, este Gobierno impulsará el plan de prestación del servicio postal con la firma de un contrato regulador para dar de esta manera una financiación adecuada a la obligación de Correos con el Estado para la prestación del servicio postal universal, lo cual garantiza dos cosas importantísimas: en primer lugar, la viabilidad de Correos como empresa y, en segundo lugar, dar tranquilidad a todos sus trabajadores, una estabilidad que hace falta a Correos.

Y finalizo como lo hacía en mi anterior intervención. Me alegro de que se dé a la vivienda la importancia que merece. Me alegro de que después de mucho tiempo se vuelva a trabajar para hacer efectivo el derecho de acceso a la vivienda. Y también me alegro de que exista ya un borrador de real decreto de medidas urgentes para llevar al Consejo de Ministros hasta que se redacte, tramite y apruebe la ley correspondiente.

Señor ministro, vuelvo a mostrarle todo nuestro apoyo, el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista, en su acción de Gobierno.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Turno ahora del Grupo Popular.

Tiene la palabra el senador Bernabé.

El señor BERNABÉ PÉREZ: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, en sus reflexiones ha acusado usted de dar falsas expectativas, y hasta de mala fe —y cito literalmente lo que usted ha dicho—, al Gobierno del Partido Popular por los anuncios que hacía. Yo le pregunto qué sentido tendría, señor ministro, que allá por los meses de marzo, abril o mayo, con el proyecto de presupuestos tramitándose, su antecesor, el ministro De la Serna, dijera que este verano se iban a licitar muchas obras en España. ¿Había algún afán electoralista, cuando en aquel momento nadie preveía elecciones hasta un año después? ¿No se le echaría todo el mundo encima una vez transcurrido el verano, si mintiera? Se anunciaban, señor ministro, porque todas esas licitaciones y todos esos compromisos se iban a cumplir. Había una certeza absoluta por parte del Gobierno del Partido Popular de que eso iba a salir adelante.

Nos dice usted que ahora tiene que recuperar la confianza de tanta gente que se ha sentido engañada. Y yo le pregunto: ¿cuántas obras de las que usted ha citado paró el PSOE en su Gobierno de 2010 y tuvo que poner en marcha el Partido Popular? Los accesos al Aeropuerto de Barcelona, la variante de Camarillas, infinidad de autovías, y un largo etcétera. Pero estaríamos permanentemente con el: y tú más, y creo que ese no es el camino.

Usted me dice que quiere apostar por el diálogo. ¿Y por qué no apostaron por él en estos dos años en que el PP gobernó en minoría? No les vimos nunca en ninguna mesa de diálogo, y el Ministerio de Fomento les tendió la mano para sentarse a hablar de muchas cosas. Yo le hago ahora una propuesta, le lanzo un reto: en lugar de gobernar con el ordeno y mando y con reales decretos, traiga usted sus propuestas a la sede parlamentaria, aquí o al Congreso, y vamos a hablar de ellas en vez de lo que estamos acostumbrados últimamente con ustedes, que solo saben gobernar por esa vía.

Me ha pedido usted que le diga en qué Consejo de Ministros se aprobó el Plan de inversión en carreteras, el PIC. Le he dicho que se iba a aprobar en el del 1 de junio, día en el que no se celebró porque, indudablemente, fue el día de la moción de censura. Pero le remito a la Comisión de secretarios de Estado y subsecretarios de dos días antes, del miércoles 30 de mayo. Coja usted el acta, coja usted el último punto del orden del día; le doy hasta la referencia: 12 A9-20182203. Ahí tiene usted aprobado el acuerdo por el que se modificaban los límites para adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros a fin de posibilitar dos contratos —los ha citado usted— que, efectivamente, llevaban ya mucho tiempo redactados y terminados: el arco noroeste de la ciudad de Murcia y el arco norte y la ampliación del tercer carril entre Crevillente y Alhama de Murcia, también en el entorno de la capital de mi región. Ahí los tiene usted, señor ministro. Solo quedaba el trámite de aprobación por el Consejo de Ministros. Ahí tiene los informes técnicos, jurídicos y económicos, señor ministro. Los informes técnicos de un organismo que usted ha citado, alabando su independencia: el Consejo Asesor de Fomento; los informes jurídicos, de 14 de mayo, de la Abogacía del Estado, señor Ábalos, dando validez a los pliegos de las cláusulas de esas licitaciones; y, por si tiene alguna duda, también los informes económicos del Comité Técnico de Cuentas Nacionales. Las dos secretarías de Estado, la de Hacienda y la de Fomento, los aprobaron con todos esos dictámenes previos y los llevaron a esa comisión. Mírelos, sáquelos, y haga el favor de licitarlos, porque las obras ya están preparadas.

Y termino con una reflexión en relación con el AVE a Murcia, que no puedo evitar por mi condición de murciano. Nos dice usted, señor ministro, que nos conformemos con el híbrido, que el híbrido funciona. Yo le digo que no, señor ministro. No queremos un híbrido, no queremos un tren a gasoil. Queremos un AVE, queremos conectarnos a la modernidad y al progreso, como las treinta ciudades españolas que ya lo tienen. Murcia es la séptima ciudad en número de habitantes de España, con medio millón de almas. En la Región somos un millón y medio de españoles que no queremos ser de segunda división. Queremos ser igual que el resto de nuestros compatriotas. Están ustedes ejecutando exactamente las mismas obras que comprometió, redactó e inició el Gobierno del Partido Popular, y lo sabe usted perfectamente porque no han cambiado ni una coma. Unas obras que exigen que se construya una vía provisional, a modo de pequeño *bypass*, de un kilómetro y medio en lo que es el acceso a la ciudad, simple y llanamente, porque el soterramiento se hace en el lugar en el que están las vías actuales y es un pasillo muy estrecho, como usted ya sabe.

Por esas vías están transitando hoy todos los trenes: cercanías, mercancías, media y larga distancia, y están preparadas para que circulen los AVE. Hoy el AVE podría estar circulando en pruebas para tenerlo pronto a disposición de los murcianos. Pero ¿qué es lo que pasa, señor ministro? Que esas obras han exigido la colocación de unas infraestructuras que hoy ustedes llaman pantallas acústicas y que hace solo unos meses calificaban como el muro de la vergüenza. Que esas obras implican que hoy ustedes defiendan que, por seguridad, haya que cerrar temporalmente unos pasos a nivel, mientras que hace unos meses, cuando lo decía el PP, decían que queríamos dividir la ciudad en dos para siempre. Que en esas obras, en virtud del cierre de esos pasos a nivel, ustedes hoy dicen que hay que colocar unas pasarelas peatonales, cuando hace solo unos meses decían que eran unos engendros metálicos inaccesibles y hasta las denunciaban en Fiscalía. Pues todo eso, señor ministro, es lo que ustedes han hecho, simple y llanamente. Todas las molestias que iba a traer la llegada del AVE se mantienen hoy día en Murcia, pero sin el AVE. ¿Y sabe por qué? Porque lo que se está haciendo es el soterramiento. La llegada provisional del AVE era para avanzar ese progreso a nuestra tierra, y todo eso lo han pergeñado ustedes, el Gobierno socialista; usted, como ministro; mi paisano, el señor Saura, como secretario de Estado de Fomento; y, sobre todo, y principalmente, su delegado de Gobierno y candidato a la Presidencia autonómica, el señor Conesa, que es el autor de esa gran patraña, de esa inmensa mentira que es decir que se estaba construyendo un muro de Berlín en Murcia, cuando solo se estaba soterrando, señor ministro.

Concluyo. ¿Sabe usted cuál es el perjuicio que eso va a ocasionar en mi tierra? Según un reciente informe —de este verano, de hace poquitos meses— del Colegio de Economistas de la Región Murcia y de la Universidad de Murcia, entidades independientes y muy poco sospechosas de ser afines al PP, son 300 millones de euros anuales en productividad económica y 2700 empleos que pierde la Región de Murcia. Multiplique por tres. Eso es lo que está perdiendo Murcia: más de 1000 millones de euros y más de 9000 empleos. Señor ministro, lo van a pagar ustedes en las urnas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.
Para terminar, tiene la palabra el señor ministro.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Ábalos Meco): Gracias, presidente.

Lo de pagarlo en las urnas no está en su mano; afortunadamente, está en manos de los ciudadanos. Yo solo le digo que usted era delegado del Gobierno y tuvo un conflicto con los vecinos. Hoy no hay ese conflicto. Yo creo que las infraestructuras están para unir, no para dividir, y ese ha sido el propósito. Seguramente usted tendrá otros indicadores donde establecerá más valor; yo el valor lo pongo en la convivencia, en llegar a acuerdos y en hacer que el AVE llegue lo antes posible. En eso estamos trabajando y, evidentemente, lo estamos haciendo en la línea que usted mismo acaba de decir, en lo que estaba previsto. Pero mientras tanto hemos dado una alternativa, que no es la apuesta definitiva, obviamente —si no, no estaríamos trabajando—. Repito que es una alternativa. O sea, se puede estar trabajando para conseguirlo y al mismo tiempo tener una alternativa. Lo contrario es que ustedes no daban ninguna alternativa.

Pero recojo el guante para ponernos de acuerdo. Es más, ya hemos lanzado una iniciativa que va en ese sentido, que es la comisión de estudio sobre sostenibilidad de la red de alta capacidad. Ojalá pudiéramos hacer un debate no partidista, no buscando el despropósito, en torno a algo que está ahí, y es que tenemos más de 20 000 kilómetros de alta capacidad y no tenemos capacidad presupuestaria en todos estos años para mantenerla. Obviamente, el recurso es presupuestario, pero insuficiente, y nos tenemos que plantear cómo sostenerlo, nada más. Y ahí cada uno que plantee sus propuestas una vez se haya escuchado a quien se tenga que escuchar. Me parece que es el foro más relajado y tranquilo para abordar un tema, y eso nos puede llevar a otras situaciones que también cabe abordar. Por lo demás, yo no tengo ningún problema en tener las reuniones conjuntas que quieran para adoptar la mejor solución, porque estas cosas salen bien cuando se consiguen acuerdos —antes hablábamos, por ejemplo, de ese otro tema—. Cuando no hay acuerdo, no se llevan bien.

En cuanto a Canarias, senadora, yo estoy encantando de atenderla personalmente. Antes de venir he cogido la ficha de los miembros de la comisión y he procurado, dentro de todo el material que tengo aquí, que, como comprenderá, no lo he hecho de un día para otro, abordar lo que se me podía preguntar, porque España, afortunadamente, es muy grande. Pero no la había visto a usted y no esperaba nada sobre La Gomera, qué quiere que le diga. Si la hubiera visto en la comisión, habría venido preparado, pero me comprometo a dar respuesta a lo que usted ha planteado.

Y al senador canario quiero decirle que, evidentemente, hay un reconocimiento de una deuda de carreteras, de 945,55 millones de euros, para ser precisos, que es la consecuencia de un convenio anterior que no se cumplió. Evidentemente, es otra cuestión respecto de ese otro convenio que pretendemos firmar. Es independiente.

Ahora bien, todo ello está vinculado a la ejecución de proyectos que tiene que plantear el Gobierno canario; tendrá que plantear si tiene proyectos redactados y su capacidad para gestionar esta media de 200 millones, más los que se debían, que también hay que ejecutarlos. Pero, bueno, esa es otra cuestión. Y evidentemente, respecto a lo que usted planteaba, sí, son dos cosas distintas.

A la senadora de Esquerra la contestaré por escrito. (*La señora Castel Fort: Gracias*).

Respecto a los temas que me plantean las senadoras Pascal y Freixanet, les quiero decir que hemos puesto en marcha la comisión de seguimiento de infraestructuras con el *conseller* de Territori. Con independencia de que cada uno pueda reivindicar lo que quiera desde su territorio y desde su escaño, lo cierto es que hemos recuperado un marco para llegar a acuerdos y priorizar inversiones dentro de ese marco. El sábado coincidí en Girona con el *conseller* de Territori y hablamos de que algunas cosas que para mí son prioritarias para ellos no lo son tanto, y al revés. Entonces nos tenemos que poner de acuerdo y vamos a tratar que esa sea la forma de encauzarlo. En cuanto a la estación de Lleida, el 17 de diciembre el alcalde de Lleida mantendrá una reunión con el secretario de Estado para abordar esta cuestión.

Sobre el tema del transporte metropolitano no sé si solo es metropolitano. (*La senadora Freixanet Mateo: La Autoridad de Transporte Metropolitano*). Ah, vale. Pues esto lo lleva Hacienda, no Fomento. Hacienda es la que gestiona la financiación, no lo lleva este ministerio. E igual ocurre con costas. Nosotros tenemos competencia sobre puertos, partiendo de que estos son autónomos; o sea, la legislación sobre puertos sí, además puertos de interés del Estado. Pero la franja costera ya es de costas y corresponde al Ministerio para la Transición Ecológica. Respecto a su inquietud sobre la lucha contra la contaminación, por ejemplo, Salvamento Marítimo sí que tiene toda una línea de trabajo de descontaminación que está desarrollando, y además creo que es una faena que hay que promover. Se tiene que conocer la labor de descontaminación que se está haciendo, pero siempre en agua marítimas, no en el litoral, que corresponde al Ministerio para la Transición Ecológica.

¿Ya no está la senadora de Asturias? (*Denegaciones*). Bueno, simplemente quiero recordar que son dos años, y no porque le pongamos un plazo, sino que es consecuencia del estudio informativo que se contrató por el anterior Gobierno. Pero dura dos años normalmente. No obstante, nuestro compromiso con Asturias es que, antes de que concluya el propio estudio informativo, se saque a información pública para ir adelantando plazos. Pero, repito, no es que impongamos nada, es que viene así. Se contrató este estudio informativo previamente, que, por otra parte, es requisito necesario para poder redactar un proyecto luego.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchísimas gracias, señor ministro, por su presencia en esta comisión.

Se levanta la sesión.

Muchas gracias.

Eran las quince horas y cinco minutos.