



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES

SENADO

XII LEGISLATURA

Núm. 45

23 de enero de 2017

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ CRESPO IGLESIAS

Sesión extraordinaria celebrada el lunes 23 de enero de 2017

ORDEN DEL DÍA

Comparecencias

- Comparecencia del ministro de Fomento, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, ante la Comisión de Fomento, para informar de los objetivos generales de su departamento.
(Núm. exp. 711/000067)
Autores: FRANCISCO JAVIER ALEGRE BUXEDA (GPMX), LUIS CRISOL LAFRONT (GPMX) y TOMÁS MARCOS ARIAS (GPMX)
- Comparecencia del ministro de Fomento, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, ante la Comisión de Fomento, para presentar las líneas básicas de su Ministerio.
(Núm. exp. 711/000084)
Autor: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPMX)
- Comparecencia del ministro de Fomento, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre la política a desarrollar por su departamento.
(Núm. exp. 711/000101)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- Comparecencia del ministro de Fomento, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento.
(Núm. exp. 711/000119)
Autor: GOBIERNO
- Comparecencia del ministro de Fomento, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento.
(Núm. exp. 711/000144)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- Comparecencia del ministro de Fomento, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento.
(Núm. exp. 711/000165)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 45

23 de enero de 2017

Pág. 2

- Comparecencia del ministro de Fomento, don Íñigo Joaquín de la Serna Hernáiz, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre las líneas generales de la política de su departamento.
(Núm. exp. 711/000182)
Autor: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA
-

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 45

23 de enero de 2017

Pág. 3

Se abre la sesión a las dieciséis horas y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Fomento.

Les pido a los distintos grupos que, por favor, acerquen a la Mesa las posibles sustituciones para comprobar las asistencias.

En primer lugar, procede aprobar el acta de la sesión anterior relativa al día 10 de enero de 2017. ¿Alguna sugerencia o alguna intervención? (*Pausa*).

Queda aprobada por asentimiento.

COMPARECENCIAS

- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR DE LOS OBJETIVOS GENERALES DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000067)
AUTORES: FRANCISCO JAVIER ALEGRE BUXEDA (GPMX), LUIS CRISOL LAFRONT (GPMX) Y TOMÁS MARCOS ARIAS (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA PRESENTAR LAS LÍNEAS BÁSICAS DE SU MINISTERIO.
(Núm. exp. 711/000084)
AUTOR: CLERIES I GONZÁLEZ, JOSEP LLUÍS (GPMX)
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LA POLÍTICA A DESARROLLAR POR SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000101)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000119)
AUTOR: GOBIERNO
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000144)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000165)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA
- COMPARECENCIA DEL MINISTRO DE FOMENTO, D. ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO.
(Núm. exp. 711/000182)
AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA

El señor PRESIDENTE: A continuación, le doy la bienvenida al ministro de Fomento, don Íñigo de la Serna, porque es la primera vez que comparece en esta legislatura, aquí en el Senado, y estoy convencido de que va a ser de provecho para todos los grupos parlamentarios. Dicha comparecencia la han solicitado

el Gobierno y los distintos grupos: Popular, Socialista, Podemos, Esquerra Republicana y Mixto. El ministro va a intervenir sin límite de tiempo, como así ocurre en todas las comparecencias de ministros. Luego habrá una primera intervención de los distintos grupos por un tiempo de diez minutos y en los casos en que intervenga más de un portavoz se repartirán el tiempo. Después, una vez que intervenga por segunda vez el ministro en turno de réplica, habrá un turno de dúplica de cinco minutos para cada grupo, cerrando, definitivamente, el ministro.

Sin más, señor ministro, cuando usted quiera tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (De la Serna Hernaiz): Muy buenas tardes. Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, es un honor para mí comparecer en esta Comisión de Fomento del Senado para informar sobre las líneas generales de la política del Ministerio de Fomento para esta legislatura. Lo hago a petición propia y también de diversos grupos que conforman esta comisión y que ya ha mencionado el presidente.

Como sus señorías conocen, la actividad del Ministerio de Fomento y, por tanto, las cuestiones que se tratan en esta comisión y que se van a abordar a lo largo de esta legislatura, tienen una gran relevancia para la sociedad, porque nuestro grupo, entre otras cosas, gestiona tres de cada cuatro euros de las inversiones del Estado, supone una aportación del 16 % del producto interior bruto y es responsable de la generación de 1,3 millones de empleos.

Soy también plenamente consciente —y es algo que he comentado con el presidente— de que esta es una de las comisiones con más actividad en la Cámara. Por lo tanto, quiero trasladarles mi compromiso de abundar en el diálogo y en la colaboración para trabajar con esta Cámara tanto por mi parte como por la de mi equipo, parte del cual se encuentra aquí presente.

Brevemente voy a apuntar unas líneas en relación con el contexto en el que nos situamos y que nos hemos encontrado. En este último periodo 2012-2016, en el Ministerio de Fomento se ha trabajado para poner todas las capacidades del grupo al servicio del empleo, de la modernización de las infraestructuras, de la calidad en la prestación de los servicios, de la vertebración territorial y de la igualdad de oportunidades, que son algunos de los principios que ya enuncié en mi toma de posesión y que deseo que continúen a lo largo de toda la legislatura.

En el ámbito de la planificación, es decir, el Pitvi, el Plan de Infraestructuras 2012-2024, y la estrategia logística, se han llevado a cabo numerosas actuaciones en las diferentes áreas del Grupo Fomento.

En el ámbito de las carreteras se pusieron en servicio en este periodo más de 900 kilómetros de nuevas actuaciones, en concreto 610 kilómetros de nuevas autovías, 127 kilómetros de carreteras convencionales y 163 kilómetros de aumento de capacidad, nuevos carriles y mejoras de enlace.

En materia de ferrocarriles se han puesto en servicio, insisto, en el período 2012-2016, 619 kilómetros de nuevas líneas en diferentes tramos. La línea de trabajo en el sector portuario ha estado centrada fundamentalmente en la mejora de la gestión, en las inversiones, especialmente en lo que se conoce como el lado tierra, y también en algunas decisiones de carácter logístico como han sido las bajadas de las tasas portuarias y las bonificaciones llevadas a cabo. También se ha favorecido la intermodalidad mediante la mejora de los accesos terrestres a los puertos y, en particular, la creación de un fondo que va a cobrar un especial protagonismo en esta legislatura, que es el Fondo financiero de accesibilidad terrestre portuaria.

En el sector aeroportuario, el periodo ha estado marcado por los resultados fantásticos de AENA, gracias a la gran decisión adoptada por el anterior Gobierno y por mi predecesora en el cargo, Ana Pastor, para transformar el gestor aeroportuario en una compañía sólida, saneada, que lo convierte en el primer gestor aeroportuario del mundo en tráfico de pasajeros.

Finalmente, en lo que se refiere a la vivienda, a partir de 2012 se han puesto en marcha un conjunto de disposiciones y programas dirigidos, fundamentalmente, a un cambio en el modelo de vivienda para hacerlo más equilibrado y accesible apostando tanto por el alquiler como por los procesos de rehabilitación y regeneración urbanas. Se han dedicado más de 2500 millones de euros en estas áreas que han afectado a casi 700 000 familias en ayudas a la subsidiación, al alquiler y a la rehabilitación.

Gracias a todo ello, nuestro país ha ganado posiciones en el *ranking* de competitividad global en el periodo 2016, un *ranking* en el que se evalúan las infraestructuras, así como las medidas que, impulsadas por las instituciones, sirven para apoyar la competitividad del sector empresarial.

En el ámbito europeo, en lo relativo a la calidad de nuestras infraestructuras del ferrocarril figuramos en cuarto lugar y, en el caso del transporte aéreo, en quinto lugar. Por ello, quisiera poner en valor el enorme esfuerzo, insisto, que se ha hecho tanto por la exministra, Ana Pastor, como también por Rafael Catalá, mi compañero en el periodo en el que tuvo responsabilidades al frente del Ministerio de Fomento.

Los ejes fundamentales que ya trasladé públicamente para la ejecución de infraestructuras y las decisiones que vayamos a tomar en materia de transportes y vivienda, como digo, los vamos a articular teniendo en cuenta que es fundamental seguir garantizando la vertebración territorial, la cohesión social y la igualdad de oportunidades entre todos los españoles. Para ello, a lo largo de esta legislatura queremos llevar a cabo una política vertebrada en cinco grandes compromisos.

El primero de ellos es seguir desarrollando un sistema de transporte orientado al ciudadano y basado en la movilidad para tener un sistema de transporte seguro, de calidad e inclusivo.

En segundo lugar, seguiremos potenciando una red de infraestructuras moderna y eficiente al servicio de los ciudadanos y del crecimiento económico y, además, impulsaremos un espacio de transporte cohesionado e integrado en Europa —esto es importante— y en el mundo, reforzando, entre otras cosas, la apuesta por la tecnología, que queremos que sea unos de los pilares fundamentales en la modernización de nuestro sector.

Nuestro tercer compromiso es impulsar las cadenas logísticas de alto valor que sean eficaces y sostenibles, en particular en lo que se refiere al aspecto ambiental, donde nosotros queremos contribuir de una manera importante en la lucha contra el cambio climático, y con especial mención en la cadena de valor al tráfico de mercancías. Vamos a seguir desarrollando una política de infraestructuras y transporte que respalde la mejora de la competitividad de las empresas en nuestro país y también su proyección internacional.

En cuarto lugar, mantener una política de gestión urbana en la que la política de vivienda tenga un protagonismo especialmente enfocado a las personas y a las familias que más lo necesitan.

En quinto lugar, y para concluir, defenderemos una gestión y organización ágil, moderna y transparente.

En definitiva, estos cinco compromisos van a ser la hoja de ruta de la legislatura y pretendemos llevarlos a cabo mediante un decálogo de líneas estratégicas que serán las siguientes: uno, la planificación. Dos, el plan director de innovación en infraestructuras, transporte y desarrollo urbano. Tres, la estrategia logística. Cuatro, la cohesión social y vertebración territorial. Cinco, la movilidad urbana. Seis, la intermodalidad. Siete, la acción exterior y el apoyo a la internacionalización de nuestras empresas. Ocho, el modelo urbano. Nueve, la sostenibilidad. Y en décimo lugar, la seguridad. Líneas estratégicas que tendrán cada una de ellas un conjunto de medidas, algunas de las cuales voy a pasar a mencionar.

Para no hacer demasiado extensa esta primera intervención, me voy a centrar, a lo largo de mi exposición, en las mejoras y novedades que planteamos para esta legislatura en estos ámbitos. La primera es la planificación, dando por hecho que para nosotros es muy importante que las medidas y acciones que vayamos a llevar a cabo estén respaldadas por una sólida planificación que establezca, con criterios sostenibles, cuáles han de ser esas acciones, y a lo que queremos dar más importancia es a alcanzar un acuerdo por las infraestructuras y el transporte. Dentro de esta línea de planificación, el primer programa de actuación será este para intentar llegar, tanto con las distintas fuerzas políticas como también en el ámbito institucional, a un acuerdo para la implementación de las políticas de infraestructura a nivel nacional, tal como ya se ha solicitado por diferentes grupos políticos al Gobierno por unanimidad. Un acuerdo político que queremos sustanciar en tres foros: el foro político propiamente dicho, a través de las comisiones de Fomento en el Congreso y aquí en el Senado; el foro institucional, en el que tendrán que haber las comunidades autónomas, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y la Federación española de municipios y provincias; y el foro sectorial, en el que tengan que estar presentes el foro logístico y las asociaciones del sector, incluyendo, por supuesto, a los sindicatos.

Nuestra intención es alcanzar este primer acuerdo a lo largo del primer semestre del año 2017, para lo cual hemos iniciado ya algunos contactos en el ámbito político y hemos llevado a cabo también una ronda importante de diálogo institucional con las diferentes comunidades autónomas a las que prácticamente ya hemos visitado en su totalidad para analizar algunos aspectos de lo que podría llegar a ser este acuerdo.

Nuestro segundo programa de actuación es seguir avanzando en las redes transeuropeas —esto es importante— para fortalecer nuestra conexión con Europa y, por otro lado, para aprovechar las oportunidades de cofinanciación de las infraestructuras que necesitamos poner en marcha. Hay un compromiso político de todo el Gobierno de contribuir a vertebrar la Unión Europea con nuestras infraestructuras y transporte.

En tercer lugar, dentro del área de la planificación, es importante aprovechar al máximo las infraestructuras que ya tenemos en funcionamiento a través de diferentes acciones concretas. Me gustaría comentar dos de ellas. Por ejemplo, el fomento del aprovechamiento de las autopistas a través de las bonificaciones. En este sentido se ha alcanzado ya algún acuerdo para el desarrollo de experiencias piloto en lo que a la utilización de las autopistas por parte de vehículos pesados se refiere, como itinerarios alternativos a las carreteras convencionales. Puedo citar lo que se ha hecho junto con la Generalitat catalana en la AP-7

que ha conseguido disminuir sustancialmente el tráfico de la N-2 y que ha llegado a retirar casi 4 millones de vehículos pesados. Solo con esta medida en la que no se dispone de una nueva infraestructura, sino que se aprovecha la existente, se ha reducido la siniestralidad en un 72 %. Es una cifra suficientemente importante como para que nos haga abrir un periodo de reflexión sobre la oportunidad de utilizar y optimizar la utilización de las infraestructuras que ya tenemos a disposición. Un segundo ejemplo es el caso de los aeropuertos, donde tenemos prevista la finalización del proceso de certificación de aeródromo, de acuerdo con el reglamento europeo del año 2014, que fija como fecha límite el 31 de diciembre de 2017 para certificar el cien por cien de los aeropuertos españoles.

Un cuarto programa, dentro del apartado de la planificación, tiene que ver con la gestión de los contratos de obra pública. Aquí es donde queremos avanzar en la mejora de los sistemas, no solo de contratación, sino de elaboración de los proyectos y control de los mismos, teniendo en cuenta que cada euro que se gestiona es un euro de todos y que, evidentemente, tenemos que sacarle el mayor rendimiento y retorno social posible, así como favorecer la colaboración público-privada. Esta es una muy buena opción en el caso de las concesiones portuarias. Por cierto, hoy se ha firmado en El Ferrol el primero de los acuerdos con una inversión cercana a los 80 millones de euros para favorecer la accesibilidad marítimo-terrestre en este puerto de El Ferrol. Es la inversión más importante que se ha realizado y la primera dentro del fondo de accesibilidad que hemos puesto en marcha.

En quinto lugar, situamos el programa de actuación normativo y organizativo, donde vamos a elaborar una serie de reglamentos en el desarrollo de distintas leyes —me refiero a leyes de carreteras, del sector ferroviario o la Ley de ordenación de los transportes terrestres—, y vamos a seguir trabajando en lo que se denomina el cuarto paquete ferroviario, en el que tendremos que dotarnos de la mejor gestión para poder hacer frente a ese reto de la liberalización del transporte de viajeros en nuestros sistemas ferroviarios, analizando incluso la posibilidad de crear un único *holding* Renfe-Adif, tal y como ya sucede en otros países, como es el caso de Alemania, que afronta ese escenario de 2020 con un único órgano que va a hacer que sean competitivos. Nuestra intención, por supuesto, es abordar esa fecha siendo lo más eficientes y sólidos posible para competir con otros países.

Dentro del sector portuario también daremos cumplimiento, como es obligado, a la sentencia del Tribunal de Justicia Europeo, relativa a la regulación de estiba en la Ley de puertos, así como a la adaptación al texto refundido de la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante al reglamento de la Unión Europea, por el que se crea un marco para la prestación de los servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.

En el ámbito aeroportuario, como saben, el Consejo de Ministros está ya muy cerca de aprobar el documento de regulación aeroportuaria, conocido como DORA, que es el instrumento previsto en la legislación para seguir asegurando condiciones de eficiencia, calidad y capacidad, garantizando siempre el interés general de la red de aeropuertos de AENA. Esto es importante porque se trata de un elemento de planificación a cinco años en el que se analizan las capacidades disponibles para atender la demanda prevista, en el que se contemplan las inversiones que se van a hacer en materia regulada para los próximos cinco años, en el que hay, como ustedes conocen, un techo marcado por la Ley 18/2014 de 450 millones de euros y en el que además se establecerá la senda tarifaria —me refiero a las tasas aeroportuarias— para los próximos cinco años. De nuevo el Gobierno actúa con planificación, lo cual confiere bastante estabilidad y garantía para que el inversor privado pueda encontrar un marco que le resulte atractivo para poder realizar esa inversión.

En ese ámbito de la planificación —y abro un paréntesis— acabamos de anunciar recientemente el Programa de accesibilidad marítimo-terrestre en el lado portuario, con una inversión de 1400 millones de euros hasta 2021 y que favorecerá las conexiones ferroviarias que son, hoy por hoy, el mayor cuello de botella con que se pueden encontrar los puertos españoles, porque están dotados de una capacidad más que suficiente para seguir albergando actividades logísticas.

En este apartado, también reforzaremos el compromiso nacional con lo que se conoce como cielo único, potenciando los nuevos conceptos operacionales y las ventajas que ofrece la tecnología satelital. En este caso, es intención del ministerio aprobar el primer plan estratégico de Enaire, donde se van a recoger los pasos a dar en materia de organización y nuevas tecnologías.

Por hacer un comentario sobre una cuestión de cierta actualidad, en el sector viario, dentro de ese marco, tendremos que seguir trabajando en las soluciones previstas para gestionar las autopistas que se encuentran en dificultades financieras.

La segunda línea en que vamos a actuar es la del Plan director de innovación en infraestructuras, el transporte y desarrollo urbano. Queremos establecer una política de innovación y de utilización al máximo

de las tecnologías para mejorar y modernizar los sistemas de transporte. Por ejemplo, aquí se contempla la realización de una agenda digital de las infraestructuras y el transporte. Yo creo que todavía tenemos un amplio margen de mejora para avanzar en aspectos de todo tipo. Un ejemplo que lo visualiza, entiendo que muy bien, es la extensión del wifi en los sistemas de transporte por ferrocarril. O la gestión inteligente del tráfico o la información al ciudadano antes y durante el viaje. Queremos que esa transformación digital sea el segundo programa dentro de este plan y también la aplicación en el ámbito de las carreteras, donde planteamos, por ejemplo, que en todos los proyectos en redacción se inicie en esta legislatura la implantación de sistemas ITS para la fase de explotación, tales como sistemas de auscultación, estaciones meteorológicas, sistemas de información, etcétera.

En el caso de la navegación aérea las posibilidades de modernización también son importantes y están orientadas, fundamentalmente, al incremento de la capacidad del sistema. Quisiera hacer referencia especial a la utilización de los drones, puesto que depende de nuestro departamento, dado el elevado potencial de crecimiento. Queremos abordarlo desde una perspectiva multidisciplinar, a través de un plan estratégico para el desarrollo y uso de los drones que dé respuesta a todos estos retos que en estos momentos está planteando el sector. Asimismo, vamos a desarrollar programas de actuación vinculados a la información cartográfica, a los sistemas globales de navegación por satélite y a la mejora de la comunicación con el ciudadano.

El tercer eje, o línea estratégica, será la logística. Queremos seguir impulsando el papel que juega nuestro país como verdadera plataforma logística del sur de Europa para los tráficos intercontinentales. Queremos ser más competitivos y queremos que el ferrocarril sea uno de los ejes sustanciales sobre los que debe pivotar la logística del transporte de mercancías. Como saben, ahora, dentro del reparto modal, el peso que se lleva el ferrocarril es muy reducido. Hay cierta capacidad de mejora y hay ciertas oportunidades que nos brindan la situación económica y la buena marcha de los puertos españoles. Son oportunidades que trataremos de aprovechar para aumentar los tráficos a través del ferrocarril. Estas son buenas perspectivas para la utilización del tráfico de mercancías. Cada vez disponemos de una red más mallada, tenemos corredores que van completando sus tramos y que van creando ejes que aportan fiabilidad a la hora de decidir si se va a llevar a cabo el transporte por las infraestructuras ferroviarias. Un ejemplo claro es el corredor mediterráneo, que forma parte de la red básica transeuropea.

También queremos, dentro de este campo, seguir trabajando en la situación de Renfe mercancías para reforzar su posicionamiento estratégico en el marco y en el contexto de la liberalización que ya existe en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril.

Por último, como ya he mencionado, sacar el mayor provecho a este plan que hemos presentado, que contará con 1400 millones de euros —de los cuales, 552 millones de euros provienen de ese fondo de conectividad terrestre—, que van a ser ejecutados a través de ADIF, de acuerdo a los convenios que vamos a firmar con esta entidad pública empresarial.

Por otro lado, tenemos previsto continuar reduciendo los costes del paso de la mercancía por los puertos en su doble vertiente: tanto de las tasas portuarias, como de la tarifa por prestación de servicios —ajustándolas cada vez más a los costes reales de cada usuario—, así como aumentar la competencia a la hora de eliminar rigideces en la prestación de los servicios portuarios, como por ejemplo con la simplificación de los trámites administrativos. Por supuesto, y aunque vamos a poner el foco en la mejora de la accesibilidad de nuestros puertos, tenemos la intención de realizar inversiones importantes en lo que se conoce como el lado mar —es decir, dentro de la zona de servicio de los puertos—. Por señalar un dato, les diré que la inversión del ministerio, para este año 2017, supera los 813 millones de euros. Esta cifra es mayor que cualquiera de las de la etapa precrisis, y el doble de la inversión que llevamos a cabo en el año 2016.

En cuanto al área de política de fomento del suelo industrial —que corresponde a Sepes, quien cuenta con más de cincuenta años de experiencia—, para nosotros es importante llevar a cabo la promoción, adquisición y preparación del suelo en perfecta coordinación y colaboración con las comunidades autónomas, de cara a los diferentes proyectos de urbanización y empresariales.

El cuarto eje es el relativo a la cohesión social y la vertebración territorial. Sus señorías conocen perfectamente cuál es la situación de las infraestructuras en nuestro país, que necesitan —cómo no— de un mantenimiento importante, con los mejores niveles de calidad, seguridad y servicio. En el caso de las carreteras, estamos hablando de 26 330 kilómetros, aproximadamente el 16 % del total de las carreteras que hay en España. Por ello, hay que seguir trabajando en programas integrales de conservación, mantenimiento y seguridad viaria, desde la planificación y con actuaciones de carácter extraordinario, así como emprender la búsqueda de acciones preventivas y atendiendo a lugares o espacios con cierta

singularidad, como pueden ser los túneles, ámbito en el que debemos seguir avanzando en un proceso de modernización e impulsar un plan específico, adaptado a la normativa.

Por otra parte, es fundamental seguir avanzando en la modernización de la red ferroviaria, que cuenta con más de 15 500 kilómetros, de los que más de 3200 corresponden a líneas de alta velocidad. Así lo estamos haciendo, a través de programas que tendrán continuidad a lo largo de esta legislatura, como son la implantación de ASFA digital o los procesos de migración de ERTMS —que sirven para mejorar los tiempos de recorrido— y, cómo no, con la mejora de dotación de nuevas acciones, pues aunque el mantenimiento es importante, existe también una gran demanda por parte de los territorios para continuar avanzando en el cumplimiento de nuevos objetivos, con nuevos itinerarios viarios de alta capacidad y para ampliar las capacidades de las redes existentes, así como para mejorar los enlaces, creaciones de tercer carril, etcétera. Esto debiera formar parte del acuerdo nacional sobre infraestructuras.

Y qué les voy a decir de las líneas ferroviarias, donde la demanda es aún mayor, si cabe, en cuanto a la construcción de nuevos corredores de líneas convencionales y, especialmente, de alta velocidad, con los que estamos absolutamente comprometidos y a los que dedicamos una gran parte de nuestro esfuerzo inversor.

En el sector de los puertos, como he dicho, lo fundamental no es tanto la generación de nuevas capacidades, donde haya una dotación adecuada, sino favorecer al máximo la utilización de la inversión privada y su conectividad con las redes interiores.

En el caso de los aeropuertos, lo que vamos a hacer es lo ya se contempla en el DORA. Antes hablé de los 450 millones —que es el techo—; y en Consejo de Ministros aprobaremos una cifra de inversión en torno a la propuesta que ha formulado AENA. Esto es importante porque, así como he dicho que la inversión del ministerio en puertos será el doble que la del año 2016, en el caso de los aeropuertos va a suceder algo muy similar si, finalmente, el Consejo de Ministros aprueba la obligatoriedad de llevar a cabo una inversión. Además, en este caso estará sometida a control por parte del organismo regulador, mediante el cual, y si no se cumplen esas inversiones en los plazos previstos, la Dirección General de Aviación Civil tendrá capacidad de penalización.

Por otra parte, respecto al Plan de renovación de concesiones de los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera —me refiero al transporte en autobús—, nuestra intención es culminarlo a lo largo de la legislatura.

En este apartado también podría mencionar los pasos que vamos a seguir dando respecto a la política comercial de Renfe, que estarán marcados por la intención de mejorar las condiciones de uso y el grado de utilización, con una política tarifaria cada vez más accesible —como se viene haciendo con los jóvenes y otros sectores de población—.

En último lugar, es importante señalar el esfuerzo del Gobierno respecto a las conocidas como Obligaciones de Servicio Público —las OSP—, para financiar o bonificar líneas transporte que, a pesar de ser deficitarias, es necesario atender porque además de considerar su equilibrio económico, su mantenimiento es importante desde el punto de vista social. Por lo tanto, con ese objetivo de cohesión social, el Gobierno está invirtiendo casi 500 millones de euros. En este sentido, el Consejo de Ministros acaba de aprobar en el ámbito ferroviario, por ejemplo, para la red de Cercanías, media distancia y los trenes Avant, una inversión de 495 millones de euros; lo cual confiere cierta estabilidad ante las incertidumbres que pudieran tener algunos territorios respecto a la continuidad de ciertas líneas. Asimismo, esto nos permitirá preparar, a lo largo de 2017, una propuesta de las modificaciones que se consideren necesarias respecto a las Obligaciones de Servicio Público, de cara a 2018.

En lo que se refiere a otro asunto de cierta actualidad, las subvenciones al transporte aéreo y marítimo de residentes en territorios no peninsulares, quiero ratificar aquí nuestro compromiso para seguir ayudando y potenciando durante esta legislatura este tipo de subvenciones, a las que el Estado dedica más de 430 millones de euros, con el fin de establecer bonificaciones del 50 % del billete para los residentes de territorios extrapeninsulares —algo que ya venimos haciendo en coordinación con las comunidades autónomas también—, así como favorecer las reuniones de los comités de coordinación aeroportuaria que, por cierto, se han reunido a lo largo de estas últimas semanas, de cara a la aprobación del DORA.

En el apartado de movilidad, la primera de las cuestiones que queremos proponer es el Plan nacional de movilidad, convencidos de que hace falta articular un instrumento de planificación global de todas las materias relacionadas con la intermodalidad, y en el que se contemplen programas como, por ejemplo, el dedicado a la mejora de la movilidad en entornos urbanos —elemento importante para las variantes de las áreas metropolitanas—, en torno al cual, actualmente se encuentran en desarrollo proyectos importantes.

Asimismo, la red de Cercanías es un objetivo importante ya que, al cabo del año, la aprovechan más de 400 millones de pasajeros. Es uno de los grandes elementos de vertebración del territorio y, por tanto, nuestra idea es abrir vías de diálogo con las comunidades autónomas para la elaboración de nuevos planes de Cercanías en las diferentes comunidades.

La sexta línea estratégica es la intermodalidad. Pretendemos reforzar todos los elementos de la intermodalidad, como en el caso del ferrocarril, a través del desarrollo de las estaciones intermodales. Tenemos un buen ramillete de proyectos de coordinación con otros elementos de transporte, algunos de ellos gestionados por las comunidades autónomas.

En lo que respecta a Renfe, favorecer la intermodalidad no solo supone realizar infraestructuras intermodales sino también crear servicios combinados que favorezcan el acuerdo con otros medios de transporte, que los vamos a crear. También llevaremos a cabo —y supondrá un importante esfuerzo y compromiso político— la interconexión entre los sistemas ferroviarios y la red aeroportuaria; es decir, lo que se conoce como la creación de *hubs* ferroaeroportuarios, que pueden servir para mejorar la optimización de las infraestructuras. Me refiero a la interacción entre los aeropuertos y las líneas de alta velocidad, con lo que se conseguirán muchas sinergias.

Tampoco debemos olvidar algo que es muy importante y que he vivido en primera persona —justo antes de mi nombramiento, en mi responsabilidad anterior—, que es seguir potenciando las autopistas del mar. Los puertos siguen dando muy buenos resultados, récords históricos, con 509 millones de toneladas en el año 2016 y 33 millones de viajeros. Las autopistas del mar son importantes para seguir fortaleciendo ese papel de vehículo de exportación e importación de las mercancías en nuestro país.

La séptima línea es la que se refiere a acción exterior y apoyo a la internacionalización en una doble vertiente: por un lado, la internacionalización y el refuerzo en el grupo Fomento, en donde tenemos un sector muy importante y con un gran peso en el conjunto empresarial; y, por otro, el apoyo a la actividad internacional del sector y de las empresas nacionales que ya están actuando, todo ello en beneficio de la marca España, con el fin de aprovechar las oportunidades que se nos brinden para conocer e implantar tecnología en otros países y conseguir un retorno social y económico de las acciones que llevamos a cabo en el exterior. Esto lo estamos viendo, por poner dos ejemplos que he vivido en primera persona, en la línea de alta velocidad entre La Meca y Medina o en la nueva línea ferroviaria con trenes Talgo que une Moscú y Berlín. Son dos ejemplos, pero hay decenas y todos ellos reflejan el éxito del sector empresarial fuera de nuestro país y su posición de liderazgo. Pretendemos desarrollar esta acción a través de un plan de internacionalización que podamos llevar a cabo y en el que consigamos reforzar los datos de que ya disponemos que, por otro lado, son fantásticos. En este sentido, voy a darles algunos de finales del año 2015 —porque todavía no tenemos del 2016— en los que España se mantuvo como el país con mayor número de empresas entre las principales compañías mundiales del sector, 9 de las 37 primeras firmas, con una cartera de casi 74 000 millones de euros y una licitación internacional que, en ese año, fue un 15 % mayor que en el anterior y que siguió subiendo. Así, hasta el tercer trimestre del año 2016 las licitaciones internacionales superaron ya los 32 000 millones de euros; es decir, que la función del ministerio necesariamente tiene que servir como apoyo y punta de lanza del conjunto del sector en el exterior. Para ello ya hemos mantenido reuniones bilaterales con los ministros de transporte de Brasil, Ucrania, Rusia, Gran Bretaña, Francia, Uruguay, Arabia Saudí y Cabo Verde, por citar solo algunos, así como con la comisaría de Transportes Europeos, que, por cierto, vendrá a nuestro país en marzo y con la que también nos reuniremos.

La idea que planteamos en esta nueva legislatura es la creación de un *cluster* en el sector ferroviario que mantenga a la vanguardia internacional el sector transporte y que integre todos los factores de formación, investigación, desarrollo e innovación en el ferrocarril.

Quiero referirme también a algo que suele salir del discurso político: el sector náutico recreativo español, que tiene un importante crecimiento y contribuye también a la creación de empleo.

En el campo del mercado aéreo, a lo largo del año 2016 se siguieron alcanzando nuevas cifras históricas en la utilización de nuestro sistema aeroportuario y en la creación de nuevas líneas aéreas, gracias a la progresiva liberalización de los mercados que se pueden considerar estratégicos para nuestro país. Por eso hemos de hacer un esfuerzo importante de márketing de nuestros aeropuertos y de trabajo en el sector y en el panorama internacional.

La octava línea estratégica es la del modelo urbano, que desarrollamos a través del departamento de Arquitectura, Vivienda y Suelo. Se acaba de configurar un entorno con el nuevo modelo urbano después del pacto de Ámsterdam, con la nueva agenda, y en Quito, con la conferencia Hábitat III. Son referencias para llevar a cabo el nuevo Plan de vivienda 2018-2021 en nuestro país. Como saben, hemos prorrogado el plan

de vivienda anterior, lo que da estabilidad y garantía a la aplicación de las ayudas que se venían otorgando. Asimismo, a través de la conferencia sectorial, hemos abierto un foro de diálogo con las comunidades autónomas, que presentarán sus sugerencias para el nuevo plan 2018-2021, antes del 31 de enero. Así, analizaremos esas sugerencias para ver si a finales de febrero estamos en condiciones de presentar ya un borrador del Plan de vivienda, en el que seguiremos apostando por la ayuda al alquiler y por los procesos de rehabilitación y regeneración, con una serie de nuevas propuestas que ya hemos dado a conocer y que no voy a relatar aquí para no extenderme demasiado. En cualquier caso, si tienen interés en conocerlas, en el turno de réplica se las expondré con mucho gusto.

También vamos a seguir trabajando en la rehabilitación arquitectónica y la conservación del patrimonio histórico-artístico. En breve, sacaremos una nueva convocatoria del Programa de conservación del patrimonio histórico-artístico en base al 1,5 % cultural —que es una cantidad que vamos a seguir manteniendo—, consolidando de esta manera el modelo de concurrencia competitiva.

En el tercer programa de actuación, el relativo a la edificación sostenible, vamos a trabajar, como ya he dicho, en las líneas marcadas por el nuevo Hábitat, con una serie de requisitos para la adaptación de la agenda urbana al territorio español, así como todo lo relacionado con el código técnico de edificación, que vamos a continuar actualizando con los nuevos criterios y la redacción de la nueva versión 2.0 del código, en colaboración con los agentes involucrados. Asimismo, llevaremos a cabo la actualización prevista de la estrategia a largo plazo para la rehabilitación energética en el sector de la edificabilidad en España, que es algo que queremos tener preparado para la primavera de este año, en coordinación con el Plan nacional de acción de eficiencia energética, además de otras muchas líneas —no me voy a extender— de apoyo a todo lo relacionado con la arquitectura, en coordinación con los colegios y consejos de colegios profesionales del sector. Pero, como hito fundamental, vuelvo a insistir en la elaboración de la agenda urbana española.

En el campo de la sostenibilidad, nuestra penúltima línea estratégica estará marcada por la apuesta por la reducción de la huella del carbono. Somos muy conscientes de nuestra contribución a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero si aprobamos políticas globales de movilidad y un plan específico de mejora de las emisiones y de reducción de la huella de carbono. Por lo tanto, nuestra intención es trabajar con otros ministerios, como pueden ser el de Medio Ambiente o el de Energía, para favorecer que nuestros modos de transporte sean cada vez más sostenibles, para que haya un mayor trabajo en las medidas previstas en los planes de acción contra el ruido o para que la eficiencia energética se aplique a los diferentes sectores como, por ejemplo, con la utilización del gas natural licuado en los buques, con un proceso de adaptación de estos para la disposición de infraestructuras adecuadas a este suministro, o su aplicación al sector aeroportuario, especialmente en el ámbito de la navegación aérea.

La última línea estratégica engloba el campo de la seguridad. Es la última en la exposición, pero no porque no cuente con un grado mayor de prioridad en la acción de gobierno, que lo tiene puesto que afecta a más de 300 millones de viajes al año y a más de 2000 millones de viajeros si unimos todos los modos de transporte. Por tanto, junto con las medidas que ya se adoptaron en la pasada legislatura en materia de seguridad, vamos a seguir trabajando en todo lo que tiene que ver con la vertiente operativa, la *safety* y la *physical security*, para la reducción de posibles amenazas e incidentes, intentando también favorecer la inversión en tecnología, el adecuado plan de inspecciones y la vigilancia permanente.

En materia de seguridad ferroviaria también se va a seguir trabajando en ese nuevo marco derivado del cuarto paquete ferroviario, en la transposición al ordenamiento jurídico nacional de las nuevas directivas de seguridad, en el seguimiento de la implementación de los distintos agentes del sector con los profundos cambios que ya se han iniciado en los últimos meses —por ejemplo, el reglamento de circulación ferroviaria— y en el aumento de la seguridad en los pasos a nivel con los programas que ya tenemos establecidos para seguir trabajando en su supresión y en su adecuación.

En el campo marítimo vamos a aprobar un plan nacional de seguridad y salvamento marítimo que refuerce la acción que ya lleva a cabo Sasemar.

Por último, en materia de seguridad aérea tenemos prevista la implementación del programa estatal de seguridad operacional y el plan de acción asociado, con la finalización —como ya he mencionado— de la certificación de todos los aeropuertos con los requisitos máximos de seguridad operacional. También está prevista la mejora de la seguridad en el espacio aéreo, así como en otras áreas como, por ejemplo, la que he mencionado de los drones.

En conclusión, a lo largo de mi intervención he tratado de centrarme en estos cinco grandes compromisos que se despliegan a través de esas diez líneas estratégicas de acción que, desde luego, a nosotros nos gustaría que formaran parte de ese pacto en materia de infraestructuras y transporte.

Perdonen si me he extendido más de la cuenta en esta primera exposición, pero el ánimo era exponer con la máxima extensión las principales acciones que vamos a llevar a cabo.

Quedo a su disposición.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro.

Para este primer turno de portavoces, como ya hemos acordado, dispondrán de diez minutos.

A continuación intervendrán los grupos de menor a mayor. Empezaremos por el Grupo Mixto, por el que van a intervenir don Joan Bagué Roura y don Tomás Marcos Arias.

Tiene la palabra el senador Joan Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente. Buenas tardes a todos.

Antes de nada debo felicitar al ministro por su nombramiento y desearle éxito, aciertos y capacidad de diálogo, como máximo responsable del ministerio.

Por razones obvias, como representante del Partit Demòcrata y portavoz en esta Comisión de Fomento, voy a centrar mi intervención en los déficits que sufrimos en Cataluña. Voy a hacerlo en cuatro bloques.

El primer bloque se refiere a la red viaria estatal. Es necesario, y sabemos que existen conversaciones con el Departament de Territori i Sostenibilitat, el desvío urgente de los vehículos pesados de la N-340 y de la N-240 hacia la AP-7. El ejemplo que usted mismo daba, el que se ejecutó en la parte norte, en mi demarcación, en Girona, ha sido un éxito y ha representado una disminución notable del número de accidentes mortales en dicho tramo, como usted mismo señalaba.

Además, en este mismo bloque, quiero referirme a la ejecución del carril bus en la B-23; al desdoblamiento de la N-II, en relación con el cual, este mismo mes de enero, tuve la responsabilidad de presentar una moción ante esta misma comisión, defendiendo su desdoblamiento íntegro en la demarcación de Girona, del que estamos hablando desde hace veinticinco años; a la conexión de la AP-2 con la B-30 y con la B-40; a la conexión viaria con el puerto de Barcelona; al desdoblamiento de la N-340 entre Altafulla y Montornès del Vallès, o a la duplicación de la N-240 entre Lleida y Les Borges Blanques. Hasta aquí llega la mención telegráfica de lo que es más urgente, desde nuestro punto de vista.

Otras dos cuestiones en red viaria de obligada referencia son, primero, el eje pirenaico, la N-260, cuya ejecución está parada y sin calendario de ningún tipo que programe o que al menos prevea su paulatina ejecución. A nuestro entender, a pesar de no contar con un alto volumen de tráfico, es importante para la vertebración del Pirineo y del territorio menos poblado.

También debo hacer referencia a la finalización de la concesión de autopistas de peaje. Doy por descontado que el rescate de las radiales de Madrid no va a ser sufragado con alargamientos injustificables de concesiones en otros territorios. La red de autopistas de peaje en Cataluña, como en otros puntos —Valencia, entre ellos—, ha sido sobradamente amortizada por la población. Además, les recuerdo que existen acuerdos en el sentido de aprovechar la finalización de las concesiones para que reviertan a titularidad pública y, por tanto, a uso público.

Un segundo bloque —el señor ministro hacía referencia a él en un par de ocasiones— es el referido a Cercanías, a Rodalies en Cataluña. A nuestro entender, es un servicio pésimo, impresentable —a veces llega a parecer demencial— y con poca fiabilidad. Me ha gustado que usted utilizase el término fiabilidad porque si hay una característica que destaque del servicio de Cercanías en Barcelona y su área urbana es que es muy poco fiable y que permanentemente sufre averías. Estamos dejando a centenares de miles de usuarios a la intemperie, a merced de toda una suerte de fallos y errores, y de una crónica falta de inversión. Esta reiteración en los fallos, problemas técnicos y mal servicio aconsejan, desde el punto de vista del Partit Demòcrata, un traspaso íntegro de toda la red de Cercanías para que la administración más cercana al territorio gestione con eficacia su explotación. Esta es nuestra posición y queremos dejarla reflejada en esta Comisión de Fomento. Como decía antes, no podemos mantener a cientos de miles de ciudadanos al azar de los errores y los fallos del servicio.

La anterior ministra, la señora Pastor y el *conseller* Vila alcanzaron un acuerdo —creo que fue en 2011— por el que se radiografiaba —con una fotografía muy quirúrgica, llegaron a decir— una actuación urgente para paliar estos fallos y esta impresentable actuación y actividad. Fíjese, se trataba de 306 millones de un plan de choque de 2011, del que creo que no ha llegado a ejecutarse ni un 10 %. Eso era lo más urgente, lo que clamaba más al cielo y afectaba a centenares de miles de personas. Ya no hablamos del déficit de inversión acumulado, que supera los 4000 millones de euros, hablamos de lo que el ministerio y la *conselleria* acordaron que era urgente y necesario en 2011.

Debemos hablar también de la integración urbana de las vías en las poblaciones de Moncada y Reixach, de San Feliú de Llobregat y de l'Hospitalet de l'Infant y de la supresión del paso a nivel, al que usted también hacía referencia como un programa específico de supresión de pasos a niveles, del municipio de Flaçà, en Girona, y de muchos otros. Otro aspecto importante es el recrecido de andenes para mejorar la calidad del servicio en las estaciones ferroviarias de tren convencional.

Un tercer bloque sería el corredor mediterráneo, al que usted también ha hecho referencia obligada. El llamado corredor mediterráneo concentra el 40 % de la población del conjunto de España, el 40 % de la generación del producto interior bruto, el 50 % del total de las exportaciones, un 55 % del producto industrial, un 65 % del tráfico marítimo y llega al 70 % del turismo. Fíjense ustedes en la importancia económica y social del corredor mediterráneo. ¿Existe un calendario concreto para Tarragona y Castelló? Aprovechamos su comparecencia para hacerle esta pregunta y para ser precisos e intentar fijar calendarios.

Existen proyectos muy interesantes en cuanto a interconectividad, a la que usted también se ha referido, del aeropuerto de Barcelona, de los puertos de Barcelona, Tarragona y Palamós, de los aeropuertos de Girona y Reus, de la estación intermodal de Vilamallà, también en la provincia de Girona, etcétera. Existe una conexión posible en un apeadero en el aeropuerto de Girona-Costa Brava, ya que el trazado del AVE discurre justo al lado, a unos pocos metros. Si tuviésemos una concepción del Estado inclusiva, el corredor mediterráneo tendría tal consideración no con enumeraciones enfáticas o con anuncios, sino que el Estado entendería que es una posición estratégica. La economía es tozuda y persistente, la realidad económica está ahí y en buena parte dependemos de este corredor.

Un cuarto bloque es el de la conectividad de la red viaria, de los puertos y de los aeropuertos, al que usted, señor ministro, hacía referencia. Entendemos que esta es una cuestión esencial que cualquier sociedad moderna y desarrollada debe impulsar. En ese sentido, queremos discrepar respecto al modelo de AENA. Nosotros no compartimos que el modelo de gestión centralizada de AENA sea competitivo ni eficaz económicamente y, en cambio, apostamos por lo que está ocurriendo en casi todos los países de la Unión Europea, y es que se gestiona de forma individualizada cada aeropuerto y, de esa forma, se fomenta una sana competencia entre los distintos equipamientos. A entender del Partit Demòcrata, el modelo centralizado de AENA es antiguo y caduco. Aunque reconocemos la mejora en la gestión y en el saneamiento de sus cuentas, entendemos que como modelo no es un ejemplo a seguir. En la Unión Europea, salvo Hungría o Bulgaria, prácticamente no existe otro Estado miembro que tenga este modelo establecido.

Hablábamos de la conexión o enlace con el puerto de Barcelona por su especial importancia, también del aeropuerto de Girona —al que hacía referencia hace un momento—, y de mejoras pendientes en el centro intermodal de Vilamallà y en el puerto de Tarragona, y todo ello con el objetivo de estimular la economía productiva, la creación de riqueza y empleo, así como un favorable y positivo impacto económico y social en el territorio y una mejora clara en la competitividad de nuestras empresas y de nuestras fábricas.

Por último, voy a hacer un par de comentarios. No quiero dejar de señalar que, si repasamos una serie histórica de los últimos diez o quince años, vemos con preocupación que en muchas comunidades el grado de ejecución de los Presupuestos Generales del Estado apenas supera el 50 %; en cambio, en otras, vemos que de manera recurrente y continuada se llega al 110 o al 115 % de presupuesto ejecutado. Confiamos en que con las medidas que el ministro nos acaba de anunciar para el control y el seguimiento de las ejecuciones, de las adjudicaciones y de los procesos de licitación, esto se corrija de forma importante.

En conclusión, el Partit Demòcrata va a tener una actitud de máxima fiscalización hacia el ministerio y consideramos que tantos años acumulando excusas para justificar dilaciones y paralizaciones de todo tipo han ocasionado un extendido sentimiento de hartazgo, de impotencia y decepción. Pongo como ejemplo palmario el caso de Cercanías, que ha colmado la paciencia de muchos ciudadanos. Todos los organismos independientes, los agentes sociales, las organizaciones empresariales, las cámaras de comercio, los sindicatos, los ayuntamientos los *consells comarcals*, las diputaciones... todos coinciden en señalar lo insostenible de la situación de Rodalies, de Cercanías, en el área de Barcelona. Nosotros, como Partit Demòcrata, estaremos vigilantes hasta el último minuto para que el Estado cumpla con sus responsabilidades y con sus obligaciones.

Concluyo, señor presidente. Señor ministro, muchas gracias por su atención.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Bagué.

Tiene la palabra el senador Marcos Arias.

El señor MARCOS ARIAS: Gracias, presidente.

Señor ministro, gracias por su exposición en esta comparecencia en el Senado. También le agradezco, sinceramente, su tono y, sobre todo, que haya fijado como hoja de ruta la búsqueda de un acuerdo por las infraestructuras y el transporte; un pacto, como usted también ha hablado, social, político e institucional fundamental para las futuras inversiones de España con criterios objetivos y no por intereses meramente políticos. Recientemente, Ciudadanos ha presentado una moción en este sentido que se debatirá en la Comisión de Fomento de esta Cámara. Necesitamos, señor ministro, ponernos de acuerdo con cierta urgencia todos, el Gobierno, los grupos parlamentarios de esta Cámara y del Congreso, las comunidades autónomas y los entes locales, asociaciones y sindicatos.

No voy a entrar en una crítica globalizada de las políticas en materia de infraestructuras que han venido desarrollando su Gobierno y el Gobierno anterior del Partido Socialista porque no es el día, hoy no toca, pero me reconocerá que hay infraestructuras que son absolutamente prescindibles, que se han lanzado a realizarlas y que se han ejecutado con criterios poco profesionales. Por este motivo, debemos ser disciplinados y serios y no malgastar recursos que, al fin y al cabo, son dinero de los ciudadanos, del conjunto de la ciudadanía. Es, pues, indispensable potenciar, así se lo hemos dicho también en el Congreso de los Diputados, la Oficina Nacional de Evaluación para que establezca las inversiones prioritarias en los nuevos planes de infraestructuras y lo haga en función de la rentabilidad social, económica y financiera.

También debemos mejorar la Ley de contratos del sector público, tenemos que establecer mecanismos de control. Le recordaré que la CNMC ha cifrado pérdidas por mala asignación por un importe cercano a los 48 000 millones de euros anuales. Le pondré otro ejemplo: el rescate de las autopistas; las concesiones sin criterios profesionales nos costará al conjunto de españoles alrededor de 5000 millones de euros. Rescate de bancos, rescate de autopistas, señor ministro, ¿para cuándo las personas?

Quisiera referirme también a una prioridad de Ciudadanos —ya se ha señalado aquí anteriormente—: el corredor mediterráneo y el corredor atlántico. No vamos a entrar en la disyuntiva corredor mediterráneo o corredor atlántico pero sí le traslado que esta visión de cualquiera de los dos corredores no tiene que pasar solamente por Madrid. ¿Nos podría concretar en el siguiente turno si su ministerio tiene intención de acelerar estos dos corredores o qué va a hacer con estos dos grandes proyectos?

Creemos que la alta velocidad hay que mejorarla, como usted ha apuntado, pero también creemos que el mantenimiento de la red de Cercanías y de media distancia es importante, pues es un servicio que utilizan miles y miles de personas todos los días para ir a su puesto de trabajo. Y también nos gustaría conocer su valoración sobre el proceso de privatización de AENA, iniciado en 2010, y cómo está afectando a los trabajadores.

Por último, me voy a referir a otra de las cuestiones que ha apuntado usted: la vivienda. Ha hecho un balance más o menos positivo del plan estatal, pero quiero recordarle que ustedes han recortado el 50 % del presupuesto dedicado a vivienda: de 1126 millones de euros en 2011 hemos pasado a 587 en 2016. Un recorte, por tanto, del 50 %.

Y otros tres datos ilustrativos. En España solo el 1,1 % del parque mobiliario es de protección oficial en tanto que en Francia roza el 16 %. Dedicamos solo el 2 % del PIB en materia de vivienda. Y finalmente, entre los años 2012 y 2014 hubo en España 1110 desahucios de vivienda habitual o primera vivienda. Es una realidad que se sigue sufriendo en materia de vivienda. Así pues, no podemos estar satisfechos de la gestión que se ha realizado en estos últimos cinco años.

Mi grupo parlamentario quiere que nos pongamos a trabajar para desarrollar y facilitar la reestructuración de deudas de esas personas y familias en situación de vulnerabilidad debido a esos desahucios, otorgando el derecho a la dación en pago de su vivienda habitual y dedicando especial atención a esas familias más desfavorecidas en la puesta en marcha del que usted ha apuntado como nuevo plan de vivienda adquirida 2018-2021. Ello incluye, señor ministro, más recursos económicos que esperamos y deseamos se vean reflejados en los próximos presupuestos.

Muchas gracias, señor presidente.

Gracias por su comparecencia, señor ministro.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Marcos.

A continuación, tiene la palabra la senadora Iparragirre, del Grupo Parlamentario Vasco.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Quiero agradecer al señor ministro su comparecencia y aprovecho para felicitarle por su nombramiento en nombre de mi grupo parlamentario.

Hablaba usted al comienzo de su intervención de la importancia de su ministerio, y en eso coincidimos. No en vano su ministerio y nosotros compartimos algunos de los temas que la agenda vasca tiene fijados. Le anticipo que mi grupo, como ha hecho en las anteriores legislaturas, y yo misma como portavoz de Fomento en la X Legislatura, continuará con la misma contundencia y vehemencia en la exigencia de lo que entendemos es necesario para el bienestar de todos los vascos y que llevamos tanto tiempo reclamando.

Dicho lo cual, paso a manifestar algunas reflexiones, a hacer algunos comentarios y a realizar algunas preguntas. Hoy no lo ha mencionado, pero en su comparecencia en el Congreso se refería usted al 2011. Escucharle a usted hoy o el 19 de diciembre hablar otra vez de lo que se encontraron en el 2011 me retrotrae a lo que tantas veces le dije a quien es hoy presidenta del Congreso y fue ministra de Fomento, la señora Pastor. Yo creo que ya no es hora de hablar de eso, porque ustedes ya son completamente responsables de lo que han hecho durante estos cinco años; tanto de las decisiones tomadas como de las no tomadas, que hacen que hoy nos encontremos en esta situación y no en otra. Porque decidir hacer algo o no hacerlo nos lleva a la situación en la que hoy nos encontramos. Las decisiones que su Gobierno ha tomado a la hora de invertir en proyectos prioritarios, de los que se ha hablado anteriormente, nos sitúan hoy ante el riesgo de perder alguna financiación europea. Y más adelante me extenderé sobre este punto.

Permítame que haga una reflexión, señor ministro, sobre algunas de las mejoras y novedades que ha planteado usted dentro de esos objetivos prioritarios y del decálogo de los compromisos que tiene su ministerio. Decía usted que todos sabemos que una buena planificación es el mejor apoyo para la consecución de los objetivos que nos proponíamos, y por ello ese es el mejor punto de inicio para conseguir nuestras metas. Pues sí, sin ninguna duda; como usted ha dicho, todos lo sabemos, pero a lo largo de los últimos años, y especialmente durante la X Legislatura, parecían no tenerlo muy claro. Ha sido precisamente esa ausencia de planificación la que nos ha llevado al escenario actual, y me ciño a la red ferroviaria y al tren de alta velocidad. Yo les he reclamado reiteradamente planificación, y por ello me encantó cuando le escuché hablar en su comparecencia en el Congreso —y hoy lo vuelve a repetir— de la planificación como objetivo. Bienvenida sea.

Usted continuaba justificando la importancia que tiene —porque la tiene— y por qué lo colocaban en primer lugar, señalando que la política de infraestructuras tiene que conjugar la necesidad de equilibrar y cohesionar nuestro territorio buscando la igualdad y la equidad entre los españoles para, al mismo tiempo, buscar la máxima rentabilidad económico-social de los proyectos. Porque —decía usted— las necesidades son muchas, pero los recursos son limitados y se necesita conectar nuestro territorio con Europa mediante infraestructuras interoperables y de calidad en el marco de la red transeuropea de transportes. Y seguía insistiendo: también hemos de ser conscientes de que el transporte como eslabón esencial de la cadena logística es un elemento clave para la competitividad de un país, máxime en España, donde aspiramos a convertirnos en puerta sur de Europa para los flujos intercontinentales con origen o destino en la Unión Europea, y por supuesto necesitamos también un sistema de transporte medioambientalmente sostenible que potencie la utilidad de modos menos agresivos con el medio ambiente, que preserve la calidad del aire que respiran nuestros ciudadanos y que nos ayude a cumplir nuestros compromisos internacionales en materia de cambio climático.

Sin duda, señor ministro; no puedo estar más de acuerdo con usted. Y, si bien no puedo incidir en todos los aspectos que usted ha mencionado, y ya tendremos a lo largo de la legislatura momentos para debatir sobre ellos, en este sí me quiero detener; en este por coherencia y por convencimiento debo hacerlo. Sabe usted perfectamente, pero lo cito para que se contextualice, cuál es la preocupación de mi grupo, y es que hablando del tren de alta velocidad en Euskadi, en incontables ocasiones mi grupo parlamentario ha solicitado que se respondiera a los criterios fijados por Europa y que se cumpliera con los objetivos marcados para llevar a cabo el proyecto del eje atlántico para, de esa manera, conectar no solo Euskadi con el resto del Estado, sino España con Europa. Fíjese cuáles han sido sus palabras textuales y lo que mi grupo ha manifestado reiteradamente. Asimismo hemos reivindicado, con la responsabilidad y empatía de quien sabe lo que es gobernar en ocasiones difíciles, cuando las situaciones no son económicamente tan fáciles, que se replantearan los calendarios y los objetivos marcados, y que no se funcionara a golpe de fechas por intereses electorales. Pues bien, dejando a un lado el pasado, que no sirve sino para traernos a la dura realidad en la que estamos hoy día, que no es otra que Euskadi sigue sin tener claro cómo y cuándo va a poder disponer de la red de alta velocidad, su ministerio y su Gobierno son perfectamente conocedores de las consecuencias negativas que dicho incumplimiento puede tener, y no hablo solo del País Vasco, para

el que supondría seguir incomunicado por esta vía, sino de la posibilidad de perder financiación europea en un futuro, puesto que los aplazamientos y los incumplimientos tienen consecuencias.

El nudo de Vergara cuenta con el 40 % de la financiación europea y es uno de los tramos más complejos y costosos. Sin duda yo, como guipuzcoana que soy, no se lo voy a negar, sé perfectamente e *in situ* la complejidad no solo de la orografía, sino de todo lo que ha conllevado dicho nudo. Pero ya hay una advertencia técnica por parte de Europa, y en nombre de mi grupo le rogamos que esta vez sea de verdad. He leído una nota de prensa de hoy mismo donde usted hablaba sobre la nueva ley de contratación y lo que iba a afectar al nudo de Vergara, así como de su compromiso de darle un impulso determinante. Comprenderá mi necesidad de ver hechos para poder creerlo, pero sin duda damos la bienvenida a esa voluntad de hacerlo.

Y continúo insistiendo en nombre de mi grupo en lo relativo a las entradas a las capitales y a Irún. No voy a extenderme mucho. Soy perfectamente consciente de los pasos que se están dando. Estoy al día de las reuniones técnicas que se están manteniendo, pero créame que cuando escuchamos hablar a su ministerio de su compromiso con los vascos de dar un impulso determinante a las obras de la Y vasca, me acuerdo de Santo Tomás: ver para creer. Por tanto, no pierdo la ocasión para exigirle un calendario de proyectos constructivos para las entradas soterradas, tanto para Bilbo como para Gazteiz y, asimismo, que se acepte la encomienda para la realización del proyecto constructivo en la estación Atocha-Donosti.

Me va a permitir que haga un apunte específico. Dentro del espacio ferroviario, una de las operaciones urbanísticas más ambiciosas de Guipúzcoa, que lleva sobre la mesa desde el año 2011 sin terminar de arrancar, y como senadora electa por Guipúzcoa e irundarra se la traslado, es la regeneración del espacio ferroviario en el centro de Irún. Ya hace seis años que se firmó, y entendemos que es necesario reactivarlo y ponerlo en marcha. Le traslado esta petición hoy, aquí, señor ministro, puesto que es la llave para reactivar la recuperación de esta enorme playa de vías férreas en desuso, una cicatriz de 53 hectáreas en pleno centro de la ciudad de Irún, que está en manos del Ministerio de Fomento y la Agencia Tributaria, propietarios de los terrenos. En Euskadi, la consejera Tapia ha empezado a mantener reuniones con el alcalde de Irún en las que este tema se ha puesto sobre la mesa con la intención de trasladar al Ministerio de Fomento sus conclusiones para que se reactive el protocolo. Siendo conscientes de que ha pasado mucho tiempo desde que se aprobó hasta el momento actual, esperamos, al menos, que se empiecen a dar pasos, se reactive el protocolo, y que algunas de las iniciativas, por pequeñas que sean, se pongan en marcha. No tenga la menor duda de que los ciudadanos de Irún se acordarán de qué ministro fue el que lo reactivó, porque supone, como en tantas ciudades, una separación física de lo que es una ciudad.

Quiero compartir también una reflexión más. En su comparecencia, ha manifestado que considera que ha llegado el momento de alcanzar un gran acuerdo nacional para las infraestructuras y el transporte, y habla de tres foros: el ámbito político, que es el legislativo en las Cortes, tanto el Congreso como el Senado, vía Comisión de Fomento; el de las comunidades autónomas y la federación de municipios; y el sectorial: logístico, asociaciones y sindicatos. En nombre de mi grupo, le hago una petición muy expresa: no obviar los ámbitos competenciales existentes. Rescato esos términos tan escuchados últimamente en su Gobierno, como son la escucha, la búsqueda de acuerdos, el consenso, las relaciones fluidas, etcétera, todo ello debe hacerse, sin duda, con respeto, entre otros, al ámbito competencial; este sería un espacio necesitado de ello. Su ministerio conoce con total claridad la postura que tanto mi partido en las instituciones donde está gobernando, como este grupo, han mantenido siempre: voluntad de entendimiento; ofrecimiento para encomiendas de gestión con carta de presentación de lo bien realizado hasta ahora, en su caso; así como una solicitud de la trasferencias aún no cumplidas. Nada nuevo le planteo, señor ministro: respeto y respeto; en este caso, respeto a la ley.

Quiero hacer mención a los aeropuertos. No voy a extenderme mucho, pero sí quiero citar algún matiz de cada uno de ellos y de cuál es su situación actual. Como muy bien ha dicho usted, los comités han mantenido reuniones recientemente, previas al documento del DORA. Puesto que los tres aeropuertos de la comunidad autónoma están siendo, como usted dice, muy de actualidad, voy a hacer dos apuntes de cada uno de ellos. En cuanto a Foronda, he de decir que continuamos con la reivindicación del H-24, a pesar de constatar los avances que últimamente se han logrado. Somos conscientes de ello, pero reiteramos nuestra cuestión sobre si los planes de inversión son acordes con la posibilidad de que Foronda recupere el H-24.

En cuanto al aeropuerto de San Sebastián, en Hondarribia, he de decir que soy muy consciente de la compleja situación de este aeropuerto —no voy a obviarlo puesto que no estamos hablando de un aeropuerto al uso—, en primer lugar, por su ubicación, dada la complejidad de figurar entre dos estados y, en segundo lugar, porque es medioambientalmente sensible, y con posibles afecciones a los vecinos. Debo

decir que la postura de su ministerio no ha sido siempre firme. Debimos ser muy insistentes para conseguir la excepcionalidad en 2014, y ahora volvemos a estar amenazados por la necesidad de cumplir con la legislación europea. Por ello, queremos conocer con total precisión cuáles son los efectos de la adaptación a la normativa de seguridad europea para que se pueda prever cuál va a ser el futuro de este aeropuerto. Mi grupo, así como el partido al que represento, ha defendido que esta es una infraestructura clave, así como su prioridad en el mantenimiento e, incluso, el fortalecimiento de sus puestos de trabajo. Repito, sin desconocer que es una situación compleja, somos conocedores de la existencia de una comisión técnica que está abordando la problemática, buscando una solución técnica que no impida limitar la actuación de los operadores, tenemos la voluntad de obtener soluciones. Esperamos que su ministerio se sume a ello.

En cuanto al aeropuerto de Loiu, en Bilbao, he de señalar que hace unos días aparecían en prensa mejoras anunciadas por su ministerio, pero lo emplazaba a su aprobación en un futuro Consejo de Ministros. Por tanto, le solicito que haga alguna precisión sobre esos tiempos, cuándo se llevará a cabo; todos se ceñían a que deberá ser una realidad en 2021. También le pediría mayor concreción a la hora de fijar el calendario de actuaciones a llevar a cabo. Aprovecho para recalcar que 48 millones hasta 2021, siendo 9,5 para Gasteiz, y 3,5 para Hondarribia, nos siguen pareciendo insuficientes.

Quiero hacer un último apunte, señorías, y no por ello de menor importancia —y coincido con usted, porque también lo ha mencionado en último lugar—, y es la seguridad. Cuando nos referimos a todas las actuaciones de su ministerio, parece que solo hablamos de trenes, de barcos, de aviones, de carreteras o de viviendas, pero, señorías, no podemos olvidarnos de sus usuarios, de las personas que los van a utilizar o a no utilizar, en muchos casos, por diferentes motivos. Y es aquí donde quiero detenerme para trasladarle mi última reflexión, que está abierta a todos. No perdamos nunca de vista, ni a la hora de legislar ni de gestionar, que de nada nos sirve el mejor tren del mundo si existen personas con alguna discapacidad que no pueden acceder a él. ¿Para qué queremos unos magníficos aviones si los usuarios no pueden acceder a ellos? No hago demagogia. Me vienen a la mente casos concretos, y estoy segura de que a cualquiera de los aquí presentes también les pasa, pero considero que es una reflexión necesaria que hay que hacerse. Hablemos de personas que son las últimas destinatarias de todo este trabajo y de toda esta gestión o, en nuestro caso, de la legislación que vayamos a aprobar, además de por cumplimiento de la legislación vigente, por empatía con las personas con diversas capacidades: personas con franjas de edades diferentes, desde los bebés que tienen que ir con carros, hasta las personas mayores, con movilidad reducida. Hagamos que nuestros medios de transporte puedan ser usados por todas las personas que así lo deseen. No me voy a extender más en este punto, pero le anuncio desde ahora que nuestro grupo hará un seguimiento de ello.

Le agradezco, una vez más, su comparecencia, y espero que, al menos, algunas de las propuestas que le he trasladado sean escuchadas —aunque sus objetivos no puedan ser cumplidos ahora sino en el futuro—, y algunas de las preguntas formuladas respondidas por su parte.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Iparagirre.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana, tiene la palabra doña Laura Castel.

La señora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, gracias por su comparecencia, y por darnos la oportunidad de trasladarle nuestras peticiones, ya que somos los representantes del territorio.

Voy a plantearle, señor ministro, una serie de hechos. La plantilla de ADIF se ha reducido un 23 %, con una media de edad de 55 años. El propio presidente de ADIF lo ha admitido. A pesar de ello, se están cerrando y privatizando los centros de trabajo. Esta desinversión en recursos técnicos y humanos tiene como consecuencia un déficit del servicio: retrasos, aumento de la peligrosidad y la desinformación. El segundo compromiso del ministerio, según su exposición, es una red de infraestructura moderna y eficiente. ¿Tiene pensado el ministro revocar esta tendencia respecto a los recursos humanos?

En cuanto al mantenimiento, tanto de estaciones como de terminales de mercancías, etcétera, los servicios de calidad están comprometidos. Se han cambiado los criterios de mantenimiento de todos los servicios: instalaciones de seguridad, obras, mantenimiento de la vía, electrificación. Se ha procedido a la modificación de la tipología de las líneas ferroviarias cambiando muchas a tipo D, según la declaración de Red 2016/2017. La consecuencia es la disminución drástica del mantenimiento, es decir, se ha efectuado una modificación en los criterios genéricos de mantenimiento preventivo en las instalaciones de seguridad. Esta modificación de criterio hace que se invierta la mitad en los tiempos de revisión para los elementos de

instalaciones. Les pongo un ejemplo. La línea Reus-Mora-Zaragoza ha pasado de ser una línea tipo B a ser una línea tipo D. Y la línea Reus-Constantí ha pasado a ser una línea tipo E, directamente. Para entender lo que estamos hablando, las líneas catalogadas como tipo A tienen una frecuencia de revisión anual. Todo esto va en perjuicio de la seguridad y la regularidad de las circulaciones, y estas medidas, señor ministro, son provocadas por la falta de recursos humanos, que a la vez implica no poder efectuar el mantenimiento de las instalaciones en detrimento de la seguridad.

Si analizamos el mantenimiento de las líneas por las que pasan las mercancías, hay que tener en cuenta que soportan trenes de más de 1200 toneladas, en el caso, por ejemplo, de un tren de carbón, y además 8 veces al día, desgastando los carriles. Aun así, se califican como vías tipo D. Los informes que se emiten sobre las infraestructuras visibles que se han deteriorado, que antes se hacían anualmente, ahora se están haciendo cada tres años, comprometiendo la seguridad, la décima línea estratégica de su ministerio y que usted tan amablemente nos ha trasladado aquí.

Le pido permiso al presidente para mostrarle al ministro unas fotos del estado lamentable de las infraestructuras, hechas por el propio personal de Adif. ¿Me lo permite el presidente, aunque sea un poco heterodoxo? ¿Puedo mostrarle unas fotos?

El señor PRESIDENTE: Desde su escaño.

La señora CASTEL FORT: Desde mi escaño. De todas formas, más adelante se las mostraré. Son fotos de falta de tirafondos, traviesas en mal estado y rotura de carriles, por ejemplo; siniestralidad imputable a las infraestructuras, con rotura de carriles sobre ancho —sobre ancho es la apertura de la distancia entre los dos carriles, para las personas que no lo sepan— y el mal estado en los cambios de las vías; las limitaciones de velocidad, los tirafondos y la brida, inmovilizando el cambio de vía por razones de seguridad; traviesas rotas...

El señor PRESIDENTE: Senadora Castel, creo que es mejor que le dé las fotos, porque desde aquí casi no se ve nada. Al final se las da al ministro.

La señora CASTEL FORT: Sí, luego se las acerco. Lo muestro para que los senadores lo entiendan. ¿De acuerdo?

Y descarrilamiento de un vagón cargado con materias peligrosas el 27 de octubre pasado en la vía de salida de Valencia, concretamente de butano, con una ruptura de un carril. Luego paso las fotos al ministro para que las pueda entender mejor.

Así pues, no hay mantenimiento ni preventivo ni correctivo. ¿Tiene el ministro pensado cambiar esta línea estratégica de actuación para no comprometer más la seguridad de los ciudadanos?

En referencia a la variante ferroviaria del corredor mediterráneo, entre Vilaseca y Vandellós se halla el túnel del Coll de Balaguer a la altura de la central nuclear y se desconoce si se ha adaptado a la normativa europea. En este sentido, ¿podría el ministro aclararnos este punto? ¿Se ha adaptado el túnel del Coll de Balaguer a la normativa europea, teniendo en cuenta que se encuentra al lado de una central nuclear? Los cambios de aguja del tercer carril o tercer hilo no están homologados. Tampoco hay ninguna empresa que garantice al cien por cien su funcionamiento ni que esté dispuesta a tal homologación. ¿Puede el ministro aclarar este punto y cómo se va a solucionar? Y ya que estamos hablando del corredor mediterráneo, también me gustaría conocer el nombre, si se sabe, de la figura del coordinador del corredor mediterráneo, porque creo que estaba a punto de saberse. Vamos a ver si nos lo puede aclarar.

La R16 Barcelona-Tortosa es una línea que tiene 176 kilómetros y se realiza en tres horas y la línea R15, Barcelona-Mora es similar a la anterior. Ambas tienen adjudicado un material rodante anticuado y obsoleto, de la serie 4.40, que data de 1975 —el ministro y yo tendríamos 4 o 5 años—, que nos regala averías e incidencias cada día. También tenemos adjudicado material 4.47, que data de 1992, de la época de las olimpiadas, y que es de Cercanías, no de media distancia, con lo cual no está preparado para hacer este tipo de viajes, con asientos no ergonómicos, baja insonorización, velocidad punta de 120 kilómetros por hora y suspensión no confortable. En cambio, los 4.49, del año 2008 sí reúnen las condiciones para poder circular a 175 kilómetros por hora y están preparados, con una rampa automática para los usuarios con movilidad reducida, a lo que hacía referencia la senadora Iparragirre. Un ejemplo, y no me voy fuera de Cataluña, está en Girona, que tiene todos los materiales rodantes de media distancia. En cambio, en Tarragona solo disponemos de uno, a lo sumo y con mucha suerte de dos, dependiendo de la rotación del material. Otro ejemplo: el pasado 29 de diciembre el tren que va de Barcelona a Madrid, vía Caspe, tiene

que viajar 600 kilómetros y es de material 4.70, que data de 1975. ¡Una joya! Este tren tuvo que parar en Caspe para que los viajeros pudieran ir al servicio de la estación a hacer sus necesidades porque los servicios del tren estaban inservibles. Señorías, 600 kilómetro. Así pues, ¿puede el ministro explicar si seguirá el ministerio con esta misma tendencia modernizadora?

En referencia a la liberalización del servicio de mercancías, ¿qué piensa hacer el ministerio con los 350 trabajadores asignados a estas tareas cuando se haga efectivo el consorcio, si es que se lleva a cabo, entre Deutsche Bank y Renfe? ¿Van a subrogar a estos trabajadores?

Respecto a las autopistas de peaje, ya ha quedado claro que no piensan alargar las concesiones, cosa que me alegra. ¿Tiene previsto el ministerio seguir cobrando peajes una vez finalizadas las concesiones? ¿Tiene previsto el ministerio crear una empresa global de autopistas que las gestione a la manera de AENA con los aeropuertos? Asimismo, le pido al ministro que se posicione respecto de la atribución de beneficios fiscales a las empresas concesionarias de autopistas, las cuales se han beneficiado de una reducción del 95 % en la base imponible de la contribución territorial urbana, luego reconvertida en el IBI. La ley establece que aunque la concesión se alarga hasta 2021, los beneficios fiscales se mantendrían hasta el 31 de agosto del año pasado. El Estado siempre se ha negado a compensar a los municipios afectados. ¿Puede el ministro asegurar que la finalización de los beneficios fiscales no se trasladará a las tarifas para compensar la pérdida de ganancias de las empresas concesionarias?

En cuanto a la red viaria convencional, quiero hacer unos breves apuntes. Teniendo en cuenta que ya tiene constancia de nuestra posición a partir de la interpelación del pasado 29 de noviembre, según la cual creemos que ha existido una desatención constante y permanente en lo que respecta a las carreteras y autovías que son titularidad del Estado y que requieren actuaciones urgentes, como son las infraestructuras ferroviarias, no me voy a extender, aparte de que el senador Bagué también ha hecho una buena relación de las peticiones. Una de ellas es la finalización del tramo de la B-40 entre Terrassa y Abrera, que facilitaría la conexión con la autopista C-16, en total 6,1 kilómetros de tramo. En el año 2010 se iniciaron las obras y estaba previsto finalizarlas en el año 2012. En la actualidad, las obras están sin finalizar y el tramo es inoperativo. ¿Cuál es la previsión del Ministerio de Fomento para reiniciar las obras del tramo de la B-40 entre Terrassa y Abrera y facilitar la conexión con la autopista C-16? Tenga en cuenta, señor ministro, que no estamos hablando de la B-40, sino de un puente que sirve de conexión. Y ya puestos, ¿sabemos el resultado del estudio técnico referente a la posibilidad de homologación del túnel del Coll de Lilla, en la A-27, para sustancias peligrosas, que estaba pendiente de un estudio técnico?

También me gustaría saber, teniendo en cuenta que el plazo para la trasposición de la directiva de contratación pública finalizaba en abril del año pasado, en qué situación se encuentra esta trasposición y si tenemos ya nueva Ley de contratos del sector público, de manera que se pueda evitar esta responsabilidad patrimonial del Estado, estas cláusulas que se incluyen en los contratos tipo Castor o tipo túnel del Pertús o las radiales de Madrid, que acabamos pagando todos. Creo que estas cláusulas van en contra de la normativa europea y espero que con la nueva trasposición de la directiva se pueda positivizar. Por tanto, me gustaría saber en qué estado se encuentra la trasposición.

No le haría tantas preguntas hoy si su ministerio agilizara la contestación de las preguntas que se tramitan para ser contestadas por escrito. Le animo a trasladar el quinto compromiso de su ministerio a la realidad; es decir, una gestión y organización ágil, moderna y transparente. Piense que tengo todas mis preguntas por escrito, menos dos o tres, y hace un mes que finalizó el plazo que ustedes tienen para contestar y todavía no me han contestado nada. Al final, tendré que pedirle cita a usted para que me las conteste personalmente, porque entiendo que aquí no me las puede contestar.

Y para finalizar, sabe que ha habido graves temporales marítimos en toda la costa mediterránea. ¿Tiene previstas el ministerio actuaciones concretas para evitar las consecuencias que se derivan de hechos que, a la larga, son recurrentes, como los ocurridos la semana pasada; es decir, soluciones definitivas dentro de la competencia del Ministerio de Fomento?

Muchas gracias, señor ministro, por su paciencia, por escucharme y por su buen talante. Cuando quiera le paso las fotografías para que pueda verlas con detalle.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Castell.

El Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea va a repartir su tiempo. En primer lugar, tiene la palabra la senadora Garrido Gutiérrez.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

En primer lugar, agradezco al ministro su presencia en esta comisión para explicar las actuaciones de su ministerio, y espero que tome nota de las propuestas que los diferentes grupos le vamos a plantear.

Hablemos de vivienda. Estaría bien empezar por reconocer que en España no hay ni ha habido una verdadera política de vivienda; esta política, como todos sabemos, se ha limitado al fomento de la promoción privada de vivienda para venta, que empujó una intensísima construcción de vivienda, más de 500 000 viviendas en los buenos, o en los malos tiempos, según se mire, un consumo de suelo desorbitado, ciudades segmentadas por renta y un sobreendeudamiento familiar que ha acabado en tragedia para muchas familias. No hay política de vivienda, es una política económica que buscaba, como también todos sabemos, no digo nada nuevo, que el sector de la construcción tirara de la economía del país, del empleo, al mismo tiempo que generaba grandes beneficios tanto para las grandes constructoras como para la banca; en ningún momento se perseguía con esta política garantizar el derecho de los ciudadanos y ciudadanas españoles a una vivienda digna. Ustedes optaron por un modelo, el llamado modelo propietario: la compra de vivienda era la única y la mejor opción para acceder a este bien. Ustedes aprobaron una legislación de suelo intrínsecamente especulativa, podríamos poner de ejemplo la Ley de 1998, del periodo Aznar, no controlaron el mercado financiero ni tampoco el hipotecario; miraban para otro lado. Tasaciones a la carta, sobreendeudamiento familiar, contratos hipotecarios abusivos, todo esto pasó con ustedes gobernando. Estalla la burbuja inmobiliaria y los resultados son los que son, más de 500 000 desahucios, familias desahuciadas, deudas perpetuas; en fin, familias destrozadas.

Usted comentaba, en lo poco que se ha referido a vivienda, que a partir de 2012 hay un cambio de modelo, un modelo más cohesionado, más equilibrado, más accesible, con mayor alquiler. Bien, permítame que le rompa el sueño y que le baje a la dura realidad. A partir de 2012 podríamos hablar de más de 200 000 desahucios, desahucios que además se han realizado incumpliendo la normativa internacional que regula el tema de los desalojos y, por lo tanto, estamos hablando de una situación de vulneración de derechos y de vulneración de la legalidad. También podríamos hablar de las medidas que ustedes han tomado para ejecutar las sentencias que el Tribunal de Justicia Europeo ha dictado, desde el caso Aziz, ya en 2013, hasta la reciente sentencia de las cláusulas del suelo.

Usted hablaba también, y me gusta oírlo, quiero que sea verdad, que las prioridades para su Gobierno iban a ser, en este ministerio, ayudar a las personas que más lo necesitan. Pues bien, yo le pregunto, tal como imponen la legislación internacional y la europea, ¿van ustedes a prohibir los desahucios sin alternativa habitacional? ¿Van a tomar medidas eficaces para que las familias afectadas por procesos de ejecución hipotecaria y deudas perpetuas tengan una verdadera segunda oportunidad, o las van a dejar en la cuneta?

Respecto al Plan 2013-2016 no ha concretado usted nada, pero por todos es sabido que ha sido un plan más o menos ineficaz, ¿por qué? Porque las actuaciones protegibles no son las que necesita la ciudadanía, ni los recursos económicos son suficientes. Estamos a años luz de lo que cualquier país europeo moderno dedica a vivienda, ellos dedican un 2 o un 3 %, nosotros dedicamos un 0,2 %. Usted hablaba de 2500 millones; permítame una comparación, va a dedicar 5000 millones a rescatar a las autopistas y ha dedicado más de 50 000 millones a rescatar a los bancos. Por lo tanto, me gustaría saber si usted, o su ministerio, va a planificar un incremento más o menos paulatino de recursos económicos para ir acercándonos a los países de nuestro entorno, y si así es, me gustaría que me concretara cómo va a ser ese proceso.

Por último, también podemos hablar de vivienda asequible, del parque de vivienda asequible. Nuestro parque público de alquiler es ínfimo, podríamos hablar de un 1 o de un 2 % frente al 15, al 20 o incluso al 30 % que tienen algunos países europeos. El alquiler privado es también muy escaso y muy caro, y no hay más. Me gustaría saber, y no ha dado datos del plan, cuántas viviendas públicas en alquiler se han construido durante el Plan 2013-2016 y cuántas, más o menos, piensan construir en el nuevo plan, para saber si se va a incrementar o no ese ínfimo parque de vivienda.

Otra pregunta, sobre alquiler y arrendamiento, ¿van a reformar la Ley de arrendamientos urbanos para que el alquiler sea una opción segura y con garantías? ¿Qué va a hacer para controlar los precios de alquiler? Porque, como usted ya sabe, la mayoría de los ciudadanos no podemos pagar las rentas de alquiler que hoy se dan en muchas ciudades españolas. Tenemos casi 3,5 millones de viviendas vacías, ¿tiene algún plan? ¿Va a hacer algo para que esas viviendas formen parte del alquiler, para que se pongan al servicio de la función social, que es la que deben cumplir? Se me ocurre que una posible función puede ser contar con las viviendas de las entidades financieras para hacer frente a las necesidades de las personas afectadas que se han quedado sin vivienda, en gran parte por la irresponsable actuación de las

entidades financieras. Esas viviendas están requetepagadas por un rescate bancario que hemos pagado entre todos y todas y que los bancos todavía no han devuelto, ¿no sería más justo hacer un uso social de esas viviendas? Porque lo que usted propone, no lo ha comentado, en una de las medidas que va a incorporar a su nuevo plan, si no lo he entendido mal, es que los bancos desahucien a la familia y luego cobren ayudas por alquilar la misma vivienda a la familia desahuciada. Bien, no sé, resulta que en esta crisis la banca nunca pierde.

El Sareb es otro aspecto que me preocupa. Diferentes organismos, incluso el Defensor del Pueblo, le han recomendado que esas viviendas se utilicen para fines sociales, que pasen al Fondo social de vivienda. ¿No cree que es mejor que esas viviendas se destinen a las necesidades habitacionales de la gente que tiene menos recursos, que alquilarlas en el mercado libre para obtener beneficios?

Por último, el ministerio ha anunciado que va a crear un nuevo parque social de vivienda. No sé muy bien lo que es; si me puede explicar un poco en qué consiste y cuál va a ser el objetivo, se lo agradecería. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Garrido.
Tiene la palabra la senadora Freixanet Mateo.

La señora FREIXANET MATEO: Muchas gracias.

Señor ministro, le agradezco su exposición y la importancia que le ha dado a la planificación.

En el Ministerio de Fomento nunca se ha hecho política de transporte, siempre se ha hecho política de obra pública. Inaugurar infraestructuras da rédito; si se corta la cinta de una nueva obra, parece que se ha construido algo. En cambio, dedicarse a optimizar y a cuidar lo que ya tenemos, eso no, porque eso no lo ve nadie. Lo cierto es que la política de fomento, no de su Gobierno, de siempre, ha venido siendo una política de cemento, de construcción de grandes infraestructuras, buena parte de ellas con carácter especulativo, vinculadas a grandes nombres privados, y ahí tenemos los aeropuertos fantasma, las autovías infrautilizadas y actualmente el rescate de nueve autopistas de peaje. ¿Qué opina el ministro sobre esos rescates, 5000 millones? ¿Por qué el Estado tiene dinero para cubrir los negocios ruinosos de unas pocas empresas y no las necesidades vitales de la gente?

También quisiera saber si es cierto que tienen la intención de aprobar una nueva radial de peaje en Madrid. Creo que tras esos rescates sería una burla a la ciudadanía. En ese mismo sentido, le pregunto por la estación de AVE en La Sagrera, Barcelona, que tiene una investigación judicial abierta porque hay indicios de delito en la construcción. Es una obra carísima que se investiga por sobrecostes, grandes diferencias entre lo que se ha pagado y lo que realmente se ha ejecutado. La pregunta para el ministro es: ¿No cree usted que hay que empezar a tomarse muy en serio al Tribunal de Cuentas, que año tras año critica las prácticas de licitación y adjudicación de obras públicas? ¿No cree usted que habría que revisar esos procedimientos? Mientras tanto, ¿qué previsiones hay para la estación de La Sagrera? Entiendo que no van a dejar que esté ahí parada.

Decía que este ministerio nunca ha impulsado políticas de movilidad, sino listados de obra pública a ejecutar, de mayor, menor o ningún interés social, pero con indudable beneficio empresarial para sus adjudicatarios. A nuestro entender hay que dar un giro radical en las prioridades, y estas son las necesidades de movilidad de la gente, así como entender que nos movemos en un mundo frágil. Y cuando das ese giro, la palabra clave es ferrocarril. Pero no cualquier ferrocarril, pues la priorización del AVE por todos los Gobiernos es de un clasismo tremendo. El AVE lo usa poquísima gente, apenas 30 millones, mientras que Cercanías, como usted bien ha dicho, lo usan 400 millones de personas. La movilidad cotidiana es la más importante para la vida de la gente y aun así es la que menos inversión recibe, con diferencia. En 2016 ustedes invirtieron 13 veces más en AVE que en Cercanías, y le pregunto: ¿Los presupuestos que ahora presentan mantienen esa desproporción o la revierten? ¿Cuál es la prioridad, señor ministro? No es el AVE lo que vertebra el territorio, sino los trenes de proximidad, que están olvidados y precarizados.

Y le voy a hablar de las Cercanías que tengo próximas, las de Cataluña. La situación es agónica: atrasos constantes, averías, desdoblamientos o apeaderos que nunca se ejecutan, que no llegan nunca. Precios muy altos por servicios muy precarios, incluso accidentes y muertes, como en Sant Feliu, Montcada y L'Hospitalet. En el plan de Cercanías de 2009 se acordaron inversiones para resolver problemas de saturación, precariedad e inseguridad. Pero de los 4000 millones comprometidos se ha ejecutado apenas el 10 %. Le hemos oído decir que trabajan en un nuevo plan. Bien. Le pregunto cuándo lo veremos y, sobre todo, si mantienen lo ya comprometido. Entiendo que lo que ya está firmado no es opcional. En ese sentido, también compartimos que sería preferible el traspaso total de Cercanías a Cataluña.

Por otro lado, hay temas que no pueden esperar a un plan. Montcada y Reixach, por ejemplo. ¿Cuándo van a soterrar ese tramo que acumula tantas muertes? La última, hace tres semanas. Este Gobierno es culpable por abandono, por inacción. Su antecesora se comprometió a incluir el soterramiento en los presupuestos para 2017, los de ahora. ¿Piensa este ministro cumplir con ese compromiso?

Dicho esto, si salimos del área metropolitana y, sobre todo, en zonas del interior y de Tarragona, las comunicaciones son una calamidad. Le pongo de ejemplo Cataluña, pero hay otros territorios agonizando: Granada, donde llevan un año sin tren, o Aragón, donde los trenes de media distancia están desapareciendo. Ustedes están dejando morir las redes ferroviarias de proximidad, y son fundamentales en clave democrática, pues no todo el mundo puede permitirse un coche, y en clave ecológica. Y en ese punto nos jugamos la vida.

Usted se ha referido al impacto ambiental. Por el Acuerdo de París España ha asumido compromisos en la reducción de emisiones y el transporte es el sector que más contribuye al cambio climático. Concretamente, la carretera, que representa casi el 95 % de las emisiones. ¿Qué medidas piensa tomar para garantizar el derecho a la movilidad de las personas y al mismo tiempo no poner en riesgo el aire que respiramos?

Finalmente, un punto aparte merecen los trenes de mercancías, pues la mitad de los gases de efecto invernadero son por transporte de mercancías. España es el tercer país de la Unión que más desplaza por carretera las mercancías. Y el tren ahí es residual, un 2 %. Es fundamental aumentar ese transporte por ferrocarril para rebajar el número de camiones en las carreteras, para reducir el consumo de gasolina y emisiones y para rebajar la peligrosidad en las carreteras. En ese sentido, la pregunta es si tiene este ministro intención de aplicar la Euroviñeta, como vienen aplicando algunos países vecinos al nuestro.

Y no puedo terminar este apartado sin preguntarle por el corredor mediterráneo. Usted también ha dicho que es un proyecto fundamental que entiendo que debería estar aplicándose ahora mismo, pero hemos leído que vuelve a estar aplazado. Quisiera que nos explicara bien el calendario que tenemos delante respecto al corredor.

Señor ministro, ya termino. Desde este ministerio nunca se ha priorizado el derecho a la movilidad, las necesidades cotidianas de comunicación de la gente ni el respeto al entorno. Siempre hemos conocido una política de obra pública, de grandes infraestructuras y docilidad ante el interés privado de una minoría. Ojalá su llegada sea para bien y le imprima usted un cambio de rumbo.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Freixanet.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don David Delgado.

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, presidente.

Buenas tardes, señor ministro. Antes de nada, como ya hice en la pregunta que le formulé en Pleno, quiero desearle aciertos en el desempeño de su función, pues serán aciertos para todo el país.

Como era de esperar, señor ministro, en su intervención ha alabado las actuaciones realizadas durante la legislatura pasada y ha expuesto lo que pretende hacer. Esto último lo iremos viendo. En cuanto a lo primero, todo es relativo en virtud a lo que lo comparemos. En el Grupo Parlamentario Socialista lamentamos profundamente la reducción inversora que durante estos últimos años ha llevado a cabo su Gobierno, fundamentalmente por dos razones. La primera, por el grave deterioro y paralización que han sufrido nuestras infraestructuras. Y la segunda, porque hemos visto cómo la inversión privada ha sido prácticamente nula durante estos años, lo que, unido a la falta de inversión pública de su Gobierno, ha impedido la reactivación del mercado laboral en este campo. La media anual de inversión en infraestructuras durante los anteriores Gobiernos socialistas fue de 14 000 millones de euros, un 1,3 % del PIB, mientras que en los años de Gobierno del Partido Popular esa inversión media se ha reducido hasta los 8500 millones de euros, bajando hasta el 0,84 % del PIB.

Señor ministro, hay un asunto que le preocupa en particular al Grupo Parlamentario Socialista y que tiene relación directa al reducir la inversión en el mantenimiento y conservación de carreteras, y no es otro que el aumento de la siniestralidad. Hemos visto cómo en días pasados se daban cifras de las muertes en carreteras en 2016: 1160 víctimas de accidentes de tráfico, un 2,6 % más que en 2015 y la primera subida desde 2003. Desde aquí ponemos el acento en la necesidad de una mayor inversión en conservación y mantenimiento de carreteras, pues esto supondrá una mayor seguridad para el tráfico. Y para muestra un botón, pongo el ejemplo de la A-32, que llevamos a comisión la semana pasada. Pues bien, hemos visto cómo en cinco años hemos tenido prácticamente una paralización en su ejecución. Y ahora esperamos que

ese compromiso firme que su grupo parlamentario mostró se traduzca en un importante impulso económico en los próximos Presupuestos Generales del Estado. E igual que ese caso, podría enumerarle casos similares en todas y cada una de las provincias españolas.

Hablando de carreteras, hay un asunto por el que ya le pregunté, y no es otro que el rescate de las autopistas de peaje. Las cifras que se barajan son los 5500 millones de euros que establecía Seopan y los 4600 millones de euros que establecía en un primer momento su Gobierno. También hablaban de cifras menores si se establecía una quita. Fuese como fuere, cantidades desorbitadas si las tuviéramos que pagar. Señor ministro, la respuesta que viene dando es que se trata de dar cumplimiento a una sentencia judicial, y ante esto, el Partido Socialista siempre aceptará lo que dispongan los tribunales. Pero ese cumplimiento es el final de todo un procedimiento, siendo en su origen donde está la explicación de una mala planificación, de un mal cálculo de los tráfico, de un mal cálculo de los rendimientos de negocio y de un mal cálculo de las expropiaciones. En definitiva, una mala gestión de su Gobierno. Por eso, desde aquí le preguntamos cuál es la solución que le van a dar sin que, como dijo la ministra, les cueste ni un solo euro a los españoles. En cuanto al resto de concesiones de autopistas de peaje, una vez concluida la concesión, ¿revertirán estas al Estado? Me estoy refiriendo a la AP-9, a la AP-1 o a la AP-4.

Vayamos a otro tema candente: la privatización de AENA. Y pongámonos en antecedentes. Su Gobierno llegó a privatizar hasta el 49 % de AENA. El precio de la acción fue fijada en 58 euros. Pues bien, el viernes de esa misma semana el precio era de 132 euros, un pelotazo para los grandes grupos inversores. Ahora nos preocupa su intención de aumento de la privatización de AENA. La postura del Partido Socialista es clara: no queremos que se privatice, porque nos llevaría a la pérdida de control en su gestión. Además, supondría problemas con la seguridad aeroportuaria, problemas con el turismo y problemas para todos aquellos aeropuertos que actualmente no son económicamente rentables y cuyo futuro correría peligro si pasase a manos privadas. Por eso, le pregunto: ¿cuál es la intención de su Gobierno en cuanto al aumento de la privatización de AENA?

Continuamos con temas relacionados. Como bien ha dicho, están en proceso de negociación del documento de regulación aeroportuaria, el DORA. Entre los temas que se están negociando está la bajada, o no, de las tasas. El sector aeroportuario considera que cabe la posibilidad de bajarlas, consideración que compartimos en el Grupo Parlamentario Socialista por razones de competitividad frente a otras compañías, pero también porque tal bajada es beneficiosa para los consumidores y para el turismo. Hay que recordar que el sector aéreo supone el 5,9 % del PIB. Por todo lo anterior, señor ministro, le preguntamos sobre cuál es la postura de su Gobierno en cuanto a la bajada de las tasas aeroportuarias.

Señor ministro, el tema de la estiba nos está costando 160 000 euros diarios, y ya vamos por los 20 millones. La primera propuesta del Gobierno establecía eliminar las actuales sociedades anónimas de gestión de estibadores, integrando a estos en centros portuarios de empleo, solución contraria a los interlocutores sociales. Den solución a este problema, pónganse de acuerdo con los agentes sociales y no hagan que siga costándonos el dinero.

En cuanto al ferrocarril, vemos un olvido en el convencional: la eliminación de servicios; el anticipo de la liberalización del transporte de viajeros sin fortalecer al principal operador, que es Renfe; la creación de una sociedad de mercancías Renfe que económicamente es insostenible; y una política tarifaria en la alta velocidad y larga distancia que aun con aumento de viajeros no ha bajado las tarifas, perjudicando precisamente a estos.

Respecto a los corredores ferroviarios, tenemos que poner el acento en la falta de inversión e incumplimiento de plazos. El corredor atlántico sufre una paralización prácticamente total, igual que ese eje central del corredor mediterráneo donde no han tenido, en todos estos años de gobierno del Partido Popular, atención alguna a esa conexión con el puerto de Algeciras, el puerto de mayor actividad de mercancías de España y uno de los mayores de Europa.

En cuanto a ese otro eje costero del corredor mediterráneo, no sabemos cuándo van a ser capaces de realizar la conexión con Murcia y Almería. Señor ministro, durante estos últimos cinco años, ¿qué inversión ha realizado su Gobierno sobre el corredor atlántico? ¿Y sobre el eje central del corredor mediterráneo? ¿Y sobre ese otro eje costero del corredor mediterráneo?

Hablemos ahora de vivienda. En pasadas fechas anunciaba la prórroga del actual Plan vivienda 2013-2016. El mayor problema en relación con la vivienda ha sido, sin lugar a dudas, el de los desahucios, y en el Grupo Parlamentario Socialista lamentamos que dicho plan no haya sido capaz ni de dar solución a tal problema ni de establecer medidas eficaces para combatirlo. Lo peor de todo es que ustedes han recurrido todos y cada uno de los planes de vivienda de las distintas comunidades autónomas respecto a las medidas sociales

que intentaban establecer para paliar este problema. Señor ministro, hay que evitar el lanzamiento de las personas más vulnerables.

En lo que se refiere a las ayudas al alquiler, quiero recordarle que en 2011 se cargaron la renta básica de emancipación. Asimismo, también le recuerdo que en 2012 su Gobierno se cargó la subsidiación en los préstamos para la adquisición de VPO. Por eso le preguntamos sobre si tiene intención de recuperarlos. Y otra pregunta: ¿qué porcentaje de viviendas ha puesto la Sareb a disposición de las necesidades y alquileres sociales?

A continuación le haré una serie de preguntas para que nos dé respuestas algo más concisas. Pregunta obligada. En días pasados vimos cómo quedaron atrapados durante toda la noche cientos de personas en vías principales de la red nacional, como la A-3, Madrid-Valencia; la A-31, Albacete-Madrid; la A-23, Castellón-Teruel; o la N-232 y la N-234. Lo mismo ocurrió con multitud de pasajeros en distintos AVE Madrid-Alicante. En el Grupo Parlamentario Socialista nos parece inexplicable e inaceptable tal situación, y por eso le pedimos que lo explique hoy aquí, ya que las previsiones meteorológicas lo venían advirtiendo desde días anteriores. Señor ministro, entendemos que no han sabido gestionar la situación y le exigimos explicaciones al respecto, esperando que tome nota para que no vuelva a ocurrir.

Telegráficamente, por el tiempo, le haré reivindicaciones de distintas comunidades autónomas. En relación con Galicia, queremos saber cuándo tiene previsto el Gobierno la llegada del AVE. En cuanto a la prevista conexión de El Ferrol con el eje atlántico, ¿para cuándo está prevista? Sobre la AP-9 ya le he preguntado con anterioridad si tiene el Gobierno previsto su reversión al Estado.

En Asturias vemos las continuas cancelaciones ferroviarias en servicios convencionales y que el tema del ferrocarril lleva años paralizado. Por tanto, ¿qué previsión de actuaciones tiene previsto el Gobierno en cuanto al ferrocarril convencional? ¿Y la variante de Pajares? Porque hubo un compromiso de Rajoy para el año 2013, ya vamos por el 2017 y sigue todo igual. ¿Cuándo tiene previsto que llegue el AVE a Asturias?

En cuanto a Cantabria, usted es conocedor de las reivindicaciones. ¿Cuándo tiene previsto concluir las obras del tren de altas prestaciones con la conexión con Madrid? Y le haré una reivindicación territorial sobre la construcción de un tercer carril en la A-67, Torrelavega-Santander, tan demandado en el territorio.

Respecto al País Vasco, quiero preguntarle por las previsiones sobre los plazos de ejecución que tiene la Y vasca, la variante ferroviaria sur y esa conexión con Burgos y el túnel de Serantes.

En Aragón urge el desdoblamiento de la N-232, por lo tanto, ¿qué tiene previsto hacer el Gobierno al respecto? Y si tiene previsión, ¿qué plazos? En lo que se refiere a la A-21, Jaca-Navarra; la A-23, Huesca a Jaca; y la N-260, ha habido continuos y sistemáticos retrasos. La N-260 es el eje vertebrador del valle de los Pirineos, así que ¿qué previsiones tiene en cuanto a ejecución de tales infraestructuras?

En relación con Castilla y León quiero preguntarle sobre la AP-1 y esa finalización de concesión en 2018. ¿Qué intención tiene su Gobierno? En cuanto a la red arterial ferroviaria de Valladolid, es una infraestructura fundamental para la ciudad para posibilitar el traslado de los nuevos talleres de Renfe y el soterramiento del ferrocarril a su paso por la ciudad. ¿Qué previsión tiene su Gobierno al respecto?

Acerca de Cataluña ya le han realizado preguntas sobradamente como para estar contestando toda la tarde, por lo que únicamente quería preguntarle por la previsión y finalización de la B-40.

¿Qué previsión existe sobre la llegada del AVE a Murcia, Cartagena y Lorca?

Granada lleva incomunicada por ferrocarril más de 650 días. ¿Cuánto más deben esperar los granadinos? ¿Se tiene previsto el soterramiento de la llegada del AVE a la ciudad? Ahora mismo la única conexión con Madrid la tiene Granada a través de Jaén en su paso por Moreda. ¿Tiene previsto el Gobierno su reactivación sabiendo que este era un servicio demandado por la ciudadanía? ¿Existen previsiones de llegada del AVE a Almería? En cuanto a la AP-4, ¿qué tiene previsto su Gobierno en cuanto a la reversión de esta al Estado cuando termine la concesión?

En Extremadura no hay ni un solo kilómetro electrificado. ¿Qué previsiones tiene su Gobierno en cuanto a la ejecución de la electrificación de las líneas?

Por último, quería hablarle de las islas y las conexiones entre Canarias y Baleares. Concrete si van a aumentar la subvención del 50 % en el transporte aéreo y si van a llegar hasta el 50 % con cargo al Estado en el transporte marítimo. Asimismo, en cuanto a Canarias, queremos saber si tiene el compromiso de compensar los incumplimientos con el convenio de carreteras que tiene firmado con ellos y si tiene prevista su renovación.

Muchas gracias, ministro.

Gracias, presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Delgado.

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Ovidio Sánchez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Muchas gracias, señor presidente.

Gracias, señor ministro, por su comparecencia. Quiero agradecerle la explicación que nos ha dado y los planes que tiene dentro de su ministerio para desarrollar durante esta legislatura. Asimismo, quiero felicitarle por su nombramiento y unirle a todas las felicitaciones que ha tenido en esta reunión.

Le agradezco, en primer lugar, el tono y la cercanía, porque en el poco tiempo que lleva de ministro ya ha visitado prácticamente todas las comunidades autónomas, se ha reunido prácticamente con todos sus responsables y con muchos de los alcaldes que están afectados por temas de su ministerio. Creo que este es un camino de cercanía y de entendimiento con las distintas administraciones.

Estamos ante un ministerio que tiene competencias propias, pero también tiene otras competencias que tiene que compatibilizar con otras administraciones. Ahora mismo, el portavoz del Grupo Socialista le estaba haciendo a usted responsable del temporal de la semana pasada, olvidando, quizá por casualidad, que en este temporal intervinieron muchas administraciones, no solo el Ministerio de Fomento, sino también las comunidades autónomas que tenían carreteras absolutamente cerradas —y que siguen cerradas— o ayuntamientos que no fueron capaces, por lo catastrófico del temporal, de recuperar la normalidad. Por lo tanto, cuando hablamos de estos temas debemos de ser mucho más prudentes, aunque posiblemente en la oposición nunca somos prudentes. Nosotros también estuvimos en la oposición y muchas veces exigimos también soluciones inmediatas a problemas que, a lo mejor, no las tenían.

Agradezco al ministro que saliera inmediatamente a pedir perdón y a poner en marcha toda la mecánica que dependía de su ministerio para normalizar los servicios lo antes posible. Prácticamente están todos normalizados en el ámbito nacional, pero, señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en el ámbito de las comunidades autónomas, muchas de su signo político, todavía no se han normalizado, y usted no ha criticado nada. Si criticamos la acción política en un temporal, tenemos que criticar a todas las administraciones, y en este caso también debería haber criticado usted a la suya, que fue absolutamente ineficaz y todavía sigue sin normalizar la situación.

Hablaba usted —y también otros intervinientes— del ferrocarril. Es un tema que nos interesa a todos muchísimo. Me agrada escuchar a los catalanes de distintos grupos políticos cuando hablan de las exigencias sobre el ferrocarril de cercanías, los de interior, de distintas líneas que están mal, y claro, en otras comunidades autónomas pensamos: ¡pero si ustedes tienen todas las capitales conectadas con AVE! Esta es la máxima aspiración que tienen las comunidades autónomas, especialmente Asturias, Galicia y otros sitios de toda España. Es muy fácil, después de tener los servicios fundamentales de AVE resueltos, reivindicar que los otros funcionen cada vez mejor. Posiblemente puedan funcionar cada vez mejor, incluso la administración catalana de la comunidad autónoma puede funcionar mejor ya que la gestión de esos ferrocarriles de cercanías depende de ellos. Pero no debemos olvidar, en la solidaridad nacional, que el gran debate que estamos teniendo ahora es por disponer de AVE en todas las comunidades y en todas las capitales, y ustedes ya disponen de AVE hace muchos años en todas sus capitales de provincia. Por lo tanto, debemos ser un poco consecuentes en la reivindicación y saber que todavía hay muchas comunidades que no tienen acceso a todas estas obras.

El portavoz socialista nos reclamaba distintas infraestructuras en Galicia y en Asturias. Es curioso. Fíjese, usted ha dicho que Rajoy prometió el AVE a Asturias, la variante de Pajares, para 2013 —realmente fue para 2014—. Ya pasó. ¿Sabe usted para cuándo la prometió Zapatero? Para 2009. Voy a darle el titular: Zapatero garantiza que en el 2009 Oviedo y León estarán unidas por AVE en 35 minutos. Llevamos unos cuantos años ya desde que se hizo esta promesa, y Zapatero siguió gobernando, porque esto data de 2005. ¡Fíjese lo que hicieron ustedes por la variante de Pajares! Usted todavía es muy joven y estará muchos en política —yo se los deseo— con gran éxito, pero voy a decirle otra cosa: en la variante de Pajares, cuando gobernaba el Partido Popular, hubo que enfrentarse a infinidad de recursos del Partido Socialista porque estaban en contra. Incluso casi llegan a atarse a las máquinas para que no se pusiesen en marcha. ¡Fíjese qué vocación tienen ustedes por la alta velocidad y por la variante de Pajares! Votaron en todas las comisiones nacionales y regionales en contra de la actuación del AVE a Asturias y de la variante de Pajares. Cuando venga usted a estas comisiones, sobre todo si estoy yo de portavoz, procure leerse los *Diarios de Sesiones*, porque nosotros llevamos algunos años más luchando por estos temas. ¿Que está retrasado? Es cierto. ¿Y que queremos que se acabe? Es cierto. Pero también comprendemos que hay problemas que no se pueden resolver ni con dinero, como son los problemas geológicos, los hundimientos de los túneles o los desprendimientos. Y con eso tenemos que luchar y, lógicamente, estaremos todos

en disposición de que esto acabe, y cuanto antes mejor. ¿Por qué? No solo porque para Asturias es fundamental, sino también para Galicia, para el noroeste, incluso para Cantabria, porque cuando hablamos de las redes transeuropeas, de la del Mediterráneo y de la del Atlántico, nosotros ponemos énfasis en que no puede quedar descolgado de la red transeuropea el noroeste español, porque si no estamos haciendo una España hemipléjica en la que el corredor mediterráneo sí se va desarrollando. De hecho hay AVE a Barcelona, Gerona, Tarragona, Lérida, Zaragoza; tenemos AVE a Valencia, AVE a Alicante, es decir, el corredor mediterráneo se va desarrollando, y nos parece fenomenal que así sea, pero también creemos que el noroeste español no puede quedar desenganchado de unas redes transeuropeas que son fundamentales no solo para la infraestructura ferroviaria, sino también de carreteras y portuarias, porque desde esos puertos se puede hacer gran actividad económica, competir en los mercados internacionales y ser receptores de mercancías. Además, con esas facilidades se puede fijar industria en nuestros territorios, porque no es casualidad que sean de los territorios más despoblados de España, con un gran problema de financiación por su despoblamiento.

Por lo tanto, cuando haga usted estas críticas procure prepararse los temas un poco mejor. Estos asuntos hay que traerlos bien, hay que leerlos por lo menos y saber de qué hablamos cuando hablamos de infraestructuras para toda España.

A nosotros nos ha gustado la intervención del ministro, especialmente el final, porque lo que hace el ministro es poner sobre la mesa un catálogo de temas para procurar un documento inicial del acuerdo de todos los grupos sobre las infraestructuras, aprobado por unanimidad hace prácticamente una semana. Y esta es la cuestión.

En infraestructuras se da mucho debate político, mucho debate de campanario y mucho debate de ¿qué hay de lo mío? Y cada población española, cada comunidad, quiere tener su autovía terminada, su AVE terminado y que sus cercanías, lógicamente, sean las más adecuadas y las más necesarias. Pero, realmente, esto va dentro de un paquete general que es el de los presupuestos generales del Estado y también en un proyecto legislativo a cuatro años vista. Nosotros queremos ese pacto y, por eso, no vamos a hacer más sangre de las disquisiciones que podamos tener, que en todo caso son naturales y corresponden a una oposición que formula sus exigencias.

Me ha parecido extraordinariamente positiva la intervención de la portavoz del PNV, con una gran medida en su exposición, con reivindicación en los temas pero dándose cuenta también de las dificultades presupuestarias que hay. Señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, ¿usted qué cree, que Zapatero no hizo el AVE porque no quiso? No es verdad. El Gobierno de Zapatero tenía tanto interés como tenemos todos en hacer el AVE. No pudo porque tuvo muchos problemas, entre otros, económicos. Cuando usted habla de los retrasos, ¿sabe cuántas autovías se paralizaron en 2010, con el Gobierno de Zapatero? Lo sabe, ¿no? ¿Usted qué cree, que las paralizó Zapatero porque no quería hacerlas? No, es que no pudo hacerlas porque financieramente no pudo. Económicamente el país atravesaba una gran dificultad, había crisis, y él tuvo que optar por paralizar todas esas autovías y muchas obras de la alta velocidad. ¿Por qué? Por problemas puramente económicos y, en algunos casos, también técnicos.

Señorías, yo creo que esta comparecencia del ministro es extraordinariamente positiva porque nos marca un calendario que no solo es bueno para España, sino que también es bueno para la oposición, porque establece un compromiso de medidas que podemos ir controlando permanentemente, a través de esta comisión, durante toda la legislatura. Por lo tanto, esta intervención del ministro tiene un gran valor, en primer lugar por su vocación política —que querrá cumplir— y, en segundo lugar, porque nos facilita los instrumentos para apoyar al Gobierno y, también, para hacer oposición.

Pero me quedo con el punto final de la intervención del ministro. Todos estos documentos tienen que ser necesarios y un instrumento extraordinariamente válido para que todos nosotros, el Congreso y el Senado, las comunidades autónomas —asunto por el que manifestaba su preocupación la portavoz del PNV en la comisión de hace semana y media—, la Federación de Municipios y todas las instituciones y organismos que van a participar en este plan, podamos debatir acerca de las infraestructuras —dejándolas fuera del debate de campanario— y obtener con ello una gran visión del asunto.

Señorías, una autovía tarda más de nueve años en hacerse. ¿Qué quiere decir esto? Que lo normal es que pase más de un Gobierno por ella. Y si hablamos de la alta velocidad o de las inversiones ferroviarias, ocurre igual. Ustedes hablaban de abrir en 2009, y estamos en 2017; es decir, que hubo gobiernos del PSOE y ha habido gobiernos del PP. Por tanto, no nos hagamos trampa unos a otros. La construcción de la autovía dura lo que tiene que durar y las instalaciones ferroviarias tardan lo que tienen que tardar. Es fácil decir que vamos a construir esta autovía o este túnel —como, por ejemplo, el túnel del que se hablaba antes—, pero ese proyecto tiene que pasar antes por Medio Ambiente, son necesarias ciertas tramitaciones,

además, muchas veces tiene que salir a información pública, etcétera. Por tanto, esto tiene unos plazos que, por el bien de la seguridad jurídica, de la garantía y de la calidad de las obras, no nos podemos saltar. A todos nos gustaría terminarlo rápidamente, y hacemos promesas para conseguirlo en dos o cuatro años, pero, en el fondo, lo importante es que las infraestructuras se van haciendo y ahí quedan.

Señorías, España es uno de los países más modernos del mundo. Hoy podemos hacer críticas acerca de tal carretera, o del rail de no sé dónde, pero nuestro país es pionero y gran avanzado en la alta velocidad y en las infraestructuras de carretera. Y prueba de ello es que nuestras empresas son las primeras del mundo. Una de nuestras empresas es la primera del mundo entre más de doscientos países, señores, con países como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, China, Rusia, Australia o Canadá —con un gran desarrollo en infraestructuras—, que acuden muchas veces a empresas españolas para realizar sus obras. ¿Quién creen ustedes que va a llevar a cabo las obras de desarrollo —si se cumplen las promesas del nuevo presidente americano— de Estados Unidos? Las empresas españolas serán las que estén en el desarrollo de las infraestructuras de Estados Unidos porque de las diez primeras del mundo cinco son españolas. ¿Por qué? Porque España llevó a cabo un gran desarrollo en infraestructuras, y tenemos que estar orgullosos de ello. Podemos criticarnos lo que queramos, pero hemos de saber que la marca España tiene hoy un gran prestigio mundial gracias, entre otras cosas, a obras de infraestructuras.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, don Ovidio.

Para el turno de réplica tiene la palabra el señor ministro.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (De la Serna Hernaiz): Buenas tardes de nuevo.

Quisiera agradecer, en primer lugar, el tono de las exposiciones, pues se han dicho cosas muy interesantes a las que voy a tratar de dar respuesta. No sé si podré responder a todas ellas, pues, como saben, nuestro ministerio es muy territorial —al igual que esta Cámara, donde se pregunta por cuestiones muy concretas—. Por tanto, estoy en condiciones de dar datos sobre algunas cuestiones, pero en otros casos quizá tenga que darlos más adelante. En cualquier caso, muchas gracias.

En primer lugar, respecto a la intervención del señor Bagué, del Grupo Parlamentario Mixto, me va a permitir que discrepe de muchas de sus afirmaciones en cuanto a la inversión del Gobierno en Cataluña. Déjeme darle algún dato. Usted hacía mención a la falta de inversión en la red viaria estatal. Mire usted, en Cataluña, en estos momentos, el Gobierno tiene en ejecución actuaciones en carreteras por importe de 800 millones de euros. Usted puede decir que le parece poco o muy poco —no sé si está en condiciones de decir que le parece adecuado—, pero sí le puedo decir que es el doble de lo que recibe la segunda comunidad autónoma en la que más invierte el Estado; el doble. Por lo tanto, esa posición, un tanto victimista —si me lo permite, con todo el respeto del mundo—, en cuanto a la inversión que realiza el Estado, se desmonta fácilmente con los datos que ahora mismo tenemos sobre los presupuestos de obras en ejecución.

Coincido con la necesidad de dar solución a la congestión de algunas carreteras y buscar fórmulas para conseguirlo junto a la Generalitat. Precisamente estamos manteniendo reuniones al respecto, como la que yo personalmente he mantenido en Barcelona con el consejero, así como otros responsables del ministerio.

En cuanto a las autopistas de peaje, nuestra posición ha sido muy clara: no vamos a prorrogarlas. A partir de su finalización revierten al Estado, y es entonces, o antes, cuando el Estado tendrá que decir cuál va a ser la solución definitiva. Pero también quiero recordarle aquí que Cataluña —me refiero a la Generalitat—, tiene numerosas autopistas de peaje que gestiona la propia Generalitat, con tarifas bastante superiores a las que aplica la Administración General del Estado y también con plazos de finalización de las concesiones. No sé si de su pregunta se puede hacer la lectura de que es voluntad del Gobierno levantar las barreras de las que se gestionan en estos momentos por parte de la Generalitat una vez que finalicen los plazos concesionales. Por tanto, sería bueno que lo pudiera puntualizar en el siguiente turno.

Otro tanto sucede en el ámbito de las cercanías, asunto que ha salido a relucir en varias intervenciones. En este caso, vuelvo a insistir en que el 40 % del esfuerzo que realiza el Gobierno en materia de cercanías lo hace en Cataluña. Asimismo, somos plenamente conscientes de que hay que hacer un esfuerzo aun mayor para ejecutar nuevas inversiones y que hay recorrido para mejorar la circulación de los trenes de cercanías en Cataluña. Esa es nuestra voluntad y así lo hemos manifestado ya de forma pública, lo trasladamos durante la reunión institucional que mantuvimos en Barcelona y es lo que pretendemos hacer,

presentar un plan de cercanías, de Rodalies, al Gobierno que trate de satisfacer las necesidades actuales y de futuro para evitar algunos de los problemas que se puedan estar produciendo.

El corredor mediterráneo es una prioridad para el Gobierno de España. Así lo hemos anunciado y así lo hemos demostrado con hechos. Hemos llevado a cabo una inversión en el conjunto del corredor que ya supera los 6700 millones de euros. Y si usted ve las obras que hay en estos momentos en marcha en distintos tramos del corredor y suma los presupuestos asociados, se dará cuenta de que hay una inversión que supera los 3000 millones de euros. Esto demuestra que estamos trabajando en numerosísimos tramos del corredor mediterráneo. Usted me preguntaba acerca de algunos plazos, pero yo soy muy prudente —precisamente por algunas de las cosas que he escuchado en otras intervenciones— a la hora de darlos. No obstante, le puedo avanzar que estamos trabajando para que en este año 2017 se pueda iniciar el periodo de pruebas de circulación de los trenes en el tramo Vandellòs-Tarragona.

Discrepa usted sobre el modelo de AENA y dice que no cree en ello porque no funciona. Pues bien, el aeropuerto de El Prat ha tenido un récord histórico en el año 2016, con 44 millones de viajeros. Es el aeropuerto de toda Europa que más ha crecido en el año 2016. Inversión contemplada en el DORA: casi 200 millones de euros, inversión que puede considerarse —sin que se haya aprobado aún el DORA— iniciada, pues, como sabe, desde hace escasos días —cuando tuve la oportunidad de reunirme en Barcelona con la directora del aeropuerto— se ha iniciado la ampliación de la pista, con una inversión cercana a los 20 millones de euros. Asimismo, como sabe, hemos invertido 150 millones de euros en la conexión ferroviaria, a la que hay que sumar la inversión prevista de la conexión viaria sur en la zona de El Prat, por importe de otros 117 millones de euros. Estas son obras en marcha que, además, pretendo visitar dentro de unos días para dar cuenta de los trabajos que allí estamos haciendo. Luego es el aeropuerto que está batiendo récords de visitantes, que más inversión está recibiendo, en el que estamos trabajando con una planificación a cinco años y el que más crece de toda Europa. Tan mal no estará, ni tan mal lo estará haciendo AENA para que haya obtenido los mejores resultados de su historia gracias al gestor aeroportuario, porque digo yo que en todo esto el gestor aeroportuario algo habrá hecho bien para conseguir esas cifras.

Hace otra reflexión sobre la escasa inversión. Nuestra intención, señor Bagué, es seguir apostando por la necesidad de infraestructuras en Cataluña y trabajar en estrecha colaboración con la Generalitat. Es el mensaje que trasladé en la rueda de prensa conjunta que dimos. Esa es la voluntad porque juntos tenemos que hacer muchas cosas por el bien de los catalanes, más allá de otro tipo de cuestiones. Desde luego, nosotros vamos a tender la mano para trabajar unidos en la consecución de esos objetivos, que muchos de ellos, vuelvo a repetir, son comunes.

Coincido con el señor Marcos en la necesidad de ese acuerdo en el que, efectivamente, Ciudadanos ha trabajado y ha realizado planteamientos sobre todo en torno a la evaluación, que será una de las partes que debe tener el acuerdo nacional. Es nuestra voluntad tener pronto alguna propuesta concreta sobre ese acuerdo general, en la que hemos estado trabajando desde el comienzo de la legislatura. Evidentemente, no me voy a referir a cada una de las carreteras, autopistas y líneas ferroviarias del país porque no acabaríamos nunca y nos encontraríamos con amplias sábanas de información poco operativas a la hora de tomar decisiones respecto a cómo gestionar las infraestructuras.

Ha habido varias referencias —una la suya— a la Ley de contratos. Como ustedes saben, hay un proyecto de ley de la nueva Ley de contratos para recoger varias directivas de contratos y concesiones en el que habrá tiempo para trabajar en las enmiendas que formulen los diferentes grupos y mejorar los mecanismos de contratación, que es algo que queremos todos.

Se ha referido usted también al rescate de autopistas, mal llamado, insisto, rescate porque no estamos acudiendo a recuperar para el Estado una autopista que tiene su concesión en vigor y tomar una decisión sobre su continuidad, sino que estamos intentando dar solución a un proceso judicial que, en su parte final, concluirá en una liquidación y que, queramos o no, hagamos o no hagamos nada, revierte al Estado. Por lo tanto, nuestra máxima responsabilidad y obligación es hacer que, en el momento en que eso se produzca, el usuario no se vea afectado y pueda utilizarla sin mayor problema, sin perjuicio de que abrir una vía de negociación con los actuales tenedores de la deuda pueda —y esto es muy difícil— conseguir que el impacto negativo de esta actuación se minimice. También estamos trabajando en eso.

Además de la mención que ha hecho al corredor mediterráneo, ha habido varias referencias al corredor atlántico. Nosotros vamos a trabajar en la red transeuropea, lo que está pintado en dicha red es nuestra vocación. En las conexiones con la zona norte estamos realizando un gran esfuerzo con centenares de millones de euros invertidos en redes de alta velocidad. Le puedo avanzar que hoy, aunque todavía quedan unos días, hasta el 7 de febrero, para la entrega de las peticiones de fondos de financiación a Europa con cargo al CEF, el 50 % aproximadamente de lo que vamos a pedir a través de ADIF va a ir destinado a líneas

de la parte norte y noroeste; repito, el 50 %. Ese es el peso que estamos dando a las infraestructuras de la zona atlántica.

Ha hecho alguna que otra reflexión sobre AENA. Quiero insistir en que AENA estaba en números rojos, por lo tanto, nos hallábamos ante una empresa que ponía en riesgo la viabilidad de los puestos de trabajo. Esto es una realidad, la situación era ampliamente deficitaria. Hoy es una empresa sólida y solvente que, como ustedes han dicho, cotiza en bolsa y tiene oportunidades de crecimiento y, en la medida en que tiene oportunidades de crecimiento, ofrece la posibilidad de generar nuevos puestos de trabajo y, por supuesto, consolidar los que hay. Por tanto, los dos escenarios que teníamos antes de la decisión de abrir la participación privada en AENA son distintos. Nosotros nos quedamos con el de la empresa que en estos momentos da beneficios, permite abrir nuevos mercados y generar nuevas oportunidades. Luego me referiré al Plan de vivienda.

Respecto a la intervención de la señora Iparragirre, del Grupo Parlamentario Vasco, usted sabe que hay abierta una vía de diálogo con el Gobierno vasco. Personalmente, he acudido a la comunidad autónoma y he mantenido un encuentro con la consejera. Francamente, creo que hay un escenario de diálogo y de colaboración con un marco que para nosotros es el mejor posible: sinceridad en los planteamientos y ganas de hacer las cosas bien. Eso nos ha llevado a tomar decisiones rápidas. Una de las primeras decisiones que hemos llevado al Consejo de Ministros ha sido la solución de un problema enquistado en el nudo de Vergara, que usted conoce perfectamente, y que ahora mismo se pretende resolver con una nueva actuación que espero que en verano, en lo que a proyectos de construcción se refiere, tengamos resuelta y coordinada con el Gobierno vasco, lo que permitirá trabajar en la solución definitiva de este nudo. También estamos dando solución, y creo que a un buen ritmo, a las dificultades técnicas que nos hemos encontrado en otros tramos, especialmente de Vitoria a Bilbao; dificultades con casuísticas muy variopintas: desde concursos de acreedores de algunas de las empresas que estaban trabajando, hasta problemas geotécnicos y circunstancias sobrevenidas durante la ejecución de las obras. Todo esto forma parte de nuestra agenda prioritaria de trabajo, desatascar esos problemas técnicos. Lo estamos haciendo rápidamente, por lo que tendremos buenas noticias en relación con la Y vasca.

La fecha de finalización fue enunciada recientemente en los medios de comunicación por el Gobierno vasco y también me referí a ella en unas declaraciones posteriores. Esa fecha no depende solo de la ejecución de los tramos, tanto de los que está ejecutando el Gobierno vasco con cargo al cupo como los que estamos haciendo nosotros, sino de otros factores que necesariamente tienen que finalizarse para que haya una fecha de llegada de la alta velocidad a los extremos, Bilbao-Donostia, que son el tramo —no sé si usted lo ha mencionado— Burgos-Vitoria, que si bien no es lo que se denomina Y vasca, forma parte del corredor. Es un tramo que a menudo olvidamos, pero está ahí y en breve estaremos en disposición de presentar el estudio informativo con una optimización bastante sustancial en reducción de presupuesto y de tiempos de viaje.

En cuanto a los procesos de integración ferroviaria en las distintas ciudades, creo que estamos trabajando bien porque a la reunión institucional que mantuvimos en Vitoria se suma ahora una reunión técnica que vamos a mantener estos días con los ayuntamientos de Bilbao, Vitoria y San Sebastián y el propio Gobierno vasco, preparatoria de una reunión política que mantendremos en febrero con el Gobierno de cara a establecer el cronograma de trabajo, si bien hay declaraciones públicas respecto a que el escenario que manejamos es un año para tener planteadas las propuestas que se van a hacer en las tres ciudades, que son distintas porque la realidad con la que nos encontramos es completamente diferente. Por lo tanto, el calendario será —y esperemos que todo encaje en el puzle— el que nos dé la finalización del tramo Burgos-Vitoria, más la finalización de los distintos tramos, más los procesos de integración, más la resolución del tramo más complicado, que es el nudo de Vergara.

En este punto también es importante —usted lo ha señalado— la conexión con Francia. Por eso quiero anunciarle que en la parte de unión de Donostia-Irún, en la que el Gobierno tiene previsto realizar una inversión cercana a los 200 millones de euros, las obras van a empezar a buen ritmo en el corto plazo para poder finalizarlas en 2019. Aquí sí me atrevo a dar esa fecha porque es un escenario bastante realista de lo que puede ser la conexión de ese tramo.

En el caso de Irún, habrá otra reunión técnica. Me pregunta usted por el proceso de integración de Irún y he de reconocerle que no he llegado todavía a ese proyecto, pero sí está previsto comenzar de la misma forma, con una primera reunión técnica. Me agrada que hable también del acuerdo nacional, al que espero que su grupo se sume.

En lo que se refiere a los aeropuertos, hay una inversión importante cercana a los 50 millones de euros. Las inversiones del DORA no se hacen en función de la población, no son inversiones territorializadas; se

realizan según las necesidades que haya en cada aeropuerto. Es decir, puede darse la circunstancia de aeropuertos de gran entidad que por la capacidad que tienen para absorber la demanda no necesiten grandes nuevas inversiones y puede haber aeropuertos pequeños que ven limitada esa capacidad y que, por lo tanto, necesiten inversiones más importantes. Las inversiones que se plantean en el DORA y se van a plantear en el acuerdo del Consejo de Ministros para los aeropuertos del País Vasco garantizan que en ningún caso en este quinquenio va a existir un déficit de capacidad en relación con las previsiones de tráfico, que son importantes y que están contempladas en el propio documento. En el caso concreto del aeropuerto de Vitoria, usted sabe que recientemente hemos alcanzado un acuerdo con los sindicatos que permite ampliar el abanico de horarios de apertura del aeropuerto en un 55 %, lo cual está francamente bien. En el caso de Foronda, usted conoce también que en este momento se están llevando a cabo reuniones técnicas y que aquí el único criterio que por supuesto vamos a exigir es el de la seguridad aérea. Por tanto, AESA es quien tiene que dar el visto bueno a cualquier propuesta que salga, porque este es un asunto prioritario en el que nosotros vamos a colaborar, aunque usted entiende que no es fundamentalmente un problema del aeropuerto en sí, sino de las circunstancias que hay a su alrededor y en las que la comunidad y los ayuntamientos tienen mucho que decir.

Ha dicho usted algo interesante relacionado con las personas con discapacidad. No lo he mencionado en mi intervención inicial y creo que ha sido un error. Así como he hablado de otros planes sectoriales, algunas de las cosas que han sucedido en este arranque de legislatura nos indican que tenemos que hacer una estrategia política orientada a dar pasos en firme para mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida en cada uno de los modos de transporte.

En relación con las cuestiones que ha planteado la señora Castel, he tenido la oportunidad de contestar a algunas de ellas en Pleno, pero a otras no. Ha hecho una extensa primera intervención. Sinceramente, yo no veía nada desde aquí; no es que viera poco, no veía nada, pero una vez que usted me entregue el documento, trataremos de atender a esas cuestiones que usted señalaba en relación con el posible déficit de mantenimiento. Yo lo que quiero transmitir es que las decisiones que en esta empresa se han de tomar, tanto en materia de recursos humanos como en materia de mantenimiento, serán las adecuadas para garantizar la calidad del servicio y para garantizar, por supuesto, la completa seguridad. Usted hace mención a algunos asuntos concretos, pero yo también le quiero hablar de la vida útil de un tren de estas características. Le doy algunos datos, y cuando digo ADIF me refiero también a ADIF-Renfe: en estos momentos tenemos en servicio 1373 vehículos; de Cercanías, que son el mayor número, son 661; de servicios regionales, 276; y de ancho internacional, 230. Y créame que estamos invirtiendo. Fíjese si estamos invirtiendo que una de las primeras cosas que hemos hecho al comienzo de esta legislatura ha sido firmar el mayor contrato de adquisición de trenes que hayamos hecho en, al menos, los últimos diez años. Con lo cual, hay absoluta voluntad de seguir mejorando y modernizando. Es un contrato que puede llegar hasta los 1400 millones de euros, nada más y nada menos. Luego hay un interés claro por la modernización del parque móvil y en eso vamos a seguir. Tenga en cuenta también que la vida útil de los elementos de material rodante se sitúa entre los treinta y cuarenta años —aquí no he incluido el centenar que hay de locomotoras y el centenar de ancho métrico— y que la vida media de los trenes en circulación está en torno a la mitad. Es decir, no pensemos aquí que estamos en una situación de desuso más allá de algunos de los ejemplos que usted ha puesto. Por ejemplo, el de los servicios públicos del baño supongo que responde a una avería; no creo que sea otra cosa distinta.

En cuanto a los cambios de aguja de tercer carril, le doy la razón, estamos innovando. La tecnología española, que yo creo que en estos momentos se encuentra en una posición de liderazgo en el mundo, es tan fuerte que dedica una parte importante a I+D+i y se están consiguiendo avances tecnológicos que yo mismo he podido comprobar precisamente en el trayecto que hicimos de Valencia a Castellón, aunque nos quedamos en Sagunto, con la utilización del tercer carril. Efectivamente, todo lo que tiene que ver con los cambios de aguja, las balizas, etcétera, del tercer carril aporta nueva tecnología que necesariamente tendrá que tener su proceso de certificación —certificación de la obra, de las pruebas— y tendrá que tener el visto bueno de la Agencia de Seguridad Ferroviaria; es decir, no piense que estamos usando tecnología sin que exista la necesaria adecuación a la normativa vigente y el visto bueno de las agencias que se encargan de la seguridad. Lo digo para no generar aquí ninguna sensación de alarma.

Se ha referido a las autopistas de peaje, para lo que valdrían las declaraciones que he hecho anteriormente, salvo en lo relativo a la exención del IBI. No sé si se refiere a la exención de IBI que operaba para CESA, pero eso ya no existe, concluyó en el año 2016.

Es cierto que tengo un tema pendiente con usted, que es el informe de la variante del túnel del Coll de Lilla, que ya es la tercera vez que me lo pregunta. Espero que no haya una cuarta y le pueda dar el

informe antes, pero también le digo que es una cuestión que los técnicos están estudiando. De hecho, esta semana se reúnen con los representantes de la petroquímica de Tarragona para analizar exactamente las características de seguridad que tiene que tener, porque ahí queremos que prime la seguridad. Nuestra voluntad es facilitar el transporte de mercancías peligrosas, entendiendo que, si no, la alternativa es complicada. Por encima de todo está que si hay un accidente dentro de ese túnel y hay un vehículo de mercancías peligrosas, las consecuencias que eso pueda tener sobre el resto de viajeros tienen que ser las que no provoquen ningún problema de seguridad. Es nuestra máxima prioridad en este asunto.

También tengo alguna otra cosa pendiente con usted porque afirma que le hemos contestado pocas preguntas de las que ha escrito. Eso puede deberse a dos razones: una, a que usted escribe mucho (*Risas*), que seguramente sea así y eso es porque realiza una importante acción política, y, otra, a que teníamos miles de preguntas sin contestar en el momento en que llegamos. Lo primero que hice después de tomar posesión fue sentarme con mis colaboradores —alguno aquí presente— y me dijeron todo lo que teníamos pendiente; cuando me iba a levantar me dijeron: además tenemos no sé cuántas mil preguntas pendientes. Para darle un dato, hemos contestado en apenas dos meses cerca de 2000 preguntas, y cuando digo hemos quiero decir que ha sido gracias al esfuerzo y a las horas que le han dedicado —muchas más de las que debieran y fines de semana incluidos, se lo puedo garantizar porque algunas contestaciones las he recibido en fines de semana— personas que están aquí hoy y a quienes quiero agradecer mucho ese esfuerzo.

En relación con la intervención de la señora Garrido, del Grupo Parlamentario Unidos Podemos-En Comú Podem, sobre la vivienda, no sé si voy a poder contestar a todo lo que me preguntaba, seguramente no, pero creo que tenemos otro turno de contestación. Vuelvo a recordar que la vivienda es competencia autonómica; es importante señalar este aspecto porque parece que sobre alguna de las cuestiones que usted ha planteado es el Estado quien tiene que actuar y que quien realmente tiene las competencias estuviera liberado de ejercerlas en algunas situaciones, con las que coincido, que se producen en la actualidad. La propuesta que hay es una propuesta abierta para el nuevo Plan de vivienda 2018-2021; no tengo a mano los datos del plan de 2013-2016, no sé si estarán en la documentación anexa, pero sobre la base de este acuerdo —aquí las comunidades autónomas son las que deciden—, por ejemplo, en nueva vivienda se firmaron 28 acuerdos y un número de 351 viviendas, que fueron insuficientes, si bien el refuerzo que nosotros queremos hacer va a estar enfocado a ayudas al alquiler y a rehabilitación y regeneración y no tanto a otras políticas, como la promoción de vivienda nueva.

Hablaba usted de los desahucios; como novedad le digo que nosotros no vamos a pagar a un banco, como usted ha dicho, para que pueda alquilar la vivienda a las mismas personas a las que ha desahuciado, sino que se quiere establecer un programa para personas en situación de desahucio de su vivienda habitual posibilitando que el tenedor de viviendas, sea quien sea, las ponga a disposición de la comunidad autónoma y que estas puedan ser alquiladas a través de la comunidad autónoma, pero pagadas directamente por la Administración, a diferencia de lo que ahora ocurre. Así se paga directamente el alquiler al tenedor de la vivienda.

Además de esto, se contemplan una serie de medidas: ayudas a la rehabilitación en viviendas unifamiliares, rurales o urbanas; ayudas individualizadas para, por ejemplo, edificios de tipología residencial colectiva —creo que esto mejora bastante la situación—, de manera que antes se daban ayudas para el conjunto del edificio pero ahora se puede dar una ayuda para, por ejemplo, el 2.º B porque tiene posibilidad de recibir esa ayuda; programas específicos en función de la renta, algo que ha salido mucho en la Conferencia sectorial de eficiencia energética; en los temas de rehabilitación, antes solo se podía actuar sobre edificios con una antigüedad superior a 1981 y ahora se quiere que la antigüedad sea menor, es decir, que el abanico de edificios que se puedan ver beneficiados sea mayor; y flexibilizar mucho los plazos de las comunidades autónomas, darles más capacidad para decidir el tipo de procedimiento abierto que hacen para la concesión de las ayudas, no solo con concurrencia competitiva. Estas son algunas de las medidas, pero tiempo hay de que nos traslade las que quiera porque esto se va a debatir y tendremos oportunidad de hablar sobre esas futuras propuestas. Igualmente hay alguna sugerencia en cuanto a algunas de estas cuestiones que se puedan contemplar en la Ley de arrendamientos urbanos. Y también está el tema de la Sareb, que ha salido en alguna otra intervención —creo que del Grupo Socialista—, de modo que las comunidades autónomas y los ayuntamientos tienen capacidad para negociar con la Sareb para la puesta a disposición de viviendas de cara a la creación de un fondo social de viviendas. Esta es una posibilidad. Es cierto que nosotros vamos a intentar alcanzar algún acuerdo en esta línea, pero aquí también concurren otros ministerios, además de que saben que llevo el Fondo social de vivienda, que ya está establecido, y,

por tanto, quiero ser cauto a la hora de ver las posibilidades, pero las estamos explorando porque este es un asunto que salió en la Conferencia sectorial.

En cuanto a lo que ha apuntado la señora Freixanet, coincido en que también hay que optimizar las que ya tenemos, aunque usted habla de la poca o menor necesidad de actuar sobre nuevas infraestructuras, o al menos eso he entendido. (*La señora Freixanet Mateo: Prioridad*). Prioridad. Puede ver que aquí también hay diferencias entre los distintos grupos y eso contrasta con la lista de obras que algunos sugieren. Los recursos son limitados y para todo es imposible que haya, pero créame que el mantenimiento va a ser importante, tanto en las infraestructuras viarias como en las ferroviarias y en el resto de infraestructuras, porque tenemos esta cuestión garantizada, tanto con el DORA para los aeropuertos en los próximos cinco años como con el programa que también hemos abierto de puertos.

Ha vuelto a mencionar el asunto de los rescates. Vuelvo a insistir en que no hay nada menos parecido a un rescate que la necesidad de articular esas medidas con unas cifras que creemos que son bastante inferiores a esa cantidad de 5000 millones de euros, que sigo sin saber exactamente de dónde ha salido pero que se maneja como dogma de fe sin que realmente haya ninguna base sobre la que se sustente.

En cuanto a la revisión de los procedimientos de contratación, hay oportunidad de hacerlo ahora a través de los proyectos de ley. Y sobre lo que usted ha dicho de alguna de las ciudades, coincido en que tanto en Cercanías como en media distancia hay que seguir haciendo un esfuerzo, pero también en la alta velocidad. Usted cita Granada, por ejemplo, pero convendrá usted conmigo en que Granada está esperando la alta velocidad y, además, nuestro presidente, hoy, en un medio de comunicación regional en Granada, enuncia con absoluta claridad la prioridad que supone para nosotros la llegada de la alta velocidad a Granada, que ha estado sujeta a importantes problemas técnicos. Ya le avanzo que esos problemas técnicos se han solucionado y pronto estaremos en disposición de acudir a Granada y poder dar fechas y plazos concretos de la llegada de la alta velocidad. Me consta y encuentro lógica la preocupación de los vecinos de Granada por los retrasos ocasionados, pero créame que estamos poniendo todo de nuestra parte para que llegue en el menor tiempo posible.

Permítame decirle también respecto de la preocupación que usted traslada sobre las Cercanías, que ante un presupuesto prorrogado para el año 2017, como conoce, con una necesidad de ajuste de una cantidad importante, cercana a los 5000 millones entre los diferentes ministerios, como usted entenderá, el Ministerio de Fomento es uno de los más afectados para este periodo 2017. No se ha querido hacer, en ningún caso, ningún ajuste en esas OSP, obligaciones de servicio público, que se mantienen, con el acuerdo del Consejo de Ministros, en los 495 millones de euros.

Déjeme darle una noticia en relación con la situación de La Sagrera. Efectivamente, como usted conoce, la situación es enormemente compleja desde los puntos de vista técnico y jurídico, pero estamos ya trabajando, además intensamente, desde el comienzo de esta legislatura en el levantamiento de la suspensión de las obras como consecuencia de la instrucción judicial que está abierta. Por tanto, en los próximos meses, espero que no sean muchos, estaremos en disposición de reanudar las obras. No le puedo concretar más el plazo porque todavía estamos en esa fase, pero soy francamente optimista con que volvamos a ver máquinas y trabajadores en la estación lo antes posible.

Estoy absolutamente de acuerdo con lo que ha dicho sobre el transporte de mercancías. Con porcentajes de menos del 3 % significa que la capacidad de crecimiento es muy grande, aunque son porcentajes inferiores a otros países europeos. Tenemos parámetros suficientes como para decir que es una opción viable, eficiente y sostenible desde el punto de vista medioambiental y cada vez va a ofrecerse como una opción más ventajosa, precisamente por la construcción de los nuevos trazados, por la congestión del sistema viario y porque en nuestros puertos hay un crecimiento espectacular con la inversión que vamos a realizar, pues se trata de una clarísima apuesta por mejorar la inversión ferroviaria. Tenga en cuenta que aunque el fondo financiero está gestionado por los puertos, se va a hacer para lo que se conoce como la última milla, que es la conexión del puerto con la red general, pero también va a haber una inversión relevante en la modificación y modernización de la propia red de transporte de ferrocarril. No hay ninguna intención de poner en marcha la euroviñeta; y con ello respondo a una pregunta más concreta. También he procurado dar datos sobre el corredor mediterráneo.

Paso a responder al señor Delgado, del Grupo Socialista. Su señoría hace mención a los temas de mantenimiento, pero permítame que en su caso, puesto que ustedes han tenido responsabilidades de gobierno a diferencia de otros grupos, le dé algunos datos que reflejan que esa posición política no siempre ha coincidido en el tiempo con la realidad de las cosas. Ciertamente cuando mi partido asumió las responsabilidades de gobierno en la anterior legislatura se encontró con una deuda importante, de cerca de 42 000 millones de euros, que era tres veces superior a la que había en 2004, con pérdidas

cercanas a los 700 millones de euros —ahí está el caso de AENA—, y cerca de 5500 millones de euros en certificaciones finales sin abonar, así como en expropiaciones. Pero además de todos estos datos, que suponen un lastre inicial para el trabajo que en su momento tuvo que realizar la ministra Pastor, había cerca de 60 obras paradas. Y esto lo conozco bien porque algunas de ellas las viví desgraciadamente en primera persona y, además, algunas se han finalizado recientemente, como es el caso de la A-8, la autovía del Cantábrico.

Por otro lado, por aquel entonces hacía años que el Partido Socialista no licitaba nuevos contratos de mantenimiento de firme ni, por ejemplo, temas de barreras para motocicletas.

En el caso de AENA —me pregunta usted por el DORA— le diré que en el Consejo de Ministros se planteará muy muy pronto la pregunta más recurrente que usted formula (*El señor Delgado Jiménez: El viernes*). Entiendo que es importante porque influye en la competitividad del sector aeronáutico español, y por tanto, en sectores tan importantes como el del turismo. En cuanto a las tasas aeroportuarias sabe que la posición de AENA es la de congelación de las tasas; y que el escenario que marca la ley es que hasta el 2025 no se podrán subir. De hecho en 2015 ya se congelaron y, en 2016, se produjo un descenso del 1,9 %, pero la situación antes de esa ley nos habría conducido hoy a un crecimiento de las tasas del 5 %. En cualquier caso, hay otras posiciones: la de la CNMC, de en torno al 2,02 %; y la del sector, del 2,59 %. Así que todos los informes han sido considerados por la Dirección General de Aviación Civil de cara a la propuesta que ya se eleva al Consejo de Ministros para su aprobación definitiva. El DORA es un elemento importantísimo para el sector porque va a garantizar las inversiones, va a proporcionar mucha estabilidad, a fomentar mucho crecimiento, a generar puestos de trabajo y, además, va a hacer que nuestro sector sea mucho más competitivo.

En el mal llamado rescate de las autopistas permítame también que haga un poco de historia porque quiero recordar que fue el Partido Socialista el que aportó dinero a las autopistas; en ningún caso lo ha hecho el Partido Popular, que lo que hizo fue legislar para evitar en el futuro situaciones como las que nos hemos encontrado en temas como la minoración de la RPA, por ejemplo, al no tener que contabilizar doblemente —por decirlo de alguna manera— el tema vinculado a las expropiaciones o a la mejora de los mecanismos de los juzgados provinciales de expropiaciones. El Partido Socialista decidió aportar capital a esas concesiones con el otorgamiento de préstamos participativos por cerca de 483 millones de euros, fondos de compensación por cerca de 80 millones de euros y decisiones políticas para la aprobación de incrementos de tarifa y aumentos de plazos concesionales. Esta es la realidad de las cosas. Por tanto, les pediría un poco de colaboración ante una situación que tenemos que afrontar que, desde luego, no es fácil de gestionar, pero donde han participado diversos Gobiernos.

De la misma forma también espero que esa actitud de colaboración se dé en otra cuestión que usted ha mencionado, que es el asunto de la estiba, donde ya le digo que la cifra que ha aportado se aleja muchísimo de la realidad porque, a día de hoy, eso se produciría en el momento en que se dictara la segunda sentencia. En cualquier caso, todavía estamos en el periodo en el que tenemos que presentar una propuesta que cumpla el contenido de la sentencia para que se pueda tramitar vía real decreto-ley, o dicho de otra manera, buscando el acuerdo político para hacer algo que nos corresponde hacer porque es obligado.

En cuanto a lo que ha dicho sobre el corredor atlántico, voy a ser cauto. Sabe usted que tengo previsto mantener una reunión en Galicia con el presidente de la Xunta para el establecimiento concreto de los plazos, una vez superadas gran parte de las dificultades técnicas generadas en este año de Gobierno en funciones, en el que hay bastante limitación en cuanto a lo que se podía hacer.

Por lo que se refiere a la variante de Pajares, el senador Sánchez ha hecho un relato exhaustivo de esa realidad, pero también le avanzo que, tal y como trasladé el sábado en la reunión que mantuve con los representantes del Principado y del Ayuntamiento de Gijón, en poco tiempo, en uno o dos meses, y una vez resueltos algunos asuntos relativos a la ventilación provisional y al tendido de las vías —que también eran consecuencia de algunos problemas técnicos como el desmoronamiento de los taludes de la boca norte del túnel de la variante—, podremos estar en condiciones de dar un plazo cierto para la histórica finalización de la variante, así como hablar sobre el resto de las conexiones que se van a ver mejoradas. En este sentido, la conexión a León ya implica, con la implantación del ERTMS, un descenso en los tiempos de unos 15 minutos. Asimismo sabe que también estamos trabajando en el fondo de saco de la ciudad de León, donde también se logrará un ahorro de tiempo similar; y queda por resolver el tramo León-La Robla, y a partir de Pola de Lena, la conexión con las principales ciudades en lo que es la Y asturiana.

El caso de Santander, como dice usted, también lo conozco bien. Así, le puedo decir dos cosas y es que, cuando llegó el PSOE, la primera decisión que vi que adoptó en Cantabria —creo que entonces yo

era diputado regional— fue la de retirar del boletín la línea de alta velocidad Reinosa-Torrelavega. Como digo, eso estaba recogido en el boletín, pero desgraciadamente se retiró, y aquello acabó en lo que acabó. Luego el PSOE empezó a gobernar, hasta que llegó un día en que por fin se iba a colocar la primera piedra en el tramo de Villaprovedo, concretamente en Monzón de Campos, una localidad pequeña y modesta, pero créanme que muy conocida en Cantabria. Aquel día, el presidente regional, que hoy también lo es, el señor Revilla, iba a colocar la primera piedra en un acto multitudinario con grandes vehículos y autobuses, y una gran población que acudía allí a celebrarlo, pero se suspendió dentro de aquella gran batería de suspensiones. En este sentido, ahora estamos reactivando ese estudio informativo, que está en tramitación y que presentaremos en el primer trimestre de este año, y haremos algunas actuaciones de duplicación de vía en lo que es una decisión política conjunta y por unanimidad en Cantabria, algo que valoro. El PSOE y el Partido Popular están de acuerdo en la creación de un tren de altas prestaciones que sitúa a la ciudad de Santander en torno a las tres horas de Madrid. Más allá de los volúmenes de inversión o de otro tipo de cuestiones, como las características de la vía, etcétera, lo que se pretende es que sea competitivo.

Hace mención a la A-67, que es también otra necesidad, si bien todas las prioridades en materia de infraestructuras han sido ya consensuadas con el Gobierno PSOE-PRC.

En cuanto a Aragón, le digo lo mismo. Estamos haciendo una inversión importante en la mejora de la conexión viaria con Jaca. Ahora no tengo la cifra exacta, pero créame que lo estamos llevando a cabo, y hemos mantenido reuniones con ellos; por cierto, también presentaremos a la zona CEF el acuerdo cuatripartito que vamos a alcanzar en Canfranc, junto con Aquitania y con Francia.

En cuanto a la red ferroviaria de Valladolid, he de decir que el acuerdo al que se ha llegado en la sociedad de integración también ha sido por unanimidad, con lo cual ahora los pasos habrán de darse dentro de dicha sociedad.

En cuanto a la B-40, que se ha mencionado en alguna intervención anterior, he de decir que hemos hecho ya una inversión en estos últimos años cercana a los 44 millones de euros, y vamos a seguir trabajando en relación con su necesaria ampliación.

Se ha hablado de Granada y Almería, y he de señalar que también aquí se han producido circunstancias vinculadas a la evaluación ambiental —entre otras— que han ocasionado retrasos, y que estamos tratando de resolver para acelerar las obras.

También está previsto que acudamos a Extremadura, y a ello me he comprometido. Efectivamente, hay que electrificar la vía pero se está trabajando en la infraestructura viaria; se está haciendo un esfuerzo importante.

Por dar un dato más, les diré que me han indicado —no está confirmado por mí, pero le doy toda la veracidad del mundo— que el puente ferroviario más largo del mundo se encuentra, precisamente, en el entorno de Cáceres y Plasencia, y forma parte del eje. Mi compromiso con el presidente es acudir para establecer plazos concretos en la línea del ferrocarril.

Por otro lado, he de decir que hemos visitado las islas Canarias y las Baleares. Estamos coordinando los trabajos con ellos pues, como saben, hay dos modelos: tarifa plana Baleares, e incremento de las bonificaciones del 75 % con Canarias. Estamos trabajando con los dos modelos para la mejora de las condiciones de las subvenciones a residentes. No sé si me dejo algo por contestar, pero en el segundo turno haré mención a ello.

Me va a permitir que le diga, señor Sánchez, y con ello concluyo, que coincido sustancialmente con lo que usted ha dicho (*Risas*). Ha puesto en valor el gran esfuerzo que está haciendo el país, y aquí hay que hablar de todos los partidos políticos; ha estado atinado en no centrarlo solo en uno. Si miramos atrás, en un tiempo relativamente corto, podremos constatar el gran déficit que padecíamos y ahora somos el primer gestor aeroportuario del mundo; gozamos de una gran posición en el sistema ferroviario; somos segundos del mundo en redes de alta velocidad; contamos con algunos de los puertos más competitivos de toda Europa; el sistema de autovías y de carreteras más importante, etcétera. Este tipo de cuestiones se logran apostando por las infraestructuras, y no es que lo diga yo, es que lo dice el Foro Económico Mundial que, en Davos, aseguró que la industria turística en España era la más competitiva del mundo gracias precisamente a sus infraestructuras, y así vamos a intentar seguir a lo largo de esta legislatura. Les reitero que lo queremos hacer sobre la base de ese acuerdo nacional y, en todo caso, con un diálogo abierto a todos los grupos que me comprometo a mantener.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor ministro.

Turno de réplica.

Les pido a sus señorías que, así como en la primera intervención ninguno ha cumplido con el tiempo establecido, ahora sean más concretos. (*Risas*).

Tiene la palabra el senador Bagué.

El señor BAGUÉ ROURA: Gracias, señor presidente. Prometo ser telegráfico.

El señor ministro ha hablado de que se está ejecutando una inversión por un total de 800 millones de euros. Tendremos una forma muy fácil de comprobar si es verdad o no, y será esperar a la liquidación. Nosotros estamos un poco escamados, si me permite la expresión, con los anuncios de presupuestos y de proyectos; por ello, preferimos esperar un año, a la liquidación del presupuesto, para ver qué cantidad exacta se ha ejecutado. Le aseguro que tengo muchas ganas de que sea usted quien tenga razón y no yo.

He de señalar que existe una discrepancia en cuanto al modelo de funcionamiento de AENA. En este sentido, le he hecho una pregunta muy concreta y es que creo que solamente hay un Estado en la Unión Europea que tenga un modelo de gestión centralizado, como tiene AENA. Solo le digo eso. Usted dice que este es el mejor, y que el aeropuerto de Barcelona está batiendo récords... Pues bien, fíjese si es potente la economía y el aeropuerto de Barcelona que, a pesar de la gestión de AENA y sin introducir mecanismos de sana competitividad, logra ser el primero en crecimiento.

En cuanto a Cercanías, honestamente, he de decirle que no entiendo que podamos discrepar sobre las cifras. Reitero lo que le dije en la primera intervención. El plan urgente de la ministra Pastor acordado con el *conseller* Vila contaba con un presupuesto de 306 millones de euros y todos los referentes que tenemos nos indican que no se ha llegado a ejecutar ni un 10 %. Por tanto, discrepamos abiertamente en cuando a los datos que nos aporta.

Nos alegramos mucho de que, al menos, concrete el tramo Tarragona-Vandellós, diciendo que en este presente 2017 va a quedar resuelto.

Por último, quiero hacer un apunte al señor Sánchez, portavoz del Grupo Popular. He escuchado en reiteradas ocasiones que las provincias catalanas están todas enlazadas con el AVE, y es verdad, pero es que las capitales catalanas están situadas entre Madrid y Francia. Eso no vamos a cambiarlo ni usted ni yo, me temo. Estoy situado en el punto peninsular más alejado de Madrid, en Girona, y la inauguración de la estación del AVE se produjo en 2012, veinte años después del Madrid-Sevilla, que todos ustedes recuerdan con motivo de la Expo. Por tanto, no me dé argumentos peregrinos, porque las cuatro provincias catalanas están junto a Francia y entre Madrid y Francia está Cataluña, eso es evidente. Además, es cierto que existe una conexión entre las cuatro provincias; a lo mejor, podíamos dejar una suelta, pero es evidente que el mero sentido común indica que esta es una realidad. No quiero entrar en discusiones sobre si tenía que haberse hecho antes o después, lo que sí constato, y es importante decirlo, es que, según estudios económicos y de rentabilidad, todo parece indicar que de las pocas líneas en funcionamiento que se acercan al grado de cumplimiento de unos parámetros razonables de rentabilidad son precisamente las que llegan a Francia, las que llegan a Girona, básicamente, Madrid-Barcelona, que está provocando un daño importante al puente aéreo clásico. Esto parece que es así, y está claro que la línea Madrid-Barcelona es de las pocas que, de momento, tiene un comportamiento económicamente sostenible.

He prometido brevedad y, aunque no tocaba porque hoy comparece el señor ministro, no he podido dejar pasar la oportunidad de contestar al senador, portavoz del PP, porque le he oído mencionar muchas veces esta cuestión.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Bagué.

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

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señor presidente.

Como ha hecho el senador Bagué, voy también a hacer una alusión a la intervención del señor Sánchez, y no porque los tres territorios de Euskadi también estén en el camino de Francia y estén conectados. Simplemente, quiero agradecer la valoración que ha hecho de mi intervención, pero yo he de discrepar de la suya porque, ciertamente, aunque algunos no llevemos tantos años aquí, mis intervenciones son tan legítimas como las de otros. En mi intervención anterior hablaba de respeto y lo vuelvo a reiterar, porque no es la primera vez que lo hago en esta Cámara. Creo que el respeto nos lo debemos todos por el trabajo que hacemos, empezando por el de los técnicos del ministerio —y luego hablaré de las preguntas escritas—, ya que no tenemos por qué dudar del trabajo que hacen, que seguro que harán todo lo que puedan. En este sentido, y como miembro de la Mesa, me consta la invasión y el volumen de preguntas. Por lo tanto, antes de nada quiero dejar constancia de mi respeto a su trabajo, pero también al trabajo que cada uno de

nosotros hacemos como parlamentarios. Se supone que todos traemos nuestros trabajos bien preparados; dicho lo cual, reitero el agradecimiento por su valoración de mi intervención.

Volviendo a las preguntas escritas y al comentario del señor ministro sobre mi falta de mención de la conexión Burgos-Vitoria, tengo que decir que es cierto que está ahí y que es necesaria; tan necesaria como que yo misma he presentado algunas preguntas escritas de las que tampoco he recibido respuesta, que entiendo que estarán en el cajón de salida y que llegarán en algún momento, aunque usted ya me ha contestado esta tarde, y se lo agradezco.

Quiero hacer una última mención a las Cercanías —ya que no me ha dado tiempo en el primer turno— porque me he centrado en el tren de alta velocidad y no porque me considere clasista, como decía la senadora Freixanet. No todo es blanco o negro y, por lo tanto, se puede hacer una solicitud y una defensa de la necesidad del tren de alta velocidad para Euskadi —siempre hemos dicho que sería el mayor de los proyectos realizados— y a su vez hacer una apuesta por el servicio de Cercanías, dotado de la mayor calidad posible.

En relación con los planes de actuación que va a llevar a cabo Renfe en cada comunidad, me gustaría saber cuál es su estado, cuál es el plan vigente de actuaciones al que podemos recurrir para comprobar el nivel de ejecución y cuál es su horizonte temporal, ya que no sé si son anuales o bianuales. En este sentido, me gustaría cierta precisión por su parte.

Me quedo con lo que usted ha dicho y es que lo importante no son las fechas o los plazos si estos se limitan a convertirse en titulares, pero sí son importantes como compromisos. Usted se ha comprometido, en este caso, con el tramo Donosti-Irún y, del resto, no se trata de hablar de una fecha de finalización, ya que todos somos conscientes de las dificultades que entrañan los pasos previos que se han de dar y que son igual porque, como ha dicho usted, hay un montón de problemas sobrevenidos que van mucho más allá de voluntades políticas.

Me agrada escucharle hablar del buen talante que presidió las reuniones con la consejera y con el Gobierno vasco, pero reitero que nos gustaría que se pasase de esas palabras a los hechos. Las manifestaciones de buena voluntad y de buen talante son bienvenidas y agradecidas, pero quisiera que redundara en un final —y no lo digo como fecha final— en el que los objetivos que pongamos en marcha entre todos lleguen a buen puerto. Esa es mi voluntad porque durante los últimos años hemos escuchado buenas palabras pero, repito, aunque sea muy insistente, que queremos pasar de los dichos a los hechos.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Iparragirre.

Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, tiene la palabra la senadora Castel Fort.

La senadora CASTEL FORT: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, de las quince preguntas que le he hecho me ha contestado tres. No me extraña que vayan ustedes acumulando la bola de nieve y lo digo de buen rollo. (*Risas*). Por ejemplo, le he dicho que la plantilla de ADIF ya se ha reducido un 23 % y sí que me ha dicho que la línea que seguirán será la de garantizar la calidad y la seguridad, pero está claro que reduciendo la plantilla —como ya le he demostrado y luego le enseñaré— no se puede garantizar la calidad y la seguridad. Por lo tanto, no me ha contestado si iban a revocar esta tendencia de disminución de recursos humanos.

Tampoco me ha contestado si seguiría esta línea de actuación en el mantenimiento correctivo y preventivo —ya le he explicado los tipos D y E— y si va a revertir esta línea de actuación para intentar no comprometer la seguridad.

Igualmente, no me ha contestado sobre el túnel del Coll de Balaguer, si se ha adaptado a la normativa europea, teniendo en cuenta que está al lado de una central nuclear. Asimismo, tampoco me ha contestado si dispone del nombre del coordinador del corredor del Mediterráneo. ¿Me lo ha contestado? (*El señor ministro de Fomento, De la Serna Hernaiz: No*). Es que igual había sido yo, que no estaba atenta.

En cuanto a los materiales rodantes, me ha dicho que la vida útil es de 30 o 40 años. Pero es que los materiales rodantes que estamos sufriendo en Tarragona tienen casi 50 años y, por tanto, han sobrepasado la vida útil. En cuanto al contrato firmado, tampoco me ha explicado a dónde irán estos nuevos materiales rodantes que usted dice que han comprado. Por consiguiente, me gustaría ahondar en este aspecto si puede ser.

En relación con la liberalización del servicio de Mercancías y de los 350 trabajadores asignados tampoco me ha contestado si los van a subrogar en el caso de que se liberalice este servicio y de que haya consorcio entre Deutsche Bank y Renfe. ¿Qué va a pasar con estos trabajadores?

En lo relativo a las autopistas de peaje, ha dicho que no habrá euroviñeta. ¿Eso significa que cuando reviertan al Estado serán gratuitas y este no cobrará ningún tipo de peaje? Esta era la pregunta. También quisiera saber si van a crear una empresa global de autopistas que las gestione, tipo AENA.

Tampoco me ha contestado sobre el tramo de la B-40. Se trata de un puente que está ya medio construido y sería bastante estratégico. Son 6 kilómetros de tramo y me gustaría saber si hay previsión de acabarlo para poder conectar con la autopista C-16.

Tampoco me ha contestado si el ministerio ha previsto actuaciones en el caso de temporales marítimos como los que se han producido la semana pasada. A mí me ha parecido que no me ha dicho nada.

Finalmente, el señor Sánchez ha dicho que como los catalanes estamos conectados con el AVE, ya lo tenemos todo. Sin embargo, si tenemos en cuenta que, dentro de la Unión Europea, actualmente España, en lo que se refiere a la cuota modal del transporte de mercancías por ferrocarril, es el país con menor cuota, a partir de ahora diremos que transporten las mercancías por AVE, porque así llegarán a todas partes. No hay que simplificar tanto. Estamos muy contentos de tener AVE, pero hay infraestructuras que el propio ministro ha dicho que son estratégicas y espero que se sigan reactivando.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Castel.

Por el Grupo Parlamentario Podemos, tiene la palabra la senadora Garrido.

La señora GARRIDO GUTIÉRREZ: Gracias, presidente.

Después de la comparecencia, que le agradezco mucho, siento decir que me he quedado casi casi como estaba. Voy a volver a repetir las preguntas, para ver si en la segunda vuelta tengo más suerte.

Antes de nada quiero hacer una aclaración. Hablaba de competencias autonómicas y de vivienda. Sé que las comunidades autónomas tienen competencia exclusiva sobre vivienda, pero también sé que ustedes han interpuesto recursos contra las leyes de las comunidades autónomas que han intentado atajar situaciones de emergencia social; también sé que tienen un Plan estatal de vivienda que están renovando desde 1950 y 1960; y también sé que no su ministerio, pero sí el de Economía, ha dictado normativas y decretos sobre reestructuración de deuda, con lo cual, le puedo asegurar que sobre todo lo que le he preguntado es competencia estatal.

Me voy a referir a algunas cuestiones que me gustaría que me respondiera. Vuelvo a los desahucios, que me parecen muy importantes. No voy a hacer aquí un recorrido, pero le podría citar el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el convenio europeo, la Carta Social Europea, la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, etcétera, recomendaciones, jurisprudencia y todos coinciden en algo, y es en que establecen que el desahucio es una situación excepcional y que debe cumplir —para ser legal, vamos a decirlo así— ciertos requisitos y, entre ellos, el desahucio sin alternativa habitacional no se acepta. Mi pregunta era muy clara y en este caso no hacen falta datos ¿el Estado va a legislar para prohibir los desahucios sin alternativa habitacional? Esa es una pregunta que a mí me preocupa mucho. Sobre el presupuesto, tampoco me ha dicho nada. Hablaba de 2500 millones, ¿cuánto va a dedicar al nuevo plan? Al final, todas las buenas intenciones —que seguro que las tiene— de cambiar el modelo residencial español van a quedar en nada, en humo, si no hay recursos económicos; estamos en el 0,2, por lo tanto, me gustaría también que me respondiera.

Ha habido algunas cuestiones que no he entendido muy bien. Respecto al parque de vivienda asequible, usted hablaba, si he entendido bien, de 351 viviendas. Me da miedo preguntarle; no solo son insuficientes sino que casi da vergüenza hablar de 351 viviendas.

En cuanto al tema de la cesión de viviendas de las entidades financieras a las administraciones competentes en viviendas —podría ser el Estado, pero deberían ser en este caso las comunidades autónomas—, no he entendido la explicación. Yo hablo de cesión de viviendas de las entidades financieras, que mayoritariamente vienen de desalojos y de desahucios, a las administraciones públicas para que las pongan al servicio de aquellas personas que están en riesgo de exclusión social. ¿Me podría volver a explicar la medida que ustedes quieren implementar? Porque se ha hablado de comunidades autónomas, de tenedor de vivienda, al final, si se trata de que la Administración vuelva a pagar esas viviendas, estamos en total desacuerdo; ya están pagadas.

Respecto a los transportes, la política es fundamentalmente gestión de recursos escasos, por lo tanto, hay que tomar decisiones y hay que priorizar; no podemos establecer que todas son prioritarias y decir que vamos a apostar por el tren de Cercanías y que vamos a apostar por el tren de alta velocidad; hay que tomar decisiones. En nuestro grupo, es verdad, no estamos en contra de las obras que ya están en marcha

del tren de alta velocidad, hay que acabarlas, no hay otra, pero sí que apostamos y damos prioridad, como hemos explicado, al tren de Cercanías y de proximidad, por los datos que antes mi compañera ha expuesto. Hay que priorizar y hay que tomar decisiones y si uno se equivoca hay que asumir responsabilidades; no vale estar a todo.

Me alegra mucho que comparta nuestra preocupación por el tren de mercancías, pero la realidad es que la inversión también aquí es mínima y debería aumentarse. Si no quieren implantar la euroviñeta, sinceramente, no va a haber cambios en la modalidad del transporte de mercancías, seguiremos con la hegemonía del camión y no habremos cambiado nada.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Garrido.

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

El señor DELGADO JIMÉNEZ: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, antes de empezar, esperamos poder trabajar durante esta legislatura contando con su presencia en esta comisión para profundizar en todos los temas que hoy, con el tiempo que tenemos, no hemos podido tratar.

Decía el señor ministro que están trabajando y que están invirtiendo en infraestructuras, una inversión que al Partido Socialista le parece insuficiente, insuficiente en conservación y en mantenimiento, insuficiente en nuevas infraestructuras y que ha supuesto un retroceso con respecto al momento en que empezaron a gobernar. Todo esto, unido al afán por privatizar lo que genera beneficios y revertir al Estado negocios ruinosos, hace que su política no sea la más acertada para lo público.

Quiero hacer una serie de puntualizaciones. Hablaba el señor ministro, en contestación al portavoz del Partido Democrático, del buen funcionamiento de Rodalies —lo decía con otras palabras—, y yo espero que ese buen funcionamiento no se deba a desvestir a otro santo, y me refiero a los veinte trenes que se han llevado desde Sevilla y Cádiz para Rodalies. Espero que esos servicios, los de Cádiz y Sevilla, no se hayan visto afectados por tal traslado y deseo que en Cataluña se solucione la deficiencia que hubiera.

En cuanto al tema del temporal, yo en ningún momento le he echado la culpa al señor ministro de que nieve o no, lo que he criticado es la falta de actuaciones para solucionar los problemas que sufrieron todos aquellos que se quedaron toda la noche atrapados. Hubo tramos en los que no vieron los quitanieves en toda la noche y tampoco hubo nadie para asistirles o que fuera capaz de decirles el tiempo que estarían allí atrapados.

Hablaba del rescate, aunque no le gusta que hable de rescate, de las autopistas de peaje, y hacía mención a un compromiso de su Gobierno, a un compromiso de la anterior ministra de Fomento, que era que no les costara a los españoles ni un solo euro. Decía que el Partido Socialista había puesto medidas encima de la mesa y había dado dinero. El Partido Socialista intentó poner medidas a este problema con estos préstamos participativos, pero lo cierto es que era poner paños calientes a un problema que, como le he dicho desde el principio, tenía mala solución porque venía viciado desde su origen con esa mala planificación que hizo el Gobierno del Partido Popular.

Hablaba de AENA y de que se encontraron con una empresa con déficit. Su Gobierno se encargó de solucionarlo con una subida desmesurada en las tasas. En el año 2012 hubo un incremento de las tasas de más de un 90 % en aeropuertos como Madrid o Barcelona, y en junio del mismo año un nuevo incremento de las tasas. En el año 2013 el incremento de las tasas fue el IPC más el 5 % y en el año 2014 el incremento fue del 0,9 %; año 2015, como bien ha dicho, se congelaron y en el 2016 bajaron un 1,9 %. En cuanto al DORA y las previsiones que hay, AENA tiene una previsión de aumento en el tráfico de un 6,2 %, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de entre un 7 y un 8 %. Hemos visto que en el 2016 ese crecimiento ha sido del 11 %, es decir posibilidad importante de bajada de esas tasas. La previsión de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia es de un 2,02 %, pero el sector del transporte aéreo prevé incluso una bajada mayor, entre un 3,5 y un 4,1 %. La bajada de las tasas beneficia a los usuarios y sobre todo al turismo, y la congelación, ¿a quién beneficia? A los grandes inversores, más beneficios a repartir, bien aumentando el valor de la acción, bien en reparto de dividendos.

Vivienda. En la elaboración del nuevo plan de vivienda tenemos la posibilidad de atender a las demandas que hay ahora mismo y a las que es fundamental dar solución, me refiero al problema de los desahucios; poner en marcha medidas para evitar el lanzamiento de las personas, de las familias más vulnerables; reactivar las ayudas a la VPO no solo para la adquisición de viviendas, sino también para el alquiler con opción a compra; recuperar las ayudas al alquiler y la renta básica de emancipación; permitir

a las comunidades autónomas flexibilizar la aplicación de las ayudas en virtud de las necesidades de los distintos territorios; fomentar la rehabilitación de vivienda no solo pensando en la accesibilidad y la eficiencia energética, sino también como una oportunidad de generación de empleo; en fin, toda una serie de oportunidades que este plan nuevo de vivienda nos puede ofrecer.

Ya para terminar, como decía la portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, llevan gobernando más de cinco años, ya no les vale la excusa de echar la culpa a otros, pues lo que tenemos o no es fruto de sus políticas, y las decisiones que ahora toman saben que nos afectarán durante los próximos años. Por eso y debido al marco parlamentario, a las mayorías que hay en el Congreso —aquí, en el Senado, por desgracia, no— se ven obligados a que toda la política que afecta a todas y todos esté acordada de antemano porque, si no, nos tendrán enfrente.

Para finalizar, son muchos los temas a tratar por el ministerio que representa, esperamos, como le dije al principio, poder tratarlos con el tiempo suficiente y trabajar en beneficio de nuestro país.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Delgado.

Tiene la palabra el senador Sánchez Díez.

El señor SÁNCHEZ DÍAZ: Gracias, presidente.

En primer lugar, si alguien se sintió ofendido por mi intervención anterior, pido disculpas, no tenía ningún ánimo de ofender a nadie, especialmente cuando hablo de los que llevan mucho y de lo que llevan poco. Yo envidio a los que llevan poco, porque sé que tienen un gran camino todavía por delante en estas instituciones; los que llevamos más tiempo posiblemente ya tengamos menos camino. Por lo tanto, el tono no era despectivo, pero sí me gustaría que fuéramos rigurosos cuando estamos acusando. Es labor de la oposición lógicamente exigir al Gobierno, pero tenemos que ser rigurosos, saber lo que hicimos nosotros cuando éramos Gobierno y saber lo que está haciendo ahora el Gobierno del Partido Popular. Si hablamos de la variante de Pajares o de la autovía a Santander, yo me acuerdo de los grandes debates de aquel momento. Me acuerdo de presidente Revilla, con grandes manifestaciones en los medios, en las televisiones, diciendo que lo que él no había conseguido con Aznar lo consiguió con Zapatero. Y que desde que él estaba de presidente había cambiado inmediatamente todo y que iba a empezar el AVE. Y se convocó a la gente para empezar el AVE. Por lo tanto, tenemos que ser rigurosos. No podemos echar la culpa a un Gobierno de lo que otro Gobierno no hizo. Porque no pudo, no porque no quiso. Porque llegó la crisis económica y tuvieron que levantar una cantidad de obras. Pero ahora no podemos decir: son ustedes los culpables. No, eso no es verdad. Tendremos culpa de muchas cosas, pero de los retrasos en infraestructuras y de la modernización, no. Ahí no tenemos culpa.

También dijo el ministro, y estoy totalmente de acuerdo con él, que ese éxito no es un éxito del Partido Popular, sino de toda España, y del PSOE, porque el AVE empezó con el PSOE, en Sevilla, en el año 92. Por consiguiente, llevamos veinticinco años siendo pioneros en una infraestructura que es la envidia de una parte del mundo civilizado y de la sociedad occidental más moderna, algo de lo que debemos estar orgullosos.

Estoy seguro de que habrá muchos problemas en Cercanías, pero no solo en Cataluña. Todos queremos que nuestras Cercanías funcionen mejor, que tengan mejores horarios. Ese es un tema diario en el que tenemos que ser exigentes y, sin duda, es trabajo de la oposición ayudar al Gobierno a que con sus exigencias vaya mejorando la calidad de todos estos servicios. Por lo tanto, me quedo con el éxito de nuestra impronta mundial.

Hablaba el portavoz socialista de los grandes problemas que se plantean en los aeropuertos, en AENA y en el turismo. ¡Pero si estamos batiendo records de turismo! ¿Dónde están los problemas? Usted dice que desde que se subieron las tasas está bajando el turismo. ¡Pero si estamos subiendo sin parar! Entonces ese no será el elemento. Lo que pasa es que, como decía el señor ministro, tendremos otros alicientes: unas grandes infraestructuras, somos pioneros en estas industrias y en industrias hoteleras, somos número uno mundial en industrias turísticas... De lo cual, tenemos que estar orgullosos. No podemos venir aquí a flagelarnos, a decir lo malos que somos. Porque no es verdad. Somos muy buenos en estas cosas.

Por último, decía el portavoz socialista que no le echa la culpa al ministro de que nevase, pero que no se hizo bien. Yo creo que estas cosas casi nunca se hacen lo bien que todos deseamos. ¿Qué deseamos? Que vuelva la luz inmediatamente, que los trenes no paren y que las carreteras estén limpias. Pero, siendo rigurosos, la propia Administración regional no fue capaz de limpiar sus carreteras, no aparecieron las palas por ningún lado y hubo locales, de distintas administraciones, pero muchas del PSOE, que no recuperaron la

luz. ¿Esto qué quiere decir? Que cuando hay un problema de estos todas las administraciones tenemos que coordinarnos y no estar buscando culpables, porque, posiblemente, no los haya. Tan solo hubo un momento crucial en un invierno especialmente crudo y en una zona absolutamente inesperada, y en 24 horas casi se normalizó todo el país, lo cual, visto con perspectiva, es un éxito, dentro de las dificultades que planteó para miles de personas.

Cuando digo que Cataluña tiene el AVE, es que es verdad, puedo repetirlo porque es verdad. Entiendo que usted no lo entienda, porque ya disfruta del AVE, aunque sea de 2012. Ya disfruta de él. ¿Pero por qué se mete conmigo, si yo no me meto con usted? En España hay muchísimas capitales donde no lo tenemos y nos gustaría tenerlo. Fíjese usted, yo me conformaría con que el AVE a Asturias hubiera estado en 2012. No habría protestado. Pero tengamos en cuenta una cosa y seamos objetivos con los tiempos y con las dificultades: estas son infraestructuras para más de cien años. Nosotros ahora seremos un apéndice. Nadie se acordará de nosotros ni de este debate dentro de veinticinco años. El tren a Asturias, que fue tremendo cuando se hizo Pajares, tiene ya más de 150 años. Son cosas que van a perdurar en el tiempo. Y lo que sí hacen ustedes, y lo hacen bien, es presionar, como haríamos nosotros también en la oposición, presionar para que ese tiempo se agote cuanto antes mejor. Por lo menos, que podamos disfrutar nosotros de esas infraestructuras, porque las generaciones posteriores las van a disfrutar.

En cuanto al plan de vivienda, va a venir a la Cámara un plan que ya anunció el ministro. Yo creo que igual que el plan de infraestructuras el plan de vivienda es fundamental, extraordinariamente importante para miles de familias. Dijo el ministro que ya se beneficiaron del antiguo plan 700 000 familias. Es un número importante. Se necesitará más, pero todos tenemos ocasión de participar de estos planes.

Mire, el Partido Popular gobierna mejor en minoría que con mayoría, porque tiene una gran capacidad de entendimiento. Y cuando tienes mayoría, esta te impide casi el entendimiento. Sin embargo, en la minoría, es obligatorio. Tenemos una gran capacidad de recepción de otras ideas y lo vamos a hacer. En cuanto a lo que decía el portavoz del Grupo Socialista de que por desgracia en el Senado no había esa minoría, o sea, que había mayoría absoluta del PP, nosotros no lo consideramos una desgracia, sino un éxito.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Sánchez Díaz.

Para terminar la comparecencia, tiene la palabra el señor ministro.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (De la Serna Hernaiz): Yo no recuerdo haber dicho tal cosa, en cualquier caso, me gustaría comenzar mi intervención volviendo a reiterar mi apoyo a algunas de las cosas que ha dicho el señor Sánchez. Pero, señor Sánchez, cuando usted dice que la oposición presiona para que el AVE llegue lo antes posible, permítame añadir que el Gobierno también. Porque no conozco ninguna comunidad autónoma donde el Gobierno o la oposición no presionen, sea cual sea su color político, para que el AVE llegue en el menor tiempo posible, lo cual es absolutamente razonable y lógico, y, además, es lo que tienen que hacer, para eso están defendiendo el interés de los ciudadanos de su comunidad.

Señor Bagué, yo que he medido bien mis palabras, me he referido a que el importe de las obras que tenemos en marcha en estos momentos suma 800 millones de euros, no que la liquidación vaya a ser de 800 millones de euros, porque algunas se encuentran en un grado de ejecución muy variado. El modelo de gestión que usted llama centralizado entiendo que no lo es desde el momento en que tienen comités de coordinación aeroportuarios que, por ejemplo, han estado informando en relación con algunos asuntos de los que hemos hablado hoy aquí y en los que tienen representación la comunidad autónoma, las entidades locales, las organizaciones sociales y económicas, sindicatos, etcétera. Es decir, son comités de participación de la parte regional-local de los aeropuertos, que, como digo, según los últimos datos de 2016, siguen teniendo rendimientos espectaculares en algunos casos.

Por ponerle otro ejemplo, en relación con la intervención del Grupo Socialista sobre las tarifas, permítame decirle que el coste de la escala en el Aeropuerto de El Prat es un 43 % más bajo para vuelos dentro del espacio europeo que sus más inmediatos competidores y hasta un 67 % más bajo en los vuelos internacionales.

Decía usted sobre las Cercanías que no entiende la discrepancia de las cifras. Francamente, creo que no es el asunto que más tiempo debe hacernos perder, porque si existen discrepancias no sé si nos llevan a ninguna parte. Lo que tenemos que hacer es mirar hacia el futuro, ver cuáles son las actuaciones que debemos efectuar, qué importe conllevan, cuáles son los compromisos y de qué manera vamos a ponerlos

en marcha. Ese es el objetivo que yo he trasladado a la Generalitat y espero que en poco tiempo seamos capaces de dar una respuesta.

En cuanto a la rentabilidad del AVE, no es solo esa línea. En su conjunto, las líneas del AVE tienen muy elevados grados de ocupación. Yo creo que esto es muy positivo. Se me ha olvidado citar varias líneas del corredor mediterráneo, no he ido más abajo, pero, efectivamente, está Murcia, Cartagena, Lorca y otros municipios que forman parte de toda esta red.

Ahí está Figueres-Perpiñán. Una de las cosas que hemos resuelto en muy poco tiempo, casi sobre el reloj, es la creación de una sociedad —y alguien ha preguntado cuánto nos va a costar— en la que hemos estimado, porque así nos lo permitía la nueva normativa y los pliegos, resolución culpable. Esto significa que entendemos que no corresponde indemnización en la resolución de la concesión y que hoy está funcionando gracias al no fácil acuerdo al que hemos llegado con el Gobierno francés para la creación conjunta de esta experiencia francamente única, porque gestionamos conjuntamente ese túnel.

Señora Iparragirre, el Burgos-Vitoria ahora no recuerdo exactamente el porcentaje de presupuesto que consigue reducir, pero el ahorro en el tiempo de viaje está en torno al 16 % sobre la propuesta inicial. Esa es la razón fundamental de que nos hayamos parado a replantear esta cuestión.

En cuanto a los diferentes planes de estaciones, por darle una información más exhaustiva le diré que en el núcleo de San Sebastián están finalizadas las obras para la mejora de la accesibilidad en Ventas de Irún, Tolosa y Zumárraga. Las obras de la estación de Beasain se encuentran en el inicio de su ejecución, y en fase de proyecto-estudio las de Hernani-Centro, Herrera, Llodio, y además se están redactando los proyectos para la mejora de la accesibilidad de las estaciones de Andoain, Urnieta, Ordicia y Lezo-Rentería que estarán finalizados previsiblemente para la primavera de este mismo año 2017. En el núcleo de Bilbao se han finalizado las obras de la accesibilidad de Arrigorriaga; con el mismo objetivo están en ejecución las de Arrankudiaga; está prevista la finalización para octubre o noviembre de este año, y de Ugao-Miraballes ya para el año que viene. Estamos redactando los proyectos para la accesibilidad en Amurrio, Areta, Barakaldo, Peñota y Orduña, este último redactado y en supervisión, así como la mejora de la iluminación de San Mamés y de Amezola. En Bilbao se han finalizado las obras de reparación estructural del suelo del aparcamiento en Abando-Indalecio Prieto. Adicionalmente, Renfe tiene en ejecución un contrato de renovación de la señalización de todos los núcleos de Cercanías y en Bilbao en estos momentos se está trabajando en las estaciones de Orduña, Amurrio, Llodio, La Iberia, Areta, Ugao-Miraballes, Bakiola, Arrigorriaga, Abaroa-San Miguel, Sagrada Familia, Galindo y San Mamés. En San Sebastián en Tolosa-Centro, Beasain y Zumárraga. Estos son los datos de las estaciones del País Vasco.

En cuanto a pasar de las palabras a los hechos, con toda la humildad creo que es lo que estamos intentando hacer. Llevamos apenas dos meses, pero hemos tenido una reunión institucional que creo que es un hecho, porque es importante sentarse y llegar a acuerdos. En Consejo de Ministros es el primer caso en el que aprobamos esa rescisión para la redacción de unos nuevos proyectos, y es otro hecho. Hemos liberado, como así ha transmitido el Gobierno, los problemas que existían entre la zona de Vitoria y el nudo de Bergara, y eso es otro hecho. Hemos convocado ya una reunión política para hacer el planteamiento de las estaciones ahora en el mes de enero y otro posterior. También le he trasladado a la consejera que ha finalizado el trámite de licitación para comenzar las obras de conexión de Donostia a su tierra y, aunque en este caso no es un hecho, lo verá usted pronto.

Señora Castel, efectivamente ya le he dicho que tenemos una deuda pendiente porque si de 20 preguntas le hemos contestado 3, eso es un 15 %. Teniendo en cuenta que en estos momentos, desde que hemos empezado la legislatura, tenemos 3634 preguntas entre no sé cuántos días que llevamos de legislatura, pero no llegan a 40, pues son casi 100 preguntas al día, teniendo en cuenta que vienen también de todo el periodo de 2016. De esas ya hemos contestado 2079, hay 75 que han sido retenidas y otras 1480 que nos comprometemos a contestar en el menor tiempo posible. De las que usted ha formulado ahora, le repito que en lo que se refiere al mantenimiento, ADIF reforzará sus mecanismos para garantizar la excelencia en la calidad de la prestación del servicio. Sobre el personal, si usted quiere más datos concretos le puedo decir que el pasado sábado, es decir, antes de ayer, se hizo la primera fase de selección de los 202 puestos de trabajo nuevos de los 262 que contemplaba la oferta pública de empleo hace ya tiempo. Nos hemos puesto manos a la obra, hemos activado los mecanismos de dotación de esas plazas, ya han salido esos 202 con la prueba que comenzó este mismo sábado y hay otras 57 plazas de técnico que saldrán en breve.

Sobre el coordinador mediterráneo, efectivamente, también aquí hay que establecer algunos criterios de prudencia, pero sí es una persona que tenemos ya prevista y en breve le informaremos a usted y a las instituciones catalanas.

En lo que respecta a las mercancías, no sé si se refiere a si vamos o no a apostar por esto. El servicio de mercancías está liberalizado con lo cual si usted se refiere a si se toma una decisión en el ámbito de Renfe-Mercancías para introducir mayor capacidad logística con participación de algún otro sector, tenga bien seguro que, si se hace, se hará en contacto y diálogo con los propios sindicatos del servicio, pero es una decisión que no se ha adoptado todavía por lo que no le puedo avanzar nada en relación con esto.

Efectivamente, no habrá euroviñetas y no se prorroga el peaje; es el Estado el que tiene que decidir finalmente qué se va a hacer. Sí le avanzo que en lo que se refiere a los peajes en este inicio del año nosotros hemos llevado una política de congelación. No puedo decir lo mismo, y usted lo conoce bien, de otras subidas que se han producido en su territorio que han sido entre el 0,7 % y el 1,72 %, política contraria a la que hemos seguido nosotros en el inicio de esta legislatura en la que hemos congelado o incluso disminuido el tráfico.

En la B-40 estamos en el tramo Olesa-Viladecavalls y me comprometo con usted a visitarlo para dar cuenta de la situación exacta. También, se ha licitado el estudio para cerrar la B-40 entre Terrasa y Granollers, y esta es una de las cuestiones que tratamos con la Generalitat.

Ahora voy a alguna cuestión que ha salido con posterioridad. La que no soy capaz de responderle es la de Coll de Balaguer porque no la tengo en la cabeza, por lo que permítame que le dé la información en un momento posterior.

Señora Garrido, usted sabe que en todo lo que tiene que ver con los desahucios influyen y trabajan otros gabinetes y departamentos como es el caso del departamento de Sanidad y Servicios Sociales y el departamento de Economía a través del fondo social, y las decisiones que se toman en ese ámbito. La medida a la que me refería es abierta, con un programa específico, porque en el plan anterior venía el tratamiento a las personas en situación de desahucio como dentro de un programa general. Aquí hay un programa único y específico para estas situaciones, en las que se trata de agilizar que en el momento en que se vaya a producir eso, inmediatamente se le dé la oportunidad de una vivienda en otro lugar, es decir, que no haya ningún vacío. Hemos de reconocer que el procedimiento habitual de ejecución del plan de vivienda actual no era eficaz en ese caso, porque al tener que hacer el trámite reglado se evitaba que se pudiera hacer la asignación de una vivienda directa y el pago del alquiler por parte de la Administración General del Estado. Están por definir los mecanismos de ese sistema, pero lo que se pretende es que sea un mecanismo muy rápido para que inmediatamente se le dé una solución habitacional y que la Administración General del Estado pueda hacer el pago al tenedor de la vivienda.

En cuanto a los presupuestos para el año 2018, todavía no sé cómo va a quedar el de 2017, con lo cual me es difícil pronosticar cómo será el de 2018. Creo, sinceramente, que para 2018, la propia senda de ajuste del déficit nos pone en un escenario mucho más favorable para tener más capacidad económica, al menos en lo que al Ministerio de Fomento se refiere. Vuelvo a insistir en que la competencia en materia de vivienda recae en las comunidades autónomas y las comunidades autónomas este año —ustedes lo saben— tienen que hacer un ajuste más limitado al déficit, pasar del 0,7 a 0,6 %. Además, es previsible una mayor asignación de recursos con las entregas a cuenta por parte del Gobierno, lo que significa que tendrán más capacidad. Aquí, lo que hace el Estado es dar un apoyo complementario a quien tiene las competencias, que este año dispondrá de más capacidad para hacer mayor inversión en políticas de vivienda. Por tanto, es bueno mantener la delimitación de responsabilidades. Y ese número al que me he referido de viviendas de protección oficial depende de la decisión que, en su caso, haya tomado cada comunidad autónoma. Ahí, las decisiones no las toma la Administración General del Estado, simplemente pone a disposición los recursos.

Respecto a las inversiones en el tren de mercancías —lo acabo de comentar—, la inversión que vamos a hacer, precisamente la más fuerte, de 1400 millones de euros, con un desembolso de 552 millones de euros —algo inédito— es para mejorar las conexiones ferroviarias para las mercancías, para que las salidas de nuestros puertos tomen como paso preferente la salida de mercancías. Para eso se hace esa inversión. Es decir, cuando en Sagunto se va a hacer una inversión de casi 30 millones en la conexión Sagunto-corredor y se pueden invertir otros 40 millones de euros en la conexión Teruel-Zaragoza es precisamente porque es interés del puerto también fortalecer el tráfico de mercancías que se genere en el entorno de Sagunto.

Señor Delgado, yo he pedido una comparecencia para el asunto del temporal y, por tanto, permítame que, en líneas generales, me centre en el temporal. Si me permite, y con todo el respeto del mundo, no me parecen demasiado justas sus palabras. Si se refiere a la A-3, no me parece enunciar con mucho

criterio la situación de lo que allí ocurrió diciendo que no había máquinas para limpiar. Le puedo garantizar que había máquinas más que de sobra para limpiar. El problema es que no tenían capacidad para entrar a limpiar. Es decir, obvia usted en su exposición que a las cinco de la tarde se produce un accidente que provoca las retenciones —y es un accidente, no es cuestión de la situación climatológica adversa y extrema—, y obvia que a eso de las diez y media de la noche se caen 2 torres de alta tensión. Señoría, se cayeron más de 20 torres de alta tensión y usted probablemente diga que eso lo teníamos que haber previsto, pero, sinceramente, eso provocó problemas en la A-3 y ha provocado problemas en otros muchos lugares, y yo no voy a decir nada en relación con lo que otras administraciones hayan tenido o tengan que hacer. Al contrario, lo que he hecho esa mañana es descolgar el teléfono, llamar al presidente del Comunidad Valenciana y decirle que tenemos medios más que de sobra para poder atender cualquier situación que necesiten, que están a su disposición y que, por favor, los aprovechen al máximo, porque para eso estamos, para colaborar. Créame que la situación es esa. Le puedo garantizar que muchos de los que allí estaban y que pasaron la noche en vela, cuando a eso de las doce y pico de la noche estábamos todos en la cuenta de que ya conseguíamos liberar aquello, que nuestro secretario de Estado —que está aquí y que cogió un vuelo a las diez y se plantó a las once en Valencia para dirigir toda la operación durante toda la noche— nos informara de que se había caído una segunda torre de alta tensión, francamente, no fue la mejor noticia que podíamos recibir. Si usted quiere trasladar la responsabilidad de aquello que ocurrió íntegramente a mi persona o al equipo que dirijo está en su derecho de hacerlo, pero me gustaría que en el relato de los hechos de lo que allí ocurrió realmente se hubiera documentado, porque pasaron muchas cosas que impidieron que el número tan elevado de quitanieves que estaban allí a la espera de poder entrar, lo hicieran, como sí lo hicieron en otras carreteras por la mañana consiguiendo liberar aquella situación. En cualquier caso, este y otros asuntos serán los que analizaremos. Lo vamos a empezar a hacer mañana, porque a primera hora cogemos un avión —lo haré yo personalmente— para ir a Valencia y comprobar estas y otras cuestiones y, sobre todo, para estar cerca de la gente, como ya hizo nuestro secretario de Estado, en un situación tan difícil para todos. Lo que sí le puedo trasladar en nombre del Gobierno de España es que nuestra colaboración con todas las personas que todavía están con problemas de suministro o de comunicación o sufriendo los daños ocasionados por el temporal, en ningún caso va a ser emplear el tiempo en ver de quién es la competencia del asunto a resolver, sino en poner a disposición los medios que tengamos que poner, porque lo importante es atender a esa gente y en eso vamos a estar siempre.

En cuanto a lo que usted decía de los rescates, de que pusieron paños calientes. Paños calientes... Allí hubo muchísimo dinero. Ustedes lo pusieron a favor de las empresas concesionarias. Más que paños calientes, si me permite, tenemos que ver cómo solucionamos esos paños calientes, porque todo eso ha generado una serie de intereses que ahora tiene que resolver el Gobierno y es un asunto complicado.

Respecto a AENA, le vuelvo a decir que desde que se tomó la decisión de AENA pasamos de números rojos a números negros y que en 2015 y 2016 se congelaron y bajaron las tasas. Si no hubiéramos hecho la modificación de la Ley 18/2014 y estuviéramos con la Ley de 2011, actualmente la senda tarifaria nos daría un incremento del 5 %. Ahora ya sabemos que, como mínimo, va a ser del 0 %. Habrá que esperar a ver cuál es la decisión que toma el Consejo de Ministros, pero, por darle una pista, efectivamente, comparto su opinión respecto a la previsión de tráfico que señala AENA, que la Dirección General de Aviación Civil la corrige al alza en función del escenario que hemos tenido en el cierre de este ejercicio.

Usted cita una larga lista de medidas en relación con el desahucio. Permítame que le diga, con el mismo respeto que antes, que usted puede enumerar cuántas medidas quiera en relación con los desahucios, pero le puedo garantizar que todas ellas, todas, han sido aprobadas por el Gobierno anterior, porque en la parte que a ustedes les tocó gestionar, ninguna medida fue a favor de las personas con desahucio. Creo que estamos en disposición y que debemos trabajar juntos para analizar todas las posibilidades que tengamos para mejorar esas medidas. En eso se está trabajando y yo tengo que decir que el Partido Socialista está sentado con los diferentes departamentos analizando esas posibilidades. Le tendemos la mano, porque sabemos que hay grandes posibilidades de hacer muchas cosas.

Señor Sánchez, vuelvo a decir que estoy no del todo de acuerdo, pero le podría decir que hasta el 95 % de acuerdo con todo lo que usted dice de Asturias. Usted habla mucho de Asturias, y con razón, porque es una de las comunidades en la que esperamos que pronto puedan ver la llegada del tren de alta velocidad.

En cualquier caso, nuestra disposición es la de seguir trabajando con la máxima colaboración. Espero que esta sea la primera de una larga serie de comparecencias para explicar las políticas que vayamos poniendo en marcha, que podamos contestar a las preguntas con la mayor celeridad posible y que podamos atender todas las situaciones que ustedes nos requieran con el mayor acierto, con los aciertos que tenemos

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 45

23 de enero de 2017

Pág. 43

y con los errores que cometemos, que, por supuesto, también los cometemos y esperemos que sean los mínimos.

Muchísimas gracias a todos. (*Aplausos*).

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor ministro, por informarnos de las líneas generales de las políticas de su departamento. Le deseamos muchos éxitos en su gestión, pues ello será bueno también para España.

A sus señorías, quiero agradecerles el tono cordial que ha habido a lo largo de esta comparecencia. Seguro que han quedado aclaradas muchas dudas y respondidas la mayoría de las preguntas formuladas a lo largo de la tarde.

Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las veinte horas y diez minutos.