



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 1

COMISIÓN DE FOMENTO

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.^a MARÍA DOLORES PAN VÁZQUEZ

Sesión celebrada el lunes, 23 de junio de 2014

ORDEN DEL DÍA

Debatir

– Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el mantenimiento y mejora de la línea férrea entre Almería, Linares y Baeza (Jaén).

(Núm. exp. 661/000293)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a acelerar al máximo los trámites necesarios para que el aeropuerto de San Sebastián (Gipuzkoa) obtenga la habilitación como punto de control fronterizo y para que se proceda definitivamente a la declaración de excepcionalidad de su pista de aterrizaje.

(Núm. exp. 661/000403)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a seguir las recomendaciones que desde la Institución del Defensor del Pueblo se han venido realizando para que se cree un Registro General de Viviendas de Protección Social vacías.

(Núm. exp. 661/000411)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO

(Retirada)

– Moción por la que se insta al Gobierno a realizar las acciones precisas para la reparación del entronque de la carretera nacional N-640 con el vial de acceso a la autopista AP-53.

(Núm. exp. 661/000423)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el modelo de gestión aeroportuaria para los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias.

(Núm. exp. 661/000444)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

– Moción por la que se insta al Gobierno a implementar el Servicio de Control de Aeródromo TWR ATC en el aeropuerto de la isla de El Hierro (Santa Cruz de Tenerife) en detrimento del servicio AFIS.

(Núm. exp. 661/000487)

Autor: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 2

Comparecencia del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, D. Rafael Catalá Polo, ante la Comisión de Fomento, para informar sobre el contenido del Plan de Estrategia Logística nacional que ha elaborado el Ministerio de Fomento, en coordinación con las Comunidades Autónomas y representantes del sector.

(Núm. exp. 713/000742)

Autor: GOBIERNO

Contestación del Gobierno a

– Pregunta sobre las previsiones en relación con el cierre de la línea férrea entre Valladolid y Puebla de Sanabria (Zamora).

(Núm. exp. 681/000649)

Autor: FERNÁNDEZ BLANCO, JOSÉ (GPS)

– Pregunta sobre el compromiso del Gobierno para garantizar la ejecución de todas las obras incluidas en el Plan de Carreteras de Canarias 2006-2017.

(Núm. exp. 681/001027)

Autor: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX)

– Pregunta sobre la estimación que hace el Gobierno del impacto que han tenido en el Producto Interior Bruto (PIB) los recortes en inversión del Ministerio de Fomento y las empresas del Grupo Fomento.

(Núm. exp. 681/001323)

Autor: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS)

– Pregunta sobre la valoración que realiza el Gobierno de la evolución de la deuda del Ministerio de Fomento y del conjunto del Grupo Fomento desde el mes de diciembre de 2011.

(Núm. exp. 681/001324)

Autor: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS)

– Pregunta sobre la valoración que realiza el Gobierno de la destrucción de empleos directos e indirectos generados por la decisión del Ministerio de Fomento de recortar en inversión.

(Núm. exp. 681/001325)

Autor: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS)

– Pregunta sobre las prioridades para el Ministerio de Fomento con respecto a la ejecución de los diferentes tramos para acondicionar la carretera nacional N-232 o convertirla en autovía.

(Núm. exp. 681/001697)

Autor: FUSTER MUNIESA, JOSÉ MARÍA (GPP)

– Pregunta sobre la situación técnica y administrativa del tramo de la carretera nacional N-232 comprendido entre Ráfales (Teruel) y el límite provincial de Castellón.

(Núm. exp. 681/001698)

Autor: FUSTER MUNIESA, JOSÉ MARÍA (GPP)

– Pregunta sobre las actuaciones técnicas y administrativas pendientes para la reanudación de las obras en el tramo de la carretera nacional N-232 comprendido entre Ráfales (Teruel) y el límite provincial de Castellón.

(Núm. exp. 681/001699)

Autor: FUSTER MUNIESA, JOSÉ MARÍA (GPP)

– Pregunta sobre el importe de ejecución del túnel de la autovía A-68 comprendido entre la calle Monseñor Escrivá de Balaguer y la estación Delicias de Zaragoza.

(Núm. exp. 681/002120)

Autor: SANTOS FERNÁNDEZ, ROSARIO ISABEL (GPP)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 3

– Pregunta sobre los elementos pendientes de ejecutar para proceder a la apertura del túnel de la autovía A-68 comprendido entre la calle Monseñor Escrivá de Balaguer y la estación Delicias de Zaragoza.

(Núm. exp. 681/002121)

Autor: SANTOS FERNÁNDEZ, ROSARIO ISABEL (GPP)

– Pregunta sobre el presupuesto de ejecución de las obras e instalaciones pendientes para garantizar la apertura del túnel de la autovía A-68 comprendido entre la calle Monseñor Escrivá de Balaguer y la estación Delicias de Zaragoza.

(Núm. exp. 681/002122)

Autor: SANTOS FERNÁNDEZ, ROSARIO ISABEL (GPP)

Habilitación de una sesión extraordinaria de la Comisión de Fomento durante el mes de julio de 2014, para proceder al debate y votación de las mociones con números de expediente 661/000458, 661/000465, 661/000495, 661/000509, 661/000524 y 661/000526.

(Núm. exp. 551/000043)

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

La señora PRESIDENTA: Señorías, se abre la sesión.

Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Fomento de hoy, 23 de junio.

En primer lugar, ruego a los señores portavoces que le hagan llegar al letrado las sustituciones que se hayan producido en los distintos grupos, así como todas aquellas enmiendas que presenten a las mociones que vamos a debatir.

DEBATIR

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON EL MANTENIMIENTO Y MEJORA DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE ALMERÍA, LINARES Y BAEZA (JAÉN).

(Núm. exp. 661/000293)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

La señora PRESIDENTA: Empezamos con la moción del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el mantenimiento y mejora de la línea férrea entre Almería, Linares y Baeza (Jaén).

A esta moción se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra, por tiempo de diez minutos, el senador Juan Carlos Pérez Navas.

El señor PÉREZ NAVAS: Buenos días. Muchas gracias, señora presidenta.

En realidad esta moción ya tiene su tiempo, aproximadamente algo más de un año desde que se formuló, y la situación sigue siendo la misma o peor que cuando se propuso.

He de decirles que para la provincia de Almería el ferrocarril constituye un auténtico elemento vertebrador de nuestro territorio, es nuestra única conexión con todo el país. Se refiere a la línea férrea Almería-Linares-Baeza de obligación de servicio público por parte del ministerio, en la que están articuladas una derivación hacia Sevilla y otra hacia Madrid.

Es una línea que tiene más de cien años de antigüedad y es básica para la salida de nuestros pasajeros y nuestra conexión con todo el país; que también cumple una auténtica función social y comercial puesto que es la salida que utilizan los estudiantes, los trabajadores y todo tipo de profesionales ante la ausencia de otros medios o los precios prohibitivos en comunicaciones como la aérea. De no haberse producido el parón en los últimos años, con este Gobierno y en esta legislatura, en las obras del AVE que se iniciaron en la anterior legislatura en el corredor Almería-Murcia, lógicamente hubieran supuesto la salida definitiva de productos y pasajeros en nuestra provincia.

La situación actual de esta línea, con un mayor índice de uso y de rentabilidad que otras en España —es verdad—, ha provocado que de momento no haya sido considerada entre las más deficitarias —esto era hace un año, lógicamente—, pero mucho nos tememos que, dado su estado de mantenimiento, su abandono y su dejadez, pueda provocar la tentación por parte del Gobierno y del ministerio de eliminar esta línea. Esa falta de mantenimiento, la dejadez en la realización de mejoras básicas y no cuantiosas podrían ponerla en riesgo. Asimismo, últimamente está aumentando el tiempo de su recorrido con otros destinos. El tiempo de conexión Almería-Madrid supera las seis horas y media, algo bastante poco competitivo, y puede provocar —de hecho lo está haciendo en este momento— que se deje de utilizar, dado el tiempo que conlleva tal conexión.

Esta moción ha sido estudiada con los pasajeros, las asociaciones de usuarios, los representantes de los trabajadores, sindicatos y otros colectivos de la provincia de Almería. Básicamente pedimos que la línea tenga un mejor mantenimiento del que hasta ahora mismo tiene, que no se caiga en la dejadez y el abandono hasta que nuevamente pueda iniciarse por parte de este Gobierno, si tenemos suerte, la línea de AVE Almería-Murcia, que está consignada en los presupuestos pero que no se ejecuta o en los últimos dos años y medio se han ejecutado 0 euros, y también que se sigan manteniendo tres paradas básicas, que son las que más pasajeros aportan, aparte de la propia capital, que son Gádor, Gérgal y Fiñana, que el año pasado se pusieron en riesgo por un informe del propio ministerio y una comparecencia del señor Catalá en esta misma comisión.

El tercer punto viene a hablar de la mejora del mantenimiento de la línea, con los propios medios humanos de ADIF o de Renfe, ejecutando los presupuestos que para eso se consignan y que, sin embargo, no son ejecutados.

Y hay un segundo punto muy importante para nosotros: que se finalice la electrificación de esta línea en los tramos pendientes. Hasta la conexión con Linares-Baeza la distancia son 179 kilómetros, de los que 79 sí están electrificados pero no se utilizan. Para que sus señorías lo entiendan: en este momento utilizamos máquinas de la serie *Cuéntame* para salir de nuestra provincia; son máquinas de gasoil, con más de 40 años de antigüedad, que provocan muchísimas molestias, que tienen muchísimas averías, por lo que, lógicamente no son ni trayectos de calidad ni rápidos ni cómodos. Concluyo esta primera exposición como el señor Catalá en su comparecencia aquí hace un año diciendo que estamos ante una de las peores líneas de España y ante una prestación del servicio de poca calidad.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Pérez Navas.

Como les decía antes, esta moción tiene una enmienda, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra por tres minutos el senador Rubio.

El señor RUBIO MIELGO: Muchas gracias, presidenta. Buenos días.

El Grupo Parlamentario Popular presenta una enmienda a este texto basada, en primer lugar, en que, de las peticiones que se realizan en la moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en este momento dos de ellas están ya ejecutándose. He de decir que la línea que se trae hoy aquí —Almería-Linares-Baeza y Sevilla-Granada-Almería— se declaró obligación de servicio público el día 2 de junio de 2013, manteniéndose abiertas las estaciones que se han relatado anteriormente de Fiñana, Gádor y Gérgal.

También se le está dando cumplimiento al tercer punto de la moción ya que hay una serie de obras ya ejecutadas y otras que están a punto de contratarse con el proyecto ya redactado, como son la intervención, saneamiento y consolidación de infraestructuras por inundación en la primera fase de la línea Linares-Almería, o el proyecto de refuerzo de estribos y terraplenes en la línea Linares-Almería-viaducto Rambla, o el refuerzo de estribos y terraplenes en la línea Linares-Almería-viaducto de Atascadero, etcétera.

Por tanto, nos quedaría el segundo punto de la moción, que consideramos importante. La electrificación de esa línea debería acometerse para evitar la utilización de esos trenes, que, como decía el portavoz socialista, son anticuados y contaminantes, por lo que necesitan modernizarse. Por ello nosotros planteamos la siguiente moción con este texto: «La Comisión de Fomento del Senado insta al Gobierno a realizar un estudio técnico y económico acerca de la viabilidad de la electrificación de la línea en el tramo Huéneja-Dólar-Moreda-Linares-Baeza.»

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Antes de darle la palabra de nuevo al senador Pérez Navas para que manifieste si acepta o no la enmienda, quiero informar a sus señorías de que, toda vez que se están produciendo comisiones en otras salas, la votación no tendrá lugar antes de la una y media. Lo digo por si alguna de sus señorías tiene que participar en alguna otra comisión.

Senador Pérez Navas, tiene la palabra por tres minutos para manifestar si acepta o no esta enmienda.

El señor PÉREZ NAVAS: Muchas gracias, señora presidenta.

Nosotros vamos a rechazar esa enmienda fundamentalmente debido a las tres peticiones que formulamos. En primer lugar, porque la línea férrea en este momento no tiene garantizadas —aunque tenga la obligación de servicio público— las estaciones de Gádor, Gérgal y Fiñana, porque el señor Catalá dijo aquí que se estaba realizando un estudio del que se daría cuenta en cuanto a reordenación y flujos de viajeros, un estudio que, según dijo, se presentaría este año, pero, al no haber sido así, no sea que hoy aceptemos esa circunstancia y luego nos encontremos con la eliminación de esas tres estaciones, motivo por el que la rechazamos. En segundo lugar, porque esas obras de mantenimiento y mejora en ningún momento se han iniciado, y el propio ministerio, a preguntas de este senador y también de otros por Almería, contestó que, efectivamente, estaban previstas pero no se han iniciado. Estaban previstas

desde el año 2013 según respuesta que se me dio con esa fecha. Lo fundamental es que no queremos que se inicie ese estudio puesto que no se concretan fechas de su ejecución. Lo que nosotros pedimos es que se finalice la electrificación de esa línea ya que ello acortaría seguramente en más de 30 minutos el trayecto con Madrid. Pero como no existe ni compromiso ni concreción alguna, nosotros rechazamos esa enmienda.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Pasamos al turno de portavoces, por tiempo de cinco minutos cada uno.

Veo que el senador Quintero, del Grupo Parlamentario Mixto, no desea intervenir.

¿Grupo Parlamentario Vasco? Tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señora presidenta.

Únicamente quiero anunciar que votaremos a favor de la moción.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora.

¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya?

Tiene la palabra el senador Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidenta.

Nosotros también anunciamos nuestro voto favorable.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió? No está.

¿Grupo Parlamentario Socialista?

Tiene la palabra el senador Pérez Navas.

El señor PÉREZ NAVAS: Gracias.

Como conclusión he de decir que nosotros estamos hablando de una red básica y que nos sentimos alarmados por la falta de compromiso y de mejora y mantenimiento de esta red durante los últimos dos años y medio. Que también nos encontramos atemorizados ante el anuncio del secretario de Estado, quien no concretó para Almería cuál podía ser la afección de esa posible reordenación que el ministerio preparaba. El señor Catalá admitió que esa conexión con Almería no era de calidad y que, por tanto, había que mejorar. Pero ha pasado un año y no hemos visto ni una sola inversión, ni tampoco la supresión de un solo paso a nivel de los 22 que afectan a esta línea y que, lógicamente, retienen los tiempos de este tren. No se ha realizado ningún elemento de electrificación ni ha habido ninguna inversión destacable. Por tanto, estamos en todo nuestro derecho a pensar que la línea se está dejando morir lentamente y que el ministerio no presenta ninguna actuación.

La única forma de mantener esta línea es ganar en competitividad, lo que se consigue acortando los tiempos y mejorando el propio medio de transporte, es decir, los vagones, la no emisión de CO₂ a la atmósfera y una mayor rapidez y comodidad para los viajeros. En Andalucía se realizó una alegación al Pitvi, en la que se pedía la renovación del trazado y la adecuación de la línea convencional. El propio ministerio nos confirmaba que en esta línea se podían alcanzar los 180 kilómetros por hora, pero la verdad es que no se llega ni a los 100 por hora; de ahí el tiempo con Madrid.

Por tanto, lo que venimos a exigir simplemente es inversión, un servicio eficiente, que sea seguro y cómodo para los pasajeros, propio del siglo en que nos encontramos, y no una línea tortuosa, lenta y antigua como la que hay en este momento.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Rubio.

El señor RUBIO MIELGO: Muchas gracias, señora presidenta.

El Grupo Parlamentario Popular va a votar en contra de esta moción por lo que he argumentado muy brevemente en mi anterior intervención.

Senador Pérez Navas, no sé qué preocupación es la que tiene usted por el mantenimiento de la línea. Como le he dicho, se declaró el día 2 de junio de 2013 obligación de servicio público y se han tomado medidas para hacerla cada vez más competitiva. Es más, los servicios se han aumentado en dicha línea. La relación Linares-Baeza-Almería tenía hasta hace poco 8 servicios semanales y en este momento ha

pasado a tener 2 servicios diarios, es decir, 14 semanales, uno de ida y otro de vuelta a través del tren Talgo. La relación Sevilla-Granada-Almería también fue declarada de obligación de servicio público, y cuenta actualmente con 28 servicios Sevilla-Granada-Almería, con parada en Gádor, Fiñana y Gérgal. Como ve, se mantiene la línea, se incrementa el número de trenes y, de hecho, hasta la fecha, también está aumentando el número de viajeros. Los datos que tenemos, por ejemplo, es que hasta mayo del año pasado en Fiñana eran 1366 viajeros; hasta mayo de 2014 han sido 1444; en Gádor han sido 750 viajeros y en este momento son 753. Por tanto, se va incrementando, aunque de forma mínima, el número de viajeros, debido a esa mejora y aumento de la frecuencia de los trenes.

Decía usted que no se ha hecho ninguna obra en el tercer punto de la moción. Señoría, yo le digo que en los años 2013 y 2014 se han ejecutado las siguientes obras: saneamiento y consolidación de la trinchera en el punto kilométrico 195,300. Mejora de la rasante del terraplén en el punto kilométrico 80,950. Saneamiento y consolidación de trinchera en el punto kilómetro 80,950. Y además, quiero decir que se encuentran en fase de licitación otros dos proyectos en esta línea. Como ve, no se está abandonando, se están haciendo mejoras de acuerdo con las posibilidades presupuestarias que tiene el ministerio. (Ya le gustaría al ministerio tener mayor posibilidad inversora, pero hasta ahora a lo que se ha limitado el ministerio es a pagar muchas facturas y a ir encaminando las inversiones en infraestructuras pendientes, dentro de las posibilidades que tiene el propio ministerio que no son muchas.)

Por otra parte, se ha acortado también el tiempo del viaje. El año pasado existían 24 limitaciones temporales y este año son 18 —por tanto, se han reducido en 6— y el tiempo del viaje en algunos trayectos se ha acortado en cinco minutos —se ha pasado de 17 minutos a 12,6 minutos—.

Como decía con anterioridad, estoy de acuerdo con usted, y de ahí la enmienda planteada, en que es necesario continuar con la electrificación. Y el ministerio está dispuesto a iniciar los estudios pertinentes para ver las posibilidades presupuestarias. Por mucho que se plantee aquí, no se puede hacer ninguna obra si no hay presupuesto disponible para ejecutarla. Lo primero es un estudio, un proyecto y después iniciar la obra, como mandan los cánones.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor senador Rubio.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ACELERAR AL MÁXIMO LOS TRÁMITES NECESARIOS PARA QUE EL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN (GIPUZKOA) OBTENGA LA HABILITACIÓN COMO PUNTO DE CONTROL FRONTERIZO Y PARA QUE SE PROCEDA DEFINITIVAMENTE A LA DECLARACIÓN DE EXCEPCIONALIDAD DE SU PISTA DE ATERRIZAJE.
(Núm. exp. 661/000403)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a acelerar al máximo los trámites necesarios para que el aeropuerto de San Sebastián (Gipuzkoa) obtenga la habilitación como punto de control fronterizo y para que se proceda definitivamente a la declaración de excepcionalidad de su pista de aterrizaje.

Esta moción es del Grupo Parlamentario Socialista, a la que no se ha presentado ninguna enmienda. Para la defensa de la moción, tiene la palabra el senador Antonio Julián Rodríguez Esquerdo.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, señora presidenta.

Esta moción que se presentó hace cinco meses no ha perdido su vigencia, a pesar de los últimos cambios previstos por AENA y por el Ministerio de Fomento.

Yo les ubicaré a sus señorías. El aeropuerto de Hondarribia se encuentra a 20 kilómetros de San Sebastián, junto a la frontera de España y Francia. Cuenta con una pista de aterrizaje de 1745 metros por 45 metros, con una terminal con 6 mostradores, con 6 puertas de embarque, con 2 hipódromos para recogida de equipaje. Y, según los datos que expresa el propio AENA sobre los tres aeropuertos vascos, y centrándonos en Hondarribia, en 2013 se realizaron 6237 operaciones, con 244 952 pasajeros y 20 000 kilogramos de carga.

Son los sindicatos, especialmente el comité de empresa del aeropuerto, los que reflejan el estado actual en el que se encuentra esta infraestructura, aparte de los propios pasajeros que la utilizan. Señalan que la cafetería y las tiendas de la terminal permanecen cerradas y solo se abren en horas de vuelo. Las luces del aeropuerto están apagadas habitualmente. Sólo está trabajando una persona para informar a

los usuarios, y de los 53 trabajadores con los que contaba el aeropuerto, se ha pasado en el último ejercicio a 35. Además, solo operan dos compañías —Air Nostrum— hacia Madrid— y Vueling— a Barcelona, y hay una posible nueva línea de Good Fly, Madrid-Tenerife, aunque existen grandes dudas sobre su viabilidad, dada la mala experiencia con otra línea similar en tiempos pasados.

Esta es la situación actual del aeropuerto de Hondarribia. Según los datos que manejan el ministerio y AENA, es cierto que en España solo hay ocho aeropuertos rentables, lo que ha hecho que el Gobierno de España vea un camino libre para una nueva privatización de la red de aeropuertos, aunque también parece que esta postura está generando algún revuelo en determinadas comunidades autónomas o en algunos ayuntamientos gobernados por el propio Partido Popular. También es verdad que, en paralelo a esta última privatización, sobre la mesa está un complejo marco regulatorio sobre la creación de los comités de coordinación aeroportuaria intentando conseguir un plan de ahorro, sin darse cuenta —o quizás sí— de que algunos de estos aeropuertos puedan desaparecer. Y mientras tanto el aeropuerto de Hondarribia se está convirtiendo en una instalación fantasma y camino de un coma inducido, como está el propio aeropuerto de Foronda tras su reducción de operatividad por decisión del Gobierno del Partido Popular.

Señorías, desde Hondarribia se ha proyectado una muy mala imagen —no sé si de manera intencionada— de este aeropuerto. En primer lugar surgieron las controversias por la posible ampliación de la pista, después por la entrada en el espacio aéreo francés, luego por un mal clima de trabajo y, por último, por la posible apertura con puesto fronterizo en el aeropuerto de Burgos, al que luego me referiré brevemente. Pero lo cierto es que este aeropuerto tiene un potencial y una infraestructura vital para la economía guipuzcoana. Los propios alcaldes de Irún, de Hondarribia y de San Sebastián, la Cámara de Comercio de Guipúzcoa y los grupos políticos de las Juntas Generales de Guipúzcoa, de manera unánime han considerado necesario potenciar este aeropuerto. Por tanto, es imprescindible potenciar la terminal, favorecer su promoción, atraer nuevas compañías y nuevos vuelos para que no pase, como les digo, como está ocurriendo con el aeropuerto de Foronda, donde ya no llegan pasajeros. Es cierto que en Euskadi hay un aeropuerto de referencia que es el de la terminal de La Paloma en Loiu, pero esto no es un condicionante para dejar morir y dejar fuera de juego a los aeropuertos de Foronda y de Hondarribia. El Gobierno Vasco, por ejemplo, lleva tiempo trabajando para buscar nuevos vuelos e impulsar las tres terminales vascas —fundamentalmente la de Foronda y Hondarribia, porque Loiu tiene una vida más asegurada—, generando sinergias entre los tres aeropuertos con ese título: Un aeropuerto, tres terminales.

Por tanto, el Gobierno de España algo tendrá que hacer con este aeropuerto. Y esto es lo que pretendemos con la moción: sacar un compromiso real y efectivo con el aeropuerto de Hondarribia y traer un rayo de esperanza a un oscuro destino que tiene esta terminal, que tienen sus trabajadores y que tiene también en este momento la economía guipuzcoana. Hace más de un año, en enero de 2013, en el aeropuerto de Hondarribia no pueden operar vuelos de países que no pertenezcan al espacio Schengen. Antes sí lo podían hacer y había operaciones de comercio exterior y de tráfico internacional de pasajeros, pero ahora no tiene este código comunitario. Para evitar esto, y es por lo que lo traemos, las dos propuestas que contiene la moción: la primera, que el Gobierno acelere los trámites para la habilitación del punto de control fronterizo de Hondarribia, como lo tuvo antes y como lo tienen varios aeropuertos de España. Para ello es indispensable habilitar esta oficina de control aduanero, para generar tráfico de personas y tráfico de mercancías e invertir la actual dinámica en la que está cayendo este aeropuerto. Y en segundo lugar la moción considera imprescindible que la Agencia Estatal de Seguridad garantice el nivel de seguridad de la terminal, declarando la excepcionalidad de la pista de aterrizaje y, por tanto, dejar de lado esa polémica que se suscitó con la posible ampliación de la pista.

Con estas dos propuestas estamos convencidos de que aumentará el tráfico del aeropuerto para compañías y para viajeros. Ustedes lo saben, San Sebastián es una ciudad con importantes atractivos. Yo no les voy a recordar que todos los años recibe el Festival de Cine, los festivales de música y de jazz, las regatas de vela y de trainera, los fuegos artificiales, los eventos deportivos que caracterizan a la ciudad donostiarra o en 2016 esperemos que la capitalidad de la cultura.

Les quiero poner un ejemplo significativo que no deja de ser no sé si hasta un poco simpático. El pasado año la Real Sociedad de Fútbol jugó el campeonato de liga europeo, la Champions League, y sus aficionados no pudieron viajar desde San Sebastián a Manchester, no podían ir desde Hondarribia porque desde este aeropuerto no pueden despegar vuelos a Gran Bretaña, al no tener el control aduanero y no estar dentro del acuerdo de Schengen, ya que la terminal no cuenta con ese punto de control fronterizo. Los seguidores de la Real Sociedad tuvieron que acudir a Manchester vía Madrid, vía Bilbao o vía Málaga, y esto es sin duda alguna ridículo.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 9

Ha aparecido en algún medio de comunicación que AENA y el Gobierno —y la propia ministra de Fomento ha hecho algunas apreciaciones parecidas en esta Cámara, en el Senado— van a realizar las actuaciones que nosotros estamos solicitando. Pero todavía no se ha hecho nada. No entendemos qué razones hay para este retraso, qué razones existen para que el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Euskadi no ponga sobre la mesa el asunto de Foronda o el asunto de Hondarribia, y por eso creemos que es necesaria la aprobación de esta moción, es decir, que son necesarios el puesto fronterizo y la declaración de excepcionalidad de la pista. Con ello —lo decía antes— sin duda aumentarían el número de viajeros y de líneas y se garantizaría la operatividad y la seguridad. Como he señalado, lo que no es normal es que, por un lado, se pongan encima de la mesa planes de límite de gasto o planes privatizadores, y, por otro, se generen competencias ruinosas dentro los ayuntamientos. Esa es la noticia a la que antes me he referido —no sé si será cierta o no—, en el sentido de que, al parecer, al aeropuerto de Villafría, en Burgos, van a llegar vuelos internacionales al tener control fronterizo. En este caso, los 3 aeropuertos vascos y los de La Rioja, Burgos, Biarritz y Santander están compitiendo entre ellos por quitarse los tráfico de personas y mercancías.

Creo que no debemos entre todos poner palos en las ruedas —en este caso, en las hélices—, y por ello pedimos el apoyo a esta moción, que consideramos justa para un territorio como es el guipuzcoano. Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Rodríguez Esquerdo.

Como no se ha presentado ninguna enmienda, pasamos directamente al turno de portavoces.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señora presidenta.

Intervengo simplemente para decir que vamos a votar a favor de esta moción.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado, tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, señora presidenta.

En primer lugar, quiero hacer una mención a las formas, como he hecho tantas veces. Y es que, como ha comentado el senador Rodríguez, esta moción fue presentada el 20 de enero y hasta hoy no se ha podido debatir. Entre tanto, el 12 de febrero nuestro grupo —yo misma— formuló una interpelación a la ministra en la que también tratábamos de este tema y, como consecuencia de ello, se presentó una moción en el Pleno del 19 de febrero. No obstante, sigue siendo un tema actual, y lo comparto. Desgraciadamente, en aquel caso no se aprobó en el Pleno por el voto negativo del Grupo Popular, y quisiera recordar los motivos que en aquel momento se dieron para no aceptarla. Más allá de lo que se mencionó en aquella moción respecto al aeropuerto de Foronda o el aeropuerto de Bilbao, en lo que respecta al de Hondarribia se dijo que, en tanto en cuanto ya se estaba realizando lo que se solicitaba, no se iba a aceptar. Sigo sin entender esas explicaciones y esas justificaciones para la no aceptación de mociones, dado que, como ya dije en su momento, en otras ocasiones sí sirven.

En aquella interpelación le dije a la ministra que, de la misma manera que a ella le correspondía trasladarnos todos los datos de lo que se había realizado o de la situación en la que se encontró, a mí, en representación de quienes me habían elegido, me correspondía explicar las necesidades que ellos, como ciudadanos, me trasladaban y solicitar aquí lo que en nuestra opinión ellos se merecían.

Y hoy, con esta moción que nos presenta el Grupo Socialista, vuelvo a tener la oportunidad de hablar de la demora de todos los trámites necesarios para la declaración de excepcionalidad de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Hondarribia. Es cierto que la ministra me contestó que estaban en camino, y tengo constancia de ello y de que parece que pueden aprobarse, pero, dado el momento en el que esta moción se presentó, y puesto que todavía no han finalizado, se debe seguir tramitando a la mayor celeridad posible. Además, como senadora electa por Guipúzcoa y como vecina de la comarca del Bidasoa, además de usuaria de los aviones en ese aeropuerto, que se encuentra en las condiciones que citaba el senador —por ejemplo, a determinadas horas, quien ha acompañado a una persona que embarca en el último avión se encuentra con que la persiana de la cafetería se está cerrando—, teniendo en cuenta toda la polémica que se generó, de alguna manera sobre los tejados de esa zona sigue sobrevolando —nunca mejor dicho— la duda de lo que pueda ocurrir con la pista y las condiciones del aeropuerto.

Comparto la reflexión del senador socialista, puesto que no podemos hablar de reactivación económica, de potenciación del turismo y de muchísimos más aspectos de verdadera importancia en estos momentos y al mismo tiempo no avanzar con toda la celeridad necesaria en los trámites para la puesta a punto de este aeropuerto; y repito que me ciño exclusivamente al de Hondarribia, que es el que hoy traemos a debate, pero también transmití en su momento nuestra opinión sobre los de Foronda y Bilbao.

Vuelvo a ser insistente con las infraestructuras en Euskadi. Habitualmente me toca hablar del tren de alta velocidad, y en este caso, de los aeropuertos, y tengo que reconocer que no recibimos noticias excesivamente positivas desde el Ministerio de Fomento para poder trasladar. Hay, sí, comentarios, valoraciones, reiteraciones de que eso se está haciendo, pero, como dicen en esa ciudad fronteriza con la que yo convivo, está *en train de faire*, con lo cual no vemos nada terminado.

Como muchas veces he repetido, finalizo mi intervención trasladando al Grupo Popular y al Ministerio de Fomento lo que he dicho un millón de veces: que creo que ya va siendo hora de pasar de los dichos a los hechos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Iparragirre.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señora presidenta.

Intervengo para anunciar también nuestro voto favorable a esta moción.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió no está presente.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, de nuevo tiene la palabra el senador Rodríguez Esquerdo.

El señor RODRÍGUEZ ESQUERDO: Muchas gracias, señora presidenta.

Intervengo brevemente para mostrar mi agradecimiento a los grupos que van a apoyar esta moción, y espero que el Grupo Popular, que interviene en último lugar, también lo haga.

El Gobierno y AENA señalan que están dispuestos a conceder la excepcionalidad de la pista y habilitar el puesto de control fronterizo. Como comentaba la senadora Iparragirre, lo ha dicho la ministra en sede parlamentaria. Pues háganlo, no tarden más, no le den más vueltas y no generen un problema donde no los había hasta hace poco tiempo, porque hasta el 31 de diciembre de 2012 el aeropuerto de Hondarribia era un aeropuerto frontera —algo lógico, por otra parte, dada su ubicación— y en él se daban cita compañías que volaban a diferentes destinos de España y Europa. Ahora, hoy, como decía antes, se está dejando morir a ese aeropuerto: solo hay dos vuelos a Madrid y a Barcelona, muchos menos empleos, menos actividad económica, menos potencial para la economía guipuzcoana, cuando, por el contrario, es un aeropuerto que tiene potencial, con capacidad para atraer clientes y vuelos. Por tanto, lo único que pido al Gobierno del Partido Popular y al grupo que todavía le apoya es que trabajen conjuntamente con el Gobierno vasco y con los ayuntamientos de la zona para buscar nuevas sinergias y den, repito, un rayo de esperanza a los guipuzcoanos —alguna senadora, como la señora Iparragirre, seguro que también agradecerá que amplíen los vuelos—, se retrotraigan a la situación de 2012, favorezcan que se habilite el control fronterizo para generar nuevas operaciones de comercio y de tráfico de pasajeros y al final garanticen el nivel de seguridad del aeropuerto con la declaración de excepcionalidad de la pista.

En principio, en teoría no hay razones para el retraso, a no ser que haya razones ocultas que desconocemos en esta Cámara. Por tanto, lo único que les pedimos es que apoyen esta propuesta, porque no solamente estarán apoyando el aeropuerto de Hondarribia sino también el desarrollo económico de una importante región. Y ya lo he dicho: no necesitamos ponernos palos en esas hélices, porque al final la ordenación de los servicios aeroportuarios está estrechamente unida al resto de recursos logísticos que Euskadi podría tener, y con una buena relación entre el puerto y los aeropuertos se podría convertir a Euskadi en la puerta de entrada y salida de grandes proyectos, de grandes desarrollos de productos y de personas hacia Europa, hacia el norte de África y hacia el resto de España. Por eso, espero que esta moción salga aprobada unánimemente en esta Comisión de Fomento del Senado.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Rodríguez Esquerdo.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Ibarrondo.

El señor IBARRONDO BAJO: Gracias, señora presidenta. Señorías, muy buenos días.

Esta moción ha sido recurrente en ambas Cámaras, como se ha dicho antes por los representantes de los partidos nacionalista y socialista. Por lo tanto, no diremos ni haremos nada diferente de lo que hemos venido realizando hasta la fecha.

Saben ustedes que AENA es un operador internacional con 46 aeropuertos y dos helipuertos, que hay 200 millones de pasajeros que transitan por esos aeropuertos, y que su modelo de gestión es en red. Trabajamos en red y, por lo tanto, no ponemos palitos en las hélices de esos aeropuertos sino todo lo contrario. Y les voy a recordar las ventajas de trabajar en red, aunque las saben perfectamente. Trabajar en red asegura la movilidad de los residentes insulares, favorece la cohesión y el equilibrio en los territorios, contribuye al desarrollo de actividades económicas como la del turismo, porque más del 90% de los turistas entran en España por vía aérea, y además nos permite, como este año, 2014, tener una inversión de 550 millones de euros.

AENA está saneando sus cuentas, con un EBITDA que duplica en 2011 en 1637 millones de euros y con una cuenta de resultados del 40% superior a la de 2011. Hay una reducción de 166 millones de euros en 2013, y es previsible que en 2014 sea de 32 millones. He querido dar estos datos para aclarar el recurrente comentario dramático, fatalista, que siempre impera en las mociones socialistas, ya que se habla de fase terminal, de coma inducido, de dejar morir o de oscuro destino. Falso. Los datos dicen todo lo contrario.

Pero también hay que recordar que la deuda acumulada en los aeropuertos del País Vasco a día de hoy es de 390 millones de euros, y la inversión pendiente de amortizar, de 270 millones de euros. Por lo tanto, hay que pagar lo que en su día se hizo y también hay que dedicarle tiempo a esto. Para ello se hizo un plan de racionalización dinámico que ha ido gestionando progresivamente sobre todo aquellos aeropuertos deficitarios de menos de 500 000 vuelos al año, lo que está permitiendo —vuelvo a decirlo—, no poner palitos en las hélices, sino todo lo contrario: ir pagando lo que se debía e ir saneando sus cuentas.

Se han aprobado los comités de coordinación aeroportuaria para que esa cantidad de aeropuertos en un radio de actuación tan reducida puedan compatibilizarse entre ellos, como, por ejemplo, lo que hablaba antes el senador respecto a tres aeropuertos en uno. También se han dado bonificaciones a las tarifas y ayudas al transporte tanto de pasajeros como de mercancías. Y esto, como decía, está dando resultados. En 2013, en los aeropuertos vascos se atendió a más de 4 millones de pasajeros, más de 54 000 operaciones y más de 40 millones de kilos de carga. El número de pasajeros internacionales en 2013 se incrementó el 3,5%, lo que produce también un incremento sustancial en las cargas transportadas. Y según los datos provisionales de 2013, el Ebitda es de 15 millones de euros, lo que supone un incremento del 700%.

Tras esta aclaración, vayamos a lo que es la moción, aunque quiero que quede claro que el aeropuerto de San Sebastián o que los aeropuertos vascos no están para nada en fase terminal, a pesar de que algún acompañante de un pasajero no pueda tomarse un café con leche; pero eso también depende del plan de racionalización que se está llevando a cabo.

Hasta finales de 2008 y principios de 2009, en los aeropuertos no habilitados como frontera exterior Schengen, y que, por tanto, no contaban con la presencia permanente del Cuerpo Nacional de Policía, se solicitaba a este con suficiente antelación, que procedía a presentarse en el momento del transporte de esos pasajeros. Por lo tanto, existía la figura de la demanda puntual. Eso ocurría, repito, hasta principios de 2009.

Por otra parte, AENA Aeropuertos, desde que estas mociones se han presentado, y a instancias del Partido Popular, siempre ha hablado de esta solicitud para poner en funcionamiento la frontera exterior Schengen. Con el aeropuerto de San Sebastián AENA no ha tenido ningún inconveniente en realizar todas esas tramitaciones a través de la Secretaría de Estado de Seguridad y con la intervención de los ministerios de Asuntos Exteriores y de Hacienda. Por lo tanto, AENA participa de ese procedimiento. Concretamente, la semana pasada llegaba al aeropuerto de Fuenterrabía todo el material para la ejecución y colocación de toda la infraestructura de cabinas y de control. Y a lo largo de esta semana previsiblemente se sigan instalando.

En cuanto al segundo punto, es una complejidad que deriva de las afecciones medioambientales, urbanísticas y también de las implicaciones internacionales con la frontera de Francia. Pero lo cierto es que la solicitud para la excepcionalidad, según esos dos artículos del Real Decreto 862, se inició el 13 de enero y va a concluir con fecha de marzo de 2015. Mientras tanto, hay que reseñar que no va a haber

ningún inconveniente para el normal funcionamiento de este aeropuerto mientras se hace esa tramitación de excepcionalidad. Vuelvo a decir que no habrá ninguna afección. Por lo tanto, podemos decir tranquilamente que desestimamos esta moción por cuanto ya se están ejecutando ambos puntos con la mayor celeridad posible y respetando la seguridad que requiere un tema tan sensible como este.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Ibarrodo.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR LAS ACCIONES PRECISAS PARA LA REPARACIÓN DEL ENTRONQUE DE LA CARRETERA NACIONAL N-640 CON EL VIAL DE ACCESO A LA AUTOPISTA AP-53.

(Núm. exp. 661/000423)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a realizar las acciones precisas para la reparación del entronque de la N-640 con el vial de acceso a la AP-53.

Para la defensa de esta moción, tiene la palabra, por tiempo de diez minutos, la senadora Paula Fernández.

La señora FERNÁNDEZ PENA: Buenos días a todos. Buenos días, presidenta.

Les voy a explicar por qué se trae esta moción a esta comisión. El Concello de A Estrada, el Ayuntamiento de A Estrada, es uno de los más extensos de Galicia y solamente tiene un punto de conexión con la AP-53, que es una de las autopistas que vertebran la comunidad autónoma gallega de norte a sur. Los ciudadanos de A Estrada tienen que desplazarse desde la localidad, desde el núcleo urbano más importante, durante 10 kilómetros a lo largo de la N-640 para acabar conectando con una carretera de titularidad autonómica, la PO-505, durante 4 kilómetros de distancia y poder llegar al *concello* limítrofe, el de Silleda, y conectar allí con la entrada a la AP-53.

Las obras de este enlace, de este único enlace que tiene el Ayuntamiento de A Estrada, comenzaron en el año 2003 y fueron bastante problemáticas, muy conflictivas: se tardaron siete años en construir 4 kilómetros de enlace. Hubo problemas con las expropiaciones, también con los trazados de giro y demás, lo que lo convierte en un enlace no apto para vehículos de gran tonelaje. Como digo, son solamente 4 kilómetros de vía, por el que discurren unos 600 vehículos al día; vehículos ligeros, porque los pesados tienen que continuar por la N-640 hasta llegar al *concello* de Silleda sin coger ese desplazamiento, con lo que eso supone de incremento en el desplazamiento y de gastos de gasoil, combustible, y tiempo, lo que al fin y al cabo perjudica los negocios.

Me gustaría indicarles que el Ayuntamiento de A Estrada vive mayoritariamente del mueble; se le llama la capital del mueble de Galicia porque la mayor parte de sus empresarios se dedican a eso: a la fabricación y venta de muebles. Por lo tanto, sus empresas utilizan camiones de gran tonelaje que transitan prácticamente a diario por ese enlace.

Una vez que se acabó esta obra, siete años después, en el año 2010 se pudo comprobar que el diseño del enlace entre la N-640 y la PO-505 en el Alto da Rocha presentaba unos radios de giros muy fuertes y una pendiente excesivamente pronunciada, que, como he dicho, impide que por allí circulen camiones pesados e incluso autobuses. Pero no son solo los transportistas los afectados sino todos los ciudadanos, porque realmente esa situación genera un problema de seguridad viaria importante. De hecho, en el año 2011 la corporación municipal acordó por unanimidad instar al Ministerio de Fomento y a la Xunta de Galicia a que arreglaran el difícil acceso a este vial, ya que la sinuosidad del entronque y la pendiente que presentaba dificultaban el acceso a todos: a los transportistas e incluso a los coches ligeros. En respuesta a este acuerdo, la Xunta de Galicia contestó diciendo que, efectivamente —leo textualmente—, los radios de giro y el espacio disponible para realizar el acceso de la N-640 hacia la PO-505 pueden provocar dificultades para que los vehículos pesados puedan realizar dicho movimiento en condiciones ópticas de seguridad. Es decir, hay una Administración que reconoce que hay un problema importante de seguridad para los vehículos.

¿Qué pasa? Que desde entonces y hasta el momento —no sé si ha podido trascender algo más— no hay noticias al respecto, es decir, nadie ha hecho nada más para efectuar esta reparación, y les recuerdo que este es un ayuntamiento de más de 20 000 habitantes y que depende de la AP-53 para su desarrollo

económico. Hace poco tiempo, la Agencia Gallega de Infraestructuras llegó a reconocer en el Parlamento de Galicia, en respuesta a unas preguntas de la oposición, que en esa zona la pendiente de la calzada está condicionada tanto por el trazado de la N-640 como por el relieve del terreno, que impiden suavizar esta situación. Por lo tanto, están hablando de que el trazado de la nacional en la conexión con la autonómica es muy complicado por la diferencia de nivel que hay y que es muy difícil la solución técnica, pero añaden que, en todo caso, tendría que ejecutarlo el Ministerio de Fomento. Es decir, es la Xunta de Galicia la que de alguna manera lanza la pelota al tejado del ministerio para pedirle que haga esa reparación.

Por lo tanto, creo que lo que estamos pidiendo aquí es algo muy sensato: simplemente que el Gobierno proceda de manera inmediata a realizar todas las acciones precisas y necesarias para la reparación del entronque de la N-640 con el vial de la AP-53, a fin de que pueda ser utilizado con garantías de seguridad por vehículos pesados y en general por todos los vecinos de A Estrada. Es una petición que viene a corroborar lo que una vez pidió el *concello* de A Estrada por unanimidad y lo que también viene reclamando la Xunta de Galicia: que es el ministerio el que debe hacer frente a esta reparación.

Por lo tanto, espero y confío en que todos los grupos apoyen esta moción para poder trasladar esta petición al Gobierno.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Fernández.

A esta moción no se ha presentado ninguna enmienda. Pasamos, por lo tanto, al turno de portavoces. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Solo intervengo para anunciar nuestro voto favorable a esta moción del Grupo Mixto.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: No hay ningún representante del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias.

Anuncio también nuestro voto favorable a la moción.

La señora PRESIDENTA: Tampoco está presente el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la senadora Fernández.

La señora FERNÁNDEZ PENA: Simplemente quiero manifestar mi agradecimiento a los grupos que han anunciado su apoyo a esta moción y aprovechar para pedir al Grupo Popular que también la apoye. Esto es algo que reclama el Ayuntamiento de A Estrada desde el año 2011 y que siguen reclamando día a día todos los concejales —todos— de esa corporación. Es más, el alcalde del Partido Popular dijo: este entronque es una chapuza —creo recordar que esa fue la palabra que utilizó—, además de reconocer las dificultades de la reparación. Pero si la Xunta de Galicia también dice que es el Estado el que debe hacer frente a esta reparación, deberíamos instar al Gobierno a que busque todas las vías posibles para realizarla.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senadora Paula Fernández.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra la senadora Carmen Leyte.

La señora LEYTE COELLO: Gracias, presidenta. Entiendo que estamos ya en el turno de portavoces.

La señora PRESIDENTA: Sí, efectivamente.

La señora LEYTE COELLO: Buenos días, señorías.

Efectivamente, las obras para conectar el importante núcleo de población de La Estrada, de más de 20 000 habitantes, comenzaron en el año 2003, con un Gobierno del Partido Popular —era *consellero* de Política Territorial el actual presidente de la Xunta de Galicia—, mediante un enlace con la PO-505, que

conectaba desde el Alto de la Rocha hasta la AG-53. En el año 2005 el Partido Popular perdió las elecciones a la Xunta de Galicia y comenzó un Gobierno bipartito del Partido Socialista y el BNG, sin que conste, conocido ya el proyecto, que hubiera habido alegaciones a este ni que se hubiera pedido su modificación. Al perder las elecciones ese Gobierno bipartito, tras menos de cuatro años, vuelve el Gobierno del Partido Popular, esta vez con Alberto Núñez como presidente, y retoma el vial, que había sufrido grandes demoras por las expropiaciones, acometiendo una obra de gran dificultad técnica, porque la obra resultante termina en una semicurva con una fuerte pendiente debido a que hay que salvar un enorme desnivel en poco espacio. Todos los técnicos consideran que es una obra de gran dificultad.

Según Tráfico, y por los datos que hay de la autopista, por ese vial pasan —no sabemos cuántos se incorporan a la autopista— unos 600 vehículos al día. Efectivamente, se trata de un punto muy conflictivo, y así lo reconoció el Ayuntamiento de La Estrada en un acuerdo plenario de 2011 que se remitió a la *conselleria* correspondiente a Fomento de la Xunta de Galicia; y sobre todo es dificultoso para los camiones articulados. Aunque La Estrada tiene un fuerte sector del mueble, el transporte se realiza más bien en camiones de menor tonelaje, aunque es cierto que algunas veces se precisan camiones articulados para hacerlo, y ahí estriba la mayor dificultad. Por tanto, lógicamente, existe descontento y hay que extremar las precauciones. Gracias a Dios, hasta la fecha no ha habido ningún siniestro, pero eso no quiere decir que no lo pudiese haber.

Debido a esto y al traslado del acuerdo plenario, la *conselleria* explicó en un escrito al ayuntamiento lo que acaba de contarnos la senadora socialista sobre los radios de giro, que no voy a repetir porque es textual. También dice que se pueden provocar dificultades —eso no lo ha dicho, y también es textual— para que los vehículos pesados puedan realizar dicho movimiento en la carretera, y reconoce —es lo que no ha explicado— la dificultad de las actuaciones para poder solventar ese problema. Se trata de dificultades reales. La Agencia de Carreteras de Galicia está estudiando este tema y está también en contacto con el Ministerio de Fomento. Repito que la obra es de mucha dificultad técnica y hasta el momento no hay un proyecto definitivo sobre el que basarnos.

De todas maneras, el grupo al que represento rechaza esta moción por considerar que es a la Administración autonómica a la que correspondería la decisión sobre la planificación, o sea, que el proyecto lo tiene que presentar la Administración autonómica. Y tanto el ministerio como mi grupo decimos que, en atención a los principios que operan en las relaciones entre administraciones públicas, hay un compromiso real de prestar la cooperación y coordinación necesaria en la obtención de cualquier autorización sectorial que haga falta para hacer el entronque efectivo, porque el vial PO-505 es autonómico y la N-640 pertenece al ministerio. (*El señor vicepresidente, Rodríguez González, ocupa la Presidencia.*) Me consta que las 2 administraciones están trabajando, pero hasta que los técnicos elaboren dicho proyecto, vamos a votar lógicamente en contra, porque no hay nada sobre lo que nos podamos apoyar.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senadora.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACIÓN CON EL MODELO DE GESTIÓN AEROPORTUARIA PARA LOS AEROPUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.

(Núm. exp. 661/000444)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Pasamos a la siguiente moción, por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el modelo de gestión aeroportuaria para los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

El propio grupo parlamentario ha presentado una enmienda de sustitución.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor MEDINA TOMÉ: Una cuestión previa, señor presidente. ¿Puedo intervenir en un solo turno? No hay enmiendas presentadas, solo la nuestra. Por tanto, puedo hacer un único turno ahora y así agilizamos el debate.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Entonces haría un turno para presentar la moción y la autoenmienda.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 15

El señor MEDINA TOMÉ: Sí, ahora haría un turno para la defensa y explicación de ambas.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Y después intervendría en el turno de portavoces.

El señor MEDINA TOMÉ: Efectivamente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muy bien. Su señoría tiene la palabra.

El señor MEDINA TOMÉ: Gracias, señor presidente.

Quiero hacer una matización al senador Ibarro, cuando antes ha comentado lo recurrente que somos los socialistas en algunas mociones, refiriéndose a la que se debatió antes sobre Gipuzkoa. Claro, es recurrente porque, como decimos en mi tierra, a veces da la impresión de que este Gobierno —y perdonen la expresión— cada vez que me a piensa; y tendremos oportunidad en esta moción de entender lo que estoy diciendo. Por eso se es recurrente en la presentación de determinadas mociones.

Con relación a la que nos ocupa, quiero empezar con algunas consideraciones relacionadas con la importancia de las infraestructuras aeroportuarias en Canarias; porque de Canarias vamos a hablar, de sus aeropuertos, de la transcendencia o importancia que tienen y de cómo nos puede influir, de mejor o peor manera, la decisión anunciada por el Gobierno de privatizar una parte de AENA.

En Canarias, la movilidad entre islas se realiza usando como modos de transportes el marítimo y el aéreo —es evidente: por carretera no lo podemos hacer—; todo depende del motivo del viaje. Sin embargo, la movilidad entre Canarias y el exterior —ya se sabe—, tanto a la Península como al resto del mundo, es principalmente aérea. Y quiero dejar claro que los aeropuertos canarios cohesionan nuestro territorio y garantizan la movilidad entre las islas y entre estas y el exterior tanto de personas como de bienes.

Segunda consideración. Los 8 aeropuertos canarios que pertenecen a la red pública de aeropuertos —cada isla tiene el suyo: Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, El Hierro, La Palma, La Gomera y Tenerife, que tiene dos: Tenerife Sur y Tenerife Norte— movieron en el año 2013 un total de 32,6 millones de pasajeros y 39,5 millones de toneladas de mercancías, y se realizaron cerca de 300 000 operaciones. 3 de estos aeropuertos —y esto es importante decirlo—: Tenerife Sur, Gran Canaria y Lanzarote, están dentro de los 8 más rentables de España, junto con Barcelona, Bilbao, Ibiza, Palma de Mallorca y Sevilla. Tuvimos otro, el de Fuerteventura, pero su éxito llegó hasta el año 2011.

Tercera consideración, que quizás es la más importante. La economía canaria se caracteriza por su alto grado de terciarización, nada más y nada menos que el 78% del PIB canario, siendo el turismo el subsector de mayor importancia y el impulsor fundamental para el resto. El turismo aporta al PIB canario el 30% de su valor, aportación que es muy superior a la media nacional, que, según los datos, se sitúa en torno al 10%. Y otro dato importante es que, de los cerca de 14 millones de turistas que nos visitaron en 2013 —cito fuentes del Istac—, 12 millones, esto es el 88%, lo hicieron a través de nuestros aeropuertos. Y quiero enfatizar este punto porque, según estos datos, los aeropuertos canarios son algo más que infraestructuras que aseguran la movilidad de personas y bienes entre islas y hacia el exterior: resultan fundamentales para mantener la primera industria canaria, que no es el petróleo; es el turismo.

Señorías, el pasado 13 de junio, el Consejo de Ministros dio luz verde al proceso de privatización de AENA Aeropuertos. En octubre de 2013 conocíamos el informe del Consejo Consultivo de Privatizaciones y las verdaderas intenciones del Gobierno en la materia: privatizar el 60% de la compañía y crear el llamado núcleo de los elegidos, que serían dueños de entre el 20 y el 30% de las acciones, y a ambas cosas nos oponíamos. El Gobierno ha cambiado de parecer —por el momento, dicen algunas malas lenguas—. Sin embargo y a pesar de haber cambiado de criterio —por eso decía antes lo de que cada vez que me a piensa—, pasando del 60% al 49%, mantiene intacta una pretensión a la que nos oponemos radicalmente, que es la de crear un núcleo estable de accionistas, elegidos mediante concurso restringido, que poseerá ni más ni menos que un pelín más de la quinta parte de las acciones de la compañía. En este asunto el Gobierno nunca fue transparente; no lo fue el presidente de AENA en sus sucesivas comparecencias en esta Cámara como consecuencia del debate de los Presupuestos Generales del Estado, ni lo ha sido la señora ministra, y a su intervención del día 17 de febrero en Pleno me remito. Que se lea, porque no dio ninguna pista, ninguna razón ni ningún fundamento. Eso sí, se limitó a vender —y en eso coincidimos— las bondades de AENA. Y a estas alturas seguimos sin conocer algunos aspectos del proceso, la letra pequeña, ni, sobre todo, las razones de mantener ese núcleo estable al que hacía referencia.

Pero volviendo a Canarias, señorías, establecida, como dije al principio, la importancia social, económica y territorial que tienen los aeropuertos canarios para la comunidad autónoma, haré algunas valoraciones sobre las necesidades aeroportuarias que, a nuestro modo de ver, tiene el sistema en Canarias.

Convendría empezar afirmando —una obviedad, por otra parte— que la problemática de los aeropuertos canarios no es la misma que la de los peninsulares. Las razones geográficas son evidentes: entre otras, estamos a 1800 kilómetros de distancia del centro de decisiones, de Madrid, en este asunto.

Los aeropuertos canarios necesitan —y esto ha sido motivo recurrente de mociones—: una adecuada política de tasas, la implantación de la quinta libertad; frecuencias y horarios adecuados a las necesidades de la ciudadanía —hay aeropuertos que no son rentables, como los de La Gomera y El Hierro, por ejemplo—; ciudadanía —no nos olvidemos— que debe y tiene que moverse y hacer su vida en un territorio discontinuo: en bicicleta no se puede ir, tampoco en tren, ni por carretera, de La Gomera a Tenerife; también necesitamos precios competitivos y políticas de bonificaciones; planes estratégicos —Canarias es una base tricontinental, es decir une 3 continentes, y eso lo debemos aprovechar—, y un programa de inversiones que periódicamente actualice y modernice las infraestructuras necesarias para un adecuado y seguro funcionamiento.

Y yo me pregunto —como decía la canción—, nos preguntamos: a falta de conocer más cuestiones sobre el proceso de privatización, con una estructura accionarial como la que propone el Partido Popular, con la quinta parte del capital de AENA Aeropuertos en manos de un operador de facto, ¿los aeropuertos canarios seguirían garantizando la movilidad, la cohesión territorial y el desarrollo económico de Canarias? Sinceramente, nosotros creemos que no. Por eso la autoenmienda y por eso la moción, que tiene dos puntos claros: primero, define con claridad un modelo de gestión aeroportuario para Canarias. Y segundo, más incluso que esto, quiero resaltar algo que me parece importantísimo, y después diré por qué: no entendemos cómo en esta materia —no voy a referirme a otras— el Gobierno popular no ha llamado a la Comunidad Autónoma de Canarias para hablar, dialogar y debatir; no lo entiendo, cuando el Estatuto de Autonomía de Canarias contempla la posibilidad de que el Gobierno autónomo, siempre y cuando la gestión directa de los aeropuertos no se haya desaprovechado, asuma esta competencia.

Señorías, concluyo solicitando el voto favorable a esta moción. Difícil lo tenemos, yo diría que imposible, pero vamos a seguir siendo recurrentes en esta materia.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra don Narvay Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señor presidente.

Yo propondría en una enmienda —que no voy a presentar— que privatizásemos todas las carreteras y todos los trenes de la Península. Esto es lo que significa privatizar AENA para Canarias. Como ha dicho el senador Medina, nuestras carreteras y vías ferroviarias son nuestros puertos y aeropuertos.

Imagínense ustedes por un momento que todas las vías, carreteras y toda la red ferroviaria fuera completamente privada y tuviéramos que pagar siempre para poder movernos de una provincia a otra, incluso dentro de la misma provincia, para poder movernos de una ciudad a otra, como ocurre en Canarias. Para ir al hospital, para ir a trabajar, para ir a ver una obra de teatro, eso pasa en Canarias. A veces pienso que no se entiende lo que es un archipiélago fragmentado, con 8 islas habitables, 7 con aeropuerto —La Graciosa también está habitada—.

Cuando hablamos de la privatización de AENA y del modelo de gestión, y cuando hablamos de rentabilidad, al senador que me ha precedido en el uso de la palabra y que ha presentado la moción se le ha olvidado contar algo. Decía que 3 de los aeropuertos son rentables, pero no ha contado que el conjunto de los aeropuertos canarios es rentable; unos tienen pérdidas, otros tienen beneficios y otros, como Fuerteventura y Tenerife Norte, evidentemente son menos rentables, pero están ahí; unos años han sido rentables y otros deficitarios, pero muy poco. El volumen de negocio que genera AENA en Canarias es rentable; con eso se paga, por ejemplo, la barbaridad de la T4 de Madrid, que no es rentable, porque la inversión de la infraestructura todavía la estamos pagando todos, pero es de la red de AENA; no estamos en contra de eso, ni mucho menos, pero tiene que entenderse que eso pasa. Y cuando hablamos de que se privatiza, hay una cosa muy legítima, y es que la empresa privada tiene que tener beneficios. Eso es legítimo, evidentemente; pero lo público no lo tiene que tener. Y cuando hablamos del transporte en Canarias es un servicio básico.

El Estatuto de Autonomía de Canarias aprobado dice que si se privatiza AENA, la gestión tiene que pasar a manos de la Comunidad Autónoma de Canarias. ¿Dónde está ese comité de ruta que decía la ministra de Fomento que iba a crear para hablar con todas las comunidades? ¿Por qué no nos permite algo que no cuesta dinero, como es un *hub* aeroportuario o la quinta libertad? Serían más rentables todavía los aeropuertos canarios, se lo aseguro, porque son plataformas tricontinentales. Los aeropuertos de Latinoamérica solicitan y prefieren aterrizar con dos horas menos de combustible —y son dos horas menos de tiempo— en Canarias y después distribuirlos no solo para Europa, sino para África y Asia, que tener que ir a Madrid-Barajas para aterrizar y después volver, lo que supone casi dos horas más. Es una evidencia y es un hándicap que han puesto siempre a los aeropuertos canarios.

Nosotros también tenemos una moción muy parecida a esta, porque quizá se pueda malinterpretar que no estamos de acuerdo en que entre capital privado para que sean rentables los aeropuertos. No, quizá podríamos plantearlo, pero solo un 49% ahora, estoy completamente seguro de que es el primer paso, porque ninguna entidad privada va a invertir una cantidad de millones —que me imagino que serán elevadas— para tener un 49%, cuando si lo público tiene un 51%, siempre va a tomar las decisiones.

¿Qué acciones se van a tomar, las de interés general o las de interés privado? ¿Quién va a garantizar las inversiones en las infraestructuras para seguir siendo competitivos y seguir siendo sociales? ¿Quién va a permitir o quién va a asegurar que los precios se van a mantener, cuando ya son demasiado altos? Porque me gustaría que me dijeran cuánto cuesta moverse de una capital de provincia a otra capital en la península, o dentro de la misma provincia a dos ciudades. Yo les digo que donde yo vivo, mínimo, me cuesta 82 euros, y hay que tener después coche en los dos aeropuertos para moverse, o pagar un taxi. Eso es lo que me cuesta.

Estoy completamente de acuerdo —como he dicho—, y tenía una moción completamente igual. Creo que no es de recibo que el Gobierno de España no se haya puesto de acuerdo para este proceso de privatización con la Comunidad Autónoma de Canarias y con los cabildos insulares, con los gobiernos insulares. Me parece poco lógico y poco democrático que un Gobierno del Partido Popular no se haya sentado a negociar y a dialogar —con las diferencias que pueda haber, eso es evidente, y con los planteamientos que cada uno pueda manifestar—, o por lo menos, a informar de un proceso que para Canarias es de vital importancia.

No voy a repetir la importancia que tiene el turismo en Canarias, ya lo ha dicho el senador que ha presentado la moción. No voy a decir que el 98% del transporte de pasajeros en Canarias es por avión...

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Debe terminar, senador.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Termino.

... tanto entre islas como con el exterior.

Evidentemente, vamos a apoyar esta moción, y me gustaría que el Gobierno central entendiera de una vez por todas lo que es un archipiélago fragmentado y lo que significa el transporte para este.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra su portavoz.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Muchas gracias, presidente.

Únicamente para anunciar nuestro voto favorable a la moción.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el señor Martí.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, presidente.

Después de muchos meses de dudas, por fin ya sabemos cuál es el modelo que el Partido Popular, el Gobierno del Partido Popular, quiere para AENA, para la gestión aeroportuaria en España: tenemos claro que quiere un modelo centralizado y privado, algo absolutamente extraordinario en todos los países de la OCDE, y, como ya hemos discutido otras veces, no entendemos qué aporta para el desarrollo de nuestro país y para cumplir la obligación que tiene el Gobierno de proveer a los ciudadanos de oportunidades y derechos, en este caso en relación con la movilidad.

Con el anuncio de la voluntad de privatización del 49% de AENA en dos bloques, ha quedado patente cuál es, en definitiva, este modelo. Uno de ellos es un núcleo duro de accionistas vinculados a las empresas de gestión de infraestructuras. Es decir, como explicaba el senador Quintero acertadamente, es un primer paso para la privatización el que estas empresas tengan el control de un ente de gestión aeroportuaria centralizado y guiado por criterios de gestión privada. Este modelo está en las antípodas del modelo de gestión aeroportuaria que nosotros defendemos —ya lo hemos explicado otras veces—: de titularidad pública y con una gestión pública descentralizada. Y enfatizo la palabra descentralizada, senador Ibarro, porque ya sé que usted repite la consigna que le ha dado el Ministerio de Fomento de decir que AENA tiene una gestión en red. AENA no tienen ninguna gestión en red, AENA tiene una gestión centralizada. Las gestiones en red son descentralizadas porque permiten que algunas de sus piezas, sobre todo las más importantes, tengan autonomía, tengan un grado de autonomía como la que tiene Puertos del Estado. Puertos del Estado sí es una empresa en red. Puertos del Estado sí que es una gestión de gran infraestructura en red, porque cada uno de los puertos de interés general tiene la capacidad de forma autónoma, y de acuerdo con los poderes públicos de las comunidades autónomas y ayuntamientos vinculados, a establecer una estrategia propia; solidaria con el conjunto de la red, sí, pero propia, con capacidad de buscar sus propios objetivos y sus propios medios. Y ha sido un éxito, está siendo un éxito, como el director general de Puertos del Estado nos explicó tan acertadamente no hace mucho.

Por tanto, señorías, nosotros estamos en las antípodas de este modelo que ya está empezando a alumbrar el Gobierno de gestión aeroportuaria, y estamos totalmente a favor del modelo en el que se inscribe la moción que ha presentado el Grupo Socialista, en la cual una gestión descentralizada y coordinada de todos los aeropuertos canarios adquiere su pleno sentido como servicio público y oportunidad de mejora en el desarrollo social y económico de un territorio. Es lo que pensamos que puede pasar, evidentemente, en otros sitios como Barcelona, Madrid y otros grandes aeropuertos. Es un paso más en una manera de entender nuestro país, que, desgraciadamente, el Gobierno y el grupo que ahora tiene la mayoría no comparte, lo que trae mayores dificultades.

Por todo ello, anuncio nuestro voto favorable a la moción del Grupo Socialista.
Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias, senador.
Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, senador Medina.

El señor MEDINA TOMÉ: Gracias, presidente.

Voy a usar mi tiempo para formular algunas preguntas y terminaré con una reflexión. La primera pregunta que me hago y hago es ¿por qué se vende AENA aeropuertos ahora?

Vamos a suponer que la gestión socialista al frente de AENA en su momento no haya sido la adecuada porque no denunciemos la hipoteca del señor Cascos; porque no quisimos cerrar aeropuertos y reducir horarios operativos, 17 aeropuertos afectados; porque no quisimos plantear y ejecutar un ERE que puso en la calle a cerca de 2000 trabajadores; porque no quisimos reducir la inversión —ahora se ha hecho— en tres años un 55%; porque no nos obsesionamos con el EBITDA, no estamos obsesionados, estamos más obsesionados en prestar un buen servicio que en hacer caja. Vamos a suponer que por todas estas razones, que afortunadamente el PP ha sabido corregir, los socialistas no lo hemos hecho bien. AENA aeropuertos va bien, muy bien según el Partido Popular, y tiene la importancia que tiene para este país. Si así es y no estamos en las mismas condiciones que en 2010, que sí había necesidad de obtener recursos, ¿por qué se vende la joya de la corona? Y si así fuera, ¿por qué no se pone en bolsa el 49% y sí se reserva una parte a un conjunto de accionistas que se elegirán de una determinada manera? ¿Por qué? ¿Alguien cree que ese grupo de accionistas no se va a preocupar por buscar el destino más adecuado a esa inversión y por exigir rentabilidad? ¿Alguien cree que no lo van a hacer? Y esa voluntad manifiesta, que seguro que se expresará en algún momento, ¿es compatible con mantener un sistema aeroportuario público, solidario, eficaz y sostenible? ¿Alguien cree que eso va a ser posible?

En Canarias, es verdad, el conjunto de aeropuertos es rentable, pero unos más que otros. ¿Con este modelo de gestión, sentados en la mesa estos señores o señoras o grupos, aeropuertos deficitarios como La Gomera, La Palma o El Hierro van a sobrevivir? ¿Quién es capaz de garantizar al día de hoy, cuando la intención inicial del Gobierno era privatizar el 60%, que no habrá una ampliación de capital en el futuro próximo convirtiendo al grupo de los elegidos en mayoritario y siendo este el que marque la estrategia de la red pública de aeropuertos de España? ¿Quién va a garantizar eso? Hoy ya salen publicadas algunas

noticias en las que se manifiesta, una vez más, la falta de consenso de este Gobierno en determinados asuntos: Competencia desapruueba la venta de AENA —no he entrado en el fondo de la noticia, pero es una noticia—, el plan no convence a todos los gobiernos autónomos, sobre todo a aquellos con competencia. Mal asunto este.

Señorías, y esta es la reflexión y acabo, Canarias necesita que nuestros aeropuertos estén al servicio exclusivo de los intereses generales de nuestra gente, de nuestra sociedad, de nuestra economía y de nuestro territorio y no al servicio del dinero. Nos va la vida en ello, y por eso —y ese es el texto de la moción y de la enmienda— apostamos por un modelo aeroportuario descentralizado, individual, siempre de titularidad pública y en cuya gestión participen —y esto es importante— las administraciones canarias y los agentes sociales y económicos, y por eso el Gobierno del Partido Popular debe hablar con el Gobierno canario, porque en este país deben respetarse, deben cumplirse y se debe hacer cumplir las leyes, y el Estatuto de Autonomía de Canarias es igual de respetable, constitucionalmente hablando, que la abdicación del rey, y lo digo con contundencia, merece el mismo respeto, y el Gobierno del Partido Popular está obligado, más pronto que tarde, a sentarse con el Gobierno de Canarias, porque, insisto, en esto nos va la vida. Quiero recordar que el Estatuto de Autonomía de Canarias está aprobado, está en nuestra Constitución y hay que respetarlo, y su artículo 33.3 es claro en este punto: si la acción directa del Gobierno no se ejerce sobre los aeropuertos, esa competencia la pedirá para sí la Comunidad Autónoma de Canarias. Por eso, los dos gobiernos deben sentarse.

Ya está bien de echar más leña al fuego. Está bien que no nos den los recursos para los convenios de carretera, está bien que no nos den recursos para empleo, está bien que se incumpla el convenio de infraestructuras turísticas, está bien que no se nos oiga cuando se habla del gran problema que puede tener Canarias con su industria más importante: el turismo, con las prospecciones. ¡Ya está bien! Lo que se está pidiendo es un acto de voluntad política del Gobierno que nos representa a todos los españoles, y los canarios somos españoles y queremos seguir siéndolo. Así pues, instamos, más pronto que tarde, a que el Gobierno del Partido Popular se siente con el canario para hablar de este asunto —insisto y repito una vez más— en el que nos va la vida.

Gracias, señor presidente y señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez González): Muchas gracias.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, el senador Mateu Istúriz.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señor presidente.

Buenos días, señorías. Voy a recordarles aquí una cosa que no pasó con el anterior Gobierno del Partido Socialista, y es que el proceso de entrada de capital privado en AENA se ha abordado con total transparencia y se ha basado en el Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, que elaboró el Gobierno socialista. *(La señora presidenta ocupa la Presidencia.)*

Ya lo dejó muy clarito la ministra de Fomento en su primera intervención en febrero del año 2012 cuando dijo que lo primero que había que hacer era trabajar para garantizar la sostenibilidad de AENA. Eso ya se ha realizado, se ha garantizado su suficiencia financiera, se ha dado la vuelta a las cuentas y ahora mismo podemos decir que AENA está en situación, por la situación económica generada por el Gobierno del Partido Popular, de que se saque a bolsa y hacer la privatización del 49%. Evidentemente, lo primero que hizo el Partido Popular, como todos ustedes saben, fue anular los procesos de licitación del aeropuerto de El Prat y del aeropuerto de Madrid. ¿Por qué? Porque se trataba de vender el mollar, el solomillo, dejando la duda al resto del grupo de aeropuertos de España, en un momento económico que no era el más favorable, y por eso se tuvo que adoptar aquella decisión. Por eso, en estos dos últimos años se ha trabajado con tenacidad y sagacidad para conseguir que AENA entrara en rentabilidad. Se ha generado un beneficio neto de 597 millones de euros, ha habido una generación de caja positiva de 847 millones, y la deuda financiera ahora mismo está 7 veces el resultado bruto de explotación, frente a los 14 con los que nos encontramos.

Ahora, señorías, es el momento de iniciar la privatización por las circunstancias que he dicho. La privatización no supone ninguna anormalidad en el seno de la gestión aeroportuaria. Precisamente, el Fraport ha sacado a la privatización el 49,4% de su capital; ADP, Aeropuertos del Perú, ha sacado el 48,6. Por eso, el pasado 13 de junio se ha dado el visto bueno a la privatización del 49% del capital de AENA. Señorías, no sean ustedes agoreros. Yo creo que el 49%, y así lo afirmo, sigue siendo un capital minoritario. El Estado, AENA, a través de su sociedad pública, va a seguir teniendo la mayoría y precisamente el 21% de ese 49% se licitará para un núcleo estable de accionistas seleccionados mediante

un proceso de concurrencia, proceso de concurrencia que ha sido aceptado y supervisado por el Consejo Consultivo de Privatizaciones, que se ha manifestado también en que ese procedimiento de libre concurrencia que se va a hacer es el efectivo y se ajusta a derecho.

Ustedes no han mencionado para nada —en esos vaticinios que realizan tan agoreros de que si luego se va a privatizar— que mientras el Partido Socialista trataba de vender El Prat y el aeropuerto de Madrid sin ningún tipo de organización ni de regulación de lo que tenía que hacer ese núcleo privado que iba a entrar, el Gobierno de España está trabajando en el documento de regulación aeroportuaria, el DORA, que contemplará todos esos procesos, señores Medina y Quintero, a los que ustedes tienen tanto temor: los niveles de calidad del servicios, los estándares de capacidad del aeropuerto, las condiciones mínimas del servicio, las inversiones y el marco tarifario. Por eso, no sean ustedes agoreros, no siembren la preocupación y la incertidumbre. Sus territorios van a seguir siendo tratados como actualmente está haciéndolo el Gobierno de España. Tampoco empleemos expresiones escatológicas, porque yo podría decir otra cosa: que con respecto a AENA, el Gobierno del Partido Socialista cada vez que actuaba la... puntos suspensivos. Por eso, por cortesía a esta comisión, prefiero no seguir hablando de este asunto.

En cuanto al modelo de gestión que ustedes planean, el sistema que no es en red, el sistema centralizado y autónomo, ya lo dejó muy clarito la ministra de Fomento, señorías, ese no es nuestro sistema, nosotros trabajamos en red. ¿Por qué? Por las bondades que ha explicado mi compañero, el señor Ibarro, al hablar del aeropuerto de Hondarribia: derecho a la movilidad de los residentes en los archipiélagos; favorecimiento de la cohesión y el equilibrio entre todos los territorios de España y contribución al desarrollo de la actividad económica, fortaleciendo básicamente el sector del turismo, que es tan importante para la economía nacional. 8 aeropuertos tiene Canarias, 8 aeropuertos que funcionan divinamente, y no han tenido que pedir dinero a los contribuyentes españoles para hacer las mejoras que les permite ser de los punteros de España. ¿Por qué? Porque un aeropuerto, gracias a esa buena gestión, se financia con sus propios ingresos aeronáuticos y con los comerciales.

Los gobiernos van a participar, y de hecho siguen participando, en la gestión de los aeropuertos —me refiero al decreto de 5 de octubre de 2013 y al decreto 697/2013, de 20 de septiembre—; en ellos van a participar y a tomar decisiones respecto de lo que queremos que sea la gestión aeroportuaria todos los gobiernos autónomos, los ayuntamientos, las cámaras de comercio, los entes locales, las cámaras de orientación económica y social, además de AENA Aeropuertos.

He de recordarles que el suyo en concreto, el de la comunidad aeroportuaria de Canarias, se constituyó el 12 de marzo del año 2014 en el aeropuerto de Tenerife Norte. Por eso, señorías, no tengan ustedes miedo porque los intereses locales van a estar perfectamente representados en estos comités de coordinación aeroportuaria.

Además de todo esto, AENA, considerando lo que se denomina insularidad de los aeropuertos canarios, establece bonificaciones por insularidad, subvenciones, exenciones y reducciones.

Señorías, como no me queda tiempo, termino diciéndoles que no tengan ustedes temor porque el Gobierno de España garantiza el control de AENA y sus territorios van a seguir siendo tratados de la misma manera que lo han sido hasta ahora.

Muchas gracias, señora presidenta. *(El señor Medina Tomé pide la palabra).*

La señora PRESIDENTA: Sí, señor Medina, tiene la palabra.

El señor MEDINA TOMÉ: Gracias, señora presidenta. Quiero intervenir por una cuestión de forma. Un segundo nada más.

Si mi expresión de antes ha causado algún malestar, lo lamento. Son expresiones cotidianas. Si así fuera, la retiro. El señor Mateu me conoce y no soy de los que dicen palabras para herir. Se trata simplemente de expresiones cotidianas.

Gracias. *(El señor Mateu Istúriz pide la palabra).*

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Sí, señor Mateu, tiene la palabra.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Agradezco esta rectificación y, si procede, retiramos usted la suya y yo la mía y quedamos en situación neutral.

La señora PRESIDENTA: Muchísimas gracias por facilitar y mejorar el clima en el debate.

– MOCIÓN POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPLEMENTAR EL SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO TWR ATC EN EL AEROPUERTO DE LA ISLA DE EL HIERRO (SANTA CRUZ DE TENERIFE) EN DETRIMENTO DEL SERVICIO AFIS.

(Núm. exp. 661/000487)

AUTOR: GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente moción, del Grupo Parlamentario Mixto, por la que se insta al Gobierno a implementar el servicio de control de aeródromo TWR ATC en el aeropuerto de la isla de El Hierro (Santa Cruz de Tenerife) en detrimento del servicio AFIS.

Para su defensa tiene la palabra el señor Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señora presidenta. Buenos días.

En el aeropuerto de El Hierro existe una combinación de servicios, el combinado de información de vuelos de aeródromo, sistema AFIS, y el sistema de control, el ATC. Este sistema se pone en marcha a partir del 2010 en el aeropuerto de El Hierro, que vuelve a ser utilizado una vez más para intereses políticos en contra de un sector, el de los controladores. El 10 de agosto de 2010 se publica un real decreto por el que se le designa como aeropuerto con sistema AFIS. Después de que en todas las administraciones insulares y autonómicas todos los partidos políticos presentaran mociones, y después de que popular y mediáticamente se presionara —de hecho aquí, en el Senado, se cambió este decreto—, el 13 de octubre de ese mismo año, 2010, unos meses después, se modifica el real decreto, que dice lo siguiente: El aeropuerto de El Hierro será de control todos los días de 8 de la mañana a 6 de la tarde, porque es un horario operativo en vuelos regulares, y será sistema AFIS, sistema de información de vuelos, de 8 de la tarde a 6 de la mañana. Lo digo para que quede claro, porque se pueden preguntar que si está cerrado el aeropuerto a vuelos regulares, ¿para qué tener un sistema de control? Este sistema era simplemente de permanencia por evacuaciones. En El Hierro, como he dicho muchas veces, hasta para ir al hospital a veces tenemos que coger un avión o un helicóptero, y cuando hay una emergencia entran aviones o helicópteros medicalizados, y cuando hay un incendio se abre el aeropuerto en horario no operativo, a partir de las 8, y ahí estaría el sistema AFIS. Esto es lo que pone en el decreto actual, que se está incumpliendo. Por eso presentamos esta moción. Se incumple porque los sábados y los domingos, en el horario operativo, de 8 de la mañana a 6 de la tarde, se tiene el sistema AFIS. Se está incumpliendo un decreto desde octubre del 2010.

El sistema AFIS lo lleva Ineco, una empresa pública que pertenece a AENA, y se decía que era mucho más barato. Pues bien, en las respuestas escritas —no me las invento yo— que me da el Gobierno a través del Ministerio de Fomento a más de 80 preguntas que he realizado sobre este asunto para poder presentar esta moción, me ratifican que el sistema mixto está costándole a AENA un 16% más caro que lo que le costaba el control antes del 2010. Eso es lo que me manifiesta el Ministerio de Fomento en las respuestas que tengo aquí. Por lo tanto, uno de los primeros argumentos es que la empresa Ineco está gastando un 16% más en todo el sistema de control de lo que se gastaba antes del 2010.

Por otro lado, el sistema AFIS ha hecho que el aeropuerto de El Hierro baje de categoría. No se han tenido en cuenta los aspectos medioambientales —esto lo hemos discutido ya— del aeropuerto. Se trata de una región ultraperiférica y muchas veces nos quedamos completamente incomunicados hasta cinco días. Este senador ha dejado de asistir a sesiones porque hemos estado cinco días sin poder salir ni entrar de El Hierro por vía aérea debido a las condiciones meteorológicas. El sistema de control es más garantista. Y aunque no ha habido ningún incidente digno de mención, sí ha habido alguna cancelación de vuelos, es verdad que el sistema de control es más garantista. Al principio se dijo que era un sistema que iban a implantar todos los aeropuertos europeos, pero en ningún aeropuerto comercial europeo existe AFIS. Solo existe en pequeños aeropuertos privados de donde salen avionetas para fumigar.

En 2010 solo 3 aeropuertos, Huesca, Burgos y La Gomera, además de El Hierro, se designaron como aeropuertos AFIS. No se ha ampliado a más, con lo cual no era la panacea que se dijo.

Por otro lado, AENA —y no entro ahí— ha formado lo que se ha llamado en términos coloquiales controladores *low cost*, de bajo coste, no aquellos controladores de costes excesivos que saltaron en 2010. El personal adecuado para AFIS hace un curso de tres meses y es controlador. De hecho, en la isla de El Hierro la gente que antes actuaba con AFIS ahora son controladores porque han hecho el curso. Nosotros solo pedimos que se cumpla el decreto y que el control sea todos los días de la semana en horario operativo. El coste económico no será mayor. El servicio será mucho mejor y es lo que dice el real decreto.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 22

Por esto presentamos esta moción. Lo hacemos para las islas Canarias, por la efectividad que pueda tener en sus aeropuertos. En aquel momento, cuando se implantó el AFIS, El Hierro tenía 185 000 pasajeros y 4500 vuelos al año. Esto significaba que este aeropuerto fuera el de mayor categoría. Actualmente hay 11 aeropuertos de la red de AENA, según datos de su página oficial, por debajo del de El Hierro en carga, en pasajeros y en operaciones, y no tienen sistema AFIS. No sabemos por qué solo lo tienen El Hierro, La Gomera, Huesca y algún aeropuerto más. Los argumentos que se utilizaron en aquel momento no han prevalecido, y les quiero decir, porque seguramente el Partido Popular votará en contra de esta moción, que el Partido Popular en 2010 y 2011, no solo apoyó todas las iniciativas que presenté, sino que en su argumentario criticó duramente la implantación del sistema AFIS. Por eso tengo que entender que esta moción hoy saldrá adelante, porque si en 2010 y en 2011 no apoyaron la implantación del sistema AFIS en los aeropuertos y criticaron duramente esta medida, no les costará mucho aprobar simplemente el cumplimiento de un decreto del 13 de octubre de 2010 que no se está cumpliendo. Se trata simplemente de cambiar los sábados y domingos del sistema AFIS a control. Por eso pido el apoyo de todos los grupos y, principalmente, para que esta moción pueda ser aprobada, del partido que apoya al Gobierno.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.

Como no hay presentada ninguna enmienda, pasamos ya al turno de portavoces, de menor a mayor. Por el Grupo Parlamentario Mixto el senador Quintero ya no quiere añadir nada más.

Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado tiene la palabra la senadora Iparragirre.

La señora IPARRAGIRRE BEMPOSTA: Gracias, presidenta.

Únicamente quiero anunciar nuestro voto a favor, a pesar del agravio que el aeropuerto de Foronda supone, ya que su realidad tampoco es brillante —lo he comentado en varias ocasiones y no voy a extenderme en este momento—.

Vamos a apoyar la moción porque entendemos que está bien presentada.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senadora Iparragirre.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí Jufresa.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señora presidenta.

Quiero subrayar nuestro apoyo a esta moción y aprovechar para decir dos cosas al senador Mateu en relación con su intervención anterior. La primera de ellas es que espero que, ya que el DORA va a ser la pieza clave que nos va a permitir entender todo y demostrar que estamos equivocados, lo podamos discutir antes de que el Gobierno lo apruebe por decreto.

La señora PRESIDENTA: Señor Martí, este es un turno de portavoces en relación con la moción que hemos debatido.

El señor MARTÍ JUFRESA: Sí, señora presidenta, pero como todo tiene que ver con los aeropuertos me permito, con su beneplácito, esta pequeña licencia, muy breve.

Los comités de coordinación aeroportuaria son un sucedáneo, senador Mateu, y usted lo sabe perfectamente. No sirven para nada de lo que venimos reclamando, y en este caso concreto en relación con los aeropuertos de Canarias puede incidir directamente sobre la realidad concreta de cada uno de ellos y de su gestión colectiva.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Martí Jufresa.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió no hay nadie.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

El Grupo Parlamentario Socialista también va a apoyar esta moción, pues entendemos, como ya quedó recogido en el decreto de 2010, que había acuerdo para extender la presencia de controladores los fines de semana, y más ahora que, además, finaliza el contrato de Ineco el 31 de diciembre de este año.

Quisiera añadir únicamente que cuando se implantó preocupaba la desconfianza que podía generar en los usuarios y que, por tanto, tuviera un impacto negativo en el turismo; sin embargo, ahora la preocupación es ya solo de ámbito económico. Entendemos que es correcta y que hay una oportunidad para eliminar el servicio AFIS en horario operativo. Así pues, como digo, apoyaremos la moción.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta.

En esta moción hablamos de un sistema técnico de seguridad, y evidentemente es AESA, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la que nos tiene que decir qué sistema es el más correcto y el más operativo.

Desde luego, podemos afirmar que el aeropuerto de El Hierro, en su sistema de tránsito aéreo, combina dos sistemas: el AFIS y el ATC, que presta Ineco, como bien se ha dicho, y el servicio ATM que presta Navegación Aérea AENA, que es el software de todos los ordenadores y elementos mecánicos que se emplean.

Ineco es el proveedor del servicio de tránsito aéreo porque está cualificado y aceptado por AESA. Y en cuanto a los datos relativos a los costes del servicio, senador Quintero, creo que está usted equivocado. En la contestación que se le dio en su momento relativa al coste del aeropuerto de El Hierro en cuanto al sistema de tránsito aéreo del año 2012, se establecía que la provisión del servicio ATC-AFIS que prestaba Ineco era de 424 051 euros y la provisión del servicio CNS y sistemas ATM de navegación aérea era de 428 578, incorporando otros conceptos, que ahora no procede detallar aquí debido al escaso tiempo del que dispongo, para arrojar un total de 1 518 283 euros. El porcentaje de la provisión del servicio en este montante total de la cuenta de 1 518 283 del sistema ATC-AFIS prestado por Ineco ascendía al 28%.

Como en toda actividad administrativa en la que se maneja dinero público, hay que hablar de la relación coste-eficiencia de la utilización del sistema AFIS combinado con el ATC. Este es el adecuado al servicio que da este aeropuerto, y además, se mantienen los niveles de continuidad y seguridad. Asimismo he de recordarle, senador Quintero, que afortunadamente no ha habido ningún incidente en la prestación del servicio y se ha logrado, y también es importante, combinando ahorro con seguridad por la intervención de AESA, un ahorro de un 70% respecto a los costes del control del anterior proveedor, AENA.

En cuanto a que fuentes del sector cifran en menos de 600 000 euros brutos el coste de un equipo de 6 controladores de AENA le tengo que contradecir, con todo respeto. Podemos decir que los precios anuales de referencia por controlador oscilan entre los 189 000 y los 264 000 euros, por lo que en este hipotético caso el coste del servicio habría superado 1 100 000 euros en lugar de los 424 051 euros a los que ha ascendido el servicio prestado por Ineco. Esta utilización de AFIS dentro de la economía y de la seguridad, que es la obsesión de AENA a través de AESA, tiene otro reflejo colateral muy importante, y es que cuando los servicios de tránsito de aeródromo se prestan bajo la modalidad de AFIS supone un incentivo para las compañías porque, como bien sabe, las tarifas se reducen prácticamente en un 60%.

Toda comparación es odiosa, senador Quintero, y cuando usted habla de la degradación del aeropuerto de El Hierro a uno de tercera categoría cuenta con todo nuestro respeto y cariño. Nos menciona usted el aeropuerto de Vitoria o de Logroño-Agoncillo, pero para determinar o no la suficiencia del sistema AFIS no solo hay que utilizar el criterio del número de movimientos y de operaciones, sino que debemos utilizar otros criterios o variables bastante más complejas, como es, por ejemplo, a qué tipo de tráfico sobrevuela o desciende en ese aeropuerto, cuál es su densidad, qué condiciones meteorológicas hay en esos aeropuertos o la distribución del espacio aéreo, entre otras. Por eso creo que los argumentos que exponen en esta moción acerca de la eficiencia de AFIS no son correctos. El AFIS es un sistema que, como bien saben todos ustedes, se implantó inicialmente en El Hierro mediante una orden del Ministerio de Fomento de 23 de septiembre de 2010 bajo el Gobierno socialista, a nuestro juicio en aquel momento evidentemente era acertado y con el transcurso del tiempo se ha visto que reúne las condiciones de seguridad y garantía, así como de ahorro y eficiencia económica que todos pretendemos. El servicio ATC combinado con el AFIS se implantó el 16 de diciembre de 2010.

La formación de los controladores aéreos mediante el sistema AFIS está regulada en el decreto 1516/2009, de 2 de octubre, y desde luego está supervisada. Es muy importante, insisto, y no quiero dejar de mencionar a la sociedad pública AESA, que es la que garantiza la seguridad. La habilitación de cada controlador está muy bien regulada, porque en su licencia se habla tanto de la fecha de expedición inicial, como de las fechas en las que caduca su validez. Por tanto, senador Quintero, no tengan ustedes

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 24

temor porque el sistema AFIS ha demostrado sobradamente desde el año 2010, cuando se implantó, que ofrece esas condiciones de garantía, seguridad y ese importante ahorro económico que permite realizar otras actuaciones como las inversiones que se llevan a cabo en los dos aeropuertos canarios.

Finalmente ya anuncio que vamos a votar en contra de la moción.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Dado que dijimos que en ningún caso votaríamos antes de la una y media de la tarde, vamos a hacer una pausa de cinco minutos para dar tiempo a todos los senadores a acudir a la votación, pues en esta ocasión hemos terminado un poquito antes, y no como suele ocurrir habitualmente, que solemos terminar más tarde de la hora prevista. *(Pausa)*.

Señorías, si les parece reanudamos la sesión.

Me comunican que están todos los senadores, así que vamos a iniciar la votación de las mociones que se han discutido a lo largo de la mañana de hoy por el mismo orden en que han sido debatidas.

En primer lugar, votamos la moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el mantenimiento y mejora de la línea férrea entre Almería, Linares y Baeza (Jaén), que se vota en sus términos toda vez que no ha sido aceptada la enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Votamos la segunda moción, por la que se insta al Gobierno a acelerar al máximo los trámites necesarios para que el aeropuerto de San Sebastián obtenga la habilitación como punto de control fronterizo y para que se proceda definitivamente a la declaración de excepcionalidad de su pista de aterrizaje, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Moción por la que se insta al Gobierno a realizar las acciones precisas para la reparación del entronque de la carretera nacional N-640 con el vial de acceso a la autopista AP-53, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Moción por la que se insta al Gobierno a la adopción de determinadas medidas en relación con el modelo de gestión aeroportuaria para los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Canarias, del Grupo Parlamentario Socialista.

A esta moción se ha presentado una autoenmienda de sustitución del propio Grupo Parlamentario Socialista, por lo que se vota con dicha incorporación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda rechazada.

Moción por la que se insta al Gobierno a implementar el Servicio de Control de Aeródromo TWR ATC en el aeropuerto de la isla de El Hierro en detrimento del servicio AFIS, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 9; en contra, 16.

La señora PRESIDENTA: Queda, por tanto, rechazada.

Finalizada la sesión de la mañana, comunico a sus señorías que la reanudaremos a las cuatro y media de la tarde.

Se suspende la sesión.

Eran las trece horas y treinta y cinco minutos.

Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y treinta minutos.

La señora PRESIDENTA: Buenas tardes. Reanudamos la Comisión de Fomento.

COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA, D. RAFAEL CATALÁ POLO, ANTE LA COMISIÓN DE FOMENTO, PARA INFORMAR SOBRE EL CONTENIDO DEL PLAN DE ESTRATEGIA LOGÍSTICA NACIONAL QUE HA ELABORADO EL MINISTERIO DE FOMENTO, EN COORDINACIÓN CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y REPRESENTANTES DEL SECTOR.

(Núm. exp. 713/000742)

AUTOR: GOBIERNO

La señora PRESIDENTA: Señorías, por la mañana hemos debatido mociones y ahora, por la tarde, en primer lugar, damos la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, y le agradecemos que acuda de nuevo a esta comisión, en la que siempre es bienvenido. Comparece para informar sobre el contenido del Plan de estrategia logística nacional, que ha elaborado el Ministerio de Fomento en coordinación con las comunidades autónomas y representantes del sector.

Recuerdo a sus señorías que el Gobierno intervendrá por tiempo ilimitado en cada una de las ocasiones en que lo haga y que en el primer turno de portavoces tendrán ustedes diez minutos cada uno, en una intervención de menor a mayor; habrá una segunda réplica del secretario de Estado y un segundo turno de intervenciones de portavoces de cinco minutos, también de menor a mayor; cerrará esta comparecencia el secretario de Estado.

Una vez finalizada la comparecencia del secretario de Estado, habrá otro punto del orden del día en el que se contestará a 5 preguntas. Cuando llegue ese momento les haré saber si habrá una modificación del orden del día, toda vez que hay una senadora a la que le ha fallecido un familiar y quiere salir antes. Si estuvieran de acuerdo se formularía en primer lugar la pregunta de esta senadora y después continuaríamos con las siguientes.

Una vez informados de cómo va a ser el funcionamiento, muchas gracias de nuevo, don Rafael Catalá. Tiene usted la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muy buenas tardes. Gracias, presidenta, señorías.

Como se indicaba en el texto de la comparecencia, comparezco para informar sobre la estrategia logística que ha elaborado el Ministerio de Fomento.

Permítanme que empiece con una anécdota. Hace unas semanas recibí en el Ministerio de Fomento una invitación para que la ministra participase en el Foro Mundial de Plataformas Logísticas en el Estado de Colima, en México, invitación que decía algo así: Por su amplia trayectoria y experiencia me complace invitarles a participar en este congreso sobre las infraestructuras logísticas para la competitividad de las naciones. Nos pedían que participásemos para mostrar las alternativas y las oportunidades de negocio en España a través de nuestra infraestructura estratégica y los avances en el desarrollo de lo que decía expresamente la invitación, la Plataforma Logística del Sur de Europa. Pues pueden sus señorías imaginarse que si esto es lo que en un foro internacional interesa, es decir, hablar de la experiencia española y de esa Plataforma Logística del Sur de Europa, creo que es una muestra —aunque esto es simplemente una anécdota— de que no somos nosotros únicamente los que hablamos y creemos en la posición estratégica de España, privilegiada en este contexto, sino que también nos ven de esta manera los de fuera. Por tanto, el mensaje, esta idea está calando no solo dentro de nuestras fronteras, sino más allá de ellas.

Recientemente también, en un foro mucho más cercano, en el Salón Internacional de la Logística y de la Manutención, el SIL, que se celebra cada año en Barcelona —con la de este año ya se han celebrado 16 ediciones—, el mensaje sobre el que se articulaba el SIL de este año era la logística en el Mediterráneo. Yo tuve la oportunidad de participar en la inauguración de este salón para poner en valor algunos avances que se están llevando a cabo en los accesos al puerto de Barcelona y en el corredor mediterráneo como demostración de la apuesta que estamos llevando a cabo en España para consolidarnos como una plataforma logística internacional de alcance global.

Como saben sus señorías, la interrelación entre el transporte y la logística con el comercio es una condición imprescindible para el funcionamiento de cualquier economía moderna. Según los últimos datos publicados por la Organización Mundial del Comercio correspondientes a 2012, el valor del comercio internacional de mercancías ascendió a casi 18 000 millones de dólares, de los cuales 4400 corresponden

al mercado interior de los países europeos y 2000 y 2200 respectivamente a las importaciones y a las exportaciones de Europa con el resto de los países del mundo. Por tanto, sin querer perderme en macrocifras, quiero poner de manifiesto que en Europa se concentra prácticamente un tercio del comercio mundial. Pero esta fotografía de la OMC de 2012 no es estática en el tiempo. Por ejemplo, desde el año 2007, mientras en Europa el valor de nuestros intercambios comerciales ha crecido un 10%, en la región Asia-Pacífico ha crecido un 63% y en América Latina un 83% para el mismo período de tiempo, desde 2007 hasta 2012. Por tanto, si bien es cierto que los intercambios comerciales interregionales siguen creciendo a ritmos considerables, también es verdad que esto sucede en el conjunto de las economías avanzadas. Por eso, en esta economía globalizada, en una economía descentralizada y especializada como la que tenemos en la actualidad, España se ha convertido en un punto focal, en un punto de tránsito de las rutas transoceánicas entre Asia, Europa, América y África. De ahí que la posición geoestratégica de España, con estas rutas provenientes de 4 continentes y muy especialmente la proveniente del Mediterráneo oriental a través del canal de Suez hasta alcanzar el mar del Norte por el estrecho de Gibraltar, nos haya convertido en un lugar privilegiado en la entrada y salida del Mediterráneo occidental. Por otra parte, y a través de las islas Canarias, España posee una posición estratégica para conectar Europa con África y con América.

Por tanto, creo que al igual que en otros modos de transporte somos periféricos en Europa —en transporte por carretera y ferroviario—, en el conjunto del comercio mundial somos una encrucijada de caminos por la que transcurre buena parte del comercio mundial y que reúne especiales condiciones para convertirnos en una auténtica puerta de entrada de Europa con otros continentes. Esto es ya una realidad. Hoy en día, de los 14 millones de TEU —una unidad de medida que equivale a un contenedor de 20 pies— que se manejan en nuestros puertos, más de la mitad, es decir, 7,7 millones de TEU en 2012, corresponden a flujos de tránsito internacional. Nuestro reto es aprovechar esta oportunidad de tránsito de mercancías para generar un alto valor añadido en la cadena logística, y para ello deberíamos ser capaces, en primer lugar, de extraer el máximo rendimiento de las excelentes infraestructuras que hoy tenemos ya; en segundo lugar, de implementar una red de nodos logísticos estratégicos, eficientes y multimodales; en tercer lugar, deberíamos ser competitivos en costes, como siempre en la economía globalizada actual; y, en cuarto lugar, deberíamos aprovechar las condiciones de oportunidad que nos brinda la posición geoestratégica a que me he referido.

Como les decía, España tiene unas magníficas credenciales en materia de infraestructuras y de sistema de transportes. Tenemos la primera red de autopistas y autovías de Europa con una longitud de 16 000 kilómetros para un total de 166 000 kilómetros de carreteras en la totalidad de la red. Según los *rankings* internacionales del sector, somos el quinto país del mundo con mejor infraestructura ferroviaria. Contamos con la red de alta velocidad más extensa de Europa, en torno a 3000 kilómetros en servicio, y la segunda del mundo por detrás de China. Y de los 20 puertos primeros de Europa clasificados por el tráfico de contenedores, 5 están en nuestro país: Algeciras, Valencia, Barcelona, Las Palmas y Bilbao. Por ello, la política de transportes que estamos desarrollando se despliega en todos los modos: en el ferroviario, en el de carretera, en el aéreo y en el portuario. Apostamos, evidentemente, por nuestro sistema portuario, al que también es justo reconocerle su contribución en el impulso del sector exterior español y en la salida de la crisis. Fíjense sus señorías que en este momento por nuestros puertos pasan cerca del 60% de las exportaciones totales de nuestra economía y el 85% de las importaciones. En términos económicos la actividad portuaria en España aporta un valor añadido bruto total de más de 9000 millones de euros, y si consideramos los efectos inducidos este valor se duplicaría hasta alcanzar los 18 000. Y los puertos españoles generan unos 100 000 puestos de trabajo directos y hasta 275 000 si contabilizamos los efectos inducidos. Por tanto, las magnitudes y la importancia económica del sector portuario son bien evidentes.

Necesitamos, pues, para ello disponer de unos puertos bien conectados, por lo que podríamos denominar el lado tierra, el lado terrestre de los puertos, tanto por carretera como muy especialmente por ferrocarril. Por tanto, unos puertos perfectamente interoperables en un enfoque multimodal. También estamos trabajando en fortalecer la competitividad en nuestros puertos con medidas tales como la reducción de las tasas portuarias, medida que se aplica desde principios de este año y que llega hasta una reducción del 30% en la tasa de mercancías para tráficos ferroportuarios. También debemos mantener la conectividad por carretera, pues hoy en día tiene un protagonismo extraordinario, y asegurar y garantizar su participación y su calidad al ser este el modo de transporte de mercancías más relevante en el territorio nacional.

La participación del ferrocarril en la cadena de transporte terrestre con origen o destino en los puertos alcanzó durante 2012 un 6,5% del total, una cuota pequeña, sin duda, pero que ha ganado prácticamente un millón de toneladas desde el año 2011 y superando el 50% del global del transporte ferroviario en España. Por tanto, lo que ponen de manifiesto estos datos es que el ferrocarril tiene una importancia muy relevante, tiene un potencial muy elevado para dar servicio a la carga marítima y para contribuir a evitar que se produzca congestión en la carretera. Para ello pretendemos también aumentar su participación en los tráficos de conexión de los puertos. Con este fin estamos destinando una gran parte de las inversiones portuarias a la integración marítimo-terrestre. En los años 2012 y 2013 el montante inversor ya fue muy importante y en los presupuestos para el año 2014 estamos destinando a la integración marítimo-terrestre 112 millones de euros.

Además, en el Plan de medidas para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia que aprobó el Consejo de Ministros el pasado 6 de junio, hemos incorporado 2 medidas que también van a contribuir a la mejora de la integración marítimo-terrestre. Por un lado, estamos estudiando la adaptación de los períodos concesionales, que pueden ampliarse hasta un escenario equivalente al del resto de los países de nuestro entorno en Europa, lo que puede traer consigo una inversión adicional equivalente y, por otro lado, estamos trabajando en la creación de un fondo de accesibilidad terrestre portuaria, por el cual los recursos provenientes de los puertos podrán cofinanciar parte de las conexiones tanto terrestres como ferroviarias. Estamos apoyando también el desarrollo de las plataformas intermodales conectadas con la red ferroviaria y la creación de nuevas zonas de actividad logística, las denominadas ZAL, revisando y firmando protocolos para ello con las comunidades autónomas.

Nuestra posición de partida es buena; es buena tanto en lo geográfico como en las infraestructuras, como les venía diciendo. Yo creo que lo que nos queda es desarrollar ese potencial y que todo ese potencial se convierta en crecimiento económico. Por eso, en la elaboración de la estrategia que hoy presentamos aquí, desde el principio hemos querido contar con todos los actores del sector, tanto para hacer el diagnóstico como para diseñar un amplio abanico de actuaciones y medidas. En este sentido, en esta Cámara, en el Senado, quiero destacar que las comunidades autónomas y las administraciones locales, los representantes de los ayuntamientos, han participado desde el principio en la elaboración de la estrategia y van a estar presentes permanentemente en su puesta en marcha y en su seguimiento. Somos conscientes del impacto territorial que tiene la estrategia que voy a describir, por lo que es de principal interés que las administraciones territoriales participen directamente en todo ello.

A pesar de la vocación que tiene la logística de atender al conjunto de los sectores económicos, también quiero poner de manifiesto que hay un elemento, como es del transporte dentro de la logística, que supone prácticamente el 5,5% del producto interior bruto y da empleo a más de 850 000 personas. Por lo tanto, en el conjunto de la cadena de valor de la logística, el sector del transporte tiene especial relevancia. Saben que tenemos más de 2650 empresas en el sector del transporte, con unos tráficos interiores de más de 1500 millones de toneladas anuales, a los que se suman los 100 millones de toneladas que atraviesan los Pirineos por transporte terrestre y los casi 400 millones de toneladas de tráfico internacional, como he dicho antes, que salen o entran por nuestros puertos. Por ello, el desarrollo de las infraestructuras de transporte es clave en la competitividad y es un factor para estimular la actividad económica y la creación de empleo.

La logística supone una parte importante del coste total de los productos que está estimado, según los principales expertos, entre un 7 y un 12% de su precio final. Dicho de manera simplificada, 1 de cada 10 euros del precio de los productos finales tiene que ver con la logística. Por lo tanto, ser capaces de actuar sobre ella, ser capaces de abaratar esos costes, constituye también un factor de competitividad bien relevante.

Pensamos que en las administraciones públicas, trabajando con las comunidades autónomas y los ayuntamientos, y con el sector privado de la economía por supuesto, tenemos capacidad para actuar sobre los eslabones que conforman la cadena logística, dotando al sistema de una eficiencia y una competitividad que pueden ser muy convenientes para colaborar en la recuperación económica y en la creación de empleo.

La logística, como saben sus señorías, no es un concepto novedoso. Como actividad económica y social ha existido siempre, desde que el ser humano ha comerciado y se han abierto nuevos territorios, y aunque el concepto quizás se ha acuñado en las últimas décadas para su uso en la economía moderna, todavía ha calado poco en el marco normativo y regulatorio de todos los países, y en España no hemos sido una excepción. Sin duda, la provisión de infraestructuras y la ordenación del transporte son elementos

básicos para que las empresas puedan llevar a cabo su cadena de suministros y distribución. En ese sentido, el Ministerio de Fomento siempre ha trabajado en la logística, pero ahora tratamos de dar un paso más. Se trata de poner a la logística en el centro de la preocupación y de la actividad pública sin disminuir el esfuerzo que se presta para el conjunto de los modos del transporte. Se trata de que, al final de cada decisión, los beneficiarios sean los consumidores y las empresas y, por lo tanto, el conjunto de nuestra economía. Se trata, en última instancia, de trabajar directamente para satisfacer necesidades de aquellos que producen y de aquellos que distribuyen las mercancías. El objetivo es hacer nuestro país más atractivo para las inversiones y para su comunicación con el resto de las economías.

Por lo tanto, tras detectar la necesidad de coordinar actuaciones y capitalizar sinergias y economías de escala, en materia de logística y transporte tomamos, desde el inicio de esta legislatura, la determinación de elaborar una estrategia logística que permitiese contribuir a la mejora de nuestro sistema productivo. Desde el primer momento, como les he dicho antes, quisimos dar importancia a la colaboración de las comunidades autónomas y de todos y cada uno de los agentes del sector, públicos y privados, porque nadie conoce mejor la problemática de un sector que sus protagonistas. El funcionamiento de una maquinaria tan compleja como es la de la logística necesita de una visión integral y de un plan de acción que sea fruto de la suma de los esfuerzos de todos. En esto, nuestra estrategia logística es plenamente coherente, como no puede ser de otra manera, con una visión internacional del comercio. Con el Libro Blanco del Transporte de 2011 la Comisión Europea ha previsto que el transporte de mercancías crezca un 80% de aquí al año 2050. La optimización del sector logístico ocupa un papel muy importante dentro de la agenda de la política europea del transporte. De hecho, son varias las directivas que se han aprobado en los últimos años en ese sentido: la Directiva 2012/34, por la que se crea el espacio ferroviario único; el Reglamento 93/2010, que se ha puesto en marcha en noviembre de 2013, por el que se articulan los corredores ferroviarios europeos y el transporte de mercancías por ferrocarril; los reglamentos 1315/2013 y 1316/2013, por los que se articula la red transeuropea del transporte con la que se definen los principales nodos logísticos, los puertos, la líneas férreas que pasan a formar parte de las redes europeas. Por lo tanto, Europa está trabajando en este sentido con el libro blanco, con las directivas, con los reglamentos, y parece lógico incorporarnos a ese modelo de planificación. Así pues, nuestra estrategia es perfectamente coherente con estas políticas comunitarias.

También la estrategia logística hacia dentro debe ser coherente con el instrumento de planificación global que el ministerio y el Gobierno han puesto en marcha en este período, que es el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el Pitvi, con el escenario temporal 2012-2014, cuyos principales objetivos son: en primer lugar, mejorar la eficiencia y la competitividad del sistema global del transporte; en segundo lugar, contribuir a un desarrollo económico equilibrado; en tercer lugar, fomentar la cohesión territorial; en cuarto lugar, promover la movilidad sostenible; y en quinto y último lugar, favorecer la integración funcional mediante un enfoque multimodal. En este contexto, y con esos 5 objetivos, la estrategia logística también es coherente con ese enfoque y, por ello, como digo, hemos intentado hacer una coherencia con la planificación en un ámbito internacional europeo y con la planificación que establece el Pitvi.

En ese contexto —reitero una vez más, con participación de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos—, hemos querido dar mucha importancia a la participación del sector privado, del conjunto de las empresas que participan en estas actividades. Y por ello, a través de lo que hemos denominado el foro logístico, un punto de encuentro entre todos los actores del sector privado, constituido por casi 40 asociaciones de todos los ámbitos, de todos los modos y de todos los sectores, que han participado de manera intensa, de manera estrecha, aportando, lógicamente, su propio enfoque, nos ha permitido alcanzar una visión común, una visión participativa del sistema logístico y de los transportes de España. Gracias a esa participación hemos podido llegar con acierto a unas conclusiones de diagnóstico que ratifican lo que ya he mencionado, que tenemos que perseverar en la puesta en marcha de estrategias comunes que, por una parte, permitan a los sectores productivos reducir los costes logísticos y aumentar así su competitividad para responder a las necesidades de un mercado cada vez más internacional y más competitivo, y, por otra parte, que favorezcan el desarrollo propio del sector logístico y del transporte español en un contexto global.

Por ello, quiero aprovechar mi comparecencia hoy aquí para reiterar mi agradecimiento a las comunidades autónomas y a la FEMP, a las asociaciones y a los representantes de todos los sectores de la producción, de la distribución, del transporte, de la logística, que han sabido colaborar y ofrecernos su conocimiento y su cooperación para el diagnóstico y para la aportación de las medidas. Y también a todos

aquellos expertos del ámbito universitario, del ámbito doctrinal, de la consultoría, que han colaborado aportando enfoques diversos. Por último, no quisiera dejar de aprovechar la oportunidad para agradecer el trabajo de los funcionarios del ministerio, de la unidad logística, de todo el Grupo Fomento, que han tenido un papel muy importante en el desarrollo del trabajo para llegar a la gestación de la estrategia logística.

Hemos intentado asumir el reto que nos piden las empresas: poner a su disposición un sistema de transporte seguro, multimodal, eficiente y sostenible, que conecte las carreteras, los ferrocarriles, los puertos y los aeropuertos, que optimice el funcionamiento de las cadenas de transporte, que dé respuesta a las necesidades de nuestras empresas y que contribuya a integrarnos en las mejores condiciones en una economía globalizada. Los retos a los que nos enfrentamos en este contexto tienen un triple fin: en primer lugar, reducir los tiempos; en segundo lugar, mejorar la calidad; y en tercer lugar, reducir los costes de la logística. Si fuésemos capaces de actuar sobre todo ello: tiempos, calidad y costes, estaríamos llevando a cabo un aumento de la competitividad de la industria y un aumento de la competitividad de la economía de España en su conjunto. Por ello, la estrategia logística tiene que ser —y es— ambiciosa, tanto en los plazos para su implantación —no puede tener un escenario temporal sine día— como en la definición de actuaciones prioritarias. Hemos intentado identificar acciones en las que ya en estos días estamos actuando para ser capaces de producir resultados en el corto plazo. No queríamos que la estrategia logística se convirtiese en un libro blanco que decorase las estanterías de los despachos de los distintos agentes. Es un conjunto de medidas que ya se están poniendo en práctica en algún caso. Por otra parte, también tiene un contenido económico. El desarrollo de las medidas incorporadas en la estrategia logística deberá llevar consigo una inversión de 8000 millones de euros, que es lo estimado para el impacto económico de cada una de ellas.

La estrategia logística ha sido elaborada siguiendo un despliegue que podríamos decir en cascada, progresivo, para lo cual hemos definido 4 objetivos referidos específicamente al sector de la logística y del transporte de mercancías: en primer lugar, impulsar el sector logístico español como uno de los motores de nuestra economía; en segundo lugar, como he dicho antes, mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del sistema de transportes; en tercer lugar, desarrollar una red intermodal que permita prestar servicios logísticos completos e integrados; y en cuarto lugar, potenciar el papel de España como puerta de entrada, centro de tratamiento y distribución de las mercancías intercontinentales para toda Europa. Esos son los 4 grandes objetivos y en ellos se articulan el conjunto de actuaciones y programas que desarrollan.

Los programas que el Pitvi establece y que hemos querido traer también a la estrategia logística para garantizar esa conexión y esa coherencia de la que yo les hablaba, son 3: el programa de regulación, control y supervisión, donde se articulan todas las actuaciones asociadas a estas ideas; el programa de gestión y de prestación de servicios; y el programa de actuación inversora. Estos 3 grandes programas son los que vertebran el conjunto de actuaciones del Pitvi y también en el plan logístico está incorporado este mismo esquema. De esa manera, el programa de regulación, control y supervisión, en consonancia con el objetivo de consolidar un sistema de logística y de transporte eficiente, actúa sobre el marco institucional para garantizar un modelo organizativo estable y claro capaz de dar respuesta a las necesidades de un mercado globalizado y competitivo. Las actuaciones en este programa estarán encaminadas en una doble dirección: por una parte, dirigidas a racionalizar el marco normativo con el fin de clarificar y homogeneizar la diversa regulación existente, otorgando, por lo tanto, una identidad propia a la actividad de la logística mediante actuaciones como, por ejemplo, la consolidación de la figura del operador logístico en la normativa sectorial propia. Y, por otra, a la mejora de la transparencia y la competitividad del sector con el fin de garantizar la igualdad de condiciones en la prestación de los servicios del transporte y la logística. Para ello, contemplamos actuaciones tales como la elaboración de un código de buenas prácticas en el sector o el desarrollo y la mejora del sistema de formación para los profesionales del transporte y la logística.

El segundo es el programa de gestión y prestación de servicios, cuyo objeto fundamental es contribuir a la mejora de la calidad a través de un uso más eficiente y racional de los recursos. Este programa tiene 3 vertientes perfectamente identificadas: la primera es la mejora de la eficiencia de los servicios de transporte de mercancías, eliminando o, al menos, reduciendo barreras que actualmente supongan un incremento de los plazos o de los costes o que signifiquen una pérdida o deterioro de la calidad percibida por los usuarios. En este apartado quisiera destacar el impulso decidido para la puesta en marcha de las denominadas autopistas ferroviarias, así como la posibilidad de incrementar la carga y las dimensiones de los vehículos pesados de la carretera en función de las necesidades y la eficiencia de la cadena logística.

La segunda es la simplificación de los trámites administrativos. De esta manera, impulsaremos actuaciones dirigidas a la superación de las limitaciones y las barreras de carácter administrativo y procedimental que todavía hoy persisten en todos los eslabones de la cadena logística. Vamos a desarrollar el concepto de la ventanilla única que lleva aparejado una homogeneización de los procedimientos, aprovechando, por ejemplo, la experiencia que Puertos del Estado está llevando a cabo. Y la tercera es la implantación de las nuevas tecnologías en el sector logístico, haciendo hincapié en el empleo de las tecnologías de la información en todos los eslabones de la cadena logística y contemplando temas tales como la trazabilidad, el seguimiento o la automatización de procesos.

El tercero es el programa de actuación inversora, que requiere en el contexto actual de la política económica inversora del Gobierno un ritmo inversor acorde con la evolución real de la demanda. Por ello, una vez que se hayan identificado los principales nodos y corredores de potencial logístico agregados, se identificarán las infraestructuras de transporte y sus nodos de conexión, que darán soporte a los tráficos de mercancías. En este sentido, el tercer programa se articula en torno a 3 grandes pilares: el primero, la mejora de las conexiones ferroviarias que he mencionado anteriormente, adaptando los principales corredores ferroviarios a los estándares internacionales para el tráfico de mercancías; el segundo, la mejora de los accesos terrestres a los puertos, tanto el acceso viario como el acceso ferroviario; y el tercero, todo el conjunto de actuaciones que tienen que ver con las terminales logísticas y otros nodos de conexión.

Quiero hacer notar también que hemos tratado de dotar del máximo rigor posible a la estrategia logística y los datos que hemos utilizado para su elaboración son del cierre del año 2012, dado que la estrategia se ha elaborado a lo largo del año 2013. Por lo tanto, es cierto que son datos de un momento determinado y que para hacer comparaciones homogéneas y rigurosas deberíamos manejar esa homogeneidad. También, de acuerdo con esta visión desagregada del conjunto del sistema, hemos trabajado con las diferentes alternativas potenciales de mapas logísticos que en el horizonte del Pitvi nos tienen que servir de punto de partida a corto plazo para diseñar el mapa logístico definitivo a nivel nacional de una manera consensuada.

Los 3 programas que he mencionado anteriormente se han concretado en un total de 66 actuaciones. Por lo tanto, tenemos 3 grandes programas de actuación con 66 actuaciones concretas en las que se articulan esos 8000 millones de euros. Pensamos que la aplicación de esas 66 actuaciones supondrá, en primer lugar, una mejora en la eficiencia del transporte y los servicios logísticos, con un impacto significativo en el ahorro de los costes. En segundo lugar, un refuerzo del posicionamiento internacional del sector logístico español mediante el incremento de la capacidad de captación de flujos de mercancías en un escenario globalizado. En tercer lugar, el incremento de la competitividad de nuestros sectores productivos e industriales. En cuarto lugar, el aumento de la actividad económica y el empleo, y en quinto lugar, el desarrollo sostenible de un sistema mediante la reducción de los costes para la sociedad, mediante la reducción de las afecciones al medio ambiente y mediante la reducción de la dependencia energética exterior. Este análisis realizado será fundamental para el desarrollo de dos de las actuaciones que se han definido como prioritarias en el plan de acción. De las 66 actuaciones hemos definido un total de 18, de las cuales yo me quiero referir ahora a la gestión de las terminales o nudos logísticos así como a la definición de los principales corredores multimodales.

Dentro de este contexto general existe un elemento fundamental, que es el horizonte temporal. El horizonte temporal para la estrategia logística es coincidente con el del Pitvi. El horizonte llega hasta el año 2024, como había dicho al principio, para hacer coherente este enfoque de la logística con el enfoque global del Plan de infraestructuras, transporte y vivienda. Eso no significa ni muchísimo menos que no vayamos a trabajar hasta entonces. La implantación de las 66 medidas, y en particular de las 18 prioritarias, será coordinada, progresiva y atenderá a cada uno de los subprogramas a los que me he referido. Por ejemplo, el Programa de regulación, control y supervisión se considera prioritario por la necesidad de establecer un marco normativo propio para el sector de la logística. Dicho programa tiene prevista una implantación en el año 2013-2016. El Programa de gestión y prestación de servicios tendrá un calendario de implantación 2013-2020, mientras que el Programa de actuación inversora se desarrollará a lo largo de todo el periodo de ejecución del programa, hasta el año 2024, dando prioridad a algunas de las actuaciones.

Como ya les he mencionado, 18 de las 66 actuaciones tienen carácter prioritario, por lo que me referiré de manera sucinta a alguna de las más instrumentales, por ejemplo, al reforzamiento de la unidad logística.

Dentro del Ministerio de Fomento hemos trabajado tradicionalmente con unidades administrativas asociadas con los modos del transporte o con los sectores de la infraestructura. En el Ministerio de Fomento contamos con la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Ferrocarriles, la Dirección

General del Transporte Terrestre, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección General de la Marina Mercante, pero no teníamos una unidad transversal. Hemos creado una unidad logística con recursos ya existentes, aprovechando medios profesionales y humanos capacitados que existían en el ministerio. Por lo tanto, reforzar la unidad logística como centro administrativo a través del cual se coordinen y canalicen todos estos proyectos es una de las actuaciones prioritarias dentro de esta política. Otra de las actuaciones prioritarias es la mejora de la formación del sector, en coordinación con el Ministerio de Educación, con el Ministerio de Empleo y con las comunidades autónomas. Por lo tanto, vamos a preparar un plan de formación ad hoc para el sector del transporte y de la logística en este contexto.

Otra de las medidas prioritarias, como he mencionado antes, es la creación de una ventanilla única para la tramitación administrativa que permita —esto es casi un camino inacabado y permanente— aligerar y simplificar las cargas y los trámites administrativos de los diferentes modos de transporte. Cada una de estas medidas del plan —que seguramente ustedes han tenido la oportunidad de leer porque está disponible en la página web del departamento— tiene su propia ficha de seguimiento, con los calendarios y actuaciones correspondientes.

Otra de las medidas importantes en este momento es el análisis de la ampliación de las capacidades de carga en el sector por carretera que dote al mismo de mayor eficiencia. Se trata de un asunto que sabemos tiene cierta complejidad y que genera tensión con el sector del transporte por carretera, pero estamos trabajando con ellos, estamos trabajando con el Comité Nacional del Transporte y el sector de mercancías, para valorar la posibilidad de ampliar mediante la norma adecuada o bien la longitud de los camiones, o bien su altura o el peso máximo que pueden trasladar estos camiones especiales.

Otra de las medidas que parece de sentido común que se aborde cuanto antes es la coordinación de un calendario de restricciones al transporte de mercancías por carretera que permita armonizar la situación actual. En estos momentos esta competencia autonómica genera en ocasiones resultados heterogéneos, por lo que nos planteamos llevar a cabo una coordinación más eficaz que la actual.

Otra de las 18 medidas prioritarias de esas 66 es la puesta en servicio de las autopistas ferroviarias, como uno de los elementos que puede facilitar la optimización del transporte ferroviario, con la incorporación del camión al ferrocarril. Sus señorías conocerán seguramente esta modalidad que supone subir los tráileres al ferrocarril y desplazarlos así por la vía ferroviaria, suprimiendo de este modo desplazamientos por carretera, con el impacto que ello tiene en emisiones de gases y también sobre la infraestructura de la carretera.

Otro de los elementos que menciono muy sucintamente, al menos en esta primera intervención, es la mejora en la gestión de los terminales intermodales. Somos conscientes de que en la gestión por parte de agentes públicos como ADIF, otros agentes o las comunidades autónomas podemos ser mucho más eficientes. Por lo tanto, otra de las actuaciones se orienta hacia esta mejora.

El incremento de la competitividad de los puertos con la reducción de las tasas y promoviendo una mejora de esa competitividad por parte de los operadores privados, los remolcadores o el sector de la estiba, es otro de los aspectos que permitirá contar con unos puertos más eficientes y competitivos. Asimismo, incrementar una utilización más eficiente de las autopistas del mar, como hemos hecho ya con la de Vigo-Nantes, es otra de las líneas de acción que componen la estrategia logística.

Otra de las actuaciones de mejora es la adaptación de los corredores ferroviarios al tráfico de mercancías con el fin de buscar una participación más activa del ferrocarril en la cadena del transporte, básicamente en el corredor mediterráneo en ancho UIC, así como en el conjunto de los corredores, como el atlántico y otros donde lo podamos desarrollar.

Por ir terminando, quiero señalar que la mejora de los accesos terrestres a los puertos, de los accesos ferroviarios y por carretera van a constituir objetivos prioritarios en la política de inversión del Ministerio de Fomento para garantizar que esas conexiones, esas mejoras multimodales entre el tráfico portuario, el tráfico marítimo, el tráfico por carretera y el tráfico ferroviario gocen de los mejores sistemas de infraestructuras para llevarlo a cabo.

Quiero terminar esta primera intervención diciendo que consideramos que esta estrategia logística conjuga un buen trabajo de análisis, diagnóstico y coherencia con lo que la Unión Europea prevé respecto a nuestro trabajo interno en España, tanto del Ministerio de Fomento, como de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos, en la medida en que han desarrollado múltiples iniciativas de plataformas logísticas, sobre todo con el sector del transporte y la logística. Hemos formalizado convenios con varias de estas asociaciones que representan el sector, por ejemplo con la fabricación automovilística, que tiene un papel tan importante en España, con el sector petroquímico, con el sector del comercio y del

transporte en general; con todos ellos vamos canalizando iniciativas que nos aporten visión acerca de las medidas que debemos tomar en todo este contexto.

A fin de cuentas, esta es la estrategia logística: un documento final que recoge el trabajo de muchos agentes públicos y privados. Espero que hayamos sido capaces de identificar las necesidades del sector de la logística en este momento en España para que nunca más sea un elemento de coste o de ineficacia, sino todo lo contrario, un elemento de competencia y optimización del conjunto del transporte, la logística y el comercio en nuestro país. Nuestro compromiso es el de seguir trabajando, revisarlo permanente y continuadamente y tener abierto, como ha ocurrido hoy en esta Cámara, con sus señorías, con las fuerzas políticas, con todas las administraciones territoriales y con el sector privado un foro de debate permanente, porque el trabajo realizado no es una foto fija sino un trabajo en desarrollo y en apertura permanente al debate para la incorporación de nuevas ideas.

Les agradezco la oportunidad que me han dado de comparecer hoy en esta Cámara para presentar la estrategia logística y recibir también cuantas observaciones, comentarios o críticas puedan mejorarla, porque el único objetivo que nos mueve, como les he dicho de forma reiterada en mi intervención, es el de ser capaces de crear líneas de acción que favorezcan el que seamos más competitivos y que se conviertan en elementos de creación de empleo y de mejora de la economía de nuestro país.

Muchas gracias

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, senador Quintero, por tiempo de cinco minutos.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias. Buenas tardes, señor secretario de Estado.

En primer lugar, quiero darle la bienvenida a esta comisión, como ha hecho la presidenta, y agradecerle su comparecencia para explicar el contenido del Plan de estrategia logística. Estamos de acuerdo con usted en que este plan es fundamental y vital, y si estamos en una situación estratégica, también le hablaré de la situación estratégica, por ejemplo, de la Comunidad Autónoma de Canarias, que usted también ha nombrado.

Durante el período de elaboración de esta estrategia logística el Gobierno de Canarias trasladó a su departamento una serie de consideraciones para que fueran incluidas en el documento final y se tuvieran en cuenta, tanto las dificultades que se plantean en materia de transporte en un archipiélago lejano del continente, como diferentes consideraciones sobre las ventajas que puede ofrecer nuestra localización estratégica en el marco tricontinental: una situación entre 3 continentes. Sin embargo, analizando y leyendo el documento aprobado por Fomento, nos encontramos con que la gran mayoría de las aportaciones realizadas en los pasados meses de julio y agosto no han sido recogidas. Evidentemente, aparte de las estadísticas o mapas que se muestran y aparecen en Canarias, solo en la página 14 del documento se menciona que ciertas comunidades autónomas han dotado de normativa propia a los centros de transporte de mercancías, como Aragón, Canarias, etcétera; nos falta en este documento una mención a la posición estratégica de Canarias.

Como usted sabe, es evidente la singularidad de la Comunidad Autónoma de Canarias en el ámbito del transporte y la logística. Por un lado, existe una dependencia exclusiva del transporte aéreo y marítimo —no existe ferrocarril ni carreteras—, y por otro, hay un problema de competitividad del sector productivo debido a los sobrecostes del transporte, que encarecen tanto la importación de las materias primas como su futura comercialización en los distintos puntos del continente. La lejanía de las islas de sus principales fuentes de aprovechamiento y de sus centros administrativos y económicos de referencia, así como el fenómeno de la fragmentación territorial que tiene Canarias generan unos costes adicionales que el Gobierno de Canarias ha analizado en un informe bastante importante. De este informe se desprenden distintas situaciones, algunas de las cuales usted las ha enmarcado a nivel del Estado y nosotros las hemos trasladado al ámbito de la región de Canarias. Esto se traduce en que el gasto anual para las empresas debido a esta situación es casi 6000 millones de euros más, un 13,8% del producto interior bruto de Canarias, el 16,6% de su valor añadido bruto y el 7,6% de facturación al empresario privado. Esto es lo que supone de más respecto a la media, que usted señalaba entre un 10 y un 12%; es decir, de cada 10 euros, uno es debido al coste logístico, y en Canarias, evidentemente, se eleva. El peso del sector del transporte dentro de la economía de Canarias es notoriamente superior al que mantiene una economía peninsular o una economía continental como es Europa. Es decir, su impacto en el producto interior bruto del archipiélago, como en la generación de empleo es fundamental y está por encima de la

media comunitaria. Estos dos condicionantes geográficos limitan su capacidad de desarrollo con el resto de los territorios.

Ahora bien, en la Comunidad Autónoma de Canarias no solo tenemos estas desventajas geográficas, también tenemos ventajas —y en ese documento hay aportaciones— que hemos de potenciar; ventajas comparativas, derivadas tanto de su situación geográfica estratégica como de sus condiciones estructurales, en las infraestructuras y servicios que ya existen en Canarias, unas infraestructuras de puertos y aeropuertos bastante interesantes y servicios de los que se dispone.

Este planteamiento está en la misma línea que el planteado en la estrategia de la Comisión Europea basada en la consideración de las regiones ultraperiféricas como regiones de oportunidad, con gran potencial de desarrollo, teniendo en cuenta al mismo tiempo sus especiales y específicas características. Se trata de aprovechar su localización en ámbitos geopolíticos y geográficos diferentes del resto de Europa que nos proporciona una ventaja añadida. Se trataría de utilizar la RUP, estas regiones ultraperiféricas, como carácter estratégico. Y este es el papel que consideramos que tiene que tener Canarias en este Plan de estrategia logística, un papel importante y diferenciado, puesto que son evidentes las diferencias geográficas, pero también las ventajas que ello conlleva con el continente: una plataforma tricontinental, pero mucho más cerca del continente africano y con una proximidad más relevante y más directa incluso con Marruecos y con los países más cercanos.

Desde 2011, el Gobierno de Canarias, en colaboración con las cámaras de comercio, en este caso americanas, encargó un análisis sobre el posicionamiento competitivo de Canarias como *hub* hacia África occidental frente a otras alternativas geográficas, porque se creía y se sigue creyendo —y este estudio lo avala— que es la mejor plataforma, la más exitosa para el desarrollo de este continente, pero también en su relación con Europa y Asia.

El objetivo de convertir a Canarias en un modelo logístico entre Europa, África y América ha de partir de la coordinación de todas las iniciativas, del fomento de la conectividad y del desarrollo de las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y en general de la logística. Hay que valorar y dar la bienvenida a esta estrategia logística, que consideramos que es algo fundamental, en eso estamos de acuerdo con usted. Además, con las infraestructuras y servicios que tenemos en este momento, y con las aportaciones de España y de todas las comunidades podemos hacerlo. Sin embargo, se echa en falta en el documento un análisis de las necesidades logísticas —como ya he dicho— de una región como es Canarias. La estrategia debería abordar con más profundidad el escenario, las dificultades, las necesidades específicas y las oportunidades de desarrollo de un territorio insular y alejado, fragmentado como Canarias, a efectos de la logística.

Con carácter general, consideramos que debería completar expresamente todos aquellos proyectos que, justificados por las particulares circunstancias del archipiélago, tengan como objetivo impulsar las comunicaciones, los servicios marítimos y aéreos y la implantación de bases logísticas en las islas para fomentar la relación comercial y la integración territorial con los países más cercanos. Hay que mejorar las condiciones de competitividad de la industria insular como referencia al transporte y a la logística con el fin de crear un entorno económico favorable para la implantación de diferentes empresas, y apoyar las condiciones que contribuyan a convertir el archipiélago en una plataforma logística de referencia entre los tres continentes.

Esta comparecencia nos parece fundamental y estratégica. En la última parte de su intervención ha indicado que no es una estrategia estática, que tiene que ser dinámica; y espero que las aportaciones de este senador y de la Comunidad Autónoma de Canarias, en la que ahora están gobernando el Partido Socialista y Coalición Canaria, pero en la anterior legislatura, gobernando con el Partido Popular, se aprobaron los estudios de estrategia logística de plataforma tricontinental, y más con el continente africano. Espero que se entienda, porque si —como manifestó usted al principio— representa el 10 o 12% de los costes de la producción logística en la península, nosotros los superamos con un 7% más; es decir, los costes podrían alcanzar casi un 18%, y creemos en las ventajas que puede tener Canarias —y así lo dice la Comisión Europea— como plataforma tricontinental, plataforma logística entre 3 continentes.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.

¿Grupo Parlamentario Vasco en el Senado? (*Pausa*). Está ausente.

Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Martí, por tiempo de diez minutos.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, gracias por su presentación de una estrategia que versa sobre un tema absolutamente clave. Tampoco tengo ningún problema en felicitar al ministerio por haber abordado esta cuestión de una forma específica y directa, y muestra de ello es la creación de esta unidad transversal logística en el seno de la Administración, que me parece un acierto. Aun así, desgraciadamente, el tono de mi intervención va a ser crítico, porque, estando de acuerdo con buena parte del análisis, a nuestro modo de ver, la propuesta es equivocada.

Ciertamente, la logística es clave para cualquier sociedad moderna porque produce una mejor atomización de los precios, que beneficia al consumidor por la posibilidad de acceder a algunos productos, y una mejora general de la competitividad en la economía, que afecta a la inmensa mayoría de los sectores, a algunos de manera muy clara. También tiene efectos —usted lo ha dicho de pasada— sobre el medioambiente; una logística eficaz tiene grandes beneficios para el medioambiente. Y no menor es ese efecto de eliminación económica, concretamente sobre los sectores del comercio y el sector específico de la logística y el transporte, que, a su vez, supone un impacto positivo en términos de ocupación. Y resulta clave como posicionamiento estratégico de territorios —territorios en un sentido concreto y también en referencia al país en su conjunto—, cuestión sobre la que se ha extendido usted, desde nuestro punto de vista, con pleno acierto. Aun así, como le digo, nos parece que su propuesta no está a la altura de las expectativas. Usted ha hecho grandes declaraciones, ha empleado palabras que, sin duda alguna, son ajustadas y suenan muy bien, pero nos da la sensación de que, al final, ustedes han alumbrado un ratón para un tema tan y tan estratégico y tan y tan importante.

En nuestra opinión, el plan es escaso en cuanto a ambición real y escaso de medios: 8000 millones hasta 2024, y si realmente contamos todo lo que usted ha referido en términos generales, se quedan en nada, 800 millones de euros al año, y por otra parte, no veo dónde figuran en el presupuesto para 2014. Pero asumiendo que estuvieran, para conseguir en diez años todo lo que usted ha expresado, ciertamente nos parece poco.

Todo lo que usted ha dicho está recogido en las 18 fichas que hemos tenido la oportunidad de leer. Y las 18 fichas —perdone la expresión— se caen un poco de las manos. Supongo que el problema está en que no han querido abordar el nudo de la cuestión, primero, porque el Pitvi todavía no está aprobado —usted ha hecho muchas referencias al Pitvi pero, que a mí me conste, todavía no ha sido aprobado y, por tanto, no existe el marco de referencia general, con todas las limitaciones que tiene el Pitvi, que ya hemos discutido y son también muchas—, pero sobre todo, porque ustedes no se han atrevido a definir y plantear cuáles tienen que ser los nodos claves de la distribución logística para el futuro de nuestro país. Hay mucho análisis de lo que sucede, de los recursos disponibles, pero, como usted también ha dicho, la definición exacta acerca de hacia dónde queremos ir y a dónde queremos llegar no está. Y esta es la clave, porque difícilmente se puede planificar bien y ajustar con fuerza la ejecución de algo que no se sabe qué es exactamente.

En estas cuestiones sobre la planificación territorial hay que ser valiente. Evidentemente, hay que hablar con mucha gente, hay que contrastar, hay que discutir y hay que afinar, pero al final, hay que hacer un mapa y decir: esto va a pasar por aquí o va a pasar por allá, y vamos a poner los recursos para tales prioridades. Cuando se hace sobre modos de transportes no queda más remedio que abordarlo; cuando se hace sobre cuestiones logísticas, nos parece que es absolutamente imprescindible, porque si no, pasa como digo, que al final más que una estrategia lo que hay es un desarrollo cuasi metodológico sobre cómo se va a trabajar, lo cual está bien —no digo que no lo esté— pero no se corresponde con la trascendencia del tema ni con la amplitud de sus objetivos ni de sus palabras.

Creemos que falta este ejercicio de definición concreta de cuáles son los nodos logísticos de España, en virtud de los criterios que usted refería: posicionamientos geoestratégicos, rutas fijadas por la Unión Europea de los grandes ejes transregionales, disponibilidades hasta el momento, pero fijando lo que el senador Quintero también señalaba, es decir, cuál es el papel de las islas Canarias, cuáles son las puertas de entrada por el Mediterráneo, cómo se engarzan, cuáles son por el Atlántico, etcétera, un planteamiento que tiene que ser claro, directo y valiente, lo que a veces conlleva dificultades porque evidentemente no se puede hacer todo en todas partes.

Por tanto, habría que definir los puntos nodales, ver cómo las autopistas ferroviarias, las líneas de transporte ferroviario para mercancías, las autopistas del mar y las autopistas terrestres llegan a estos nodos y cómo salen de ellos; la capilaridad de carreteras regionales y locales y cómo engarzan las zonas industriales con las grandes infraestructuras en las que se producen estos nodos; los puertos secos, etcétera.

Por tanto, hay que hacer el mapa y a partir de ahí definir el plan de las actuaciones sobre cómo se consigue en un periodo de tiempo determinado. Y esta es nuestra crítica principal. Podríamos entrar a desgranar cada una de las medidas, pero nos parece que se quedan solo como una aproximación inicial al verdadero ejercicio de planificación, de potencia presupuestaria y de actuación que debería llevarse a cabo acorde con esta voluntad que usted expresaba.

Y para acabar, bajo y me amoldo a lo que hay y le pregunto por esta fecha un poco mítica de los ocho meses que aparece en casi todas las fichas. Puesto que han pasado ocho meses desde que se aprobó el plan, querría que nos detallara cómo está el anteproyecto de ley sobre logística, que dice que en ocho meses estará a punto; cómo están las primeras propuestas sobre el grado universitario de gestión logística internacional, que también dice que estará en ocho meses; cómo está el anteproyecto de procedimiento para la ventanilla única, que también dice que estará en ocho meses; cómo está la configuración de las bases de datos iniciales para el observatorio del transporte y la logística, que también estarán a los ocho meses; cómo está el primer análisis acerca de cómo será la mejora en los vehículos de carga, que también dice que estará a los ocho meses; cuál es la primera decisión sobre las autopistas ferroviarias, primera prueba piloto, que también dice que estará a los ocho meses; cómo son los programas de concreción de la promoción del ferrocarril en los sectores industriales clave —usted ha citado el automóvil y en el plan hay más—, que también dice que estará a los ocho meses; cómo está el tema de las autopistas del mar, que también dice —aparte de la de Nantes— que va a estar a los ocho meses; y finalmente, cuáles son las primeras propuestas de viabilidad respecto a las terminales logísticas estratégicas, que también dice que estará a los ocho meses.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Martí Jufresa.

El portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió no está presente; por lo tanto, le corresponde el turno al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Senador Fernández Ortega, tiene usted la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Quiero dar también las gracias al señor secretario de Estado por sus explicaciones. Nosotros compartimos, como no puede ser de otra manera, el interés por el sector de la logística en España que, evidentemente, reúne unas condiciones geoestratégicas muy importantes que debemos aprovechar y unas infraestructuras que están a un gran nivel y que suponen una importante oportunidad para crecer y para crear empleo que es conveniente que el Gobierno impulse.

Sin embargo, no compartimos tanto la valoración del documento sobre el plan que ha elaborado el Gobierno. Se trata de un plan que trae causa del Pitvi, un documento que no está aprobado y al que se han presentado alegaciones en todos los ámbitos; alegaciones que el Gobierno se niega a trasladar al resto de los grupos y, de hecho, aunque las he pedido formalmente, por escrito, el Gobierno me ha respondido que las están estudiando ustedes y que, por lo tanto, no me las pueden facilitar. Eso es algo que no entiende nadie, pero esa es la respuesta del Gobierno: que como las están estudiando ustedes, no nos pueden dar una copia. Hay que ver qué cosas pasan en este país.

Mi valoración del documento es que, cuando se lee, genera una pobre impresión. Mi compañero de la Entesa decía que, al final, han parido un ratón, y creo que es una buena expresión porque más que un plan, lo que nos encontramos delante cuando lo estudiamos es un listado de cosas que habría que hacer para elaborar un plan. Es un documento con muchas declaraciones genéricas, con propuestas sin concreción, en el que no se aprecia planificación por ninguna parte ni compromiso de inversión, más allá de una cifra que se cita, resultado de un cuadro en el que se indican un total de 3 cifras. Con eso se supone que ya se ha dicho todo lo que se tenía que decir para gastar no sé si 8000 millones de euros o 7650 millones de euros; en definitiva, mucho dinero, porque cada uno da la cifra que le parece oportuna. Así, el documento señala 7650 millones de euros y la señora ministra y usted habla de 8000 millones de euros; supongo que 350 millones de euros más o menos tampoco es algo relevante. En cualquier caso, como después no se dice en qué se van a gastar, tampoco genera muchas complicaciones.

Me llama la atención en esa falta de rigor del documento —y creo que usted también ha hecho referencia esta tarde— la actuación prioritaria número 8, que habla de analizar las capacidades de carga y dimensiones de los vehículos. Incluso ha dicho que están hablando de modificar el largo, el alto y la carga, y yo me quedo un poco perplejo porque la logística no se puede planificar al margen del resto de

Europa, ¿o es que las mercancías las vamos a mover para nosotros solos, nos lo vamos a cocinar y nos lo vamos a comer nosotros solos?

Estamos hablando fundamentalmente de relaciones internacionales y usted ha dicho que ahí es donde tenemos la mayor potencialidad de crecimiento. Todos conocemos el principio de subsidiariedad y, en este sentido, al Senado se ha traído la Directiva 105/2013, que modifica las dimensiones y pesos máximos autorizados para determinados vehículos. Además, venía con el informe favorable del Gobierno de España y, así, se resolvía el problema de alargar los camiones para que pudiesen transportar los contenedores de 45 pies desde la Unión Europea, que es donde tiene lógica que se resuelva debido al principio de subsidiariedad. Por eso, repito, se alargaban 15 centímetros, aparte de modificar el perfilado de la cabina y otras cosas. En cualquier caso, insisto, contaba con el informe favorable del Ministerio de Fomento, pero ahora compruebo que hay una actuación prioritaria del Gobierno para discutir la longitud de los vehículos, y no lo entiendo. Me parece que el foro acertado debería ser el europeo, que es donde se van a mover los vehículos.

Además, durante el debate de la directiva, me preocupaba más que se limitara el movimiento de estos camiones más largos a 300 kilómetros de distancia, porque eso puede ser suficiente para cruzar otros países europeos al completo, pero en España no nos permite ir desde los puertos al centro de la nación. Sin embargo, el Gobierno no tuvo nada que decir respecto de esa normativa europea.

Tampoco entiendo que seis meses después de haber discutido esta directiva de la Unión Europea se proponga una actuación preferente centrada en analizar la longitud de los camiones. Verdaderamente no lo entiendo, y creo que le falta rigor a este documento al no tener en cuenta la normativa europea que el propio Gobierno está aprobando.

Este documento muestra escasa profundidad en los temas, es muy superficial, carece de concreción, no hay plazos y no hay compromisos de inversión. Habla de que hay 4 puertos en España que no tienen acceso por ferrocarril, los cita, y con eso se da por resuelta toda la preocupación, pero no se indica si se va a corregir ni cuándo ni cómo; simplemente se dice que existen y con eso ya está el análisis completo.

Se limitan a poner los mapas de las redes europeas. Me sorprende que, por ejemplo, la señora ministra de Fomento haya firmado un convenio a nivel internacional para potenciar el transporte por ferrocarril de mercancías y que sea competitivo y que no aparezca ninguna referencia a ese acuerdo internacional. No sé qué tipo de plan logístico estamos haciendo.

Creo que el que ha escrito esto no ha leído nada en relación con Europa; ha cogido los mapas del mecanismo para conectar Europa, de las redes transeuropeas, los ha transcrito y con eso se ha dado por satisfecho, lo que demuestra el rigor con el que está hecho este plan estratégico.

No veo por ninguna parte que se esté aprovechando la situación geoestratégica del país. Creo que todos estamos de acuerdo en que España ocupa una posición muy relevante en el mundo en relación con el paso de mercancías, y usted ha hablado reiteradamente de ello, pero no veo que haya ninguna actuación preferente encaminada a aprovechar precisamente eso, más allá de que en la descripción se diga que es un hecho constatable. ¿Dónde están los aprovechamientos de esa posición geoestratégica? ¿Qué estamos haciendo para sacarle fruto, para exprimir ese limón? No veo que estemos haciendo nada ni veo ninguna propuesta.

Me hubiese gustado encontrar más rigor, por supuesto, y mayor descripción de las inversiones que se van a hacer porque se limitan a decir que se van a gastar 3350 para conexiones ferroviarias y con eso está toda la información dada. También hablan de 1300 millones de euros para la mejora de accesos a los puertos y de 3000 millones de euros para terminales logísticas y otras actuaciones. Imagínense, señorías, que tienen que saber ustedes qué quiere decir el Gobierno cuando dice que se va a gastar 3000 millones de euros para terminales logísticas y otras actuaciones, y no hay más explicaciones. Evidentemente, este es un documento muy ligero que, como he dicho, más que un plan parece un guion de lo que habría que hacer para elaborar un plan.

Comparto la necesidad que tiene el Gobierno de coordinar todos los sectores que puedan afectar a la logística dentro del ministerio, pero convertir eso en la primera actuación estratégica para disponer de logística en este país, demuestra claramente qué tipo de plan se ha propuesto hacer el Gobierno. Sin duda, es algo necesario, pero convertirlo en la primera actuación preferente me parece un exceso.

También me parece excesivo que sean necesarios ocho meses para elaborar normas sobre logística. Esa cifra de los ocho meses, de la que ha hablado mi compañero, aparece un montón de veces en el documento y en algunas ocasiones es sorprendente porque se dan ustedes ocho meses para pensar

cuáles son los 2 nodos logísticos más importantes de nuestro país. Pues bien, ya estamos a punto; seguro que usted ya lo sabe e igual esta tarde puede sacar alguna conclusión y decirnos cuáles son.

Otro punto importantísimo es la actuación que se propone en el punto 3, que es dividir Renfe en cuatro sociedades; eso va a tener un impacto enorme en la estrategia logística de nuestro país. Lo dicen ustedes, no lo digo yo, valoren ustedes sus palabras. Creo que por la ironía que se percibe en mi intervención, aunque no aparecerá en los escritos, ya se podrán hacer ustedes una idea de la importancia que eso tiene.

El punto 5 es la elaboración de un código de buenas prácticas en el sector que, como ustedes mismos dicen, será la suma de todos los códigos que existen. Y eso va a ser determinante en el cambio de la logística en nuestro país, va a haber un antes y un después.

Me parece que a este plan le falta rigor para hacer cosas que realmente tengan un impacto, que aproveche la posición geoestratégica, que aproveche el desarrollo de las infraestructuras de nuestro país, que nos diga cómo vamos a competir con otros, si vamos a conectarnos con Francia por otros lugares además de los que existen, si vamos a tomar en consideración la travesía central del Pirineo, etcétera. En fin, señalen los aspectos con los que ustedes van a cambiar la fisonomía de la logística en nuestro país y no se limiten a citar el guion de trabajo que van a seguir para pensar, porque este es un plan para ponerse a pensar y espero que durante estos ocho meses hayan pensado y esté usted hoy en condiciones de decirnos algunas cosas nuevas, más allá de analizar las capacidades de carga, que ya la Unión Europea viene resolviendo. Me parece que tiene más lógica. Nos dice que van a tardar ocho meses en decidir si es oportuno implantar la primera autopista ferroviaria. Ya han transcurrido, ¿nos puede decir usted cuál va a ser esa primera autopista ferroviaria, si es que han pensado hacer alguna?

Hablan de darse ocho meses para concretar acuerdos específicos conceptuales logísticos, cuando esta es una cuestión que debemos hacer con carácter estructural. Habrá que llegar a acuerdos con sectores específicos y es algo que va a ir cambiando a medida que transcurra el tiempo y evolucionen las industrias; no es algo que se inicia y se acaba.

Han tenido ocho meses para pensar en las autopistas del mar y para ver si es posible hacer nuevos servicios. Ahí han tenido una oportunidad magnífica para aprovechar la posición geoestratégica de España. Díganos que cosas están pensando, porque algo habrán pensado en siete meses y medio. Es verdad que no han pasado los ocho, pero en algo estarán pensando. Cuéntenoslo usted hoy, para que sepamos en qué está trabajando el Gobierno y podamos opinar nosotros también.

Habla de los corredores ferroviarios europeos, pero no hablan nada de cómo resolver la conexión de Algeciras, y eso que está en dos grandes ejes ferroviarios: el atlántico y el mediterráneo. Por cierto, no aparece en ese corredor competitivo de mercancías que firmó la ministra.

Para terminar, y no alérgame más, mi conclusión sobre este documento es que es un guion para elaborar un plan. Creo que como plan no se puede presentar; espero que hayan avanzado algo en estos meses y nos puedan informar ahora en su segunda intervención.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Mateu, por un tiempo de diez minutos.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Señor secretario de Estado, señora presidenta, muchas gracias. Desde luego es de agradecer su comparecencia aquí esta tarde, sobre todo la explicación de este plan, dada su espectacular transcendencia sobre la economía nacional, y para demostrar el posicionamiento de España ante la legislación comunitaria y su integración en esta norma suprema que va a ser el Pitvi en materia de infraestructuras. Con ello también afianzamos nuestra posición en Europa y en otros continentes, como usted ha mencionado: África, América y Asia.

Siempre que se le reclama, está usted presto a venir a esta comisión a informar de ese trabajo, discreto pero intenso, que se realiza en el Ministerio de Fomento. No me cansaré de repetir -siempre se lo digo y se lo diré cada vez que comparezca usted ante nosotros- que usted es la cabeza visible de un equipo coherente, un equipo inteligente, alguno de cuyos miembros se encuentra en esta sala esta tarde, y por ello quiero darles las gracias por su trabajo, discreto pero siempre inteligente, y por todo lo que están realizando para el bienestar de España a través de su tarea en el Ministerio de Fomento, ahora y en otras ocasiones, dentro de lo que se denomina el Grupo Fomento.

Con este plan que usted nos ha relatado, señor secretario de Estado, se está aprovechando una fortaleza con la que la naturaleza dotó a España: esa posición geoestratégica que es el *leitmotiv* de este

Plan estratégico nacional. Así, usted nos ha dicho que España es una gran plataforma logística en el sur de Europa, y ha añadido además algo que me ha gustado: que es una encrucijada de caminos. Me recuerda a nuestro camino de Santiago, que transita por Castilla y León, en el orden de todo lo que traje para nuestra España. En este camino, en este punto estratégico, circula una parte muy importante de todo el comercio mundial; por ello es fundamental que, por fin, en una legislatura, un ministerio haya tenido visión de futuro y haya sabido aprovechar esta situación que usted ha reiterado en varias ocasiones que tiene España. ¿Y cómo lo ha hecho? Elaborando un plan que ordena y pone en el centro de la actividad del Ministerio de Fomento todo lo relacionado con la actividad logística.

También es muy importante reconocer, como usted ha dicho, que tenemos unas muy buenas infraestructuras acompañando los sistemas de transportes que, gracias a las últimas actuaciones que está realizando el Ministerio de Fomento, se siguen ampliando y manteniendo para que sean parte esencial —esas 18 prioridades a corto plazo que se establecen— en el desarrollo de esta estrategia logística nacional. Sin olvidar, por supuesto, la paternidad o la autoría de estas buenas infraestructuras por parte de otros gobiernos que han precedido al actual Gobierno del Partido Popular.

Por lo que le he escuchado, he sacado la conclusión de que este plan está hecho desde una visión realista y desde la verdad y la humildad. En un momento determinado de su intervención ha comentado que hay mucho camino por recorrer y, al final, lo ha rematado diciendo que no es una foto fija, sino un plan dinámico que a medida que transcurre el tiempo se irá perfeccionando. Desde luego, eso es de agradecer, porque no es fácil reconocer los comienzos costosos. Ha costado mucho elaborar este plan con grandes expertos, como luego añadiré, y tenemos que trabajar entre todos para poder desarrollarlo.

Me ha gustado, y creo que al Grupo Popular también, escuchar esta dosis aplicada de humildad en este plan, porque es lo que está haciendo el presidente del Gobierno desde el primer momento, como muy bien dijo, con toda la política nacional: que se abordaría desde la visión de la verdad, y esa verdad es la que se trasladaría a los ciudadanos, que siempre estarían perfectamente informados de las cosas que están sucediendo, para lo bueno y para lo malo. Nos ha dicho usted que 2650 empresas, 1500 millones de toneladas métricas anuales en tráfico interior, más de 100 000 toneladas métricas que atraviesan los Pirineos por transporte terrestre y más de 400 millones de toneladas métricas de tráfico internacional que circulan por nuestros puertos, nos contemplan. ¿Y esto qué significa? Que estas magnitudes, a juicio del Grupo Popular, son causa más que suficiente para resaltar la necesidad y la importancia que tiene este plan.

Usted nos ha relatado unas cifras muy importantes: de cada 10 euros, 1 se va en costes de logística, y lo que hace el ministerio con este plan es, primero, recoger esas magnitudes y, por supuesto, fomentar, y nunca mejor dicho en esta parcela que usted gestiona magníficamente, que de esto depende la competitividad de nuestras empresa; por eso hay que tener mucho cuidado en favorecer todos los tránsitos y todos los movimientos dentro de la rueda de la logística, porque de ello depende un sector muy importante, y es fundamental —como bien ha repetido usted y como se ha reconocido por otros grupos, y se agradece— para el crecimiento de la economía y, consiguientemente, para la competitividad y la generación de empleo.

Es importante también destacar, señor secretario de Estado, que 37 de nuestros puertos y 23 centros logísticos forman parte de la red transeuropea de transportes. Ello refuerza la realidad de lo que ha conseguido ahora mismo el Gobierno de España, de lo que nuestro grupo ya es consciente. Con la llegada del Gobierno del Partido Popular, España ha ganado y ha recuperado peso en las relaciones internacionales; relaciones internacionales que en este momento han permitido negociar de tú a tú y que la ministra de Fomento acudiera a las reuniones de la Comunidad Europea para obtener resultados importantes en el sentido que le he dicho: esa inclusión de los nodos y de los puertos, sin olvidar la inclusión de los archipiélagos como nodos de la red básica transeuropea.

Una de las virtudes que puede tener el ser humano, y que no se pone en práctica muchas veces, es la capacidad de diálogo. Este plan —también nos lo ha dicho usted, y, además se ve nada más abrir sus páginas y leerlo— procede de la coordinación mediante el diálogo. La mejor manera de vertebrar España, señor secretario de Estado —y ustedes lo están demostrando con las dificultades que tienen en la planificación establecida para el Ministerio de Fomento—, es hablar con todos; hablar con todos los agentes y con todos los que tienen algo que decir a este respecto. Por eso, por lo que usted nos ha relatado y nos congratulamos de ello, en este plan se ha hablado con todas las administraciones; y nos parece muy importante, aparte de este diálogo, la creación de ese foro logístico, donde se ha aglutinado la experiencia de casi 40 sectores de asociaciones que reconocen todos los ámbitos, los modos y los

sectores y que, por fin, mediante un plan sensato e inteligente, conforme usted nos ha relatado, se hayan considerado sus necesidades y sus intereses.

Me alegra mucho que a sus señorías, a los compañeros de la Comisión de Fomento de otros grupos políticos, también les haya gustado la creación de la unidad logística. Nunca antes se había dedicado en este ministerio tanto empeño en hacer, como usted ha rematado como corolario de su intervención, que la actividad logística fuera el motor básico de la economía española. Ha recordado que la logística representa el 5,5% del producto interior bruto y más de 850 000 puestos de trabajo. Gran acierto ha sido, pues, poner en marcha esta unidad logística aprovechando mimbres del propio ministerio, su mantenimiento y su plasmación en uno de los 18 puntos estratégicos que ahora mismo son los que más a corto plazo se van a poner en marcha.

No voy a comentar nada, porque creo que está muy bien descrito en el propio plan, sobre los tres programas, coherentes, por supuesto, porque son paralelos, con el Pitvi, las 66 medidas, y tampoco voy a hacer hincapié, porque usted lo ha explicado muy bien, en las 18 medidas perentorias y a muy corto plazo, y menos voy a entrar en la inversión de los 8000 millones porque responden a un estudio y a una financiación, y de esto se trata precisamente en este plan. Lo que sí le digo, señor secretario de Estado, es que el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, en esta Comisión de Fomento, aplaude este plan porque es necesario para la economía española y, desde luego, aplaude también que ustedes, como las decisiones van a afectar a todos, hayan dialogado previamente con todos los que pueden estar afectados por los planes que adopta el Ministerio de Fomento.

Sin más, muchas gracias por su comparecencia.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Tiene usted la palabra, señor secretario de Estado, por tiempo ilimitado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta. Gracias, señorías.

Voy a tratar de responder no sé si a todo, pero al menos sí a todas las notas que he ido tomando, y compartir con sus señorías toda la información que tengo disponible.

Me decía el señor Quintero que el Gobierno de Canarias, como el resto de los gobiernos de las comunidades autónomas, había participado intensamente haciendo aportaciones en las sucesivas reuniones que hemos mantenido en Madrid en la sede del departamento y en el intercambio documental de posiciones, o sea, que ha habido un trabajo muy fluido durante los años 2012 y 2013. Creo de verdad que han aportado ideas y que las hemos recogido. Muchas de las actuaciones a las que yo me he referido a lo largo de mi intervención tienen plena validez para las particularidades de Canarias. De las 66 medidas, y en particular de las 18 prioritarias, muchas de ellas son de plena aplicación pese a las singularidades que tiene el archipiélago canario, que sin duda las tiene, pero eso mismo, la peculiaridad y la singularidad, están recogidas. En particular, hemos intentado que se perciba y que se identifique la singularidad que tiene Canarias, y por ello hemos incorporado también algunas referencias particulares, como el trabajo que en el ministerio —su señoría lo conoce— hemos desarrollado para que en las redes transeuropeas del transporte hayan cobrado protagonismo tanto algunos elementos singulares portuarios como aeroportuarios de las infraestructuras del transporte de Canarias. Me estoy refiriendo al aeropuerto de Tenerife Sur, al aeropuerto de Gran Canaria, Gando, donde hemos peleado para que aparezcan identificados como infraestructuras pertenecientes a la red transeuropea de transporte, cosa que anteriormente no tenía. En el caso de los puertos es verdad que el de Las Palmas siempre estuvo considerado por su relevancia y su trascendencia, pero también ha entrado en la red transeuropea el puerto de Santa Cruz, y al entrar en la red transeuropea está dentro de los nodos logísticos singulares que recoge la estrategia. Por lo tanto, en relación con la singularidad y la importancia de estas cuatro grandes infraestructuras canarias, el Gobierno de Canarias y nosotros, trabajando juntos, hemos identificado su importancia por lo que significa, primero, de singularidad, de identificación, de poner en valor, y segundo, como es sabido, aparecer en esos documentos de planificación permite ser perceptores de ayudas y financiación de proyectos europeos, lo cual, sin duda, también va a ser otro elemento importante en la dinamización de estas 4 y de otras cuantas infraestructuras del transporte en las Islas Canarias.

Creo que la evolución del tráfico de mercancías y de cruceros en los puertos de Las Palmas y Santa Cruz está siendo muy positiva y está permitiendo que algunas de esas referencias, que compartimos totalmente con su señoría, para convertir a las islas Canarias en una conexión tricontinental, África,

Europa y América, estén funcionando, estén haciéndose una realidad, y más allá de un mero deseo, está siendo la constatación de una realidad en el volumen de mercancías y de pasajeros y, por lo tanto, estamos consiguiendo que algunas de las medidas que ya se están aplicando estén ayudando en este sentido.

Somos conscientes del coste final que para los productos en Canarias tiene el transporte por la no producción local de algunos bienes de consumo importantes, y por eso seguimos en la línea de intentar encontrar alternativas, soluciones e incentivos para el transporte de personas y de mercancías en las islas Canarias, tanto para el tráfico interinsular como para el tráfico con la Península. Por lo tanto, creo que buena parte de las medidas que están en la estrategia logística tienen que ver con el trabajo compartido con el Gobierno de Canarias y con las peticiones que nos han formulado. Pensamos que las observaciones realizadas y la incorporación de alguna de estas circunstancias han permitido singularizar la posición de Canarias en el contexto de la estrategia logística, siendo cierto que, como les decía al principio, buena parte de las medidas que se incorporan son también de aplicación en Canarias, como crear la ventanilla única, mejorar la competitividad de nuestros puertos, generar una conexión de los puertos con las terminales interiores. Eso es para el conjunto del sector y, por lo tanto, aunque no se singularicen en este caso para Canarias, son medidas de carácter general que tienen importancia en todo nuestro territorio.

Me decía el señor Martí Jufresa que algunas de las medidas que hemos incorporado eran poco ambiciosas, muy descriptivas, y que hacía falta un mayor desarrollo. Es evidente que el plan lo que pretende hacer, en primer lugar, es un diagnóstico de la situación y, luego, una identificación de líneas de actuación, y es verdad que en esas líneas, hasta 66, hay algunas que son más instrumentales, otras más genéricas, otras más concretas; en fin, hay un amplio vademécum de medidas. En todo caso, contar con una financiación estimada, debido al periodo temporal que abarca, de 8000 millones de euros pensamos que tiene un soporte, le da materialidad, le convierte en actuaciones concretas, como ocurre con alguna de ellas que se están aplicando ya. Estamos desarrollando la conexión en ancho UIC en el puerto de Barcelona; estamos licitando la conexión viaria al puerto de Barcelona; estamos desarrollando convenios específicos con el sector de la petroquímica en toda España, pero en particular en Cataluña; estamos desarrollando los convenios con el sector de la automoción en toda España, y también en Cataluña. Por lo tanto, son medidas que van tomando cuerpo paulatinamente, unas más inmediatas y otras en el medio plazo.

Desarrollaremos los nodos clave, por supuesto que sí. De los 4 nodos que la Generalitat propone para Cataluña, el Far d'Empordà, Penedés, Prat y Vallés, los 4 están siendo objeto de prioritaria actuación, pero es verdad que también habrá que intentar concentrar, porque si al final cada comunidad autónoma tiene 4, la multiplicación es fácil y tendríamos un volumen importantísimo de nodos logísticos que habrá que priorizar. Ese es un trabajo que no va a hacer unilateralmente el Ministerio de Fomento, sino que lo vamos a hacer con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos, porque hay que sumar esfuerzos, hay que sumar actuaciones y decidir dónde se asignan las infraestructuras y las inversiones más estratégicas.

Pone usted la lista de actuaciones que hemos comprometido con el módulo básico de los ocho meses. Hemos querido ser ambiciosos y no hablar de dos o tres años. Nos hemos apretado nosotros mismos y nos hemos comprometido a hacer buena parte de las medidas que ahí están, y detrás de cada una de esas medidas, en esas fichas de actuación, hay asignación de responsabilidades, porque algunas actuaciones son más de Puertos del Estado, otras son de ADIF, otras son de Renfe, otras son de la unidad logística, y todas ellas llevan detrás de sí actuaciones, porque se han constituido los grupos de trabajo, se han reunido los grupos en los que se está trabajando para desarrollar cada una de ellas. El proyecto de ley es un texto normativo que se está elaborando dentro del ministerio y espero que podamos presentarlo para el próximo otoño. En materia del Observatorio de la logística también se ha constituido el grupo que lo está intentando integrar con el Observatorio del transporte. En relación con las autopistas ferroviarias, se están estudiando alternativas con todas las dificultades técnicas que tienen y en los próximos meses presentaremos también el primero de los proyectos, etcétera. Sin ir más lejos, esta mañana he tenido una reunión donde algún gobierno local de Extremadura proponía ser el primero en Extremadura en constituir esa autopista ferroviaria tanto con el puerto de Huelva como con los puertos portugueses de Sines y Lisboa para convertir esto en realidad. De verdad que todas y cada una de las medidas y actuaciones están siendo objeto de trabajo, de seguimiento, de desarrollo, como es la autopista

del mar de Vigo-Nantes, que es ya una realidad, mientras que hasta hace bien poco era un proyecto. Esas medidas se están desarrollando.

Por lo tanto, de verdad creo que la estrategia logística tiene una buena metodología de trabajo, y no tiene ningún mérito por nuestra parte —nosotros hemos sido los coordinadores del proyecto—. El mérito ha sido de todos los que han trabajado en ella: comunidades autónomas, ayuntamientos, el foro de la logística, donde se ha asociado todo el sector privado que ha participado en ello. Yo sí creo que es un documento de planificación estratégica —por lo tanto tiene cierta dosis de visión global—, pero también es un documento de acción —contiene medidas, proyectos y actuaciones, y todas y cada una de ellas se van cumpliendo—. No voy a pecar de optimista diciendo que todas van a estar en plazo y que todas van a cumplirse estrictamente —porque algunas de ellas tendrán más dificultades que otras—, pero le aseguro que podremos hacer un seguimiento e ir viendo las actuaciones que se articulan en torno al plan.

En ese mismo sentido su señoría, el senador Fernández Ortega, también ha dicho que esto es poco menos que un guión para un plan, y yo creo que no. De verdad, es mucho más que eso, es un magnífico documento desde el punto de vista de la metodología, y así ha sido reconocido ya en alguna ocasión. Es decir, son grandes líneas de actuación, y entre ellas se identifican las 66 actuaciones, 18 de las cuales son prioritarias. Por lo tanto, tiene coherencia intelectual y metodológica, si me permiten la expresión, y también es coherente con el Pitvi. Por cierto, respecto al Pitvi, ya está cerrándose la memoria ambiental final con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y solo falta que sea aprobado definitivamente tras las últimas modificaciones, porque las alegaciones recibidas, cientos de ellas, están siendo tratadas. Cuando terminemos el trabajo, será objeto de presentación pública, por supuesto.

En ese contexto la estrategia logística también es coherente con el instrumento de planificación. Yo creo que sí hay un elemento de planificación —y es difícil ponernos de acuerdo en estos términos—. Pensamos que es un magnífico instrumento de planificación que tiene visión global y estratégica, visión en el medio y corto plazo, proyectos de actuación concreta, proyectos de inversión... De hecho, para las conexiones entre Almoraima y Algeciras ya hay proyectos licitados. Por lo tanto, como antes le he dicho a su compañero en relación con la conexión viaria del puerto de Barcelona, también lo hay en el caso de la mejora de las conexiones para el puerto de Algeciras, pues nos parece importantísimo que pueda tener esas mejoras ferroviarias, como las hay también en algunas conexiones viarias en puertos de toda la Comunidad Autónoma de Andalucía y mucho más allá: estamos desarrollando el corredor Mediterráneo en ancho UIC, estamos mejorando las conexiones en el puerto de Valencia y en el de Castellón, también continuamos todas las soluciones del corredor Mediterráneo. Todas estas medidas son concretas y palpables y llevan asociado, evidentemente, un presupuesto, lo cual demuestra nuestra intención de acometer la conectividad de nuestros puertos y la adaptación ferroviaria al conjunto de actuaciones.

Les he mencionado los estudios en torno a las autopistas ferroviarias. La mejora de las capacidades de carga es, como sus señorías saben, un tema delicado y complejo. Yo he mencionado que estamos trabajando con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, en la Sección de mercancías, no solamente en la longitud de los camiones sino también en la carga, en el incremento del peso máximo y también en las alturas. Estamos desarrollando convenios, como he mencionado, con el sector de la automoción pensando en modelos de transporte ferroviario y por carretera, de camiones que permitan ser más operativos en este sentido.

Creo que hemos trabajado de manera coherente en el ámbito de la Unión Europea. Por supuesto que hemos visto el conjunto de trabajos en el Libro Blanco, las directivas comunitarias, las redes del transporte. Hemos peleado muy duro para que las infraestructuras y los nodos españoles estuviesen presentes en la red del transporte. Por supuesto que hemos trabajado en esa posición.

¿Y cómo aprovechamos la posición estratégica que tiene España? Pues, evidentemente, haciendo lo que decimos que hay que hacer: mejorando la competitividad de nuestros puertos, mejorando la conectividad de nuestros puertos, incrementando la capacidad de carga de nuestro transporte por carretera, poniendo en marcha autopistas ferroviarias, dotándonos de una red ferroviaria en ancho UIC para viajeros y para mercancías que nos permita hacer la conexión en el corredor Mediterráneo, mejorando las conexiones de los puertos en toda España. He mencionado Andalucía pero también cabe hablar de las conexiones del puerto de La Coruña o de las conexiones en el puerto de Vigo. En fin, hemos actuado por toda la geografía española para ser capaces de dotarnos de infraestructuras que mejoren la posición estratégica que ya tenemos.

¿Y dónde estamos invirtiendo? Pues en muchos sitios. El presupuesto del año 2014 lo conocen sus señorías, porque tuvimos ocasión de comparecer para hablar del presupuesto, pero nos veremos aquí

muy pronto con ocasión de los próximos ejercicios para hablar del presupuesto del año 2015 y ya materializaremos los compromisos de inversión.

Como les he dicho en mi presentación, las actuaciones tienen que ver con un programa de ordenación normativa, con un programa de mejora de la gestión y con un programa de actuaciones de infraestructura. El orden de los programas, señoría, no tiene que ver con su prioridad. Por lo tanto, si el primero de los programas es la mejora y potenciación de la unidad logística, no es porque a nosotros nos parezca que es lo más importante que haya que hacer, es simplemente una enumeración, pero no ordenada por prioridades porque todas ellas son relevantes. Es cierto que, dentro de las 66, algunas son más instrumentales, otras más organizativas, otras más procedimentales, otras más normativas, otras más de inversión. Evidentemente, algunas tienen más trascendencia en términos de materialidad y otras tienen que ver más con aspectos instrumentales, pero todas ellas son importantes.

Y también es esencial la segregación de Renfe. Creo que es muy importante la constitución de la sociedad Renfe Mercancías, que va a permitir y a la vez obligar a Renfe a tener una verdadera política de mercancías, cosa que hasta la fecha no ha tenido, y no la ha tenido porque el tráfico de mercancías que hoy gestiona Renfe es muy bajo; la liberalización del tráfico ferroviario de mercancías ha sido muy escaso, los operadores privados han entrado con muy poca energía en este sector y el operador público Renfe no se caracteriza por ser un operador eficiente de mercancías. Pero también tenemos que visualizar cuál es la cuenta de resultados de Renfe Mercancías y cuáles son las medidas que adopta Renfe para no generar pérdidas que tengan que ser subvencionadas con la cuenta de resultados de otras unidades de negocio de Renfe. Es una paradoja que el tráfico de mercancías no esté pagando un canon relevante y esté teniendo unas pérdidas tan importantes como las que tiene. Creo que segmentar las unidades de negocio de Renfe, entre ellas la de Mercancías, va a ayudar a dar más transparencia a la actividad de Renfe en el transporte de mercancías y va a obligarle a buscar soluciones y a ser más eficiente. Estamos hablando, como sus señorías saben, de buscar un socio industrial que ayude a abrir mercados, a tomar tamaño, a hacer las cosas mejor. Creo que todo eso también constituye una de las medidas y que, sin duda, supone una aportación en el paquete global de las 66.

Me ha preguntado cuál es la autopista del mar y ya he dicho antes que es la de Vigo a Nantes, que estaba totalmente bloqueada pero que ahora está a punto de entrar en funcionamiento. Va a dar un cauce importante al tráfico marítimo de vehículos y de otros productos, pues permitirá que no circulen por nuestra red de carreteras, con lo que ello supone de menor contaminación y congestión en nuestras carreteras.

Insisto en que son muchas las medidas, algunas de ellas más relevantes y otras más instrumentales, pero todas ellas se han puesto en marcha y responden a una visión de planificación estratégica, con lo que cada una de ellas está ejecutándose conforme a su hoja de ruta.

Agradezco al señor Mateu la visión que hace de la estrategia logística, porque es cierto que es un plan dinámico, no puede ser de otra manera, no es una foto fija. Lo revisaremos, algunas actuaciones se darán por cumplidas con el paso del tiempo. Seguramente surgirán algunas nuevas. En ese sentido, sepan que estamos abiertos a ampliar el listado de medidas, a modificarlo, a suprimir las que se cumplan, a ampliar algunas otras, porque de lo que no cabe duda es que del diálogo con todos los agentes económicos y administrativos surgen todas estas acciones. En el Ministerio de Fomento no pretendemos tener la exclusiva del conocimiento, sino participar y colaborar con todos los que pueden aportar ideas. En última instancia, y usted ha dado unos datos importantes, tanto en el transporte como en la logística en su conjunto son miles las empresas afectadas y cientos de miles los empleos afectados, así que el compromiso final es ser capaces de tomar medidas que faciliten la actividad de esas empresas, la creación de empleo y el desarrollo económico.

Hemos de tener un papel importante en el conjunto del comercio internacional, en particular en el ámbito europeo, y ser capaces de atraer flujos. Están pasando cosas. La puesta en marcha del canal de Panamá va a ser un elemento dinamizador del tráfico marítimo internacional. Todo el entorno del Mediterráneo va a tener un dinamismo extraordinario en el corto y medio plazo —ya lo tiene hoy, pero en el futuro será mayor todavía—. Si somos capaces de atraer a nuestros puertos buena parte de todo ese tráfico de mercancías, sin duda nos convertiremos en canalizadores del comercio con el norte de Europa y también con América y África.

África tiene también un proyecto de crecimiento y desarrollo económico extraordinario. Tenemos que aprovechar nuestra posición de contacto inmediato. Saben que históricamente hay en el Ministerio de Fomento un proyecto para la conexión terrestre con África, un proyecto que quizá pueda parecer propio

de las novelas de Julio Verne, pero lo cierto es que seguimos trabajando en ello, seguimos abordando ese proyecto de conexión mediante un túnel bajo el agua en el estrecho de Gibraltar, que, con vistas a un medio plazo, décadas quizá, va a suponer una conexión. Seguramente también alguien pensó que el túnel del canal de la Mancha era un proyecto imaginativo y hoy es una realidad importantísima. El desarrollo socioeconómico de todo el continente africano va a ser una realidad en los próximos años. Por tanto, fomentar hoy esa conectividad de nuestros puertos y aeropuertos y, por qué no, también del tráfico ferroviario y del de carreteras es un escenario a medio plazo que tenemos que tener presente.

Ese es nuestro contexto, un contexto nacional, sin duda, pero siendo conscientes también de que los modos del transporte guardan especial relevancia en relación con las distancias. Sin duda el tráfico ferroviario es una asignatura pendiente para el de mercancías, pero también es verdad que el tráfico ferroviario de mercancías tiene sentido para determinadas distancias y para determinados tipos de tráfico. El tráfico por carretera tiene una inmediatez y una cercanía en trayectos cortos que siempre va a ser imbatible. Por tanto, siempre hay que tener esa visión multimodal de dos tráficos distintos, como la tiene el de carga aeroportuaria. Seguimos intentando mejorar nuestras terminales de aeropuertos de carga, como es el de Vitoria, por ejemplo, o de muchos otros que están intentando desarrollar productos singulares *ad hoc* para el tráfico de algunos productos, como puede ser el aeropuerto de Almería, el de Granada o algunos otros donde puede haber una línea de negocio muy singular para el tráfico de mercancías. Yo creo que en esa visión multimodal, en esa visión nacional, europea y global es donde surgen todas estas actuaciones, que sinceramente creo que son un magnífico ejercicio de planificación del Ministerio de Fomento, ya que es mérito de muchos que han contribuido a este proyecto. Sin duda tenemos la obligación de dar seguimiento a todas y cada una de las actuaciones, de seguir el calendario, de ir comprobando que se van cumpliendo los hitos dentro de cada una de ellas, y de esa manera dar un seguimiento continuado al conjunto de actuaciones que configuran la estrategia logística.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

De nuevo abrimos ahora un turno de portavoces, empezando, como antes, de menor a mayor y por un tiempo máximo de cinco minutos.

En primer lugar, tiene la palabra el senador Quintero, del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, quiero reiterar que la estrategia logística nos parece positiva —lo dije al principio y lo quiero repetir para que no quepa ninguna duda—.

Decía usted que dentro de las medidas se incluía también Canarias, y no nos cabe ninguna duda, en la generalidad estamos todos, es evidente. Pero vuelvo a echar en falta algunas cosas.

Es verdad que los aeropuertos del sur de Canarias, que ahora están incluidos en la red transeuropea, no lo estaban antes, y es el mérito de un esfuerzo hecho entre todos: el aeropuerto de Gran Canaria, en Gando, Tenerife sur y los dos puertos. Es evidente que en los últimos años tanto el tránsito de carga y pasajeros, como el de cruceros en los dos puertos han aumentado potencialmente y las perspectivas es que sigan haciéndolo. Creo que debemos felicitarlos todos por ello porque, como usted sabe, no estaban incluidos y gracias a un esfuerzo que se hizo también por el Gobierno del Estado y por su departamento, se logró incluir. Es importante.

Pero echamos en falta, por ejemplo, cuando se ha referido a las terminales de carga de los aeropuertos, que los de Canarias no puedan ser base logística de esa carga. Yo también creo en el proyecto del que hablaba, pero hasta que tengamos el túnel hacia África se puede utilizar Canarias como plataforma logística con el continente africano. Evidentemente no hablamos de los países más cercanos al sur de la Península, pero sí del resto de África respecto de la cual estamos en una situación privilegiada. Pero lo que echamos en falta no es la estrategia global, que nos parece positiva y realista, sino que dentro de una región que la Comisión Europea ya ha marcado como diferente por su situación estratégica y geográfica no haya medidas incluso de compensación, porque, de lo contrario, el coste del transporte para nosotros es mayor —nosotros estaríamos pagando un 7,6% más—. Como decía el senador Mateu, el 10% de un euro en Canarias es de logística, y de cada diez son dos euros, con lo que ello significa para toda Canarias. Pero además de esa parte de compensación, está la parte de ventajas que también hay que utilizar: ventajas geoestratégicas y ventajas geopolíticas de estabilidad y de servicio que se puede prestar para esa plataforma intercontinental, y concretamente para el continente africano, que tiene que utilizar el Estado y tiene que utilizar Europa. Como digo, echamos en falta alguna consideración específica

en ese marco logístico estratégico a Canarias por su situación geográfica y geopolítica estratégica para este plan.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.

Los portavoces de los grupos Vasco y Convergència no están. Le aclaro al señor secretario de Estado que hay algunos miembros de la comisión que no están presentes, bien porque tienen que estar en otra comisión, bien porque tienen trabajo en su comunidad autónoma.

Le corresponde intervenir al senador Martí, por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya.

El señor MARTÍ JUFRESA: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, debo de haberme expresado muy mal, porque creo que ni siquiera ha tomado usted nota de mi crítica principal al plan. Voy a ver si lo digo de otra manera.

Le voy a leer la nota de prensa oficial del Ministerio de Fomento del 25 de noviembre de 2013, día en que se presentó el plan. Dice así: «Pastor presenta una estrategia logística para optimizar el transporte de mercancías y aumentar la competitividad de la industria.» Y los cuatro titulares más destacados son los siguientes: «Primero. El plan busca potenciar el papel de España como puerta de entrada al centro de tratamiento y distribución de mercancías intercontinentales para Europa. Segundo. Las actuaciones previstas representan una inversión estimada de 8000 millones de euros. Tercero. El plan incluye un total de 18 propuestas de actuación, entre las que destaca —y ahí voy— la creación de la Ley del sector logístico, la elaboración de un código de buenas prácticas y la puesta en servicio de autopistas ferroviarias. Y cuarto. También se creará una ventanilla única para la tramitación administrativa que aligere y homogenice los trámites en los diferentes modos.»

¿Cree usted sinceramente que esta nota de prensa expresa la potencia, la profundidad, el impacto, los recursos que según usted tiene este plan? Yo creo que en absoluto. Parece una cosa de tercera división, con unas 18 propuestas que están totalmente desiguales y deslavazadas. Después la nota de prensa lo único que hace, tras una pequeña introducción, es listar estas 18 actuaciones prioritarias, que son tal cual el encabezado de cada una de las fichas. Yo sé que la ministra tiene una especial alergia a los *PowerPoint* y a los mapas que dicen lo que al Gobierno le gustaría que pasara y cuáles son sus compromisos, porque cuando uno se compromete, después se le piden cuentas, y a veces no puede cumplir y se lo —no me sale la palabra— reprochan abiertamente, siendo objeto de controversia política. Sí, es verdad, pero es que esta es nuestra obligación, señor secretario de Estado. Estamos aquí para eso. Los responsables políticos estamos para tomar decisiones sobre hacia dónde tiene que ir el país, discutir, hablar, debatir y, al final, indicar un camino y mojarse. Igual el camino que se indica y los horizontes están equivocados, igual no se consigue llegar a ellos en los plazos o con la capacidad prevista, pero eso es lo que hay que hacer. Es lo que hay que hacer. Y el anterior ministro de Fomento ha sido altísimamente criticado por haber dicho y hecho lo que tenía que hacer un ministro, que es comprometerse con lo que piensa que es bueno para el país y decir hasta dónde se debe llegar y cuánto se puede llegar. ¿Se le critica? Pues asume la crítica, pero, en todo caso, ha hecho lo que debía, hizo lo que debía, no como ustedes —perdóneme que se lo diga—. Si esto es tan importante, lo que tiene que hacer no es decir que vamos a estudiar las cuatro propuestas que presenta la Generalitat de Cataluña y lo que dice el Gobierno de Canarias, sino mojarse y decir con qué se quedan, cuándo lo van a hacer, por qué y poner los recursos para que se haga. Esa es la obligación de un Gobierno, que en este plan no se cumple, aunque sus palabras vayan en otra dirección.

Voy a ilustrar de otra manera lo que quería decir. Ficha 14: Puesta en servicio de nuevas autopistas del mar. Descripción: Esta actuación se desarrolla mediante la puesta en servicio de la autopista del mar Vigo-Nantes y, segundo punto, la continuación de los estudios de mercado que identifiquen el impulso sobre la demanda de nuevos incentivos y, en su caso, la viabilidad de nuevos servicios, respetando las condiciones de competencia, como opción de transporte complementaria, etcétera. Período: ocho meses para el estudio de viabilidad de nuevos incentivos a la demanda —es decir, del punto 2, por tanto, no me conteste el punto 1; la puesta en servicio de Vigo-Nantes ya está, pero los ocho meses son para lo otro—.

Conclusión: poco, débil y con poca convicción, señor secretario de Estado, con poca convicción. Ya sé que igual ustedes tampoco creen mucho en la intervención del Estado y de los poderes públicos en la planificación de la economía y de la sociedad, igual es esto lo que ocurre, igual estoy pidiendo cosas a un Gobierno que no cree en este tipo de actuaciones, pero nosotros entendemos que sí, que el Gobierno, los

poderes públicos tienen que liderar la transformación de la sociedad, y para ello tienen que establecer objetivos potentes, concretos, aparte de, evidentemente, viables según su criterio, a riesgo de equivocarse, de no conseguirlo y de ser objeto de controversia social y política.

Por todo ello, le reitero nuestra coincidencia en la importancia, en la trascendencia de este tema, pero también nuestra profunda decepción en cómo ha sido abordado por el Gobierno.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador Martí.

Puesto que el Grupo Catalán no está, a continuación tiene la palabra por el Grupo Socialista el senador Fernández Ortega.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, le hemos hecho preguntas muy concretas. Por ejemplo, le hemos preguntado qué autopistas ferroviarias estaba contemplando el Gobierno poner en marcha, porque se había dado un plazo para valorarlo; le hemos preguntado cuáles son los dos nodos logísticos fundamentales de nuestro país, porque el Gobierno se había dado un plazo del que ya ha transcurrido prácticamente todo —más de siete meses en los que se supone que usted lleva trabajando; díganos en qué trabaja—. No nos ha contestado a las preguntas específicas que pondrían blanco sobre negro en qué están trabajando y en qué están pensando, que, por supuesto, nos interesa, como las alegaciones que se han hecho al Pitvi y que no entendemos por qué ustedes las ocultan. Como comprenderá, queremos saber cuáles son las aportaciones que se han hecho desde todos los ámbitos, desde todos los sectores, para valorarlas y estudiarlas; también queremos tener opinión de esas cosas. No entiendo por qué nos las niegan y dicen que mientras ustedes las estén estudiando no hay forma de que las tengamos los demás; es un contrasentido.

No me ha contestado tampoco respecto a cómo tienen en cuenta la planificación europea. Le he dicho que no aparece nada en referencia a un acuerdo que firmó la ministra en marzo del año pasado, si no recuerdo mal, que era el corredor ferroviario de mercancías número 6, la red ferroviaria del transporte de mercancías competitivo; no aparece nada en este documento. ¿Es que no es importante para ustedes un acuerdo internacional para el transporte de mercancías en un plan de estrategia logística para nuestro país? ¿Por qué no me contesta? Es una pregunta muy directa y concreta. ¿Por qué no lo tienen en cuenta?

Y me quedo preocupado con la respuesta que me ha dado con el diseño de los camiones, porque insiste usted en que siguen negociando y haciéndolo. Señoría, es que eso se hace a nivel europeo, es que existe un principio de subsidiariedad, es que ustedes han informado a favor lo que ya está diseñándose. ¿Es que vamos a construir camiones solo para España? Porque ¿usted habla con la industria de cuáles son las soluciones que hay que buscar? Y es que ya va por delante Europa. No entiendo cómo puede ser eso un objetivo fundamental de este plan logístico, me quedo realmente preocupado.

Le he preguntado —porque no aparece en el plan, no por otra cosa— cómo va a explotar el Gobierno la posición geoestratégica de España, y no encuentro respuestas. Hemos hablado de que las autopistas del mar son una oportunidad para aprovechar precisamente esa posición geoestratégica. Ya sabemos que existía la Vigo-Nantes, que viene de una negociación antigua, que tiene financiación europea. Pero ¿y después? ¿En qué están pensando? Eso es lo que queremos saber. Yo le puedo sugerir cosas: ¿Por qué no planteamos autopistas del mar entre los puertos del Mediterráneo del este español con Italia y con Francia, que hay un movimiento de mercancías muy importante —cuando se analiza este mismo documento, se ve que habla de que hay un movimiento de mercancías muy importante hacia el centro de Europa y hacia Italia, Alemania primero y después Italia—? ¿Por qué no pensamos en autopistas del mar? ¿Están evaluando ustedes eso —que es lo que le he preguntado—? ¿Qué más autopistas del mar están valorando? ¿Va a querer comprometerse el Gobierno con alguna más?

Habla usted de lo importante que es África. ¿Están pensando en hacer una autopista del mar entre Motril, por ejemplo, con Nador o con Casablanca para aprovechar esa oportunidad que tenemos, y que además tendría subvenciones de fondos europeos, porque Europa contempla en el Reglamento 1315 la posibilidad de tener subvenciones con los puertos de la red global y puertos de un tercer país? Esas son las preguntas que le he estado haciendo, que van más allá de la inconsistencia del plan, que se queda nada más en cosas generales. Por cierto, tiene datos que se caen por sí solos.

Me dice usted: hemos trabajado con los últimos datos y demás. Usted plantea en la página 61 que va a aumentar la demanda del transporte terrestre un 25% hasta 2024. Para empezar, en 2012 y 2013 lo que ha caído es un 24,7%. Algo tendrá que decir al respecto. Estamos en la comparecencia del secretario de Estado sobre un documento que, como usted ha dicho, está vivo y están pasando cosas en el mundo. Entonces, tendrá usted alguna valoración que hacer al respecto. Nosotros no venimos aquí a que nos diga lo que dice el documento, ya lo hemos leído, queremos conocer qué piensa el Gobierno, en qué está trabajando, que es lo que le he preguntado.

De todo lo que dice ahí que van a hacer —y ya le he dado mi opinión sobre el plan, que para mí es un guion—, ¿qué están haciendo ustedes, a qué conclusiones están llegando? Nos interesa mucho conocerlas porque eso determina las oportunidades de negocio de las empresas y el desarrollo en los territorios. ¿Tiene algo que decirnos? Es que es eso lo que le estoy preguntado y no encuentro respuesta por su parte.

Y luego, hay objetivos que se caen por su propio peso, por la fragilidad que tienen, importantes para el país. Usted al Observatorio del transporte le cambia el nombre y le pone logística, y se dan ocho meses para hacer una única base de datos. ¿La han hecho ya, han empezado a sacar algunas conclusiones al ver todos los datos a la vez? Porque, claro, es fundamental para el desarrollo de la logística integrar todas las bases de datos en una sola. Yo me manejo en matemáticas y no acabo de ver la profundidad que eso va a suponer para cambiar la realidad de la logística en nuestro país. Y como esa, el resto de las propuestas que hacen.

Usted dijo que en seis meses —lo dijo usted y, como ha dicho mi compañero de la Entesa, tiene que rendir cuentas— iban a definir el modelo de gestión de las terminales intermodales y ya han transcurrido siete. ¿Tienen ya claro cuál es el modelo? ¿Le importaría contarnos a qué conclusión han llegado? Es que a eso venimos, a escuchar, para luego extraer conclusiones y hacer propuestas. Nos interesa mucho saber qué piensa el Gobierno y qué quiere el Gobierno.

Y para no alargarme más —porque veo que estoy cumpliendo mi tiempo; no se imagina la presión, señora presidenta, a la que me somete solamente con la vista (*Risas*), porque tengo que ir más rápido con lo que quiero contar—, dice que van a mejorar los accesos terrestres a los puertos. A mí me preocupa mucho que haya cuatro en nuestro país que no tengan acceso ferroviario. Ustedes los han identificado en el proyecto y yo quiero saber si van a hacer algo. Le he hecho antes una pregunta directa sobre eso: ¿Van a hacer algo? ¿Van a escuchar las demandas de algunos de esos puertos que llevan mucho tiempo pidiendo que se les conecte, o hasta que no acabe este plan no vamos a pensarlo siquiera? Porque también es conveniente saber si hasta 2024 ustedes no quieren ni oír hablar del tema.

Y para cerrar, me parece que no se podía terminar sin hacer una referencia a la propuesta número 18: mejora de la conectividad de los puertos con su *hinterland*. Y el Gobierno de España lo único que tiene que decir es que eso queda supeditado a los planes de empresa de cada puerto de este país.

No tengo nada más que decir. Yo creo que ejemplifica bien qué es este plan y cuál va a ser su impacto para el país.

Muchas gracias, señora presidenta, por su tolerancia.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.

Por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado, tiene la palabra el senador Jaime Mateu.

El señor MATEU ISTÚRIZ: Gracias, señora presidenta.

Señor secretario de Estado, ¡cuánto me alegro de la elaboración de este plan! Primero, por la realidad a la que responde y que va a suponer la mejora en todos los términos para las empresas y para España, pero también porque el Partido Socialista está teniendo ideas actualmente!

Haciendo un análisis histórico sobre el tema de la logística, podemos decir que la palabra intermodalidad en la época del Gobierno del Partido Socialista se mencionaba pero sin ningún contenido y sin ningún resultado. Yo entiendo que no se crean la logística, tampoco se creía —y eso que se puso en marcha en el año 2004— en la liberalización del transporte. Como no hubo resultado en la logística, veo que tampoco había un diálogo fluido como ha habido ahora para elaborar este plan. Y, desde luego, en el PEIT de julio de 2005 y en el PEIT de abril de 2010 nunca se creyó en la logística, porque apenas se dedicaba literatura ni espacio para hablar sobre ella, sin embargo, se hablaba de grandes cifras que luego quedaron en agua de borrajas. Se hablaba fundamentalmente de algo que a mí me llamó la atención en su momento, de un centro logístico en Aranjuez del que nunca jamás se supo nada. Tampoco el transporte de mercancías por ferrocarril, que actualmente es uno de los hitos que se trata de impulsar, tuvo el

impulso necesario, porque se rebajó a tales niveles que en España éramos los terceros por la cola, tan solo por delante de Grecia e Irlanda, en transporte de mercancías por ferrocarril. Evidentemente, había unas causas que con el transcurso del tiempo se han podido analizar, como era la falta de competitividad. Asimismo, tampoco se trataba de eliminar la rigidez en las empresas públicas ferroviarias. Por ejemplo, no se adaptaba el transporte ferroviario a las nuevas tendencias logísticas. Y, desde luego, para llevar a cabo la liberalización no había mucha coordinación con otras administraciones y con otros agentes privados.

En cuanto a Renfe, trataré de explicarle, señor Fernández Ortega, en una moción que presentará el Grupo Popular en el Pleno de mañana, el papel que tiene que representar en el proceso de liberalización, tanto del transporte de mercancías por ferrocarril como del transporte de viajeros, hito acontecido últimamente en el Consejo de Ministros del pasado día 13 de junio. Por eso, me alegra enormemente este plan, porque he oído por fin ideas sobre la logística que se podían haber planteado en otro momento de la historia de España y así hubiéramos ganado bastante terreno. No comprendo que empiece a criticarse ahora, por primera vez, un plan que responde a una coherencia y a una realidad, como he dicho anteriormente. Por tanto, insisto en mi alegría, porque me ha dado pie, tanto a glosar las virtudes de este plan como a escuchar a mi compañero de comisión hablando sobre las nuevas ideas que existen en el sistema logístico por parte del Grupo Socialista.

Respecto al senador Quintero, me gustaría decirle que agradezco ese reconocimiento que hace de la eficacia y de la trascendencia de este plan, así como recordarle que el Gobierno de España nunca les va a dejar tirados. Se van a aprovechar todas las posiciones estratégicas, como bien ha indicado el secretario de Estado, y como se está haciendo, señor Quintero, con lo que hablábamos esta mañana, con la subvención y con las bonificaciones del transporte por aire para Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, con el fin de ayudar a los residentes a su desplazamiento. Y no solamente con la bonificación de los billetes, sino con toda una política de incentivos, bonificaciones y reducciones en las tarifas aeroportuarias, específicas de las islas y provocadas por el hecho de la extrapeninsularidad, como también para Ceuta y Melilla, además de las generales con las que contaba AENA. Por eso, insisto en que se aprovecharán, tal y como nos ha relatado el secretario de Estado, sus potencialidades, tanto por su estrategia como por la lealtad que siempre han tenido ustedes con el resto del territorio español.

Por último, señor Martí Jufresa, usted ha hablado —he creído entenderle, y si no es así, le ruego me disculpe— de la ausencia de compromiso de la ministra para con las concreciones que usted deseaba en este Plan estratégico de la logística nacional. Señorita, yo creo que la ministra de Fomento al frente del ministerio ha dado buenas muestras del compromiso que se tiene con el territorio nacional y, en especial, con su región, con Cataluña. Porque me gustaría recordarle que la inversión de 2014 prevista en los Presupuestos Generales del Estado es de 1403 millones, el 14% del total nacional y un incremento del 15% respecto a lo establecido en el presupuesto del año 2013. Entre los años 1996 y 2012 se han invertido en Cataluña más de 23 000 millones de euros. Si eso no es compromiso, no sé qué es. Le puedo mencionar rápidamente obras que responden, asimismo, a una planificación de la estrategia, mejora de infraestructuras que coadyuvan a la implantación de ese Plan de estrategia logística nacional. Me refiero a la conexión de la alta velocidad con Francia, así como a la mejora y adecuación del entorno de la estación de La Sagrera, a la integración de la estación de Girona, a la mejora de la red de cercanías, del corredor mediterráneo y a la duplicación de la vía entre Vandellós y Tarragona para acudir por vía, ancho UIC, a la frontera, y a los accesos —pura estrategia logística— al puerto de Barcelona mediante la primera obra por importe de 23 millones, así como al último convenio que se firmó por cerca de 200 millones. Es un compromiso del Gobierno de España la concreción de un plan estratégico logístico nacional, y así hemos debatido y hablado de que las infraestructuras españolas son muy buenas y hay que aprovecharlas.

Por eso, compromiso absoluto del Gobierno de España, señor secretario de Estado. Le agradezco nuevamente su exposición del plan.

Gracias, señora presidenta.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Mateu.

Por último, para terminar con la comparecencia, tiene usted la palabra, señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta. Señorías, contestaré siguiendo el orden de las intervenciones.

Señor Quintero, me ponía de manifiesto la necesidad de singularizar las medidas, las políticas y las actuaciones en el caso de Canarias. Comparto absolutamente el enfoque. Nosotros hemos tratado de que

la estrategia logística así sea. El conjunto de las políticas del departamento intenta mantener, y espero que lo consigamos, esa sensibilidad en cuanto a las infraestructuras, en cuanto a los modos del transporte, en cuanto a las particularidades de la economía canaria y en cuanto a las políticas de gasto público. Las subvenciones al transporte son una pieza muy importante del presupuesto del departamento, tanto al transporte de personas como al de mercancías. Por eso los contratos de OSP y los contratos de Servicio Público Marítimo. Pretendemos singularizar la posición de Canarias y que se convierta en un eje tricontinental, en particular en relación con África, aprovechando su posición geoestratégica. Creo que la sensibilidad es permanente por parte del departamento en todas las actuaciones. Coincido con usted en el esfuerzo que se hizo por parte de todos para que las infraestructuras y los nodos singulares de Canarias apareciesen identificados en las redes transeuropeas. Esta es una buena demostración de que trabajando de forma conjunta y poniendo en valor la singularidad de Canarias hemos conseguido, primero, aparecer en el mapa, lo cual puede parecer una cuestión casi nominal, pero es que de ahí vienen luego los instrumentos financieros, los fondos europeos de las redes del transporte solo para aquellas infraestructuras que aparecen. Son muchas las que no estaban en la versión inicial que encontramos a finales del año 2011 y las que, finalmente, acabaron aprobándose por la Comisión y el Parlamento Europeo. Por eso, vamos a mantener —y lo he dicho varias veces— permanente diálogo con los Gobiernos autonómicos, en particular con el Gobierno de Canarias, con los sectores de la actividad económica privada que conocen las singularidades, las peticiones, las nuevas líneas que haya que incorporar en el plan de logística. Estarán permanentemente abiertos para otorgar esa singularidad y esa capacidad de acogida a las necesidades de la economía canaria y a los modos del transporte en Canarias.

Señor Martí Jufresa, la calidad de las notas de prensa del departamento o de la comunicación de cualquier Gobierno es un tema que da para muchísimo debate: cómo ha de comunicarse, qué es lo que singulariza. En todo caso, creo que lo importante es la estrategia logística, más allá de cómo se comunicó el día de su presentación y cuáles son los puntos que se identificaron como singulares. Creo que es un instrumento de planificación de alta calidad. Lo creo de verdad, y no porque lo hayamos hecho en el departamento, sino porque es fruto de un gran trabajo. Por tanto, no me estoy apuntando medallas. Creo que la metodología de trabajo tiene una alta calidad. Los objetivos estratégicos, las líneas de los tres programas, dentro de cada programa las actuaciones, dentro de las actuaciones las que se priorizan porque son actuaciones en las que ya estamos trabajando y desarrollando compromiso, y cada actuación con su ficha de seguimiento y de desarrollo. Cuando hablamos de la mejora de las conexiones terrestres de los puertos, estamos hablando de las conexiones por carretera y de las conexiones ferroviarias de la totalidad de los puertos del Estado. Por lo tanto, es imposible que cada ficha desarrolle con detalle todas y cada una de las actuaciones que incorpora, pero le aseguro que detrás de cada una de ellas hay un programa de actuación y de seguimiento, y que están perfectamente detalladas.

Por consiguiente, no creo en absoluto que haya una falta de compromiso detrás de la estrategia logística. Me ha parecido entender que usted opina que el anterior responsable del Ministerio de Fomento sí se comprometía. Si usted llama compromiso a firmar protocolos sin presupuesto, a dejar deudas sin pagar, a carreteras iniciadas y suspendidas de facto, a contratos en vigor sin resolución, permítame que le diga que no lo comparto. Nuestro compromiso es pagar la deuda, terminar las actuaciones en marcha y suspender lo que haya que suspender si no hay recursos para ello, porque hubo quien, pese a que suspendió de facto, no suspendió de iure. Por lo tanto, ese es nuestro compromiso. Nuestro compromiso no va por anunciar fechas, por anunciar actuaciones para las que no tenemos dotación presupuestaria. Lo que intentamos es, si tenemos dinero para acabar la conexión en ancho UIC con Francia, lo hacemos; si la alta velocidad llega a Girona, lo hacemos; si podemos hacer variantes de población en La Aldea o en otros muchos territorios de toda España, los terminamos y los inauguramos. No anunciamos lo que no vamos a hacer y no firmamos protocolos sin dotación presupuestaria para jalearse el día de la firma del protocolo y ser un pozo de frustración en todo el seguimiento de las actuaciones.

De verdad, yo creo que el conjunto de la estrategia logística tiene actuaciones concretas, medidas pautadas, calendarizadas, que se irán cumpliendo; se irán cumpliendo porque, de momento, ninguna de ellas ha llegado a su desarrollo, pero muchas de ellas están en marcha, como le he dicho. Conexiones ferropuertuarias: en el puerto de Barcelona, conexión viaria y conexión ferroviaria, en marcha las 2 y desarrollándose desde hace algún tiempo. Estudio de autopistas del mar: la autopista del mar Vigo-Nantes no existía; no sé si existía en el papel, pero no existía en la realidad. Hoy existe en la realidad, va a ser puesta en práctica y habrá buques cargados de vehículos que no van a ir en camión, sino que van a ir en barco hacia Europa. Por lo tanto, yo creo que sí se están desarrollando cada una de las actuaciones.

Por hablar de una de las más formales, la ley de la logística. Estamos trabajando en un proyecto de ley que en otoño será objeto de presentación en el trámite parlamentario. El Gobierno aprobará el anteproyecto para su presentación posterior ante las Cámaras. Y así todas y cada una de ellas.

Como me decía su señoría, Fernández Ortega, quizás yo también me he explicado mal en mi primera intervención. ¿Qué estamos haciendo? Pues muchas cosas. Estamos haciendo obras para la mejora de la conexión ferroviaria en el puerto de Algeciras; estamos haciendo estudios para la mejora de la conexión del puerto de Huelva hacia Extremadura para generar un eje de conexión; estamos poniendo en marcha los corredores ferroviarios 4 y 6, los 2 en las redes transeuropeas que han aprobado el Parlamento y el Consejo Europeo y que van a ser objeto de ayudas europeas en el instrumento financiero, que también hemos contribuido a su creación. Por supuesto que somos conscientes de cuáles son las líneas de trabajo en Europa para los pesos y dimensiones del transporte por carretera y lo que estamos haciendo es trabajar para que en España eso no sea un elemento traumático con los profesionales del sector, sino que pueda ser acogido con naturalidad y, por lo tanto, podamos implantarlo. Evidentemente, habrá que modificar el reglamento de tráfico en España, porque esto es un anexo del reglamento de tráfico. Así que también habrá que adoptar medidas normativas españolas para su aplicación.

¿Cómo estamos aprovechando la posición estratégica? Haciendo todo esto. Poniendo en marcha la autopista del mar Vigo-Nantes, que era inexistente; mejorando la conectividad de puerto de Barcelona, del puerto de Tarragona, del puerto de Valencia, del puerto de Algeciras, del puerto de Cartagena, del puerto de A Coruña. Estamos haciendo todo eso con inversiones en infraestructuras. Estamos mejorando el papel de Renfe mercancías y tantas y tantas cosas.

En cuanto al modelo de gestión de los terminales, ADIF está terminando una propuesta de mejora de los terminales en autogestión, en régimen de concertación externa o en régimen de autoprestación por parte de los operadores. Todo eso lo está elaborando ADIF y lo presentará en breve.

Los 4 puertos que hoy no tienen conexión —Motril, Almería, Sagunto y San Cibrao, en Lugo—, en el plan de empresa que cada año negocian con Puertos del Estado, están desarrollando sus inversiones, sus posibles conexiones, tanto por carretera como ferroviarias, y también su conexión con su *hinterland*, con toda su área de influencia. Necesariamente es así. Ese es el modelo de la Ley de puertos, en el cual cada Autoridad Portuaria negocia con Puertos del Estado anualmente su plan de empresa, donde aparecen sus compromisos de inversión y sus compromisos de actividad. Por tanto, cada puerto tiene un modelo de desarrollo que le permite abordar un desarrollo de zonas logísticas, los famosos puertos secos, dentro de su plan de empresa. Esa es la manera de hacer las cosas.

Como bien decía, señor Mateu —le agradezco la reflexión—, nosotros estamos tratando de concretar. La estrategia logística no es un canto al sol, tiene dotación presupuestaria, tiene 66 actuaciones, 18 de ellas prioritarias, cada una de ellas con su ficha de actividad, con su designación de unidad responsable, con un cronograma de actuaciones y, por lo tanto, a diferencia de otras épocas, intentando materializar y desarrollar actuaciones concretas. Yo creo que esto sí que es compromiso y no simplemente decir grandes frases o grandes compromisos teóricos nominales, con incumplimientos flagrantes. Así pues, esa es la línea en la que estamos trabajando y en la que, insisto, seguiremos, porque esto es un documento vivo, es un documento dinámico al que seguiremos incorporando todas las medidas que se vayan ejecutando, y se irán ampliando las medidas que haga falta para convertirlo en lo que pretendemos en última instancia, que es ser una herramienta de dinamismo económico, dinamismo para el comercio, dinamismo para la industria y, por tanto, potenciación económica y del empleo en España.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Finalizado este punto del orden del día, pasamos al siguiente que corresponde a contestación del Gobierno a preguntas orales formuladas en comisión.

Como les adelantaba al inicio de esta comisión, hay una senadora que se tiene que ausentar, y someto a su asentimiento la modificación del orden de respuesta a las preguntas, toda vez que esta senadora tendría que formular sus preguntas en quinto lugar. Si no les importa, pasa a ser ella la primera en formular las preguntas y después seguimos el orden que teníamos establecido. (*Asentimiento*).

CONTESTACIÓN DEL GOBIERNO A

– PREGUNTA SOBRE EL IMPORTE DE EJECUCIÓN DEL TÚNEL DE LA AUTOVÍA A-68 COMPRENDIDO ENTRE LA CALLE MONSEÑOR ESCRIVÁ DE BALAGUER Y LA ESTACIÓN DELICIAS DE ZARAGOZA.

(Núm. exp. 681/002120)

AUTOR: SANTOS FERNÁNDEZ, ROSARIO ISABEL (GPP)

– PREGUNTA SOBRE LOS ELEMENTOS PENDIENTES DE EJECUTAR PARA PROCEDER A LA APERTURA DEL TÚNEL DE LA AUTOVÍA A-68 COMPRENDIDO ENTRE LA CALLE MONSEÑOR ESCRIVÁ DE BALAGUER Y LA ESTACIÓN DELICIAS DE ZARAGOZA.

(Núm. exp. 681/002121)

AUTOR: SANTOS FERNÁNDEZ, ROSARIO ISABEL (GPP)

– PREGUNTA SOBRE EL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS E INSTALACIONES PENDIENTES PARA GARANTIZAR LA APERTURA DEL TÚNEL DE LA AUTOVÍA A-68 COMPRENDIDO ENTRE LA CALLE MONSEÑOR ESCRIVÁ DE BALAGUER Y LA ESTACIÓN DELICIAS DE ZARAGOZA.

(Núm. exp. 681/002122)

AUTOR: SANTOS FERNÁNDEZ, ROSARIO ISABEL (GPP)

La señora PRESIDENTA: La senadora Rosario Isabel Santos Fernández tiene palabra. Senadora, sabe que tiene un total de seis minutos, que los puede dividir en tres minutos en turno de pregunta y otros tres minutos en un segundo turno de réplica, pero no tiene más de seis minutos para formular su pregunta y el señor secretario de Estado lo mismo para la respuesta.

Para que quede recogido en el *Diario de Sesiones*, las preguntas que formula agrupadas en una sola intervención son las que tienen los números de expediente 2120, 2121 y 2122.

Muchas gracias, senadora.

La señora SANTOS FERNÁNDEZ: Gracias, presidenta.

En primer lugar, quiero agradecer al secretario de Estado que se preste a responder preguntas formuladas por los senadores del Partido Aragonés y también la presentación que ha hecho de la estrategia logística nacional. Esta estrategia recoge la importancia logística de Aragón. El secretario de Estado sabe que hemos trabajado muchísimo en Aragón por conseguir posicionar a Zaragoza como uno de los nodos logísticos más importantes de Europa. Tenemos una plataforma logística de las más grandes de Europa desde la que operan empresas importantísimas en su sector a nivel internacional, como es el caso de Inditex, el Grupo Carreras, BSH o Imaginarium. Sé que lo conoce perfectamente. También hemos trabajado mucho en esa interconectividad a la que usted hacía referencia, precisamente generando alianzas con algunos de los puertos más importantes de Europa y de España —Rotterdam, Lille—, así como con otras plataformas logísticas, como ha sido el caso de Tánger Med, en Marruecos, y sabe también de la persistencia de nuestras reivindicaciones en cuanto a algunas infraestructuras —carreteras y ferroviarias— para posicionar todavía mejor a Zaragoza como nodo logístico. Conoce perfectamente nuestra reivindicación acerca de la Nacional 232 y de la Nacional II, de los desdoblamientos, de la importancia de desviar el tráfico pesado por las infraestructuras paralelas. Conoce también nuestras persistentes reivindicaciones en cuanto a los pasos carreteros y ferroviarios, sobre todos los transfronterizos, tanto los carreteros con Francia, que están estrangulados por razones coyunturales, como los ferroviarios; la reivindicación acerca del eje 16, que incluye la travesía central del Pirineo y Canfranc. Y cómo no hablar también de la conexión con Valencia desde Zaragoza. Pero seguro que estas son cuestiones que podremos analizar en otras intervenciones.

El motivo de mi intervención esta tarde es el túnel de la A-68, que empieza en el paseo María Agustín, de Zaragoza, y termina en la estación Delicias, una infraestructura que depende de Zaragoza Alta Velocidad, que preside el secretario de Estado, en calidad de socio mayoritario del Ministerio de Fomento, aunque participan también el Ayuntamiento de Zaragoza y el Gobierno de Aragón. Se trata de un túnel de 1,8 kilómetros, cuyas obras finalizaron en el año 2008 y que no se puso en servicio por razones que la ciudadanía zaragozana exactamente no conoce.

Las preguntas que yo le quería formular son exactamente cuál fue el importe íntegro de la inversión que se realizó en ese túnel, qué elementos están pendientes de ejecución para poner en servicio esta infraestructura y cuál sería el presupuesto de ejecución de las obras e instalaciones pendientes para la puesta en servicio de este túnel. El objeto de estas preguntas, secretario de Estado, no es otro que el de arrojar un poco de luz y transparencia sobre una infraestructura que en su momento se calificó como necesaria e imprescindible, que supuso una inversión multimillonaria que los datos publicados cifran aproximadamente en 7000 millones de las antiguas pesetas, que ocasionó graves trastornos de ruido y suciedad a los habitantes de esa zona y que está cerrada desde el año 2008. Lo que queremos es tener un mejor criterio sobre esta infraestructura, formarnos una mejor opinión y para ello es imprescindible conocer la envergadura de las inversiones que quedan todavía pendientes y su viabilidad. Se habla de las necesidades de ventilación, de iluminación, de redes de comunicación, pero lo cierto es que no sabemos exactamente de qué estamos hablando ni tampoco del montante al que nos estamos refiriendo. Incluso la rumorología popular habla de defectos constructivos.

Señor secretario de Estado, nosotros compartimos la opinión que usted hizo pública hace unos meses con relación a la necesidad de reducir el endeudamiento de Zaragoza Alta Velocidad, además de hacerlo aminorando al máximo posible las inversiones de las administraciones. Es obvio que cuando se atraviesa una crisis tan profunda como esta y caen los ingresos de la forma en que han caído durante estos años hay que priorizar las inversiones. Para el Partido Aragonés en este momento es prioritario mantener el gasto social, los estándares de calidad en educación y sanidad y las inversiones productivas que nos permitirían generar empleo, al tiempo que se va reduciendo el endeudamiento. Por lo tanto, coincidimos en las opiniones plasmadas por usted hace algún tiempo. Lo único que pretendemos es que se arroje algo de luz sobre esta infraestructura para conocer o saber con exactitud acerca de su viabilidad futura o, en su caso, para poder buscar usos alternativos, algo a lo que el Partido Aragonés estaría dispuesto.

En definitiva, hablaba usted hace un momento de la necesidad de buscar la máxima eficiencia en las inversiones realizadas y eso es lo que pretendemos.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, como me decía usted al principio de su intervención, lo que tiene que ver con la logística de Aragón en su conjunto y de Zaragoza en particular para nosotros ha sido otro de los elementos de análisis y reflexión a través del Gobierno de Aragón, de su Consejería de Infraestructuras y del conjunto de los sectores productivos que han colaborado intensamente. Aprovecho para reiterar mi agradecimiento porque es verdad que en torno a Aragón, y en particular a Zaragoza y a la plataforma logística, existe un conjunto de empresas que desarrollan una actividad extraordinaria de gran dinamismo que están fortaleciendo la economía. Por lo tanto, nuestro máximo interés era encontrar medidas y soluciones adecuadas a las demandas de estos sectores productivos. En ese sentido, tanto el diseño del corredor central como el de las conexiones ferroviarias y viarias, así como el resto de cuestiones que usted ha planteado, forman parte de nuestra agenda y están bien presentes en nuestro plan de inversiones en la medida en que la disponibilidad presupuestaria lo va permitiendo. Intentamos mantener la máxima sensibilidad y a ello nos ayuda permanentemente la relación bilateral con el Gobierno de Aragón a la hora de poder identificar prioridades, tanto en infraestructuras como en cuanto a medidas de mejora de la gestión, desvío del tráfico de pesados, etcétera.

Me preguntaba usted en particular por el túnel de la autovía A-68 de Zaragoza. Este es un buen ejemplo de cómo abordar problemas en el conjunto de las administraciones públicas pues, como usted sabe perfectamente, esta es una actuación que le corresponde a la sociedad Zaragoza Alta Velocidad, constituida en el año 2002, en la que participamos el Ministerio de Fomento, a través de ADIF y Renfe, la Diputación de Aragón y el ayuntamiento. Cuando llegamos al Gobierno, a finales del año 2011, identificamos que esta sociedad tenía contraída una deuda financiera por importe de 400 millones de euros. Es verdad que no es un caso aislado, no es la única pues las sociedades de integración del ferrocarril que se venían constituyendo en diversas ciudades para adoptar soluciones de ámbito urbano para la mejor integración del ferrocarril habían acumulado una deuda de casi 1000 millones de euros entre todas ellas. No obstante, Zaragoza Alta Velocidad, tenía una deuda de 400 millones por el conjunto

de actuaciones que se desarrollaron con ocasión de la alta velocidad en la ciudad. Lo cierto es que la sociedad Zaragoza Alta Velocidad no tenía ni tiene capacidad para devolver esta deuda en la fecha comprometida, diciembre de 2012. Lo que llevamos a cabo fueron varias novaciones del endeudamiento, algunas aportaciones por parte de los socios para intentar amortizar y atender pagos durante el año 2012. Finalmente, el 26 de marzo de 2013 se firmó la reestructuración de la deuda de la sociedad por un importe total de 360 millones de euros, siendo el importe pendiente de amortizar actualmente, a fecha de mayo de 2014, de 335 millones de euros, con un coste financiero acumulado de casi 100 millones. Por lo tanto, la situación económico-financiera de esta sociedad, pública cien por cien, es muy delicada.

Lo cierto es que para hacer frente a los vencimientos de la deuda existente tuvimos que eliminar una serie de cargas derivadas del convenio que pesaban sobre los terrenos, porque como usted bien conoce la manera de financiar todo este endeudamiento es liberar suelos ferroviarios que se sacan al mercado y con cuyos ingresos se atiende al endeudamiento de la sociedad. Ese es el modelo teórico, que en algún caso ha entrado en quiebra o debilidad porque el valor de los ingresos previstos no se corresponde con la deuda acumulada. En el consejo de administración de la sociedad el 27 de marzo del año 2012 acordamos suspender por el momento la ejecución de algunas de las actuaciones pendientes en el convenio que dio lugar a la constitución de la sociedad. En ese convenio había una lista de actuaciones que no se habían ejecutado y el acuerdo de las administraciones públicas —Diputación de Aragón, ayuntamiento y Ministerio de Fomento— fue paralizar las actuaciones que estaban pendientes, para lo cual firmamos el 23 de julio de 2012 una adenda al convenio originario.

Lo cierto es que la actuación del túnel de la A-68 a la que usted hacía referencia, que se licitó y adjudicó en el año 2007 y finalizó en el año 2011, supuso una inversión de 34,1 millones de euros que se ejecutó en aquel momento. Como usted bien sabe, se trata de un tramo subterráneo de la A-68 que conecta el paseo de María Agustín con la salida de las autopistas y las autovías a la altura de la estación intermodal en Zaragoza. Esta actuación tiene como finalidad la transformación urbanística de los suelos desafectados de uso ferroviario, compatibilizado con el desarrollo de las infraestructuras viarias que tiene programadas el Ministerio de Fomento dentro de la ciudad de Zaragoza. Sin embargo, pese a esa ejecución de 34,1 millones de euros, la infraestructura no se ha podido poner en servicio ya que quedan pendientes de ejecutar las instalaciones de seguridad y protección civil en el túnel. El presupuesto estimado de licitación de estas actividades: sistemas de suministro de energía, alumbrado, control del aire, ventilación, detección y extinción de incendios, comunicaciones, señalización y megafonía es de casi 23 millones de euros. Por lo tanto, de acuerdo con la decisión tomada en el consejo de administración de Zaragoza Alta Velocidad, no es posible llevarlo a cabo.

Yo creo que lo que ha pasado en la sociedad Zaragoza Alta Velocidad y en alguna otra es que se han acometido actuaciones por encima de las capacidades de financiación. En el caso de Zaragoza con 1100 millones de euros, entre los que destacan los 278 millones de euros destinados a la estación de alta velocidad de Delicias. Y aunque es verdad que ningún proyecto está descartado, el compromiso de racionalidad alcanzado por todas las administraciones es que no seguiremos llevando a cabo actuaciones hasta que se materialicen las desinversiones, la venta de terrenos y la generación de recursos suficientes para atender la deuda y financiar nuevas actuaciones. Ese es el proyecto en el que nos encontramos: poner en el mercado los suelos. Hemos realizado nuevas tasaciones de los suelos disponibles, estamos intentando generar la disponibilidad de recursos mediante la enajenación de suelos y conforme vayamos teniéndolos amortizaremos deuda por una parte y, por otra, abordaremos nuevos proyectos como el de la puesta en servicio del túnel de la A-68, un túnel ya ejecutado y en el que lo razonable es ponerlo en servicio cuanto antes. También es verdad que se trata de una actuación de ámbito urbano y requerimos el compromiso del ayuntamiento y de la propia Diputación de Aragón para, de manera conjunta, ser capaces de poder llevar a cabo esa actuación en el plazo más rápido posible pero, en todo caso, sin más endeudamiento, sino con los recursos que se generen con la venta de suelos, que ojalá sea cuanto antes.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señora senadora.

– PREGUNTA SOBRE LAS PREVISIONES EN RELACIÓN CON EL CIERRE DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE VALLADOLID Y PUEBLA DE SANABRIA (ZAMORA).

(Núm. exp. 681/000649)

AUTOR: FERNÁNDEZ BLANCO JOSÉ (GPS)

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, del senador José Fernández Blanco, del Grupo Parlamentario Socialista, con número de expediente 649.

Tiene la palabra su señoría.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Buenas tardes, señor secretario de Estado. Buenas tardes, señora presidenta.

Quizás sea esta una de las preguntas que puede definir el interés que el Gobierno tiene por este Senado, porque esta pregunta la formulé el 9 de abril del pasado año, cuando se estaba discutiendo el Plan de racionalización de los servicios ferroviarios de media distancia prestados sobre las redes convencionales, este servicio que se prestaba entre Valladolid y Puebla de Sanabria, que estaba entonces al borde del cierre. Evidentemente, hace quince meses que hice la pregunta, y cuando mi compañero portavoz me plantea si la mantengo, le digo inmediatamente que sí porque aunque el cierre no se ha consumado, existen algunas respuestas pendientes alrededor de esta línea, de los servicios futuros que se van a prestar, sobre todo en la alta velocidad y del resto de los servicios de larga distancia que pasan por la estación de Puebla de Sanabria.

Por lo tanto, le adelanto que voy a preguntarle por estos servicios, y le adelanto también que la respuesta del secretario de Estado —y no es que yo sea adivino— va a ser que este servicio de media distancia se ha mantenido gracias a la sensibilidad del Gobierno con las zonas periféricas y rurales. Evidentemente, sensibilidad que no tuvo con otros servicios, como el de Puebla de Sanabria-Ourense, que se nos dijo que se iba a sustituir por líneas de autobuses, y todas las comarcas del oeste de Zamora se han quedado sin esa conexión que teníamos con la vecina capital gallega.

Pero volviendo al servicio Puebla de Sanabria-Valladolid, diré, haciendo un poco de historia, que todo se movilizó a partir del 28 de diciembre de 2012, cuando el Gobierno cuestiona el servicio público obligatorio de este servicio, lo que provoca una contestación social importantísima porque se iba a suprimir un servicio por el que podíamos estar en Zamora a las 8 y media de la mañana y en Valladolid pasadas las 10, permitiendo así a todas las comarcas implicadas poder acceder a servicios sanitarios, educativos y comerciales que se nos iban a quitar. Insisto, esta amenaza movilizó a ayuntamientos de todos los colores políticos, a senadores del PSOE de Castilla y León, a quienes les agradezco mucho sus compromisos, a centenares de vecinos de todas las comarcas, que subimos al tren e hicimos el recorrido, y después, cuando el Gobierno y la comunidad autónoma nos querían convencer de que esa alternativa de los autobuses era factible, el 13 de junio fletamos un autobús que salió de Puebla Sanabria a las 7 y cuarto y llegó tres horas menos tres minutos más tarde a Zamora. Resumiendo, el tren hacía ese recorrido en una hora y muy poquito, y el autobús lo hacía en tres horas.

Como el Gobierno no encontró ninguna solución alternativa, evidentemente por carretera, restituye el tren el día 20 de junio —hoy, día 23, casi estamos de cumpleaños— gracias a la presión popular. Esta pregunta me sirve para agradecer a todos los usuarios, a todos los que se subieron al tren, a todos los que esos días protestaron y se movilizaron, porque gracias a ellos el tren sigue funcionando.

La pregunta la voy a transformar en si tiene fecha de caducidad este servicio ferroviario; si el Gobierno está comprometido a considerar servicio público obligatorio este servicio. Así transformaría yo la pregunta inicial en estas dos preguntas. Evidentemente, no me vale que conteste que sigue funcionando, porque ya sé que sigue funcionando, lo que quiero es que me garantice que el servicio se va a seguir prestando en esas zonas que, evidentemente, necesitan la comunicación.

Ya le avisaba de que iba a ir un poquito más lejos en esta tardía respuesta. Me gustaría también preguntarle por la estación de AVE, la terminal de AVE de la comarca sanabresa que está prevista en Otero, porque, también repetidamente, insisto en preguntar por escrito al Gobierno, y a veces me dice que sigue su planificación, otras veces me contesta que responde según lo establecido en el Pitvi 2012-2024, y ya en las últimas respuestas, como me pongo muy pesado, me dice que ya me ha contestado.

Usted mismo, señor secretario de Estado, fue muy ambiguo a primeros de octubre del pasado año, cuando dijo: Se está haciendo un estudio de demanda para determinar las necesidades de esta terminal. Y añadía usted: De hecho, esta estación sigue en el proyecto. Pero, fíjese, el portavoz del Partido Popular en Zamora, en declaraciones hechas el 8 de octubre de 2013, al término del comité de dirección del partido en Zamora, contesta a sus declaraciones diciendo que el estudio habrá que hacerlo cuando esté hecha la estación.

Como puede suponer, yo no le voy a meter en el brete de preguntarle por el estudio, porque sus palabras fueron entonces descalificadas por toda la sociedad zamorana, pero sí le voy a reiterar las

numerosas preguntas escritas que he formulado y le voy a preguntar en qué fecha estima el Gobierno que comenzarán las obras de la estación del AVE de Otero de Sanabria, en la provincia de Zamora, porque aunque parezca que no tiene relación ninguna una cosa con la otra, sí la tiene. Y lo explico en un segundo.

La futura estación no está situada en la estación existente. La estación existente está en Puebla de Sanabria, que además es de una arquitectura envidiable, y el futuro AVE va a pasar en túnel justo por debajo de esta estación. Por lo tanto, si no se hace la estación de Otero de Sanabria se dejaría a toda la comarca sin ningún tren, ya que todos van a circular vía nueva, vía AVE; en una palabra, otra vez condenados, sin servicios ferroviarios.

Supongo que la señora ministra de Fomento que, como bien sabe, es zamorana cuando está en Zamora, no querrá pasar a la historia como la responsable de que el oeste zamorano se quede sin tren. Por cierto, un tren histórico, inaugurado, si no me falla la memoria, en el 59...

La señora PRESIDENTA: Senador Fernández Blanco, vaya terminando. Ha agotado su tiempo hace un rato.

El señor FERNÁNDEZ BLANCO: Termino, señora presidenta.

Como digo, un tren histórico inaugurado en el 59, si la memoria no me falla, un tren que, según las crónicas en aquel momento, traería el desarrollo y la prosperidad a la comarca. Evidentemente, la falta de este tren nos llevaría a la despoblación, a la incomunicación y al cierre de muchos pueblos. Por lo tanto, me podría contestar, y así las preguntas escritas no las transformaremos en orales o en preguntas a la ministra de Empleo.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Gracias, senador.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Señoría, como bien decía, el 28 de diciembre del año 2012 el Consejo de Ministros abordó, en el contexto de un plan de racionalización de los servicios ferroviarios de viajeros, un acuerdo por el que se establecían cuáles debían ser los servicios ferroviarios que tuviesen la naturaleza de obligación de servicio público. Al declararlo como tal, quedaba garantizada su permanencia y su financiación porque, evidentemente, está asociado a que son líneas que tienen una naturaleza de servicio público, tienen un déficit de explotación fruto de la baja utilización y necesitan aportaciones presupuestarias para ser financiados, para ser sostenidos en términos de calidad, de frecuencia y del tipo de material que se requiere para desarrollar este tipo de actividad.

Como digo, eso fue lo que hicimos el 28 de diciembre y, desde el año 2012, como usted bien sabe, la relación entre Valladolid y Puebla de Sanabria (Zamora) está entre las consideradas como obligación de servicio público. En ese sentido, es evidente que no está prevista la supresión del servicio Valladolid-Puebla de Sanabria; ni lo fue entonces ni lo será ahora ni en el futuro; es una relación declarada obligación de servicio público. Bien es verdad que antes del Plan de racionalización de los servicios ferroviarios, en esa relación Valladolid-Puebla de Sanabria existía una oferta de 14 trenes semanales de media distancia entre ambas poblaciones, y en la actualidad la oferta es la misma: 14 trenes semanales directos por sentido, en servicios de media distancia, a los que además añadimos 6 servicios adicionales semanales por sentido, con un billete combinado entre la media y la larga distancia.

Para su información, hemos incrementado la oferta de servicios; sin embargo, la demanda se está comportando un poco a la baja: de los 39 600 viajeros que tenía en el año 2011, se ha pasado a 32 500 en el año 2013, cifra que se están manteniendo aproximadamente en el año 2014.

La cobertura de costes se sitúa en torno al 8% aproximadamente. Es una cobertura baja pero, como digo, está declarada obligación de servicio público como garantía de la movilidad y la conectividad de los ciudadanos. Fíjese, señoría, nosotros, cuando hacemos un plan de racionalización de servicios públicos buscamos optimizar la asignación de recursos de todos los ciudadanos al transporte ferroviario pero también queremos garantizar la movilidad de los ciudadanos, y eso se consigue mediante una oferta de transporte con visión intermodal —porque no es el único modo de transporte el ferroviario, también existe el modo de transporte por carretera— y buscando las soluciones más eficientes desde el punto de vista social y económico. Así, nosotros tenemos una serie de estudios teóricos que nos dicen que con una ocupación en torno al 15 o al 20% el transporte ferroviario es el más eficiente en términos globales: por

coste, por medioambiente, también desde el punto de vista económico, etcétera. Posteriormente ese estudio lo aplicamos a cada uno de los casos e intentamos llevarlo a la totalidad del territorio nacional, a todas las comunidades autónomas, lo que nos permitió identificar cuáles son los servicios que deben ser financiados, como el que nos estamos refiriendo.

Lo cierto es que, al no haber una conexión directa por carretera, hemos mantenido completamente la oferta existente, con un esfuerzo importante de las arcas públicas, porque, insisto el Plan de racionalización no tenía exclusivamente un criterio económico; también atendía a motivos sociales y medioambientales, y con esos objetivos y enfoques es cómo se ha construido la oferta de servicios públicos.

Garantizar la prestación de servicios públicos de transporte es una de las principales obligaciones del Ministerio de Fomento, de cualquier ministerio de fomento, pero también es verdad que es labor de todo responsable político garantizar la eficiencia y el buen uso de los recursos públicos. Por lo tanto, en ese equilibrio intentamos alcanzar la compensación.

Me preguntaba usted —y no quiero dejarlo sin contestar— por la estación futura de Otero de Sanabria. Como hemos reiterado en múltiples ocasiones en preguntas escritas y en preguntas orales, la estación está planificada en la línea, y así continúa, y los tiempos para su desarrollo son coherentes con el desarrollo de la infraestructura. La ministra no se declara zamorana en Zamora; es zamorana de nacimiento, y eso cada uno lo llevamos en nuestro DNI, en nuestra partida de nacimiento, por lo tanto, la sensibilidad de la ministra con Zamora, con la línea de alta velocidad y con la estación de Otero de Sanabria es absoluta. Su desarrollo está previsto y sus tiempos irán acompañando el desarrollo de las infraestructuras. Evidentemente, cuando vayamos construyendo la plataforma, cuando se vayan instalando las vías, todos los sistemas de seguridad, electrificación, comunicaciones irán acompañando los de la estación, porque sería una paradoja tener estación sin vía o tener vía sin estación. Por lo tanto, esté usted tranquilo, señoría, porque el proyecto lo contempla y así se desarrollará en los tiempos razonables la construcción de la infraestructura.

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— PREGUNTA SOBRE EL COMPROMISO DEL GOBIERNO PARA GARANTIZAR LA EJECUCIÓN DE TODAS LAS OBRAS INCLUIDAS EN EL PLAN DE CARRETERAS DE CANARIAS 2006-2017.

(Núm. exp. 681/001027)

AUTOR: QUINTERO CASTAÑEDA, NARVAY (GPMX)

La señora PRESIDENTA: Pasamos a la siguiente pregunta, la 1027, del senador Narvay Quintero. Su señoría tiene la palabra.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Muchas gracias, señora presidenta.

Como usted sabe, señor secretario de Estado, tanto nuestro partido, como el propio Gobierno de Canarias hemos denunciado en reiteradas ocasiones el trato, a nuestro parecer injusto, discriminatorio y exageradamente austero por parte del Gobierno del Estado con respecto a la aplicación del convenio de carreteras firmado con Canarias, con recortes realizados por su departamento de forma unilateral y desproporcionados desde abril de 2012. Desde entonces la deuda del Estado en Canarias en relación con la financiación de infraestructuras viarias no ha hecho sino crecer. Las decisiones del Ministerio de Fomento, adoptadas sin una adecuada planificación previa de las obras que ya estaban en construcción no han hecho sino ralentizar, encarecer o paralizar obra pública que se venía desarrollando en Canarias. Después de tres años consecutivos de recortes y sin diálogo, el déficit de financiación sobre las cantidades acordadas y firmadas en el Convenio de carreteras de Canarias 2006-2017 supera ya los 460 millones de euros.

Así, en estos últimos años el Gobierno de Canarias ha tenido que afrontar las mismas obras con menos de la cuarta parte de los fondos previstos, mientras que vemos cómo en otras comunidades —aunque no quiero señalar ninguna— se aplica un criterio totalmente diferente. En esta situación, desde Canarias hemos tratado de hacer entender al Estado que comprendemos el contexto de dificultad presupuestaria, eso es una evidencia: entendemos que se tengan que hacer algunos recortes, incluso aceptaríamos un recorte en las partidas anuales que se destinan en la materia, pero a cambio de prorrogar el convenio en el tiempo, siempre que esos fondos anuales sean suficientes para mantener un ritmo aceptable en las obras. Sin embargo, en la última reunión de la comisión bilateral Canarias-Estado,

celebrada en febrero, los representantes del ministerio volvieron a mostrar la nula sensibilidad del Gobierno de España respecto a Canarias y consolidaron una política de bloqueo económico. Pese a las buenas palabras escuchadas en las reuniones previas y las buenas intenciones mostradas por usted en otras comparecencias y reuniones, lo cierto es que desde Madrid el ministerio mantiene su inexorable embargo a la obra pública canaria.

Después de 2 ejercicios presupuestarios muy complicados, el Gobierno de Canarias ha tenido que destinar más de 230 millones de euros de sus fondos propios, de otras partidas muy necesarias en esta situación económica, como son empleo, sanidad y educación, a fin de que las obras que ya habían comenzado y tenían licitación y contrato con empresas pudieran continuar, porque si no, como usted sabe, el coste por dejar de pagar a estas empresas hubiera sido mucho mayor que la inversión que el Estado venía haciendo.

El recorte unilateral entre 2012 y 2014 ya ha ascendido a 563 millones de euros. Por eso, señor secretario de Estado, deberían plantearse por lo menos la propuesta que les hacía: un recorte anual pero ampliando la fecha de finalización del convenio. Espero que no se cometa el mismo error que ya se cometió, y espero que no fuera un error de la ministra, sino una mala interpretación de sus palabras, cuando en Canarias dijo que el Gobierno del Estado no tiene nada que ver con las carreteras de la comunidad. Entiendo que ha sido un error, porque sí tiene que ver. Es verdad que en 1982 se transfirieron las competencias, pero para que se ejecutasen convenios bilaterales como el que hemos desarrollado y se pudiera afrontar este tipo de obras a 2. Porque si el Estado une las carreteras entre provincias en la península, también tiene que hacer frente a las de Canarias. Pero no solo es eso, sino que el Régimen Económico y Fiscal de Canarias, aprobado por el Estado y de obligado cumplimiento, recoge este plan de carreteras y este convenio y la inversión media que tiene que hacer en infraestructuras —como son las carreteras— en la comunidad. Por eso espero que no me vuelva a responder lo mismo, que creo que fue una malinterpretación de las palabras de la ministra por parte de los medios de comunicación, y que no nos diga que el Estado no tiene nada que ver con las carreteras de Canarias.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, empezando por la consideración final, creo que las competencias de cada una de las administraciones públicas en materia de carreteras en Canarias están claramente delimitadas, y eso no significa que el Estado no tenga ninguna responsabilidad. No sé si está bien recogido o bien expresado, pero lo que es cierto es que las competencias en materia de carreteras en la comunidad autónoma las ostenta la propia comunidad, que planifica y construye estas infraestructuras, y el Estado, a través de convenios para la financiación de esas inversiones, colabora, contribuye y favorece un desarrollo del que se siente satisfecho, porque la red viaria de las islas Canarias ha mejorado notablemente en los últimos años. Por tanto, ese es el plano, un plano de colaboración financiera a través de convenios por parte del Estado y de ejecución por parte de la comunidad autónoma. Fíjese, que el título competencial que le corresponde al Estado se refiere a la red de carreteras del Estado, que son aquellas que superan el ámbito territorial de una comunidad autónoma; en el ámbito insular eso es metafísicamente imposible, no puede superarlo. Pero eso no significa que el Estado no tenga nada que ver, porque hay convenios en vigor, convenios que queremos cumplir; somos respetuosos en su ejecución y hay una relación bilateral a través de las comisiones de seguimiento, en las que periódicamente nos reunimos para intentar ordenar la gestión y la ejecución de esos convenios.

El convenio de 2006, actualmente en vigor, y su adenda del año 2009, pretendían establecer un conjunto de actuaciones que siguen lo previsto en el de 1994, cuando se firmó el primer convenio entre el Gobierno central y el Gobierno de Canarias. Por lo tanto, hay una tradición sostenida y continuada para que se lleve a cabo esta financiación, que es compartida: una parte la aporta el Estado y otra la aporta el propio Gobierno de Canarias con cargo a sus dotaciones.

Lo cierto es que el convenio actual está dando un magnífico resultado; más allá de las incidencias que ahora comentaré, llevamos asignados más de 1300 millones de euros a través de este convenio para las inversiones en carreteras en Canarias. Por lo tanto, hay un proyecto de desarrollo muy importante, muchas actuaciones ejecutadas, muchas obras puestas en servicio, se han remodelado muy

recientemente actuaciones tales como enlaces y vías de servicio en la GC-1, en la isla de Gran Canaria entre Agüimes y Santa Lucía, etcétera. Por lo tanto, seguimos trabajando y llevando a cabo algunas actuaciones.

Sin embargo, es verdad, y lo decía su señoría, que del convenio firmado quedan pendientes de aplicación alrededor de 1131 millones de euros. ¿Qué es lo que ha pasado? Pues lo que ha pasado es lo que ha sucedido en el conjunto de los Presupuestos Generales del Estado. Así, en materia de carreteras, hemos experimentado un ajuste de la inversión fruto de la política presupuestaria general, del presupuesto aprobado por el Parlamento en la Ley de presupuestos, que ha repercutido en el conjunto. Hemos tenido que revisar anualidades, hemos tenido que rescindir algún contrato, hemos tenido que ajustar a la baja cuantías por un montante, por lo que se refiere a la Red de Carreteras del Estado, de aproximadamente el 56% en números redondos, y al convenio con Canarias le hemos aplicado también un porcentaje de recorte que se sitúa en torno al 48%. Por lo tanto, hemos dado al convenio con Canarias un tratamiento equivalente, e incluso, si me lo permite —y no quiero ni mucho menos ser optimista porque estamos hablando de ajustes y de recortes— algo menor de lo que hemos aplicado en nuestro propio presupuesto del Ministerio de Fomento y que nos ha obligado necesariamente, como es evidente, a reanualizar, a rescindir, a suspender o a reducir cuantías. Si las inversiones en Canarias fuesen responsabilidad del Ministerio de Fomento eso es lo que habríamos hecho, como hemos hecho en cualquier otro territorio peninsular y en cualquiera de las comunidades autónomas. Es una medida dura, difícil y compleja de aplicar, pero es lo que estamos haciendo con nuestras inversiones en todo el territorio.

En la comisión mixta de seguimiento hemos hablado con los representantes del Gobierno de Canarias de revisar el convenio y modificar las cuantías, porque nosotros no podemos poner una cuantía distinta de la que nos asignan los Presupuestos Generales del Estado para el convenio con Canarias. En cualquier caso, le aseguro que, por nuestra parte, tenemos la mejor disposición para mantener el contexto del compromiso de inversión, porque sabemos las actuaciones que ha llevado a cabo el Gobierno de Canarias, los compromisos que están ya asumidos, adjudicados, y por lo tanto, en un escenario temporal necesariamente superior hay que intentar reanualizar las cuantías, y con los presupuestos previstos para 2013, 2014 y lo que podamos conseguir para 2015, establecer un escenario plurianual que nos permita terminar el compromiso adquirido y finalizar el convenio y las actuaciones que dentro de él están comprometidas. Ese es nuestro compromiso, esa es nuestra intención y estamos trabajando en este sentido y hablando con los representantes del Gobierno de Canarias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Tiene la palabra el senador Quintero.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señor secretario de Estado.

Usted sabe que aceptamos los recortes, pero la planificación del ministerio del nuevo reparto de fondos existente desde 2016 hasta 2023, y así lo dijimos en esa comisión y se lo traslado hoy, nos parece exageradísima. En este sentido, al menos pedimos que se tenga cierta sensibilidad con las 20 carreteras que están en marcha, que están concedidas, que están licitadas y en plena ejecución, y que se adapte el plan a la propuesta del Gobierno de Canarias. Digo esto, aunque solo sea por coherencia económica porque, como se ha planteado, se pueden generar muchos más gastos por la paralización de esas obras, por indemnizaciones a las empresas adjudicatarias, que incluso podrían ser mayores que la propia inversión del Estado de 52 millones de euros para el próximo año.

Lo cierto es que nuestra petición se vio con buenos ojos el año pasado pero, desgraciadamente, en febrero de este año, la reunión no fue como se había previsto a finales de 2013, para planificar en el tiempo y ampliar, aunque no hasta 2023, debido a los recortes presupuestarios. En este sentido, al menos en el caso de estas 20 carreteras, que ya están en marcha, sería conveniente un rediseño y darles una dotación prioritaria en lugar de destinar fondos a otras carreteras que no se habían empezado, porque así, desgraciadamente, es posible que este año se tengan que paralizar carreteras y convenios, y que la indemnización pueda llegar a ser mayor que incluso lo que aporta el Gobierno del Estado, que para el próximo año había presupuestado 52 millones de euros.

Por eso le pido que hagan un esfuerzo en su departamento por mantener otra reunión con el Gobierno de Canarias con el fin de planificar mejor y que el coste económico de las 2 administraciones sea el menor posible y la ejecución sea lo más real en aquellas carreteras que actualmente están en ejecución.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Quintero.
Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, señora presidenta. Intervendré muy brevemente.

Señor Quintero, nuestro compromiso es mantener esas reuniones bilaterales y tratar de obtener fondos europeos que ayuden, porque el objetivo final es realizar las infraestructuras en el tiempo más breve posible, y por lo tanto, si somos capaces de obtener financiación europea será muy bienvenida. No son fondos del presupuesto del Estado, pero no creo que eso sea lo importante; lo importante es que haya fondos suficientes para ejecutar el convenio en los términos en que se pactó y poder atender las infraestructuras que están comprometidas y muchas de ellas en ejecución.

Por lo que se refiere a la temporalidad, le diré que para nosotros no es una cuestión de principios si el convenio debe ampliarse hasta 2020 o hasta 2023. Se trata de una previsión de capacidad financiera para poder aportar los recursos suficientes para financiar la totalidad de las obras comprometidas. Si somos capaces de hacerlo en menor tiempo, tanto mejor, pero lo que nosotros hacemos es una planificación, acordada con el Ministerio de Hacienda, de cuáles pueden ser previsiblemente las aportaciones. En cualquier caso, si se llevan a cabo en un plazo menor, se podría revisar y a lo mejor establecer un modelo de convenio con un escenario temporal que se pueda acortar en el caso de que se mejore la financiación, o bien por vía presupuestaria o bien por vía de fondos que podamos atraer, incorporando la nueva programación de fondos europeos que el Gobierno ha presentado en la Unión Europea.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LA ESTIMACIÓN QUE HACE EL GOBIERNO DEL IMPACTO QUE HAN TENIDO EN EL PRODUCTO INTERIOR BRUTO (PIB) LOS RECORTES EN INVERSIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y LAS EMPRESAS DEL GRUPO FOMENTO.

(Núm. exp. 681/001323)

AUTOR: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS)

– PREGUNTA SOBRE LA VALORACIÓN QUE REALIZA EL GOBIERNO DE LA EVOLUCIÓN DE LA DEUDA DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y DEL CONJUNTO DEL GRUPO FOMENTO DESDE EL MES DE DICIEMBRE DE 2011.

(Núm. exp. 681/001324)

AUTOR: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS)

– PREGUNTA SOBRE LA VALORACIÓN QUE REALIZA EL GOBIERNO DE LA DESTRUCCIÓN DE EMPLEOS DIRECTOS E INDIRECTOS GENERADOS POR LA DECISIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO DE RECORTAR EN INVERSIÓN.

(Núm. exp. 681/001325)

AUTOR: FERNÁNDEZ ORTEGA, JUAN MANUEL (GPS)

La señora PRESIDENTA: Pasamos a las preguntas del senador Fernández Ortega números 1323, 1324 y 1325, agrupadas en una intervención.

Tiene la palabra su señoría.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Hace un año le pregunté al señor secretario de Estado por el impacto de los recortes del Ministerio de Fomento en el empleo y en el PIB de nuestro país, y no quiso contestar, no por desconocimiento, que sería algo imperdonable para un secretario de Estado, sino para no evidenciar que su gestión tenía como consecuencia la destrucción de miles de puestos de trabajo en nuestro país.

Este año, un año después, le reitero la pregunta porque supongo que ya habrá tenido tiempo de reflexionar y de aportar algún dato, y espero que hoy sí quiera entrar al debate. También le solicito su valoración sobre cómo ha evolucionado la deuda. Digo esto porque llevo seis meses intentando que me diga con qué deuda ha cerrado el Grupo Fomento el año 2013 y el Gobierno se niega a contestar en tiempo y forma, y cuando contesta —que lo hace fuera de plazo—, lo que viene a decir es que hasta que no formulen sus cuentas las empresas y las audite la Intervención General de la Administración del Estado

no piensan ustedes dar los datos de deuda del Grupo Fomento, que es algo inexplicable, porque hasta ahora sí se facilitaba, pero se ve que no quieren que constatemos que la deuda no hace más que aumentar, eso sí, a pesar de que han recortado la inversión para el año 2014 en relación con 2011 en 4646 millones de euros, porque prácticamente todo el recorte del Ministerio de Fomento ha recaído sobre la inversión, a 35 puestos de trabajo directos —según suele decir la señora ministra de Fomento— y aunque esto suponga la destrucción de 162 610 puestos de trabajo directos con respecto a 2011, amén de los indirectos que se crean con todas estas inversiones.

Repito, 162 000 empleos destruidos, una caída de medio punto del PIB solo con el recorte en la inversión del Ministerio de Fomento, y una deuda que en el año 2012 —porque ese dato sí lo tenemos— aumentó prácticamente en 1000 millones de euros. Además, también contamos con los Presupuestos Generales del Estado en donde autorizan a algunas de las empresas del Grupo Fomento a endeudarse casi en 3000 millones de euros. Por lo tanto, tengo mucho interés en saber qué valoración hace usted de esa evolución de la deuda del grupo.

Espero que sea capaz de darnos hoy esa cifra, que esté dispuesto a hacerlo, y también quiero que me aclare si dentro de la deuda del Grupo Fomento van a contabilizar aquellas que difieren por el nuevo método de pago que han inventado. Ahora el método alemán no es que se pague la obra al acabar sino que ustedes la difieren, y quiero que me diga si eso lo van a contabilizar como deuda del grupo Fomento o si se quedará en la nube. Me gustaría tener esa información directa de usted, y que en esta ocasión me contestara a las preguntas que le planteo.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Muchas gracias, presidenta.

No sé si he entendido muy bien esta parte final de la intervención, quizá luego la podamos aclarar para ver qué es esto del método alemán o el pago de la deuda. Nosotros, como ya sabe su señoría, porque lo hemos comentado en otras ocasiones, hemos tenido que dedicar buena parte de los recursos del presupuesto de los años 2012, 2013, incluso de 2014, a poner en orden las cuentas del Grupo Fomento, a atender el pago derivado de expropiaciones de años anteriores que ni se habían tomado en consideración, a pagar liquidaciones, certificaciones pendientes... Si algo intentamos es ser gestores responsables y serios. Por ejemplo, usted mencionaba el método alemán, el método del pago a la finalización de la obra. Estamos pagando ahora métodos alemanes de una serie de obras en las que, en vez de ir pagando cada anualidad, se dejó todo para el último momento de ejecución, que es una manera de ejecutar la obra, pero, evidentemente, este año, en los presupuestos del Ministerio de Fomento hay varios cientos de millones de euros destinados a pagar los métodos alemanes de las obras ejecutadas en años anteriores que no han soportado su anualidad correspondiente, sino que se ha dejado todo hasta su finalización; método de gestión perfectamente legal, fiscalizado o autorizado, que tiene esta singularidad, que en vez de que cada año aguante su certificación y, por lo tanto, su presupuesto, se deja todo para que lo pague el que inaugure la obra. No está mal; a lo mejor no es mal planteamiento que el que inaugure pague, en vez de que cada año soporte su certificación anual. Pero le aseguro que estamos atendiendo todas las obligaciones de pago de todas las actuaciones que se están desarrollando y, además, estamos poniendo orden en las cuentas del departamento, en todo este conjunto de obligaciones que encontramos en diciembre de 2011.

Hay también alguna cuestión de carácter económico en torno a su pregunta sobre cuál es el impacto en el empleo, el impacto en la economía... Yo creo que lo que ha hecho este Gobierno es fundamentalmente equilibrar la economía española. Nos encontramos con 9 puntos sobre PIB de déficit, por lo tanto, 90 000 millones de gasto sobre el ingreso, con todos los desequilibrios que esto genera, con el encarecimiento de la financiación y con la pérdida de puestos de trabajo y de empleo que comporta. Una de las principales actuaciones de este Gobierno ha sido reequilibrar los fundamentales de la economía española; reequilibrar e ir en una senda de equilibrio del déficit público; no tener que acudir a los mercados financieros para financiar los desequilibrios de las cuentas públicas y de esa manera financiar la economía real, es decir, que las empresas puedan obtener financiación que hace unos años no tenían; atraer de nuevo con una política económica transparente, sólida y coherente a inversores internacionales que, en vez de llevarse

el dinero fuera, como pasaba antes, empiezan a invertir en España porque ven un escenario de crecimiento de la economía, de recuperación del empleo.

Eso es lo que está pasando en la economía española. Por lo tanto, la política económica del Gobierno está ayudando a la recuperación del empleo y a la recuperación de la economía. Una mayor inversión en los años 2012 y 2013 hubiese sido perjudicial para este proceso; si hubiésemos seguido invirtiendo, como se invertía en años anteriores, sin tener capacidad para ello y recurriendo al endeudamiento, hubiésemos contribuido al empobrecimiento una vez más de nuestra economía, al incremento del endeudamiento y a la destrucción de empleo. Por lo tanto, hemos contribuido a llevar a cabo un proceso de racionalización de la inversión y estamos contribuyendo a la recuperación de la economía. Yo creo que ese es el enfoque productivo que deberíamos darle a la pregunta sobre cuál es la aportación del Ministerio de Fomento a la economía de nuestro país, a la creación de empleo y a la reactivación económica.

En ese sentido, la deuda del Grupo Fomento creció desde 2004 a 2012 casi 3 veces; pasó de más de 13 000 a 42 000 millones. Nosotros teníamos una ratio, entre la deuda y el EBITDA, que es como se miden en términos económicos estas cuestiones, de más de 19 veces en el año 2011; en el año 2013 ha cerrado en 16 veces. Seguimos teniendo una altísima deuda porque, evidentemente, la deuda que nos hemos encontrado es altísima y estamos intentando mejorar la gestión económica para rebajarla, y se ha rebajado en un 17%.

Yo creo que las perspectivas actuales son mucho mejores; hemos creado condiciones para que se recupere la situación económica en España, para que se recupere la creación de empleo y disminuya el número de parados; por lo tanto, lo que estamos consiguiendo es no destruir empleo, en términos generales, como economía. La aportación singular del Ministerio de Fomento, en mi opinión, no es un enfoque razonable, porque su impacto sobre la economía en su conjunto es la totalidad de los agentes económicos, públicos y privados, que son los que permiten el crecimiento económico y la creación de empleo. El Ministerio de Fomento, el Gobierno en su conjunto, ha contribuido a revertir la situación que heredamos a finales de 2011 y, por lo tanto, a crear muchos miles de puestos de trabajo gracias a la política económica de todo el Gobierno.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.
Senador Fernández Ortega, tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Gracias, señora presidenta.

Dice usted que no es razonable analizar el impacto de las políticas de Fomento en la destrucción de empleo, pero su decisión de recortar las inversiones ha supuesto 162 000 empleos destruidos en 2014 con respecto a 2011. Si a usted no le parece significativo, será que al Gobierno de España, a la ministra de Fomento, no le parece importante destruir 162 000 empleos porque la prioridad es el déficit del país. Por cierto, quienes están soportando la reducción del déficit son las comunidades autónomas y los ayuntamientos; además, ustedes lo que están haciendo con su política es descargarlo sobre la deuda.

Usted no me quiere dar ni por escrito, y ya veo que tampoco de palabra, la cifra de la deuda que tienen, pero ustedes hicieron crecer la deuda en 2012 en 1000 millones. Yo he visto los Presupuestos Generales del Estado de este año y autorizan a ADIF a endeudarse en 2900 millones más de euros; solo a ADIF. Suponiendo que sean capaces de enjugar deuda en otras empresas a base de no invertir, seguirían teniendo un aumento del endeudamiento de más de 1000 millones, suponiendo que todos sus objetivos se cumplieran, con lo cual, ¿qué me está contando? ¿Usted está diciendo que la sociedad española tiene que hacer el sacrificio de perder 162 000 empleos y el resultado es que aumenta la deuda? Si cogemos la deuda global del Estado, el aumento sí que es significativo, va por el billón de euros; han aumentado un 20 o un 25% del que se encontraron en solo dos años. ¿Qué está diciendo del crecimiento de la deuda de Fomento desde 2002 a 2011? Dígame la que tiene usted con su gestión, y dígame si le parece bien esa gestión; si le parece buena una gestión en la que aumenta la deuda, destruyen un montón de empleo y enfrían la economía española. ¿Dónde está la ventaja? Tanto que hablaban de la herencia recibida, ¿qué están dejando?

Respecto a lo que le preguntaba sobre el método alemán, ustedes en los Presupuestos Generales del Estado han dicho que las obras que se van a acabar en mi provincia, por ejemplo, no se van a pagar este año —que es método alemán—, sino que la han diferido hasta el año 2017. Eso es lo que pone en los Presupuestos Generales del Estado, salvo que usted me corrija hoy y me diga que el tramo que van a inaugurar el próximo día lo van a pagar en cuanto lo terminen. Porque lo que han puesto en los Presupuestos Generales del Estado es otra cosa: que no lo van a pagar hasta 2017. Y le estoy

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 61

preguntando si eso significa que están dejando deuda y la van a considerar como deuda del Grupo Fomento o, como está aplazado el pago, no computa. No lo sé; le estoy preguntando qué han decidido; y le he puesto un caso concreto. No me diga que el método alemán es que lo pagan ustedes al acabar, porque ustedes han modificado eso, han cambiado el contrato con las empresas, o al menos eso es lo que pone en los Presupuestos Generales del Estado, que supongo yo que estarán bien escritos y que serán ustedes consecuentes con lo que han puesto allí.

Muchas gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador Fernández Ortega.
Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Señoría, nosotros lo que ponemos en los presupuestos son las obligaciones correspondientes a cada ejercicio de las actuaciones que están en curso y, por lo tanto, la previsión de finalización y el trámite administrativo que va desde la finalización de una inversión y su recepción definitiva hasta la liquidación y el pago que, en el caso de los métodos alemanes, puede llevar consigo algunos meses desde la finalización; por lo tanto, las actuaciones tienen su reflejo en los ejercicios presupuestarios.

Nosotros tenemos retenciones de créditos, tenemos techos presupuestarios para las obligaciones que tenemos, pero en otras épocas ha habido mayor flexibilidad porque han sido capaces de expropiar terrenos y no tener ni la reserva de crédito prevista. Yo, que llevo de funcionario ya treinta y tantos años, no había visto en mi vida que se expropiasen los terrenos y no se hubiera hecho el RC, el recuento contable, para la previsión. Ha habido una flexibilidad en alguna etapa que a alguno nos hubiese gustado tener, en vez del rigor con el que estamos intentando gestionar para no gastar lo que no tenemos y, sobre todo, prever las obligaciones del año que viene y no poder, por lo tanto, licitar más obra ni poder tirar para adelante porque estamos previendo lo que hay que pagar a la finalización de cada actuación.

Señoría, el enfoque que yo pretendo dar es que el Ministerio de Fomento ha contribuido, como el conjunto de los departamentos del Gobierno, a la recuperación económica y a la creación de empleo, que es lo que está pasando en España en este momento. Hay quien se empeña en negar que estamos creciendo, cuando antes estábamos en períodos de recesión, y que estamos creando empleo, cuando venimos de períodos de destrucción de empleo, pero son datos evidentes y eso no se ha conseguido por casualidad, se ha conseguido por el conjunto de las políticas económicas del Gobierno, y una de ellas es la del equilibrio presupuestario y la reducción del déficit, porque generando déficit no se consigue la recuperación económica. Por lo tanto, al reducir las inversiones, se está ayudando a la recuperación económica. Ese es el efecto final, y nosotros nos sentimos solidarios y corresponsables con las políticas del Gobierno.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

– PREGUNTA SOBRE LAS PRIORIDADES PARA EL MINISTERIO DE FOMENTO CON RESPECTO A LA EJECUCIÓN DE LOS DIFERENTES TRAMOS PARA ACONDICIONAR LA CARRETERA NACIONAL N-232 O CONVERTIRLA EN AUTOVÍA.

(Núm. exp. 681/001697)

AUTOR: FUSTER MUNIESA, JOSÉ MARÍA (GPP)

– PREGUNTA SOBRE LA SITUACIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA DEL TRAMO DE LA CARRETERA NACIONAL N-232 COMPRENDIDO ENTRE RÁFALES (TERUEL) Y EL LÍMITE PROVINCIAL DE CASTELLÓN.

(Núm. exp. 681/001698)

AUTOR: FUSTER MUNIESA, JOSÉ MARÍA (GPP)

– PREGUNTA SOBRE LAS ACTUACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS PENDIENTES PARA LA REANUDACIÓN DE LAS OBRAS EN EL TRAMO DE LA CARRETERA NACIONAL N-232 COMPRENDIDO ENTRE RÁFALES (TERUEL) Y EL LÍMITE PROVINCIAL DE CASTELLÓN.

(Núm. exp. 681/001699)

AUTOR: FUSTER MUNIESA, JOSÉ MARÍA (GPP)

La señora PRESIDENTA: Pasamos a las siguientes preguntas, del senador José María Fuster Muniesa, números 1697, 1698 y 1699.

Tiene usted la palabra, senador.

El señor FUSTER MUNIESA: Gracias, presidenta.

Señor secretario de Estado, como decía la presidenta, acumularé estas tres preguntas, presentadas en abril de este año, que bien podrían resumirse no solo en una intervención, sino en dos interrogantes. El primero de ellos, cuándo se van a retomar y, si me permite, finalizar las obras de la N-232 en el tramo Ráfales-límite de provincia —por supuesto, le preguntaba por los trámites que pudieran faltar— y el segundo, conocer cuáles son las prioridades del ministerio en relación con los acondicionamientos de los tramos de la 232 o bien su conversión en autovía que, como conoce, estaba prevista no solamente en los trabajos que en los presupuestos va abordando el ministerio, sino también en el famoso Pitvi.

Señor secretario de Estado, decía finalizar porque esta es una obra que se inició en el año 1993, hace más de veinte años, y curiosamente la primera vez quedó paralizada en el año 1995. Este senador le preguntaba al entonces ministro Rafael Arias Salgado en el año 1999, en el Pleno de esta Cámara, y este no fue más allá del compromiso de ejecución, el ministro decía que era imposible dar una fecha de terminación. Volvieron a adjudicarse las obras en el año 2003 pero no se pudieron retomar porque la empresa quebró. Una vez más, en el año 2007 y con 36 meses de ejecución se adjudicaron de nuevo las obras de terminación y, cuando la empresa llevaba terminado aproximadamente un 10% de la obra, quedaron suspendidas, sin actividad y hasta hoy, todavía hasta hoy, técnicamente en obras. Incluso en el propio Congreso de los Diputados —seguramente lo conocerá el secretario de Estado— se presentó el año pasado una proposición no de ley que instaba al reinicio de las obras. Y, si me permite, creo que en la VI Legislatura las causantes de la paralización de las obras no fueron las expropiaciones, así como creo que en 2010 tampoco —a lo mejor también— lo fue el recorte presupuestario; en ambas ocasiones los causantes fueron los modificados de obra, como hemos podido ir comprobando.

Estos 13,8 kilómetros de carretera nacional son fundamentales porque, como el secretario conoce perfectamente, esta carretera nacional conecta dos mares, el Cantábrico y el Mediterráneo, y para las comarcas del Bajo Aragón Histórico —y también para el Partido Aragonés, en nombre del que este senador está preguntando hoy— ya es una cuestión de dignidad. Su tramitación ha pasado por tres gobiernos del Partido Socialista y tres gobiernos del Partido Popular y, por tanto, ni tan siquiera hoy la crisis económica puede ser una excusa. Y le confieso que ha sido una prioridad para todos los partidos políticos, todos los partidos políticos la han incluido en sus programas electorales, todos los partidos que han gobernado han contado con partidas presupuestarias año a año, hasta el punto de que esta infraestructura puede tener el dudoso honor de ser probablemente la más presupuestada de la historia.

Señor secretario de Estado, he visto cosas tan curiosas como al alcalde de Monroyo afear el comportamiento y evidenciar el agravio a las autoridades en el año 1995 en un acto institucional; he visto a proveedores que han corrido riesgo porque han sido impagados por las contratatas; he visto al ministerio expropiar en dos demarcaciones distintas los mismos terrenos a precios completamente diferentes, o a un gobernador civil pedir disculpas porque la tramitación del expediente estaba superando los acontecimientos, y he visto hasta celebraciones con champán en estampas navideñas. Yo creo que esta infraestructura nos daría perfectamente para una novela.

Para nosotros, para el Partido Aragonés, la dotación de estas infraestructuras es fundamental para un territorio que quiere combatir la despoblación y que quiere tener mínimas condiciones de competitividad para el transporte, para la actividad empresarial, para el turismo, para el comercio. Como decía el manifiesto «Queremos la 232», esta carretera nacional, que llamamos de Morella, se construyó por la cumbre de la sierra en tiempos de la primera guerra carlista en el siglo XIX. Hoy se debería convertir en un instrumento imprescindible en tiempos de paz y de progreso, porque esta es una reivindicación justa, no es un ejercicio de victimismo.

Creo que conoce perfectamente la dotación presupuestaria de 2014, con 3 millones previstos para este año, 5,8 aproximadamente para el año 2015 y el resto hasta los 72 en las anualidades de 2016 y 2017. Técnicamente y para ser eficaces las obras requieren de una dotación mínima de un millón de euros, por lo tanto yo le insto a esa modificación presupuestaria o a que los presupuestos recojan mayores partidas, porque, si no, vamos a tener cuatro años por delante si la adjudicamos, incluso más plazo que el inicial de la adjudicación de treinta y seis meses.

Por otra parte —y es la última pregunta—, la A-68, Zaragoza-Alcañiz-Mediterráneo ha sido reivindicada también por unanimidad de todos los partidos políticos, por el tejido social, empresarios, sindicatos, agentes sociales. Las comarcas del Bajo Aragón Histórico, con apenas 100 000 habitantes, tienen cero kilómetros de autovía; la media nacional nos daría más de 150. Además, desde Zaragoza a Alcañiz tenemos 3 variantes que todavía no se han acometido —Hijar, Azaila y Quinto de Ebro—, lo cual dificulta poderosamente el transporte pesado de gran dimensión. Si para la Expo de Zaragoza fue imprescindible la previa construcción de las infraestructuras, para las comarcas del Bajo Aragón Histórico, para un proyecto tan interesante como Motorland, es necesaria una actuación eficaz en las infraestructuras para ese desdoblamiento.

En definitiva, como usted sabe, el tramo Zaragoza-El Burgo se acabó en 2003, realmente porque era la única salida sin desdoblamiento; El Burgo-Fuentes está en fase de proyecto —curiosamente, las variantes se acometieron de un solo carril— y para el resto del tramo, Fuentes de Ebro-Valdealgofa, por fin el año pasado, después de cuatro años, se publicó el estudio informativo y, si no recuerdo mal, estamos en proceso de declaración de impacto ambiental.

Señor secretario de Estado, le hablaba antes de una novela, ha habido personajes extraordinarios en ese proceso, en esa narración...

La señora PRESIDENTA: Vaya terminando, senador, porque ya ha agotado su tiempo hace un ratito.

El señor FUSTER MUNIESA: Terminó enseguida.

La vicepresidenta De la Vega nos anunciaba que la A-68 estaría finalizada en el año 2010 y el alcalde de Alcañiz recientemente, en el año 2012, se hacía una entrevista con la ministra, con foto incluida —supongo que era lo más importante—, y nos decía que los técnicos del ayuntamiento del ministerio iban a colaborar y que iba a venir una visita en breves fechas. ¡Ahí es nada!

En serio, señor secretario de Estado, ¿cuáles son esas prioridades del ministerio que, en definitiva, es lo que a todos los bajoaragoneses nos interesa?

Gracias.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, senador.

Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (Catalá Polo): Gracias, presidenta.

Señoría, coincido con el planteamiento general de que este corredor necesita una actuación, una inversión, y que ello es estratégico para la comarca, para la región. De hecho, en nuestro elemento de planificación, en el Pitvi, está considerado como tal y, por lo tanto, contemplamos expresamente la finalización de la autovía del Ebro en la Rioja, en Aragón y en la Comunidad Valenciana, bien es verdad que en un horizonte temporal a medio plazo. Pero en el fondo de la cuestión, discusión cero; compartimos absolutamente la importancia estratégica de esa vía de comunicación.

Por ello, en coherencia con ese convencimiento tenemos distintas actuaciones puestas en marcha que tienen que ver con el acondicionamiento y la modernización de la N-232 y también con impulsar su conversión en autovía. Por ejemplo, en La Rioja hemos adjudicado y formalizado muy recientemente, en mayo de 2014, el contrato para la redacción del proyecto sobre el uso de la AP-68 como circunvalación libre de Logroño, entre Arrúbal y Navarrete. En el resto del trazado de la A-68 dentro de La Rioja, también consideramos prioritarias las variantes de Briones, de Fuenmayor y de Villar de Arnedo, al tratarse de actuaciones que tienen impacto incluso en materia de seguridad vial porque las travesías de estas localidades tienen un tráfico muy intenso, por eso estamos también en fase de redacción de proyectos en todas ellas.

En lo que se refiere a Aragón, como usted bien sabe, la N-232 está duplicada entre Zaragoza, en Burgo de Ebro, y Figueruelas. El tramo comprendido entre Figueruelas y el límite con Navarra, en Mallén, es una carretera convencional que tiene un tráfico de vehículos pesados muy importante, y por eso hemos priorizado la redacción de los dos proyectos de duplicación de la N-232 en este tramo, entre Figueruelas-Gallur y Gallur-Mallén, que al comienzo de la legislatura, como bien sabe, se encontraban suspendidos. En mayo de 2013 sometimos a información pública ambos proyectos y para ambos hemos aprobado el expediente de información pública y, definitivamente, el proyecto de trazado. En la actualidad los proyectos

constructivos de ambos tramos están ya en fase de elaboración, muy avanzados, y tenemos previsto que en esta legislatura se puedan licitar las obras de estos dos tramos.

También en Aragón tenemos en redacción el proyecto de duplicación de la N-232 entre Zaragoza y Fuentes de Ebro y estamos trabajando en el estudio informativo del tramo de Fuentes de Ebro hasta Valdealgorfa, en la A-68, con el objetivo de tener una declaración de impacto ambiental, una DIA, que valide un trazado que esté consensuado territorialmente y que también tenga la validación ambiental.

Y, por último, en el tramo en la Comunidad Valenciana, cabe decir que tenemos un estudio previo, aprobado en abril de 2010 —es verdad que hace tiempo—, que concluye que el corredor de la A68 discorra por la actual N-232 hacia Vinaroz mediante su conversión progresiva en una autovía.

Por lo tanto, yo creo que tenemos actuaciones diversas, algunas de ellas más avanzadas, en próxima licitación, otras en estudio y otras en trámite medioambiental, pero estamos intentando simultanear todo ello con actuaciones a corto plazo para la mejora de la infraestructura, no simplemente confiar en que dentro de «n» años podamos tener desarrollado el proyecto. Por ejemplo, en la provincia de Castellón estamos redactando proyectos entre Barranco de la Bota-Masía de la Torreta y Masía de la Torreta-Morella para solventar el paso del puerto de Querol, que como sabe es bien complicado. Todos estos proyectos están en marcha y espero que podamos resolverlos.

En lo que se refiere a la N-232, en el límite de la provincia de Castellón y la intersección de la carretera en Ráfales, teníamos un proyecto muy atascado, pero hemos conseguido plantear con el adjudicatario un modificado sin coste adicional y que por lo tanto no genera un sobrecoste del contrato, que permitirá dar continuidad a las obras sin necesidad de proceder a su rescisión. Este modificado está actualmente en tramitación pero esperamos, una vez aprobado, retomar las obras, y está previsto que la reactivación pueda llevarse a cabo durante este año 2014. Es verdad que la anualidad de este año es de 3 millones de euros, suficiente para retomar el proyecto, y la previsión de los años 2015, 2016 y 2017 es para finalizar el conjunto de la actuación. Si podemos, en el presupuesto del 2015 intentaremos hacer una dotación presupuestaria mayor para agilizar las obras y actualizarlas. Se trata, en todo caso, de tener una ejecución ininterrumpida en los próximos años e intentar que tenga la mayor dotación posible para agilizar la tramitación de las obras en el menor tiempo.

La señora PRESIDENTA: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Damos por finalizada esta parte de la comisión, que corresponde a las preguntas orales.

HABILITACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO DURANTE EL MES DE JULIO DE 2014, PARA PROCEDER AL DEBATE Y VOTACIÓN DE LAS MOCIONES CON NÚMEROS DE EXPEDIENTE 661/000458, 661/000465, 661/000495, 661/000509, 661/000524 y 661/000526.

(Núm. exp. 551/000043)

La señora PRESIDENTA: Antes de despedir al secretario de Estado, someto a la consideración de sus señorías el acuerdo sobre modificación del orden del día de hoy para incluir un nuevo punto. Se trata de solicitar al Pleno de la Cámara la autorización para celebrar una sesión extraordinaria de la comisión el lunes de la semana en que se celebre un Pleno extraordinario en el mes de julio.

Ese orden del día lo tenemos que dejar cerrado hoy. En la Mesa nos consta ya la moción de Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* número 465. Así que pido a los portavoces de los distintos grupos que me trasladen el resto de mociones hasta completar las 6, si es que llegamos a ese acuerdo.

En primer lugar, lo sometemos a su consideración. ¿Se acuerda cambiar el orden del día? (*Asentimiento.—El señor Fernández Ortega pide la palabra.*)

Sí, senador, tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: Por supuesto que estamos de acuerdo en cambiar el orden del día, pero quiero comentar algo.

Parece que el Pleno se celebrará el miércoles y el jueves, con lo cual en lugar del lunes podíamos fijar la sesión para la víspera de la celebración del Pleno.

La señora PRESIDENTA: Me parece muy buena idea. (*El señor Martí Jufresa pide la palabra.*)

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Fomento

Núm. 326

23 de junio de 2014

Pág. 65

El señor MARTÍ JUFRESA: Muchas gracias, señora presidenta.

Para tener toda la información, ¿qué fecha se está barajando, de qué miércoles y de qué jueves hablamos?

La señora PRESIDENTA: Es que no tenemos fecha todavía.

El señor MARTÍ JUFRESA: Claro, a mí así, en blanco, me cuesta un poco dar mi visto bueno a un lunes etéreo.

La señora PRESIDENTA: Es que a lo largo de esta tarde, mientras estábamos celebrando esta sesión de la comisión, cuando estaba interviniendo el secretario de Estado, antes de llegar a las preguntas, le llegaron al letrado una serie de mensajes en los que nos aconsejaban que hiciéramos lo que estamos haciendo ahora: la modificación del orden del día y decidir cuáles son las mociones que queremos introducir en dicho orden del día.

Se lo solicitamos al Pleno de la Cámara y nos pueden decir que sí o que no, pero no tenemos todavía fecha, ni aproximada; yo no tengo esa información.

Y me parece bien lo que ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en lugar de fijar un lunes, por si después deciden que sea un jueves o un viernes, debemos decir la víspera del Pleno. Así, senadores como el de Coalición Canaria, no tendrían que venir dos días antes.

El señor MARTÍ JUFRESA: Señora presidenta, yo lo entiendo todo y quiero dar todas las facilidades del mundo, pero yo no puedo decir que estoy de acuerdo con una fecha si no sé cuál es.

La señora PRESIDENTA: Es que tampoco la sabemos, no se la podemos decir.

El señor MARTÍ JUFRESA: Pues yo no voy a poder, porque en el mes de julio pasan cosas y, si yo doy el visto bueno a esta fecha, voy a tener que priorizar esta comisión sobre otras obligaciones que tengo, y sería feo por mi parte hacerlo para no venir después. Por tanto, en este punto me voy a abstener.

Además, si se trata de incorporar la moción de la Entesa, sucede lo mismo. Necesito saber la fecha, porque no sé si voy a poder venir a defenderla.

La señora PRESIDENTA: Si le parece bien, se puede solventar no incluyendo la moción de la Entesa, que dejaríamos para la vuelta de las vacaciones.

Podríamos celebrar la comisión, toda vez que la portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* tenía todo el interés en que se incluyera la suya en la sesión del mes de julio, de hecho no la quiso incluir ni en la del día 23 ni en la del día 26. Ella no ha podido estar hoy aquí pero nos lo ha hecho saber en la reunión de Mesa y Junta de Portavoces, y también me lo ha comunicado a mí.

Por tanto, incluiríamos la moción de CiU y las que correspondan del Grupo Parlamentario Mixto o del Grupo Parlamentario Socialista.

¿Le parece bien?

El señor MARTÍ JUFRESA: No. Parecerme bien no me parece bien, otra cosa es que lo acepte. Pero parecerme bien no me parece bien porque poner órdenes del día en fechas que no existen...

La señora PRESIDENTA: Pues eso, señoría, se lo tiene usted que decir a su portavoz para que lo comunique en la reunión de Mesa y Junta de Portavoces del Senado, porque eso es algo que no podemos resolver en la Comisión de Fomento; se resuelve en otra Mesa superior a la nuestra. Pero tampoco tenemos información al respecto.

El señor MARTÍ JUFRESA: Entonces, mi propuesta es incluir la moción de mi grupo y, si no puede venir nadie de mi grupo, la retiramos.

La señora PRESIDENTA: Muy bien. Es otra solución.

¿Qué moción es la que usted propone, senador?

El señor MARTÍ JUFRESA: La que tenemos viva, puesto que tenemos una para el 26, la número 661524, sobre medidas destinadas a la seguridad de la carretera N-II.

La señora PRESIDENTA: Si les parece bien, como el secretario de Estado tiene un poco de prisa y algunas cosas que hacer en el ministerio, le vamos a despedir, aunque sea de esta manera, y seguimos nosotros con esto.

Despedimos al señor secretario de Estado y a su equipo, y le agradecemos toda la información que nos ha dado en su comparecencia y la respuesta a las preguntas.

Seguimos delimitando el orden del día de la comisión que se celebrará antes del Pleno de julio.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Gracias, señora presidenta.

Como decía el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, me parece correcto que se celebre la sesión la víspera del Pleno, y si puede ser, yo pediría que fuera por la tarde, porque creo que es más lógico.

La señora PRESIDENTA: Perdone que le interrumpa de manera informal. Espero que la víspera del Pleno no sea un domingo, porque al fijar la sesión en una víspera corre uno estos riesgos. *(Risas.)*

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Bueno, pues que sea en día hábil. Todo se puede arreglar.

Yo propongo incluir nuestra moción número 458 sin prejuicio de que nosotros hemos metido en esta comisión una moción y el día 26 tenemos otra. Y yo no sé si nos tocaría, no sé si tengo cupo, porque Entesa tiene una moción.

La señora PRESIDENTA: El Grupo Convergència i Unió tiene una.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Sí, pero Entesa también debería tener otra, por ello digo que si tengo cupo, incluiría esta. Porque hemos dicho que serán seis o siete, y dependerá de las mociones que presente el Grupo Parlamentario Popular. El Grupo Parlamentario Socialista suele presentar tres y si el Grupo Parlamentario Popular no incluye ninguna, entraría la nuestra, pero si no, quizá no entraría.

La señora PRESIDENTA: Puede incluirla porque el Grupo Parlamentario Popular no pone ninguna.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: El Mixto tiene gente aquí de Asturias. Imagino que también son del Mixto. Lo digo para que lo valoren.

El señor QUINTERO CASTAÑEDA: Sí, pero como hay que fijar hoy el orden del día, mi propuesta era que de las seis mociones que tiene el senador...

La señora PRESIDENTA: El problema es que esto ha surgido esta tarde y tenemos que dejarlo cerrado hoy porque hay que solicitarlo ante el Pleno de la Cámara que se celebra mañana y pasado. Por ello hoy hay que dejarlo cerrado y firmado.

El señor FERNÁNDEZ ORTEGA: El Grupo Parlamentario Socialista va a incluir las mociones números 495, 509 y 526.

La señora PRESIDENTA: A continuación el señor letrado va a dar lectura a las mociones que se van a debatir en esa sesión extraordinaria de la comisión que se celebrará la víspera del Pleno de julio.

El señor LETRADO: Con la venia de la señora presidenta. Hay seis mociones: la número 465, del Grupo Convergència i Unió; la número 524, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya; la número 458, del Grupo Parlamentario Mixto, y las mociones números 495, 509 y 526 del Grupo Parlamentario Socialista. Todas ellas se debatirán por el orden correspondiente a su numeración.

Y con esto entiendo que se cierra el orden del día.

La señora PRESIDENTA: Pues dado que ya estamos todos de acuerdo, se levanta la sesión. Muchas gracias.

Eran las veinte horas y cinco minutos.