CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001 **VII Legislatura** **Núm. 143**

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 11 (extraordinaria)

celebrada el jueves, 25 de enero de 2001

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia urgente del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez) para informar sobre el proceso de adjudicación de las autopistas de peaje. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000348.) **4094**

Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días a todos. Vamos a dar comienzo a la Comisión de Infraestructuras en su sesión número 11, para atender la petición urgente de comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, para informar sobre el proceso de adjudicación de las autopistas de peaje.

Tiene la palabra el secretario de Estado de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Comparezco ante esta Comisión de Infraestructuras del Congreso en período extraordinario de sesiones a petición propia, para informar a la Cámara sobre los criterios de adjudicación de las autopistas de peaje y en particular sobre los criterios que llevaron a la mesa de contratación a calificar como oferta más ventajosa para la autopista R-4 a la presentada por el consorcio número 3 en la solución denominada base mejorada 2. La necesidad de explicar estos criterios viene motivada por las manifestaciones de un concursante que no resultó adjudicatario, hechas públicas el día 2 de enero del año 2001 mediante la difusión pública de una carta que ponía en duda la limpieza y transparencia de dicha adjudicación y por otros comentarios vertidos también públicamente que insinuaban la existencia de motivaciones torticeras para favorecer al grupo empresarial adjudicatario a cambio de su desistimiento en un recurso ajeno al concurso de concesión de la autopista R-4. Por ello, he creído oportuno acudir al Congreso de los Diputados, y someterme por iniciativa propia al control de SS.SS. y salir al paso de cualquier sombra de sospecha acerca de la corrección de todo el proceso de valoración y adjudicación del citado concurso. Tales comentarios o insinuaciones son de una inmensa gravedad pues implican acusar a quienes hemos intervenido en el procedimiento de adjudicación de esta autopista de conductas irregulares cuando no delictivas.

Ni yo personalmente ni el resto de las personas intervinientes en este asunto estamos dispuestos a permitir que quede ante la opinión pública la menor sombra de duda respecto a la ética de nuestro proceder y a la legalidad de nuestras decisiones. Por ello, me ha parecido lo más conveniente venir a esta Comisión con carácter de urgencia, aunque estemos en período extraordinario de sesiones, a fin de explicar los criterios con que se adjudicó la R-4 ante SS.SS., que son quienes tienen el mandato constitucional de controlar la actividad del Gobierno.

Quiero, a lo largo de esta comparecencia, dejar constancia detallada de que los criterios y las valoraciones que aplica el Ministerio de Fomento para la resolución de todos los concursos han sido y siguen siendo estrictamente los previstos en los pliegos de prescripciones administrativas y técnicas de cada concurso, como constan razonadamente en las actas que se incorporan al expediente de adjudicación y que están permanentemente a disposición de las partes interesadas en dichos concursos y de esta Cámara, a la que se ha remitido, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, copia del expediente íntegro.

España ha conocido, no hace muchos años, demasiadas historias de gobernantes corruptos cuyas andanzas aún llenan los legajos de expedientes judiciales abiertos como para que nos permitamos admitir en silencio y sin dar la cara las injustas, calumniosas y falsas insinuaciones o imputaciones de actuaciones deshonestas en la gestión de los asuntos públicos. La legítima defensa del honor personal, la reivindicación de la legalidad del actuar administrativo del Ministerio de Fomento y la democrática dación de cuentas ante el Parlamento justifican y aconsejan esta comparecencia.

Me he venido refiriendo, y seguiré haciéndolo, a la R-4 como el objeto del expediente que nos ocupa. Saben SS.SS. que esta denominación simplificada alude a una obra compleja que contractualmente engloba las siguientes actuaciones: R-4, autopista de peaje Madrid-Ocaña, tramo M-50-Ocaña, según el anteproyecto aprobado por la Administración, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento, de 9 de diciembre de 1999. La circunvalación a Madrid M-50, comprendida entre la carretera N-IV y la carretera N-II, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento de 15 de marzo de 2000 y las actuaciones de mejora especificadas en la cláusula 21 para la circunvalación a Madrid, M-50, tramo desde la M-409 a la N-IV, eje Culebro. El concurso comprende la totalidad de los itinerarios de dicho tramo con los puntos de origen y fin y ubicación de enlaces previstos en el mencionado anteproyecto. Dicho tramo quedará integrado en la concesión objeto de este concurso a los efectos de su construcción, conservación y explotación por el concesionario y será libre de peaje. El eje sureste entre las carreteras M-40 y M-50, aprobado definitivamente como proyecto por resolución del Ministerio de Fomento del 6 de marzo del año 2000. Y, por último, la prolongación de la conexión de la carretera N-II con el distribuidor este, aprobado definitivamente por resolución del Ministerio de Fomento de 15 de marzo del mismo año 2000. He hecho esta enumeración porque, a lo largo de esta comparecencia, seguiré refiriéndome a la R-4, a fin de evitar esta larga y prolija descripción del objeto de la concesión permanentemente.

La construcción, conservación y explotación del conjunto de estas obras —paso a relatarles el expediente administrativo con sus pasos— fue licitada por orden ministerial del 11 de abril del año 2000 conforme a lo que prevé el artículo 6 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión. La misma

orden ministerial aprobó el pliego de cláusulas administrativas particulares que han de regir el concurso.

La cronología esencial del proceso de adjudicación ha sido la siguiente. El 14 de abril del año 2000, el Boletín Oficial del Estado publica la citada orden ministerial. El plazo de presentación de ofertas concluyó el 13 de junio del mismo año 2000. Por orden ministerial de 5 de junio, se amplió hasta el 23 de diciembre el plazo para resolver el concurso. El 14 de junio se reúne la mesa de contratación a fin de calificar, como exige la ley y el pliego, la documentación complementaria presentada por los concursantes y acuerda admitir a licitación las cuatro ofertas presentadas, en acto público donde estaban presentes todos los interesados. El 20 de junio la mesa vuelve a reunirse para abrir en acto público, también con presencia de todos los interesados, los sobres que contienen las proposiciones económicas de las ofertas admitidas, dándose lectura, en viva voz ante todos los interesados, a los resúmenes de las mismas. Durante los días 21, 22 y 23 del mes de junio, como exigen la ley y el pliego, se otorgó plazo a todos los concursantes para consultar todas las ofertas admitidas y hacer las alegaciones pertinentes. Cumplido ese plazo, y sin que ninguno de los interesados hiciese ninguna alegación ni observación, durante los meses siguientes las ponencias técnica y económica estudiaron las ofertas presentadas y elaboraron los informes para la mesa de contratación. El 15 de noviembre se reunió de nuevo la mesa de contratación, que acordó, tras detallada deliberación, elevar al ministro de Fomento la siguiente propuesta, que reproduzco literalmente: La mesa de contratación, en cumplimiento de lo establecido en la cláusula décima del pliego que rige el concurso, acuerda por unanimidad calificar como oferta más ventajosa la presentada por el consorcio número 3 en la solución denominada base mejorada 2 de su oferta, proponiendo al ministro de Fomento que eleve al Consejo de Ministros la adjudicación, si procede, del concurso de que se trata al licitador cuya oferta ha sido estimada como la más ventajosa, mediante la promulgación del oportuno real decreto cuyo proyecto se acompaña.

El Consejo de Ministros, por fin, en su sesión del día 29 de diciembre del año 2000, a propuesta del ministro de Fomento, aprobó el Real Decreto 3540/2000, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4 de Madrid a Ocaña, con el resto de especificaciones respecto a tramos, circunvalaciones, etcétera, a que he hecho referencia al principio al describir detalladamente el objeto del contrato. El Boletín Oficial del Estado del 30 de diciembre del año 2000 publicó el citado real decreto que entró en vigor al día siguiente de su publicación, según establecía el mismo texto de la norma.

Como se puede comprobar a través de esta breve descripción del procedimiento administrativo seguido en la tramitación de este concurso, en todo momento se ha respetado escrupulosamente lo previsto en la ley al respecto, con completa transparencia hacia todos los interesados, sin que a lo largo de esta prolija tramitación se haya producido ninguna reclamación ni protesta de ninguno de ellos, y el calendario ha sido el propio del concurso conforme a las normas aplicables, sin que causas o circunstancias ajenas hayan influido para nada a lo largo de este proceso.

Para que tengan SS.SS. información completa, les especifico que las ofertas que se presentaron a concurso correspondían a los siguientes grupos de empresas: consorcio número 1 integrado por el Grupo Dragados S.A., Dragados Construcción S.A., Nexo, Entrecanales Cubiertas S.A., Aciona S.A., Autopista Vascoaragonesa, Cesa y Autopista Mare Nostrum S.A. El consorcio 2 está integrado por las entidades Acesa e Iberpistas. El consorcio 3 está integrado por Cintra, Europistas, Empresa Nacional de Autopistas S.A., Caja de Ahorros de Castilla-La Mancha y Unicaja. Y por último, el consorcio 4 está integrado por Caja Madrid, FCC Construcción S.A., Inversora de Infraestructuras S.A., Obrascón Huarte Laín S.A. y Sacyr.

A fin de simplificar esta intervención, a partir de este momento me referiré a los distintos licitadores como consorcios 1, 2, 3 y 4 respectivamente, al igual que se hace en las actas de la mesa de contratación, a fin de no tener que enumerar cada empresa que constituye cada uno de estos cuatro consorcios concursantes en el procedimiento al que me estoy refiriendo.

La mesa de contratación, según establecen las disposiciones del pliego de cláusulas administrativas particulares del concurso, está constituida por las siguientes personas: don Benigno Blanco Rodríguez, quien les habla, secretario de Estado de Infraestructuras, que actuó como presidente de la mesa; don Francisco de Asís Sanz Gandasegui, secretario general técnico del Ministerio de Fomento; don Antonio Alonso Burgos, director general de Carreteras; don Antonio Manuel López Corral, director general de programación económica y presupuestaria del Ministerio de Fomento; don Jaime Sánchez Revenga, director general de Presupuestos del Ministerio de Hacienda; doña Belén Cristino Macho Quevedo, directora general de políticas sectoriales del Ministerio de Economía; don Rafael Domínguez Olivera, abogado del Estado del Ministerio de Fomento; don José Luis García García, interventor delegado jefe de la Intervención delegada del Ministerio de Fomento, y don Antonio Illana García, subdelegado del Gobierno en las sociedades concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, que actuó como secretario de la mesa con voz pero sin voto. Como se puede apreciar por la enumeración hecha, la mesa de contratación estaba constituida por miembros procedentes de tres ministerios, de la Abogacía del Estado y de la Intervención.

Paso a continuación a describirles el proceso de valoración y decisión que siguió la mesa de contratación en su reunión del día 15 de noviembre para formular la propuesta respecto a la adjudicación del concurso de la denominada R-4, radial 4 de Madrid. Creo conveniente resaltar, en primer lugar, que todo el proceso de licitación, adjudicación y contratación está regido por el detallado pliego aprobado por la Orden ministerial de 11 de abril del año 2000, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 14 de abril siguiente. Este pliego que ocupa once páginas, con la apretada letra del Boletín Oficial del Estado, constituye, en la terminología habitual de los tribunales españoles, la ley del contrato a la que licitantes y Administración deben atenerse y consta de 36 bases o normas. También creo conveniente resaltar ante SS.SS. que la base décima del citado pliego es la que establece los criterios a los que debe atenerse la mesa de contratación para valorar las propuestas por los distintos licitadores.

La adjudicación de una autopista de peaje es un proceso complejo, que se ha intentado objetivar al máximo mediante el establecimiento de los criterios previstos en el pliego. En dichos criterios, a cada uno de los cuales se le asigna una puntuación máxima, se contemplan de forma equilibrada los aspectos técnicos, funcionales, económico-financieros y medioambientales de importancia para la concesión. A la luz de ello se evalúa cada una de las ofertas presentadas, dando como resultado la elección de aquella que, cumpliendo los requisitos de los pliegos, resulte valorada con la mayor puntuación. La evaluación por la mesa de contratación se realizó, en el presente caso, de forma motivada y por acuerdo unánime de todos los miembros de la misma, ponderando cada oferta admitida a valoración a la luz de cada uno de los criterios establecidos en el pliego.

La primera cuestión que se planteó la mesa, a iniciativa del abogado del Estado, fue si determinadas divergencias entre los requisitos exigidos por el pliego de cláusulas administrativas y las ofertas presentadas por los consorcios 1 y 4 podrían calificarse como incumplimientos que impedirían valorar tales ofertas, cuestión suscitada a la Abogacía del Estado por la Dirección General de Carreteras. En particular, la duda se refería a la oferta del consorcio 1 en cuanto presentaba una propuesta de peaje no prevista en el pliego para el subtramo eje sureste y a la oferta del consorcio 4 en cuanto solicitaba una cantidad en concepto de préstamo participativo de la Administración cuando el pliego no prevé la existencia de préstamos de este tipo en este concurso en concreto, además de que este mismo consorcio 4 proponía, al igual que el consorcio 1, en dos de sus tres soluciones propuestas de peajes para el eje sureste.

El abogado del Estado hizo un extenso informe jurídico ante la mesa, concluyendo que jurídicamente las infracciones directas al condicionado del pliego, por romper la necesaria homogeneidad entre las ofertas, impiden aplicar en condiciones de igualdad para todos los concursantes los criterios de valoración. A la luz de la argumentación del abogado del Estado, la mesa de contratación, por unanimidad de sus miembros, acordó no entrar a valorar las ofertas presentadas por los consorcios 1 y 4, procediéndose, en consecuencia, a valorar exclusivamente las ofertas presentadas por los consorcios 2 y 3.

Los criterios de valoración aplicables vienen fijados en la antes citada cláusula décima del pliego y son los siguientes que enumero ante SS.SS. Uno: importes de las tarifas, estructura y racionalidad de la estrategia tarifaria propuesta, valoración máxima 150 puntos; criterio dos: volumen de inversión total previsto y límites de la responsabilidad de la Administración, valoración máxima 170 puntos; criterio tres: viabilidad de la oferta presentada y volumen de recursos aplicados, valoración máxima 150 puntos; criterio cuatro: calidad de la propuesta técnica presentada, valoración máxima 150 puntos; criterio cinco: medidas propuestas para la gestión del tráfico y medioambiental, valoración máxima, 100 puntos; criterio sexto y último: plazo de la concesión ofertado, valoración máxima 400 puntos.

La propia cláusula décima del pliego establece para cada uno de los anteriores criterios en detallado desglose los parámetros a valorar, especificando la puntuación máxima para cada uno de ellos, según expongo a continuación, criterio por criterio, al resumir ante SS.SS. el proceso de valoración seguido caso por caso por la mesa. Las puntuaciones asignadas a las ofertas presentadas por el consorcio 2 —les recuerdo a SS.SS. que es el integrado por las empresas Acesa e Iberpistas— y a la presentada por el consorcio 3, integrada —y vuelvo a citar a efectos de recuerdo— por Cintra, ENA, Europistas, Unicaja y Caja de Ahorros de Castilla-La Mancha, que resultó adjudicataria en la solución denominada base mejorada 2, a la que me referiré en lo sucesivo, como he venido haciendo, como consorcio número 3, son, para los distintos criterios establecidos en el citado pliego de cláusulas administrativas particulares del concurso, las siguientes. Para el criterio 1, las dos alternativas del consorcio 2 recibieron 119 puntos; para este mismo criterio 1 la base mejorada 2 del consorcio 3 recibió 138 puntos. Para el criterio 2 cada una de las dos alternativas del consorcio 2 recibió respectivamente 160 y 163 puntos, mientras que la base mejorada 2 del consorcio 3 recibió 121 puntos. Para el criterio 3 el consorcio 2 en cada una de sus dos alternativas recibe respectivamente 67 y 66 puntos, mientras que la base mejorada 2 del consorcio 3 recibe 98 puntos. Para el criterio 4 las dos alternativas del consorcio 2 reciben 92,5 puntos, mientras que la base mejorada 2 del consorcio 3 recibe 141,5 puntos. Para el criterio 5 las dos alternativas del consorcio 2 reciben 37 puntos, mientras que la base mejorada 2 del consorcio 3 recibe 88 puntos. Para el criterio 6 las dos alternativas del consorcio 2 reciben respectivamente 399 y 400 puntos, mientras que la base

mejorada 2 del consorcio 3 recibe 307 puntos. Total de puntuación atribuida por la mesa de contratación, conforme a las prescripciones del pliego, a estas ofertas sometidas a valoración: alternativa 1 del consorcio 2, 874,5 puntos; alternativa 2 del consorcio 2, 877,5 puntos; base mejorada 2 del consorcio 3, 893,5 puntos. Este es el resultado de la puntuación que, conforme a los parámetros definidos por el propio pliego de cláusulas administrativas particulares para cada uno de los criterios que establece el propio pliego, resultó de la deliberación de la mesa.

Para que no tengan ustedes ninguna falta de información a la hora de poder hacer una estricta valoración de la forma de proceder de la mesa, y a fuer quizá de extender esta comparecencia un poco más de lo que pudiese resultar necesario, voy a detallarles, criterio por criterio y elemento de ponderación por elemento de ponderación, cómo llegó la mesa a cada una de estas puntuaciones. Para eso, voy a repasar cada uno de los criterios a los que he hecho referencia anteriormente. Como advertencia metodológica y para no alargar en exceso esta exposición, respecto al consorcio 3, que fue el que resultó adjudicatario de la concesión, voy a referirme sólo a la puntuación que recibió la base mejorada 2, que fue la más puntuada de este consorcio y la que resultó adjudicataria, porque presentó distintas alternativas como bases mejoradas a su proyecto básico y creo que alargaría innecesariamente, a los efectos que nos ocupan, esta intervención.

Paso a explicarles el proceso racional, conforme al pliego, seguido por la mesa para el criterio 1, que les recuerdo se corresponde con el concepto importe de las tarifas, estructura y racionalidad de la estrategia tarifaria propuesta. Según el pliego de cláusulas administrativas que rige el concurso, la puntuación máxima otorgable a este criterio se cifra en 150 puntos, de los que 75 se otorgan a la oferta con menor índice tarifario, entendido éste como la media aritmética de las tarifas ofertadas por cada concursante, puntuando en proporción inversa el resto de las ofertas. Se contempla además en dicho pliego la posibilidad de atribuir bonificaciones o penalizaciones de hasta 75 puntos en concepto de mejoras cualitativas o disfunciones en la estructura y racionalidad de cada una de las propuestas. Se asignaron así 75 puntos a la oferta con menor índice tarifario, que era la del consorcio 2, y 65 puntos a la del consorcio 3. A continuación, la mesa procedió a valorar las posibles bonificaciones y penalizaciones conforme a los criterios establecidos en el pliego, que prevé bonificar con hasta 25 puntos la política de bonificaciones y descuentos, hasta 10 puntos la estrategia tarifaria y hasta 40 puntos los sistemas de peaje y la configuración de las barreras propuestas por los distintos ofertantes.

A este respecto, la mesa valoró positivamente que el consorcio 3 ofreciera siete horas gratuitas que facilitarán el tránsito nocturno de los camiones con destino a los mercados de abastos de Madrid, en concreto entre las 23 horas de un día y las 6 horas del siguiente durante los días laborables y entre las 24 y las 7 horas los fines de semana, a diferencia del consorcio 2 que no hace oferta similar. Además, el consorcio 3 ofrecía bonificaciones y descuentos a partir de 11 viajes al mes, bonificaciones que llegan hasta un 55 por ciento de la tarifa para más de 50 transacciones mensuales, frente a la oferta del consorcio 2, que sólo ofrecía bonificaciones y descuentos a partir de 21 viajes al mes y con una bonificación máxima del 25 por ciento de la tarifa a partir de los 50 viajes mensuales. Asimismo, el consorcio 3 ofertaba un descuento adicional en función del año de explotación partiendo de un 10 por ciento el primer año, sin que el consorcio 2 previese ninguna forma de descuento adicional similar.

En la valoración de la estrategia tarifaria, la mesa valoró positivamente al consorcio 3 por definir, a diferencia de lo que hacía el consorcio 2, las franjas horarias discriminando entre laborales y fines de semana, con franja horaria nocturna gratuita, como antes he dicho, de 7 horas y mejores bonificaciones para los usuarios habituales de la autopista.

Por último, en cuanto al sistema de peaje y configuración de barreras, la mesa valoró positivamente que el consorcio 3 ofreciera dejar preparado desde el primer día el sistema de telepeajes sin barrera, a diferencia del consorcio 2, que lo hace depender de lo que prevea en el futuro la legislación, así como que el consorcio 3 ofrece un nuevo enlace, con salida para control de peaje, en Seseña, mejorando el anteproyecto.

Como resultado de estas valoraciones, el consorcio 2 es bonificado con 44 puntos y el consorcio 3 con 73 puntos. En la bonificación del consorcio 2 ha tenido especial peso en el criterio de la mesa una bonificación que ofrece para descuentos en los viajes de ida y vuelta en el mismo día. Sumando la puntuación correspondiente al criterio 1 en cuanto al parámetro índice tarifario y teniendo en cuenta las correspondientes bonificaciones y penalizaciones, la puntuación del consorcio 2 es de 119 puntos y la del consorcio 3, de 138 puntos, como les he indicado a SS.SS. en el resumen inicial de las puntuaciones que he hecho hace un momento.

Quiero resaltar ante SS.SS. el resultado de la puntuación de este primer criterio por cuanto en algún medio de comunicación se ha dicho que el llamado consorcio 2, que les recuerdo es el formado por Iberpistas y Acesa, había obtenido mejor puntuación en lo que a tarifa se refiere. Como han podido apreciar SS.SS., esto no es cierto, la mejor puntuación la obtiene el consorcio 3 por las claras ventajas que su oferta tarifaria representa para los usuarios habituales de la autopista, que es en los que debemos pensar básicamente porque es en los que incidirá la estructura tarifaria de manera más notable frente al usuario circunstancial de la misma.

Paso al criterio 2, que les recuerdo a SS.SS. que hacía referencia al volumen de inversión total previsto y a los límites de la responsabilidad de la Administración propuestos por cada concursante. Según el pliego de cláusulas administrativas que rige el concurso, la puntuación máxima aplicable en este criterio es de 170 puntos. De acuerdo con el citado pliego, en este apartado se asignan 170 puntos a la oferta a la que corresponde el menor valor de la suma del volumen de inversión previsto para la construcción de la autopista y de los límites de la responsabilidad de la Administración. El resto de ofertas se puntúan, como indica el propio pliego, conforme a una proporción inversa a dicha suma. Adicionalmente, aquellas ofertas cuyo coste de ejecución resulte superior al de la propuesta técnica presentada por el licitador valorada a los precios estimados por la Administración por razones de homogeneidad, se penalizarán en tantos puntos como resulte de aplicar la desviación en porcentaje al total de los 170 puntos. También prevé el pliego que se pueda penalizar a las ofertas con hasta 50 puntos sin que resulte nunca puntuación negativa en este apartado, de acuerdo con el grado de definición en la determinación del volumen de inversión total previsto y de la responsabilidad de la Administración. En aplicación de este criterio, la mesa atribuye de forma automática 160 y 170 puntos respectivamente a las dos alternativas presentadas por el consorcio 2, y 121 puntos a la propuesta del consorcio 3, que resulta respecto a este parámetro con menor puntuación que las ofertas del consorcio 2 por cuanto ofrece una previsión de inversión inferior pero una responsabilidad patrimonial de la Administración superior.

En cuanto a la puntuación correspondiente a la confrontación entre el coste de ejecución presentado por el licitador y los precios estimados por la Administración, se constató la existencia de una desviación al alza del 1,05 por ciento y del 1,04 por parte de las dos alternativas presentadas por el consorcio 2 y una desviación a la baja de 0,87 puntos en la propuesta del consorcio 3. En consecuencia, y aplicando la fórmula matemática correspondiente, resultó una penalización de 9 y 7 puntos para cada una de las alternativas del consorcio 2, y de 0 puntos para el consorcio 3. En cuanto a la posible penalización por el grado de definición en la determinación del volumen de inversión y de responsabilidad, la mesa no penalizó a ninguna de las ofertas. Como resumen de la puntuación correspondiente a este criterio 2, el consorcio 2 recibió 160 y 163 puntos, respectivamente para cada una de sus alternativas, y el consorcio 3, 121 puntos.

El criterio 3, como recordarán SS.SS. por la enumeración que he hecho al principio, se refiere a la viabilidad de la oferta presentada y al volumen de recursos aplicados por cada uno de los licitantes. La puntuación máxima aplicable por este criterio se cifra en el pliego en 150 puntos. En consecuencia, para la puntuación correspondiente al mismo, de acuerdo con el pliego, se asignan 112,5 puntos a la oferta que presenta mayor volumen medio de recursos desembolsados por los accionistas durante los 10 primeros años de concesión, puntuándose el resto de las ofertas mediante una proporción directa a dicho volumen.

El volumen medio de recursos desembolsados por los accionistas se determina de acuerdo con el pliego que rige el concurso, ponderando los préstamos subordinados de los accionistas por el valor que resulta de la expresión R menos R al cuadrado dividido por dos, siendo R la relación entre los préstamos subordinados y la suma de éstos con la deuda de terceros.

Adicionalmente, se pueden asignar, conforme al pliego, bonificaciones de hasta 37,5 puntos y penalizaciones de hasta 75 puntos, en función de los aspectos siguientes: coherencia de las estimaciones de tráfico de acuerdo con las tarifas propuestas; correspondencia de costes de explotación e ingresos de tráfico y otros ingresos; amortizaciones y dotaciones al fondo de reversión; gastos financieros respecto de ingresos y ratio de cobertura de la deuda; grado de compromiso y aseguramiento de los desembolsos de los accionistas y del resto de financiadores; comprobación del equilibrio económico-financiero del proyecto durante el período concesional; y, por último, corrección e integridad del plan económico-financiero.

El análisis de las propuestas efectuadas por los distintos licitadores exige pasar revista a las hipótesis de partida que sustentan las ofertas y a su evolución estimada a lo largo de todo el período concesional. Con esa finalidad, en el pliego se requiere la presentación pormenorizada de los estudios en que se basa el licitador, para evaluar los tráficos esperados; la estrategia tarifaria formulada; la estimación de gastos de explotación; el detalle en el tiempo de las amortizaciones técnicas y de las dotaciones al fondo de reversión; el análisis de solvencia de la futura sociedad concesionaria y el análisis de rentabilidad de la concesión para la duración ofertada por el licitante. Todo ello con el objeto de poder apreciar la oferta más ventajosa de entre las que, satisfaciendo las exigencias técnicas y operativas requeridas por los pliegos y aportando las mejores garantías de solvencia para la sociedad concesionaria, presenten un proyecto de viabilidad económico-financiero de la inversión que responsa equilibradamente a los riesgos de la concesión, genéricamente las estimaciones de demanda, los gastos financieros y costes de inversión y de explotación.

Los volúmenes de inversión exigidos por la autopista R-4, que incluye un tramo importante —se lo recuerdo a SS.SS.— de la M-50, libre de todo peaje, y los mayores costes de ejecución presupuestados por el denominado consorcio 2 —un 25 por ciento por encima del consorcio 3— han acentuado la sensibilidad al riesgo de las propuestas presentadas por este consorcio. El proyecto de inversión del consorcio 2 se ve obligado a suponer unos niveles de tráfico exageradamente

altos frente a las referencias manejadas por la Administración en el anteproyecto, para así poder alcanzar una rentabilidad aceptable por el accionista.

Los altos niveles de tráfico supuestos por el consorcio 2 condicionan críticamente la viabilidad económico-financiera de su oferta, toda vez que para escenarios de tráfico acordes con las mejores estimaciones disponibles por el Ministerio, no se alcanzan los umbrales de rentabilidad que hacen considerar financieramente viable un proyecto de inversión. Esta circunstancia no se da en el caso del consorcio 3. La TIR homogeneizada del proyecto es de un 2 por ciento para el consorcio 2, frente a una TIR del 4,4 por ciento para el consorcio 3.

El equilibrio económico-financiero del proyecto concesional presentado por el consorcio número 2 resulta gravemente cuestionado por el alto riesgo que para la estabilidad de la concesión llevan aparejados los tráficos supuestos. Por esta causa, la coherencia de las estimaciones de tráfico realizadas por los licitadores cobra especial importancia en la apreciación de la oferta más ventajosa de entre las admitidas al concurso de la autopista R-4, y justifica una mayor ponderación de ese aspecto en la valoración de la viabilidad de las proposiciones efectuada por la mesa de contratación.

La mesa aplica el pliego en materia de bonificaciones y penalizaciones valorando los criterios previstos en el pliego, de forma que el importe máximo de la bonificación o penalización se aplicará a cada valoración muy positiva o muy negativa y la mitad de dicho importe a cada valoración positiva, ponderando especialmente la incidencia de las previsiones de tráfico. Conforme a estas valoraciones, la mesa atribuyó una puntuación base de 112,5 y 112 puntos a cada una de las alternativas del consorcio 2 y de 100,4 puntos al consorcio 3 y unas penalizaciones de 45,7 puntos al consorcio 2 y de 16,7 puntos al consorcio 3, resultando, en consecuencia, una puntuación total en este criterio 3 de 67 y 66 puntos para el consorcio 2 en cada una de sus alternativas y de 98 puntos para el consorcio número 3.

Paso a reflejar ante SS.SS. el mismo proceso de razonamiento conforme a los pliegos seguido por la mesa de contratación respecto al criterio 4, que les recuerdo hace referencia a la calidad de la propuesta técnica presentada por los distintos concursantes. La puntuación máxima aplicable a este criterio conforme al pliego es de 150 puntos. Las puntuaciones correspondientes al mismo, de acuerdo con el pliego de cláusulas administrativas particulares, se desglosan en tres subcriterios puntuables, con un máximo de 115 puntos el primero, características técnicas funcionales y estéticas de la oferta; 30 puntos el segundo, calidad de los servicios ofertados; y 5 puntos el tercero, planes de aseguramiento de la calidad. Prevé el pliego que la estricta sujeción a las estipulaciones del proyecto supone para el concursante la obtención de la mitad de la puntuación máxima considerada en cada subcriterio, pudiendo asignarse bonificaciones o penalizaciones por mejoras o mermas en la calidad de hasta 57,5 puntos en el subcriterio primero, de hasta 15 puntos en el subcriterio segundo y de 2,5 puntos en el subcriterio tercero. La mesa de contratación valoró positivamente respecto al consorcio 2 sus propuestas de mejoras en el enlace de la N-401 con la M-50, de la R-4 con la M-50 y del eje sureste con la M-50, así como su propuesta de iluminación para el eje Culebro, la M-50 y el eje sureste. Estas mejoras supusieron la atribución de unas bonificaciones de 12 puntos a las propuestas del consorcio 2. En cuanto al consorcio 3, la mesa valoró muy positivamente el que ofrecía iluminación en los mismos tramos que el consorcio 2 y además en los nueve enlaces de la R-4, que ofrecía un aumento de dos carriles en todos los ramales de longitud mayor a 800 metros, que ampliaba el radio mínimo de los lazos a 45 metros y que ofrecía mejoras en los enlaces del eje sureste con la M-40 y con la M-45. Asimismo, ofrecía este consorcio 3 un cambio a firme con base bituminosa y sub-base de suelo o cemento donde no existen yacimientos de capas granulares. En este apartado también se valoró de forma singular que el consorcio número 3 ofrecía una ampliación de las estructuras previstas en el anteproyecto para incluir las nuevas líneas de AVE en el enlace de la R-4 con el eje Culebro, así como una nueva estructura no incluida tampoco en el anteproyecto de licitación para dar paso al canal del Jarama en el enlace de la R-4 con la CM-4001.

Asimismo, la mesa valoró muy positivamente las mejoras ofrecidas en la ampliación de plataformas por el consorcio 3, necesarias por demanda de tráfico y que se concretan en pasar de 2 a 3 carriles de la R-4 entre la M-50 y la M-408; paso de 3 a 4 carriles en el eje sureste entre la M-40 y la M-45; ampliación de 4 a 6 carriles de la M-50 entre sus enlaces con la N-IV y con el eje sureste cuando la demanda de tráfico lo requiera, y ampliación de 5 a 6 carriles de la M-50 en su tramo común de la M-45, a ejecutar desde la puesta en servicio de la infraestructura.

En cuanto al cumplimiento de prescripciones del estudio informativo y anteproyectos, la mesa valoró positivamente que la oferta del consorcio 3 las define a nivel de proyecto, mientras que la oferta del consorcio 2 lo hacía en el anteproyecto mejorado. Quiero resaltar ante SS.SS. que la oferta del consorcio 3, según les he descrito, incorpora al anteproyecto de licitación, y según las previsiones de mejora por los concursantes que establecía el propio pliego, una importante red novedosa para la Administración, que redundará claramente en la calidad del servicio. Conforme a estos criterios, la mesa aplicó una bonificación de 56 puntos a la oferta técnica del consorcio número 3. Resumiendo la puntuación base y la que resulta de las bonificaciones y penalizaciones conforme al criterio 4, el consorcio 2 obtuvo 92,5 puntos y el consorcio 3 obtuvo 141,5 puntos. Como se deduce de lo expuesto, la clarísima venta-

ja de la oferta del consorcio 3, en cuanto a la definición y mejora de la obra a construir, no deja margen a la duda, siendo éste un parámetro fundamental para la decisión final conforme al pliego, puesto que lo que se contrata son infraestructuras para el uso general.

El criterio quinto, como recordarán SS.SS. por la inicial exposición del conjunto de ellos que hice al comienzo de esta intervención, se refiere a las medidas propuestas para la gestión del tráfico y medioambientales. La puntuación máxima aplicable a este criterio se cifra en el pliego en 100 puntos. De acuerdo con el pliego de cláusulas administrativas particulares del concurso, este criterio se desglosa en dos subcriterios: el primero valorable con 50 puntos, que son las medidas propuestas para la gestión del tráfico, y el segundo, también con 50 puntos, las medidas propuestas para la gestión medioambiental.

Para la asignación de los puntos correspondientes al primer subcriterio se tienen presentes especialmente las medidas que hacen referencia a la promoción e incentivación del telepeaje y su implantación desde el principio, así como la inclusión en el presupuesto de diversas actuaciones concretas. El consorcio número 2 oferta un peaje dinámico en sólo dos carriles en el área de peaje mientras que el consorcio 3 establece ese tipo de peaje para todos los carriles del área de peaje.

En lo relativo a la gestión del tráfico y actuaciones en la red, el consorcio 2 propone un sistema de control de tráfico integrado en la Dirección General de Tráfico, así como un sistema de señalización variable compuesto de información sobre tiempos de recorrido e información atmosférica. En este sentido, el consorcio 3 oferta, además de todo lo que ofrece el consorcio 2, en lo referente a señalización variable, el sistema de información procedente del sistema de detección de incidencias y de incendios en túneles, así como la modificación de 300 pórticos de señalización en las carreteras para adaptarlos a la nueva situación y actuaciones concretas de acondicionamiento en la M-408, entre Parla y Pinto, en la M-404, entre Valdemoro y el enlace con la R-4, y en la M-416, entre Aranjuez y el enlace con la R-4, ofertas que no son consideradas para nada en la propuesta del consorcio número 2.

Para la asignación de los puntos correspondientes al subcriterio segundo, de los tres que antes les he descrito, se valoran positivamente, por una parte, el establecimiento de convenios de colaboración con entidades especializadas en protección y seguimiento ambiental y la aportación de sistemas y certificados de gestión medioambiental y, por otra parte, la justificación y definición precisas del grado de cumplimiento óptimo de las condiciones que establecen las declaraciones de impacto ambiental.

Conforme a estos parámetros la mesa valoró positivamente con 15 puntos los compromisos ya firmados por el consorcio 3 con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes y la Sociedad Española de Ornitología —la SEO— y con 5 puntos la mera previsión del consorcio 2 de llegar a acuerdos con la Universidad Autónoma de Madrid y la Sociedad Hispano-luso-americana de Lepidopterología. El consorcio 3 presenta certificado de gestión medioambiental y el consorcio 2 no, por lo que el primero recibe 5 puntos y el segundo cero en este parámetro.

Respecto al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental, el consorcio 3 presenta una detallada definición a nivel de proyecto, por lo que recibe 10 puntos, mientras el consorcio 2 se mantiene a nivel de anteproyecto, por lo que recibe 3 puntos.

El consorcio número 3 ofrece una serie de mejoras medioambientales referentes a pantallas antirruido, plan de seguimiento del milano negro y de la calidad del agua en el parque regional del sureste y en la ZEPA 142, así como tratamiento de afluentes procedentes de la carretera N-IV y recuperación de las márgenes del Arroyo Salinas y rehabilitación de la vereda de Leganés a Perales del Río, entre otras, que fueron calificadas con 8 puntos, mientras que el consorcio 2 recibió 2 puntos por sus propuestas de mejora medioambiental referidas singularmente a pantallas antirruido en Perales del Río, falsos túneles y evitación de pilas en el cauce del río Tajo. La puntuación final, conforme a este criterio número 5, resulta para el consorcio 2 de 37 puntos y para el consorcio 3 de 88 puntos.

Criterio sexto de valoración. La puntuación máxima aplicable a este criterio es, como les dije al principio, de 400 puntos. Así, de acuerdo con el pliego, se asignan 400 puntos a la oferta que menor plazo concesional propone, puntuándose el resto en proporción inversa. Dado que el consorcio número 2 ofrece en una de sus alternativas un plazo de 50 años y en la otra de 49 años y unos meses, recibe la puntuación máxima de 400 puntos, mientras que el consorcio 3 propone 65 años, recibiendo en consecuencia, conforme a la regla de proporción inversa, 307 puntos.

Señorías, la detallada exposición que acabo de hacerles pone de manifiesto que los únicos criterios que han regido la adjudicación de la R-4, con sus obras complementarias, y la aplicación ponderada que de ellos ha realizado la mesa de contratación al valorar exhaustivamente las distintas ofertas en un proceso dominado por la transparencia y el rigor administrativo quedan constatados, como creo que fácilmente puede deducirse de esta exposición y de la documentación puesta a disposición de esta Cámara para que SS.SS. la consulten. He intentado simplificar al máximo la exposición del proceso de selección, dentro de lo que permite su extraordinaria complejidad, pero creo que ha sido suficientemente expresiva para que SS.SS. adviertan la seriedad con la que nos tomamos en el Ministerio de Fomento los procesos de adjudicación, aplicando estrictamente los criterios legales de valoración de ofertas con el único fin de seleccionar aquella que mejor garantice la consecución de los intereses genera-

les. Permítanme por ello, señorías, para concluir mi intervención, que manifieste de nuevo mi legítima indignación ante las noticias aparecidas en los medios de comunicación, no del todo ajenas a uno de los consorcios interesados en la adjudicación, que cuestionaban sin base ni fundamento alguno, y al margen de todo procedimiento legal, el trabajo profesional desarrollado durante meses por un excelente equipo técnico multidisciplinar y por la mesa de contratación.

Hasta este momento, a lo largo de esta inicial intervención en esta comparecencia, les he dado a SS.SS. con la mayor objetividad de que he sido capaz la explicación técnica pertinente sobre la adjudicación de la R-4, pero no quiero acabar dicha intervención sin hacer una breve referencia a la carta que, como presidente de la mesa, me dirigió personalmente el día 5 de diciembre del año 2000 el señor Morera, en representación del consorcio Acesa-Iberpistas, a fin de hacer una valoración ante SS.SS. de un texto que pone en duda la legalidad del proceso que les he descrito y la ética personal de quienes en él hemos intervenido: carta que, habiendo trascendido a la opinión pública, ha dado origen a las noticias que han puesto en duda la legalidad de este proceso de adjudicación, motivando en consecuencia la presente comparecencia.

Para una mejor comprensión de la citada carta, me permito resaltar ante SS.SS. los distintos aspectos de la misma. Primero, se trata de una carta y no de un escrito administrativo, tanto por su forma como por su contenido. Segundo, en ella se realizan juicios de valor sobre la adjudicación de la R-4 sin haber previamente consultado quien la firma ni las empresas a las que representa ni solicitado información alguna al Ministerio sobre los criterios seguidos por la mesa, estando como están las actas tanto a disposición del señor Morera, que suscribe la misiva, como a disposición de cualquier otro interesado en el procedimiento. Tercero, la carta en cuestión basa su argumentación crítica con la decisión de la mesa en la consideración de que la valoración de los apartados, y entrecomillo porque es cita textual, de tarifas, técnicos y medioambientales son accesorios, pues formarían parte del, a juicio de quien escribe la misiva, capítulo subjetivo de valoración por parte de la mesa. Cuarto, la citada carta fue publicitada por su remitente a través de los medios de comunicación social con clara intencionalidad descalificatoria del Ministerio y atentatoria contra el honor de las personas que han intervenido en el procedimiento de adjudicación. Y quinto y último, al día de hoy ni Iberpistas ni Acesa ni el señor Morera, que firma la carta, han solicitado en vía administrativa acceso al contenido de las actas de la mesa de adjudicación de la R-4, por lo que me parece legítimo cuestionar aquí públicamente ante SS.SS. la buena fe de tal misiva.

Puedo entender que cualquier grupo empresarial que concurra a la adjudicación de un contrato administrativo crea de buena fe que su oferta es la mejor, pero no puedo entender ni admitir que se ponga en duda públicamente la legalidad y la transparencia de una actuación administrativa sin ni siquiera tomarse la molestia de consultar el expediente para conocer los criterios, razones y valoraciones que fundamentan la decisión que se critica. Desde el punto de vista del derecho administrativo, estas imputaciones pueden no suponer responsabilidad alguna para quien las hace, pero, si nos moviésemos en el ámbito del derecho civil, por no hacer alusión al penal, tengo claro que generarían la pertinente responsabilidad. Viendo la argumentación de fondo de la carta del señor Morera, debo decir a SS.SS. que, en mi opinión, se descalifica por sí mismo un texto que considera accesorios y subjetivos los aspectos tarifarios de definición técnica de la obra y medioambientales de una autopista de peaje.

Este secretario de Estado que les habla ni ha contestado ni piensa contestar a una carta como esta, pues entiendo que la legalidad de la actuación administrativa exige que los administrados —y un grupo empresarial que concurre a un procedimiento concursal administrativo es un administrado— deben relacionarse con la Administración conforme a las normas del procedimiento administrativo y no por cartas personales a funcionarios o autoridades que intervienen en tales procedimientos. Administramos recursos públicos, nos debemos a los intereses generales y nos atenemos a unas normas de procedimiento, pues ésta es la garantía de un correcto actuar en un Estado social y democrático de derecho.

Si al servicio de intereses particulares o personales alguien pretende manipularnos, creo que la respuesta adecuada es lo que esta mañana SS.SS. y yo estamos haciendo: debatir en sede parlamentaria la actuación administrativa con luz y taquígrafos y sin interferencias procedentes de los intereses económicos o personales de éste o aquél.

Quedo a disposición de SS.SS. para cualquier aclaración o información complementaria que juzguen conveniente sobre esta materia.

El señor **PRESIDENTE:** Una vez hechas las explicaciones precisas y concretas del secretario de Estado, por turno de intervenciones de los distintos grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor Segura, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor secretario de Estado, el Grupo Parlamentario Socialista ha considerado una decisión acertada por parte del Ministerio, y concretamente por parte del secretario de Estado, el comparecer ante la Comisión de Infraestructura, es decir, en sede parlamentaria, para debatir acerca de un tema que ha tenido notoriedad pública a lo largo de las últimas semanas. En esta misma línea de coherencia política, en alguna intervención pública, por parte de determinados miembros de este grupo parlamentario, y con respecto a la telefonía móvil, se ha solicitado la

comparecencia de la ministra de Ciencia y Tecnología, a efectos de que dé la explicación pertinente de la evolución de los recursos presentados por aquellos concursantes que quedaron fuera de la adjudicación. Como recordará también, señor secretario de Estado, en el Pleno del Congreso de los Diputados, en reiteradas ocasiones, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado iniciativas de muy diferentes características sobre este asunto.

Es un hecho cierto que es un tema (y usted en la última parte de su intervención ha hecho una referencia clara y transcripción del contenido de una carta particular que le ha dirigido a usted, en su condición de secretario de Estado, el responsable de uno de los grupos concursantes) en el que se recriminan, digámoslo entrecomilladamente, los contenidos de un mecanismo de adjudicación del que en estos instantes nosotros no estamos en condiciones de hacer un análisis objetivo y riguroso. El Grupo Parlamentario Socialista solicitó hace algo más de 10 días copia del expediente, hemos acudido al archivo por si por los vericuetos administrativos propios estuviese en algún departamento y aún no tenemos conocimiento de la entrada de ese documento. Usted dice que lo ha remitido, entendemos que así lo habrá hecho, y nos llegará hoy o mañana.

En segundo lugar, nos gustaría dejar claro, en una línea de pureza de trabajo parlamentario —y es una reflexión que haremos en su momento los miembros de la Mesa y Junta de Portavoces de esta Comisión—, que cuando se produzca una comparecencia de estas características, sería deseable, en aras al rigor de una metodología y sistemática de calidad al servicio de un debate parlamentario puro, democrático y obviamente en la defensa del bien común, que pudiésemos tener acceso, al menos con 48 horas de antelación, al documento que el cargo público compareciente quiera leer. Entenderá, señor secretario de Estado, que acaba de leer del orden de 30 ó 35 folios, de naturaleza técnica, con especificaciones, párrafo tras párrafo, que a los diputados no nos es posible hacer un seguimiento permanente ni anotaciones, como si fuésemos alumnos de primer curso de carrera, a efectos de poder, más que rebatir, requerir determinadas informaciones puntuales y aclaraciones. Sin embargo, el hecho político de su comparecencia, sin duda alguna, es positivo y enriquece a la Cámara.

Permítame que le diga que tuvo unas primeras frases que quizá las podría haber ahorrado en su intervención, haciendo referencia a anteriores responsables gubernamentales a quienes podría ser imputable negligencia. Las podría haber evitado porque yo podría jugar a la broma lingüística y literaria de decir que tiene razón; por eso, cuando el señor Álvarez-Cascos accedió al Ministerio de Fomento paró todos los concursos que tenía en marcha el anterior ministro de Fomento, del mismo partido. Eso está en la prensa. El anterior ministro de Fomento tenía en marcha, prácticamente a punto para sacar a licitación pública, el sistema de privatización de la red aeroportuaria española, y todas las empresas ya se habían pertrechado con departamentos pertinentes, con equipos técnicos preparados, para acudir al reparto de ese gran pastel. Señor Blanco, lo primero que hizo el ministro al llegar fue parar esos estudios y detener ese posible concurso, de lo que se ha hecho eco permanentemente la prensa. Luego tiene razón, se ve que tenían la preocupación de una serie de procesos que tenía en marcha el anterior ministro de Fomento. En ese sentido, mi aplauso porque nosotros no creemos en la necesidad de la privatización de la red aeroportuaria, que ahora ha detenido este ministro, a diferencia del anterior.

Señor secretario de Estado, nosotros tenemos muy claro que este proceso de adjudicación ha sido objeto de notable interés periodístico —eso no puede negarse— y, naturalmente, ninguno de los diputados de esta Cámara es portavoz de ningún grupo que haya concursado en ese proceso y tampoco de ningún medio. Sin embargo, los ciudadanos españoles leen los distintos medios de comunicación, escuchan o ven, a través de emisora o de la pantalla de televisión, intervenciones de muy diferente naturaleza procedentes de los diferentes medios de comunicación y un repaso a los mismos —que no pretendo hacer, obviamente— nos lleva a la conclusión de que, bien a través de la opinión publicada, a través de la opinión pública o a través un sistema híbrido de ambas, a lo largo de prácticamente un mes, este tema haya tenido notoriedad pública y, si ha tenido notoriedad pública, sin duda es bueno que aquí se analice. Eso lo quiero reiterar clarísimamente.

A modo de curiosidad, medios de comunicación que a lo largo de los últimos años no se han caracterizado en absoluto por su belicosidad hacia la opción política en la que está usted integrado, sino todo lo contrario, han llegado a decir frases, a nivel de editorial, como la siguiente: La retirada del recurso de Ferrovial, como la decisión inamovible de Iberpistas de no recurrir la adjudicación de la R-4 es, en términos de modernidad de país y de separación entre lo público y lo privado, un mal síntoma. Que dos empresas privadas no puedan pleitear con el Estado y defender sus legítimos derechos si los creen lesionados, evidencia una vez más la minoría de edad de la sociedad civil, una sociedad obligada a aceptar sin rechistar las injusticias del poder, un terreno en el que estamos retrocediendo a marchas forzadas. El galopante intervencionismo gubernamental está teniendo unos efectos abrasivos para la ansiada separación de poderes y corre el riesgo de dejar en mantillas —aquí le sale ya a ese medio periodístico la vena antisocialista— etapas anteriores. Es decir, que medios de comunicación que tienen tal grado de afecto al Partido Popular, tanto al Gobierno actual como a los anteriores, desde el año 1996 para acá, digan eso en muchísimos editoriales —y le leería otros muchos más— nos causa una enorme sorpresa. Por ejemplo: Autopistas a cambio de licencias. Ese es el título de un

editorial del miércoles 10 de enero de un periódico que tampoco ha sido nada proclive a los anteriores gobiernos socialistas, sino todo lo contrario, que ha seguido una línea de notable apoyo al actual Gobierno. Eso tendría que llevar al Gobierno actual a pensar que es inevitable que se mezclen los dos aspectos vinculados al concurso de la telefonía móvil de tercera generación —la UMTS—, y los próximos que se avecinan (que ya no son competencia del Ministerio de Fomento, aunque el anterior concurso sí lo fue, ya que era un ámbito competencial del Ministerio, cuando usted no tenía aún responsabilidades en la Secretaría de Estado; me estoy refiriendo a la pasada legislatura), con la gran temática de la obra civil, con el gran volumen de negocio que se avecina a lo largo de los próximos años en el desarrollo del Plan director de infraestructuras, del septenio 2000-2007 —que todavía no conocemos, sólo conocemos un catálogo de actuaciones—, y con las políticas inversoras en materia de infraestructuras ferroviarias, viarias, aeropuertos, puertos y todas las infraestructuras vinculadas al transporte.

Además, se anuncian posibles privatizaciones de empresas de titularidad pública, como la Empresa Nacional de Autopistas. Posiblemente la Seppa ponga en marcha el mecanismo para que la privatización se produzca, lo que será otro pastel nada despreciable para los futuros concursantes. Es inevitable que estas situaciones se mezclen y lleven a la conclusión (o más bien a los interrogantes que han planteado muchos medios de comunicación de muy diferentes características) de que aquí puede haber un acuerdo entre bastidores —me estoy expresando coloquialmente—, un acuerdo gubernamental con algunas empresas para que no avancen los recursos que puedan suponer un varapalo futuro para el Gobierno. Así, por ejemplo, para el Gobierno ha supuesto un importante varapalo la resolución de los tribunales comunitarios, del pasado día 18 de enero —ya que estamos hablando de temas de autopistas—, exigiendo la aplicación del tipo máximo del IVA a los usuarios de las autopistas. Varapalo que surgió como consecuencia de un acuerdo gubernamental producido en el año 1996, entre el Partido Popular y la coalición Convèrgencia i Unió, que trajo consigo el tipo del 7 por ciento, y que el Gobierno tendrá que modificar en cumplimiento de esa sentencia del tribunal. Sin duda alguna, esto será objeto de debate a lo largo de las próximas semanas, ya que los grupos parlamentarios se tendrán que posicionar sobre este tema. El Grupo Parlamentario Socialista ya ha presentado la correspondiente proposición para su debate en el Pleno.

Aquí hay un tema, señor secretario de Estado, en el que, desde el punto de vista político, no podemos coincidir en absoluto con ustedes. No es que no coincidamos en las características de este tipo de adjudicación, porque no seremos nosotros quienes enarbolemos una bandera en defensa de una de las empresas que ha puesto el grito en el cielo y luego se ha retirado. Quiero recordarle que el Grupo Parlamentario Socialista se personó ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo —en mi mano tengo la copia de ese expediente— para recurrir un acuerdo de adjudicación de la autopista de peaje A-6, en el tramo Villalba-Adanero. A la empresa que tenía la concesión desde 1968 se le concedió una larga prórroga, que nosotros considerábamos desafortunada, para los próximos cincuenta años, hasta el año 2055. Precisamente la empresa concesionaria es Iberpistas. Comprenderán que nosotros no entramos ni salimos en la defensa de una ni de otra, pero tenemos un modelo distinto que los diferentes intervinientes por el Grupo Parlamentario Socialista en todos los debates que se han producido en esta Cámara, señor secretario de Estado, han dejado claramente reflejado.

Por ejemplo, el 15 de junio del pasado año, cuando el ministro de Fomento compareció para explicar su programa de actuación, el Grupo Parlamentario Socialista dejó clara su posición en esta materia, absolutamente encontrada con la que tiene el Gobierno. El portavoz socialista en aquel momento, don Jesús Caldera, decía, entre otras cosas: no son necesarias estas autopistas de peaje, porque la movilidad en las áreas metropolitanas no se resuelve con más carreteras. Estas carreteras llevarán al tapón de la M-40 y al colapso generalizado. No se puede resolver con lógica sectorial —a más coches, más carreteras— la movilidad en las áreas metropolitanas. Esto impide la calidad de vida, como se garantiza fomentando el transporte público, y estas autopistas no son necesarias.

Nosotros le hicimos una oferta al ministro, le dijimos: nosotros le hacemos una propuesta. Como sabe, incluso hemos impugnado ante el Tribunal Supremo —lo acabo de decir y lo reitero— la ampliación por 37 años de una concesión de autopista de peaje porque nos parece lesiva y fomentadora de un enriquecimiento injusto de la empresa concesionaria. Si usted nos convence de que el Gobierno no tiene recursos para seguir desarrollando las infraestructuras viarias y tiene que hacer una apelación al capital privado y, en consecuencia, a que los ciudadanos satisfagan esas infraestructuras con el pago de sus peajes, yo le ofrezco —le decía el señor Caldera al ministro de Fomento— una alternativa: que las explote la Empresa Nacional de Autopistas y que no se privatice.

Esta es una de las diferentes posiciones —en un minuto terminaré, señor presidente— que el Grupo Parlamentario Socialista ha mantenido. La última fue precisamente en una sesión de Pleno del Congreso de los Diputados en los primeros días del mes de diciembre pasado, en la que presentamos una proposición de ley para que se modificasen normativas contenidas en la aún hoy —y creemos radicalmente obsoleta— ley reguladora de las concesiones, explotación y financiación de las autopistas de peaje del año 1972, que se ha visto parcheada a lo largo de los últimos cuatro años

como consecuencia de permanentes adiciones en contenidos recogidos en la ley de acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado de 1997, de 1998 y fundamentalmente de 1999, y ahora últimamente.

Luego aquí hace falta como tema de fondo un gran debate parlamentario, que lo intentamos promover la legislatura pasada y que no se produjo. Intentamos promover la creación —y así se aprobó en el Pleno, pero no funcionó— de una subcomisión específica que estudiase todos los temas tan complejos que están planteados alrededor de estas concesiones, alrededor del usufructo de esas redes viarias, como es precisamente la adaptación a la tributación comunitaria que ahora nos viene como consecuencia de una sentencia; como es, por ejemplo, el problema que tienen los municipios afectados por el Impuesto de Bienes Inmuebles, que están demandando actuaciones por parte de las empresas concesionarias; como es la aplicación, que no se podía recoger en 1972 porque en aquel año la tecnología no lo posibilitaba, de un nuevo nicho de negocio que tienen las empresas concesionarias, como es precisamente dar cauce al cable de fibra óptica para las autopistas de la información, etcétera.

En consecuencia, nosotros vemos bien su intervención, su comparecencia y su aportación de información. La analizaremos, este es un punto de arranque. Estudiaremos, cuando llegue a nuestras manos, el documento que nos ha remitido y cuando leamos el contenido de su intervención seguro que nos va a servir para conocer mejor la posición del Grupo Parlamentario Popular y del Gobierno para poder debatir la búsqueda en profundidad de un tema que afecta globalmente a todo el Estado español.

El señor **PRESIDENTE:** Le hago notar, señor Segura, que ha consumido usted la mitad de tiempo que en la última intervención en la anterior comparecencia, lo cual nos hace felicitarnos a todos, y además le exhorto a que siga usted por ese camino, que vaya usted reduciendo sus intervenciones con la misma precisión y claridad con que nos ha hablado ahora.

Tiene a continuación la palabra el señor Sedó, por el Grupo Parlamentario Catalán.

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Señor secretario de Estado, francamente no sé por qué estamos aquí, porque después de la explicación tan clara que nos ha dado, habiendo estado en administraciones y sabiendo cómo se trabaja desde una mesa de contratación como la que nos ocupa, es infundado creer todo lo que se ha dicho sobre este tema. Después ya son actuaciones interesadas. En la intervención del Grupo Parlamentario Socialista se ha hablado mucho de autopistas en general, de autopistas de peaje, de otras cosas, pero no del tema propuesto en la solicitud de su comparecencia en esta Comisión.

¿Por qué pidió usted la comparecencia? Porque había una inquietud que ha aparecido en los medios de comunicación. ¿Quién la presentaba? Podía ser la carta que usted nos ha leído, alguna información de esta carta pasada a los medios de comunicación y opiniones de los grupos. Resulta que la empresa que retira de forma inesperada el recurso sobre las licencias de telefonía no queda bien que la retire porque parece que lo ha hecho por sorpresa y sin justificar a consecuencia de o a cambio de. Si tiene que considerarse que ha sido a cambio de, se pone en duda el trabajo de varios meses de una mesa de contratación y, por lo tanto, se duda de usted mismo y de todas las personas que forman dicha mesa de contratación, es decir del secretario de Estado de Infraestructuras, del secretario general técnico del Ministerio Fomento, del director general de Carreteras, del director general de Programación Económica, del director general de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, del director general de Política Sectorial del Ministerio de Economía, del abogado del Estado adscrito al Ministerio de Fomento y de un interventor de la Intervención Delegada del Ministerio de Fomento. Es decir, todos estos señores están de acuerdo en que se ha hecho el cambalache diciendo: vamos a hacer una valoración por la que te daremos toda la concesión de autopista a ti, que eres parte de un consorcio, y eliminaremos a los otros. Varios días después de la concesión que se da a este consorcio, esa empresa retira un recurso presentado a otro tema. Dicha empresa se dedica a este tema, pero también se dedica a la construcción directa y a todo lo que sea hacer negocios, porque para algo es una empresa de primer orden en el ámbito económico del país.

No me gusta decirlo, pero me sabe mal venir a hablar de un tema que no hemos consultado, ni hemos tenido información antes para poder formarnos nuestra opinión, pero en cambio, sí se ha dado opinión a los periódicos desde los grupos. Los medios de comunicación hacen su trabajo. Les llega una información y alguno saca un titular como, por ejemplo, que Iberpistas y Acesa barajan impugnar la adjudicación de la autopista R-4. Esto llega al mundo digital y es información que tienes que buscar. La conclusión es que se pide una explicación a la renuncia de la empresa. Pero la empresa puede renunciar, de la misma manera que el consorcio número 2 no presenta ninguna impugnación. De momento vierte una carta, yo diría ofensiva para algunas personas, que tampoco ha consultado. Todo esto sale en los medios. Por ejemplo, en el capítulo de economía del País Digital se habla de que esto crea estupor, sorpresa, suspicacia —estas palabras van entrecomilladas, por tanto algún portavoz lo ha dicho, después dicen quien es el portavoz—, posibles compensaciones que puede recibir la constructora por haber dado este respiro al Gobierno. Después se dice: entonces la empresa dice que lo que ayer era injusto hoy ya no lo

es. Esto lo dice un portavoz socialista no de esta Comisión sino de otros temas.

Se nos ha dicho que se tiene que hablar con conocimiento de causa. Se podía haber consultado antes de verter estas palabras. Yo no dudo que pueda haber alguna posibilidad de impugnación vía lo que marque la normativa. En ese caso que se impugne. Ahora bien, si los señores que pueden hacerlo no lo impugnan, por algo será. Por lo que se refiere a la retirada, en el boletín de prensa de la casa he leído que una operadora española, Telefónica, junto con el socio que se presentaba, se retiran del concurso de la UMTS francés. Tras estos nuevos abandonos, que se unen a los protagonizados por Deutsche Telekom, el holandés, el japonés, tan sólo permanecen como candidatos para las cuatro licencias en liza de Francia prácticamente Telecom Vivendi y CGT. Entonces, ¿qué pasa aquí? ¿Nadie se ha puesto a pensar? Este medio sí, porque hace un comentario después diciendo: el futuro incierto, los tiempos cambian y la dificultad para poner en marcha el sistema UMTS no crea tanto entusiasmo. Ayer el presidente de Deutsche Telekom declaraba que obtendría número de clientes hacia el año 2004. Eso no era el negocio tan positivo que todo el mundo creía que sería. ¿No podría ser que estas empresas se hayan retirado porque no quería meterse en conflictos, al no ser tan buen negocio? Eso, que es una parte positiva para esta empresa, que como tal, puede definir su actuación como quiera, para mí no lo es, ni para los grupos políticos, ni para la acción del Gobierno, ni es positivo para nadie de los que estamos discutiendo estos temas. ¿Que es necesario analizar en profundidad sus números? Pues si queremos tener un conocimiento muy exacto de los mismos habrá que analizar todo lo que se ha publicado de las bases, las convocatorias, si todo está dentro de la norma legal.

Señor secretario de Estado, ya he dicho al principio de mi intervención que hubiese preferido no tener que venir hoy a esta Comisión con carácter extraordinario por este tema. En todo caso, podría ser mejor discutirlo dentro de unos días, en una sesión normal de la Comisión, después de haber analizado la documentación, pero siempre que no hubiese habido unos antecedentes de actuación echando humo negro para enmascarar a personas o enmascarar actuaciones que verdaderamente, desde nuestro punto de vista, están en una línea correcta, y si alguien tiene que actuar en este momento, es el que tiene que seguir la línea normativa, que es el recurso o la impugnación que puedan hacer las empresas perjudicadas. Pero es muy fácil lanzar la piedra de momento. Hay gente que sigue con la piedra y otros lo que hacemos es situarnos en una posición correcta, que es la posición digna en la que tenemos que estar. Eso no quiere decir que no aceptemos el hecho de que en un futuro, si hubiese una impugnación y los estamentos correspondientes consideraran que se han hecho las cosas mal, tengamos que hablar sobre las cosas mal hechas. Pero para nosotros en estos momentos la adjudicación es correcta.

El señor **PRESIDENTE:** Señor López-Amor, por el Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Señor presidente, señorías, empezaré diciendo que agradezco muy sinceramente —y lamento no coincidir con algún representante de algún grupo parlamentario— la comparecencia a voluntad y a petición propia del secretario de Estado, porque creo que es una respuesta política en sede parlamentaria a determinadas publicaciones, a determinadas noticias aparecidas en medios de comunicación, y después entraré en aquellas personas o aquellos grupos que han podido generar este tipo de confusión o de noticias que no son nada agradables. Por tanto, agradezco muy sinceramente que se dé una respuesta aquí, donde tiene que darse, que es en sede parlamentaria, que se haga no sólo una dación de las cuentas de esta adjudicación, de esta concesión, sino que se expliquen pormenorizadamente todos y cada uno de los criterios que se han tenido en cuenta para proceder a esta adjudicación.

Después de la intervención del secretario de Estado, que me ha parecido abrumadora y concluyente, poco más tendría que decir este representante del Grupo Parlamentario Popular, pero quiero reiterar y agradecer esa abrumadora exposición que para mí no deja lugar a posibles especulaciones, sino que ha sido, punto por punto, bien concluyente en todas sus manifestaciones.

Dicho esto diré que coincido con mi buen amigo el señor Segura, representante del Grupo Socialista, en que ha sido un acierto que usted haya venido para despejar esas noticias, esos infundios y esas insidias que se han publicado o que se han dejado en el aire sobre la actuación y el comportamiento de unos administradores públicos. Y desde luego nuestro grupo sí que está en condiciones de evaluar esa adjudicación. Lo que ha dicho el señor secretario de Estado me parece que está avalado, primero, por la presunción de buena fe y de veracidad que a cualquiera se le supone. Pero es que además las afirmaciones que hace el señor secretario de Estado, como bien saben SS.SS., no están avaladas por una inmunidad parlamentaria. Quiero decir con esto que son públicas, notorias y aquél que entienda que no son ciertas puede ejercer las acciones judiciales correspondientes contra el señor secretario de Estado. Eso exige un principio de responsabilidad por parte de los administradores públicos, por parte del señor secretario de Estado que aquí comparece, y me parece que en este sentido las imputaciones veladas que han aparecido en medios de comunicación sobre presuntas prevaricaciones, sobre resoluciones que sin ser prevaricaciones pudieran ser torticeras exigen también, por aplicar un criterio simétrico al que he explicado con

respecto al secretario de Estado, una actuación por parte de la Administración del Estado.

Yo les diría a SS.SS.: ¿Se han preguntado ustedes por qué no ha habido una impugnación de esos concursos o de este concurso en concreto? ¿Por qué se ponen en tela de juicio las resoluciones de la Administración cuando después no se está dispuesto a ejercer un control jurisdiccional de los actos de la Administración? Debe ser, a mi juicio, porque el proceso ha estado teñido de una transparencia impecable y desde luego porque no hay base jurídica alguna, lo cual me lleva a pensar que existe una gravísima irresponsabilidad por parte de aquellas personas que han actuado de alguna manera de medio necesario para publicar, con insidia y con especulación clara, una asociación entre un concurso mal resuelto y una determinada retirada de un recurso por algún grupo de los que participaban. No creo, en ningún caso, que haya una relación de causa-efecto entre una cosa y la otra, y eso afirmándolo en términos positivos, sin entrar siquiera en pensar que pudieran tener razón las personas que han lanzado esos infundios. Pero además la mesa de contratación, como ha dicho antes mi buen amigo el señor Sedó, está compuesta y presidida por el secretario de Estado que hoy comparece en sede parlamentaria, pero también por unas personas que tienen derecho a la honorabilidad (no sólo por ser lo que son, que evidentemente tienen una talla intelectual importante, también porque son representantes del Ministerio de Economía y Hacienda y del Ministerio de Fomento), que deben ser satisfechos de alguna manera en el punto en el que actualmente nos encontramos. Pregunto al señor secretario de Estado —y lo dejó ahí— si usted como presidente de esa mesa de contratación y a nivel personal, puede estudiar la posibilidad de plantear una demanda civil de protección del honor. Creo que el honor de todos los integrantes de esa mesa de contratación se ha visto mancillado de forma irresponsable, cosa que creo que al menos exige una satisfacción en su honorabilidad.

Por tanto, si hay base jurídica pido al señor secretario de Estado que actúe en esa línea, si hay base jurídica para plantear una demanda de este tipo le ruego que actúe en consecuencia. Porque me sorprende enormemente que haya determinados grupos, que entiendo que deberían tener una profesionalidad por encima de la que un simple espectador debiera reconocerle, que cuando resultan adjudicatarios, como han resultado en las concesiones de las autopistas de Ávila o de Segovia, no tienen ninguna objeción que hacer, pero cuando fallan en el planteamiento de un concurso plantean graves acusaciones. Creo que son acusaciones temerarias y que esas torticeras imputaciones de parcialidad en la adjudicación de cualquier obra, ya sea autopista o cualquier otra obra pública, se producen cuando no se es beneficiario de la misma. Me parece, por tanto, que se está produciendo un comportamiento que es totalmente esquizofrénico y asimétrico entre los concesionarios de obras públicas. Yo les pido a todos ellos, si leen este «Diario de Sesiones» —que seguro que lo van a leer—, que tengan un *fair play* en el juego y que cuando resulten adjudicatarios lo celebren como se merece, pero que cuando resulten perdedores sepan que se han presentado a una partida en la cual tienen que ofrecer más y mejor que el resto de los concursantes. Aquí ha habido otros adjudicatarios que han resultado perdedores porque han respondido a un pliego de condiciones de forma distinta a lo que se pedía, de entrada se han quedado fuera. Estos señores han aceptado que han perdido lo que ellos presentaban como una mejora y que jurídicamente no era tal.

Por tanto, señor secretario de Estado, le agradezco su intervención. Vuelvo a reiterar que me ha parecido absolutamente concluyente. Le pido que defienda, como presidente de la comisión o de la mesa de contratación, el honor de sus integrantes, como lo ha hecho hoy de forma dialéctica y de forma profesional, que lo haga también ante los tribunales de justicia, si ello fuera posible. Se lo ruego porque creo que en este país hay que empezar a pagar, que no se puede decir lo primero que se le venga a uno a la cabeza, que las personas son profesionales, que tienen un honor y que además tienen un historial detrás; por tanto, el que la haga que la pague y el que tire la piedra que responda y que no esconda la mano.

El señor **PRESIDENTE:** Vuelvo a decir, señorías, que la sesión de la Comisión ha terminado en este acto, ya que el secretario de Estado ha hecho una exposición clara y todos los intervinientes lo han hecho también en su turno de palabra. Va a intervenir el secretario de Estado para responderles y me ha dicho que posteriormente también estaría dispuesto a admitir breves aclaraciones. Después de la intervención del señor secretario de Estado habrá un pequeño turno de intervención para aclaraciones y terminará la sesión de la Comisión.

Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): He escuchado con atención las intervenciones de los representantes de los distintos grupos parlamentarios y, sin ánimo de debate ni de réplica, sí me gustaría hacer algunos comentarios respecto a las cuestiones que se han suscitado y a las palabras que se han dicho. En principio, voy a seguir el orden de intervenciones, sin perjuicio de que en algún caso, y a la luz de que se tratan temas comunes, aproveche para comentar distintas intervenciones de los diferentes grupos parlamentarios.

En primer lugar, al señor Segura, en representación del Grupo Socialista, le agradezco que haya manifestado que está de acuerdo y que le parece positiva esta comparecencia, igual que han dicho el representante del Grupo Popular, y el señor Sedó, aunque con sorna, dejando caer que hubiera sido mejor que no se hubie-

sen dado las circunstancias para que tuviese que producirse, cosa que comparto, porque yo estoy personalmente convencido de que no se puede admitir que se juegue irresponsablemente, en defensa de intereses empresariales o personales, con el honor de quienes administramos las cosas públicas. Ya está bien de que a los responsables de las distintas administraciones, a los políticos en general y a los parlamentarios en particular, se nos pueda decir frívola e irresponsablemente cualquier cosa, disponiendo, cual si de piltrafa en la calle pública se tratase, de nuestro honor, de nuestra dignidad y de nuestra profesionalidad; no es de recibo, sin más.

Creo que actuamos correctamente —podemos equivocarnos, como cualquier ser humano, en nuestros juicios y en nuestras actuaciones—, por eso, cada vez que se ponga en duda, por lo menos en lo que a mí respecta —y, como es lógico, comparto criterio con el actual ministro de Fomento—, una actuación del Ministerio, vendremos aquí a explicar por qué hemos hecho lo que hemos hecho. A este respecto, me plantea el señor López-Amor la posibilidad de plantear una demanda civil en defensa del honor. No lo voy a hacer porque mi honor no está mancillado, está mancillado el honor de quien sin fundamento se ha atrevido a hacer imputaciones públicas de deshonestidad o de falta de legalidad. Mi honor me lo juego aquí, en esta Cámara, que es donde creo que debo jugármelo, explicando qué he hecho y por qué lo he hecho, y este es el sentimiento de todos los miembros de la mesa de contratación. Por tanto, cada que vez que se produzca una situación similar vendremos aquí y explicaremos, con luz y taquígrafos —como corresponde no metafóricamente, según la explicación de Churchill, sino físicamente—, las razones de nuestro actuar administrativo. Y repito, creo que no se puede jugar con quienes hacemos un sacrificio para dedicarnos, con un gran esfuerzo personal, a las cosas públicas —incluyo a los parlamentarios— como si no valiesen para nada nuestra privacidad, nuestro honor y nuestra honra profesional.

Dice el señor Segura que no le ha llegado el expediente administrativo. Lo lamento, le aseguro que lo hemos enviado. La petición llegó al Ministerio el día 15, aunque estaba planteada el día 10 y, aunque no es normal contestar a una petición de información en tan breve plazo, me he preocupado de que se les enviase y esta mañana me han confirmado que había llegado. Veo que no funciona del todo el mecanismo, lo tiene a su disposición y, por supuesto, una vez leído, estudiado y contrastado junto con los elementos de juicio que he podido aportar en mi intervención, cuando quiera volvemos a debatir, a ampliar la información o a contrastar criterios al respecto.

Dice también el señor Segura que sobra en la parte inicial de mi intervención la referencia que he hecho a gobernantes corruptos. Yo creo que no sobra, señor Segura, y no lo he hecho con ningún ánimo ofensivo, por eso no he dado ni nombres ni siglas ni nada. Creo que no sobra precisamente por lo que he dicho antes, no podemos acostumbrarnos a que en este país se ponga en duda, frívola, irresponsablemente y sin fundamento de ningún tipo, por nadie el honor de los que gobernamos, que es una función muy digna, o de los que legislan, que es una función más digna todavía. Si ha habido gobernantes corruptos, que paguen sus culpas, si hay gobernantes honestos, que no se ponga en juego nuestro honor, y no es una cuestión de un partido o de otro partido. Usted lleva muchos años en esto, es un político desde la primera época de la transición, y tiene una trayectoria honorable, por tanto, debe estar de acuerdo conmigo en que debemos mantener, con luz y taquígrafos, con las explicaciones pertinentes ante quien debe controlar la actuación de la Administración, que es esta Cámara, el rigor con el que se trabaja en el Gobierno, porque eso es predicable de unos y de otros. Hasta ustedes volverán a gobernar algún día —falta mucho, pero lo harán—, y yo defenderé entonces su honor como ahora defiendo el mío. Creo que esto es un interés colectivo en defensa de algo tan digno como el servicio a los intereses generales, la dedicación a la política, aunque a veces se frivolice con ella, y en el que se juega en parte el nivel ético de nuestra sociedad. Por eso no debemos transigir con los corruptos y, a mi juicio, no debemos transigir con que se ponga en duda el honor o la legalidad de quienes no actuamos corruptamente, al margen de partidos, de gobiernos o de momentos concretos. Es la dignidad de la función, del sistema, del interés público, de la ética social, la que está en juego si nos tomamos en serio estas cosas o si frivolizamos con ellas.

Hecha esta valoración general sobre el punto de partida de la intervención del señor Segura, voy a hacer más brevemente una referencia a algunas de las afirmaciones concretas que ha hecho. No es cierto que el ministro de Fomento actual, Francisco Álvarez-Cascos, parase todos los concursos que estaban preparados de la época anterior. Yo también lo he leído en los periódicos, pero es un dato contrastable, los expedientes administrativos, gracias a Dios, están foliados, con las hojas numeradas, y constan en el Ministerio. Sólo hemos parado unos concursos, y creo que lo he dicho ya en alguna comparecencia en esta Cámara, porque creíamos que eran técnicamente mejorables, que son, en base a la nueva disposición que creó la Ley de acompañamiento a los presupuestos del pasado ejercicio, la que estuvo en vigor hasta el 31 de diciembre, los llamados de mantenimiento y mejora de las autovías de primera generación. Y los hemos parado —estaban licitados recientemente, cuando se produjo el último cambio de Gobierno— porque nos ha parecido que, siendo un planteamiento muy bueno y suscribiendo esa idea, se podía perfeccionar técnicamente, y en ello estamos trabajando. Quitando esos concursos, que responden a la idea a la que he hecho referencia, no se ha parado ni

un solo expediente de adjudicación de licitación que estuviese en marcha y, por tanto, no se paró ningún expediente referido a la privatización de AENA, y nunca se trabajó ni se está trabajando en ello en el ministerio, como ha dicho el ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos.

Cita como argumento de autoridad el señor Segura un editorial de un periódico, según él, afecto al PP y al Gobierno, que nos critica mucho en esta materia. Yo le diría que tan afecto al PP y al Gobierno, si nos critica en los términos que usted nos ha leído, no debe ser. Probablemente, sea un medio de comunicación que unas veces critica al Gobierno y otras le parece bien lo que hace el Gobierno. De todos modos, como creo recordar ese editorial, me alegra que usted, a diferencia de Felipe González, lea ese periódico porque le ayudará a tener juicios contrastados de distintos medios de comunicación para formarse sus criterios.

Afirma el señor Segura que le parece errónea la mezcla de dos temas que son distintos como las licencias de telefonía de tercera generación y la adjudicación de obras públicas. Estoy completamente de acuerdo. No hay ninguna mezcla ni la habrá. La adjudicación de la R-4, según he explicado, se ha hecho conforme a los pliegos, los procedimientos, los plazos y en las condiciones publicadas en el BOE con luz y transparencia. La adjudicación de licencias de telefonía móvil, de la que no tengo ni idea, se habrá hecho, supongo, conforme a los correspondientes pliegos y la legislación aplicable por los ministerios competentes. Precisamente, presuponer torticeramente y con mala fe, sin fundamento ninguno, que existe una vinculación entre dos adjudicaciones distintas o entre la conducta de los empresarios implicados en la una y en la otra, es lo que rechazo radicalmente y lo que vengo a demostrar con mi comparecencia, que no tiene ningún fundamento y que no se puede afirmar tal vinculación ni desde el punto de vista de la lógica ni desde el punto de vista administrativo ni desde el punto de vista de la ética.

Insinúa el señor Segura, basándose en lo que dicen algunos medios de comunicación, y no sólo los medios de comunicación, porque, como ha recordado el representante del Grupo Popular, también lo ha dicho algún representante del Grupo Socialista, que pueden existir pactos entre el Gobierno y las empresas para determinar la conducta de éstas. Le aseguro que no hay ningún pacto. En lo que yo puedo dar fe, que es el procedimiento de contratación de las obras públicas en el Ministerio de Fomento, siempre, en todos los casos y sin excepción alguna, se hace de la forma que yo les he contado esta mañana para la R-4: aplicando el derecho administrativo de rigor, con transparencia, respeto a la legalidad, sin discriminación de ningún tipo y huyendo de cualquier arbitrariedad. Quien diga, piense o insinúe lo contrario, deberá demostrarlo por las razones a las que antes he hecho referencia.

Dice el señor Segura que no defiende con su intervención a ninguna empresa en concreto. Me alegra que sea así. Yo tampoco defiendo a ninguna empresa en concreto. Yo defiendo, porque es mi obligación, la correcta aplicación de las normas que rigen los procedimientos de adjudicación de obras públicas para servir a los intereses generales, que son la calidad del servicio que, a través de las mismas, al final se presta a los ciudadanos y la optimización del gasto público, que sale de los impuestos que pagan todos los ciudadanos.

Saliéndose del tema concreto que motiva esta comparecencia, que es la adjudicación de la R-4, pone de manifiesto, una vez más, el señor Segura la discrepancia de su grupo con la política del Gobierno en materia de autopistas de peaje, que nos consta ha sido expresada en esta Cámara, tanto en Comisión como en Pleno, más de una vez. Como toda opción política o estratégica, es absolutamente respetable la postura del Grupo Socialista, pero debo decirle que no la comparto. Y sin hacer ahora un debate singular sobre la política de autopistas de peaje, quiero decir al señor Segura que nosotros apostamos por la implicación de la financiación de origen privado, junto con la de origen público, en la puesta a punto y construcción de infraestructuras públicas, porque nos parece que ésta es una década histórica, desde el punto de vista de la complementariedad que supone la financiación europea a raíz de la Agenda 2000, para movilizar todos los recursos económicos disponibles en este país, de origen europeo, estatal, del resto de las administraciones o privado, para conseguir un objetivo que me parece de interés general, y que si no se consigue ahora, difícilmente se conseguirá más adelante: dotarnos de todas las infraestructuras que necesitamos para superar el déficit histórico que en la materia tiene España. Y, desde luego, no se pueden hacer trampas en el solitario para conseguir este objetivo. Nos ha recordado el señor Segura la afirmación hecha en esta misma Comisión por el señor Caldera, en la anterior comparecencia del ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos, que ofrecía como alternativa a la política de autopistas de peaje del Gobierno, que sea la empresa pública de autopistas la que se encargue de explotar las nuevas concesiones. Ésa es una trampa en el solitario. La Empresa Nacional de Autopistas, para hacer sus inversiones en autopistas, se financia con apelación a los mercados privados. Volvemos a la financiación privada. Hay dinero presupuestario y dinero privado, no hay más categorías. Interponer a la Empresa Nacional de Autopistas no significa que se pueda sacar, cual si del gorro del mago de Oz se tratase, un dinero inexistente por otra vía. El dinero sale de los presupuestos del Estado vía gasto directo o, si se hace vía financiación por empresas de autopistas, sean públicas o privadas, apelando al mercado de capitales.

Paso a la intervención del señor Sedó. Le agradezco que haya dicho de manera nítida que la adjudicación ha sido correcta —si no he tomado mal nota, su expresión

exacta ha sido que la adjudicación ha sido correcta— y le agradezco el sincero reconocimiento de lo que he expuesto esta mañana aquí. Coincido con él en que no sería necesaria esta comparecencia si todo el mundo actuase de buena fe, pero como alguien no lo ha hecho y otros, aprovechando esa pedrada lanzada ocultando la mano, se han hecho eco torticeramente de presuntas intenciones ajenas a la legalidad, sí es procedente, a mi juicio, esta comparecencia. No debiera ser necesaria, pero dado que alguien sí ha puesto en duda la correcta actuación de la Administración, se convierte no sólo en necesaria sino en absolutamente imprescindible por lo que anteriormente he explicado: no estoy dispuesto a admitir —creo que además debiera ser un objetivo compartido— que se ponga en duda sin fundamento alguno la honorabilidad y el correcto actuar conforme a ética y ley de quienes nos dedicamos a la administración de los intereses generales.

Constata el señor Sedó que una determinada empresa ha levantado unas sospechas que han quedado flotando en el ambiente y que luego no se han traducido en una actuación jurisdiccional, idea que también ha comentado el representante del Grupo Popular, el señor López-Amor. Estoy de acuerdo. Yo soy jurista de formación, abogado de profesión, aunque circunstancialmente secretario de Estado, y quizá por eso tengo la deformación profesional de pensar que recurrir es una cosa muy buena. Quien crea que tiene derecho a algo, que lo reclame a los tribunales; nunca me ofenderá eso, porque en mi vida profesional me he dedicado, y me volveré a dedicar cuando deje de ser secretario de Estado porque no sé hacer otra cosa, a plantear recursos. Eso no tiene nada de malo ni es insultante para nadie. Lo que es insultante es ofender en público sin motivo y luego no defender con fundamento ante los tribunales eso que se ha dicho en público que estaba mal. Por lo tanto, coincido con el señor Sedó en este planteamiento.

Respecto a por qué no recurre el consorcio formado por Iberpistas y Acesa, cuestión que ha planteado el señor López-Amor y también el señor Sedó, después de haber manifestado en público, mediante la entrega a la opinión pública de una carta dirigida a mí, su absoluto convencimiento de que tenían la mejor oferta y que merecían la adjudicación sin duda ninguna, he de decir que no sé por qué no recurren —los motivos de las empresas privadas sólo ellas pueden conocerlos—, pero sí quisiera exponer las reflexiones que a mí al menos me ha planteado la argumentación o las observaciones hechas tanto por el señor Sedó como por el señor López-Amor a la luz de los argumentos para defender que su oferta, la de Iberpistas-Acesa, era la mejor sin duda ninguna. Voy a hacer dos breves observaciones, sin entrar otra vez a desgranar puntos, parámetros, subcriterios y criterios para valorar cada oferta.

Quisiera resaltar —y no sé si son datos conocidos por SS.SS.— que el consorcio que resultó perdedor, el llamado consorcio 2, formado por Iberpistas y Acesa, participa en estos momentos de las últimas autopistas de peaje que se han licitado en la última fase del Plan de autopistas en la concesión de Santiago-Orense, en las radiales 3 y 5 de Madrid, en la concesión para las conexiones de la A-VI con Ávila y Segovia y en la radial 2 de Madrid. Esto quiere decir que si este consorcio plantease una reivindicación en serio ante los tribunales pretendiendo la adjudicación de la R-4, que nos ocupa hoy, tendría el monopolio de las últimas concesiones de las radiales de Madrid. Podría tenerlo si en todas hubiese hecho su mejor oferta, pero no es una empresa que pueda decir: yo hago ofertas muy buenas y siempre me dejan fuera. Ha tenido notable éxito, mérito suyo será, en los últimos concursos de autopistas, pero tampoco me parece muy legítimo querer tenerlo en todas y tener el monopolio de la gestión de las autopistas de peaje.

En segundo lugar, y haciendo referencia a las reflexiones que me suscitan los argumentos planteados ante la opinión pública y mediante carta a mí dirigida por este grupo empresarial, quisiera decirles que si aplicásemos los criterios que defienden en el caso de la R-4 como determinantes para que se le adjudique a ellos —que básicamente son propuestas sobre índice tarifario, inversión total prevista y la cuantificación de la responsabilidad de la Administración—, debiéramos quitarles parte de las concesiones que ya tienen porque algunas de esas concesiones que he dicho que tiene ya el grupo Iberpistas-Acesa o Acesa e Iberpistas las han obtenido sin tener el mejor índice tarifario, sin proponer la mayor inversión y sin proponer la menor responsabilidad patrimonial de la Administración. Esto no tiene nada de raro. Ponderamos, como les he explicado a ustedes detalladamente, un conjunto de factores técnicos, económicofinancieros, medioambientales y, valorando todos ellos, sale una oferta mejor. Si hubiese, como propone el consorcio número 2, en esa carta difundida a la opinión pública, que dar la primacía siempre y automáticamente a quien en estos tres parámetros hace la oferta más elevada o la menor en el tercero, ellos perderían parte de las adjudicaciones que tienen, porque no respondían a estos parámetros. Lo que pasa es que esas antiguas adjudicaciones están muy bien adjudicadas, ponderando todos los factores, y la R-4 está también muy bien adjudicada, ponderando todos los factores.

Por último, desde el punto de vista de la buena fe —y con esto abandono el cajón dialéctico de los comentarios a las propuestas de Iberpistas-Acesa—, quisiera decir, para que se pueda valorar la buena o mala fe con la que se extienden estas sombras de legalidad ante la opinión pública, que justo dos días después de que el grupo Iberpistas-Acesa, a través de su representante legal, me dirigiese la carta en la que ofende al honor y a la legalidad de la actuación administrativa, envió otro oficio al Ministerio —la primera carta es del 5 diciembre, la segunda del 7 de diciembre—

referido a la adjudicación de la radial 2. En esta segunda carta referida a la adjudicación de la radial 2 no se trata ya —y el firmante es el mismo— de una carta particular, se trata de un escrito administrativo, personándose en el procedimiento y pidiendo que se le dé cuenta detallada de los criterios con que se ha adjudicado, carta que, por supuesto, fue contestada por mí, personalmente, mediante un oficio administrativo con fecha 27 de diciembre, trasladándole los criterios con que habíamos adjudicado la R-2. En un caso ese grupo actúa correctamente: como interesado en un procedimiento, se dirige a la Administración, según el procedimiento previsto, pidiendo información, se le da y, si quiere, que recurra. En el otro caso ni formula un escrito administrativo ni hace petición alguna ni se persona en el procedimiento. Ofende, lo lanza a la opinión pública y ahí se queda. Por eso creo que está más que fundamentado, contrastando las propias actuaciones de las mismas personas, cuándo se actúa en un caso con buena fe y cuándo se actúa en otro caso con mala fe, cuándo se actúa en un caso defendiendo derechos administrativos y cuándo se actúa en otro caso defendiendo intereses que Dios sabe cuáles son.

No voy a alargar demasiado mi contestación para que el presidente no tenga que hacerme recordatorios. Sí quisiera decir para acabar con los comentarios a las observaciones del señor Sedó, que puede tener la tranquilidad absoluta —y lo comprobará cuando estudie la transcripción de lo que he dicho aquí, la documentación del expediente que se ha enviado a esta Cámara— que esta actuación ha sido absolutamente correcta, transparente y limpia. No le dejaremos en mal lugar con el reconocimiento que ha hecho públicamente al respecto en estos momentos. Quisiera también agradecerle una de las últimas frases que ha dicho, que además suscribo y ratifico como opinión mía, que es muy fácil, por desgracia, lanzar la piedra y esconder la mano, insinuar cosas y luego no plantearlas donde deben plantearse, ante los tribunales, pero creo —reitero lo que dije al principio contestando a alguna petición del señor López-Amor— que los gobernantes debemos dar cuenta aquí para que ustedes, que tienen esa función constitucional, nos juzguen y cada uno que quede en su lugar.

Por último, aunque he hecho ya varias referencias a él, respecto a la intervención del señor López-Amor debo agradecer la contundencia con que ha avalado la conveniencia de esta comparecencia y su afirmación de que la argumentación aportada por este secretario de Estado despeja cualesquiera dudas y ha sido clara, contundente y exhaustiva.

¿Por qué no ha impugnado la adjudicación, plantea como pregunta, entiendo más retórica que sustancial, por parte de quien ha hecho esas insinuaciones de ilegalidad en el procedimiento? Por las razones que he expuesto. Probablemente, si fuese consecuente con las razones que alega la ilegalidad, habría que poner en solfa hasta las propias concesiones que ese grupo empresarial tiene. Por eso, repito, así como en un caso, el 7 de diciembre, respecto a la radial 2, actúa jurídicamente, ese mismo grupo dos días antes, el 5 de diciembre, respecto a la radial 4, no actúa jurídicamente. Le he dicho ya antes que no pienso presentar ninguna demanda en defensa de mi honor, puesto que no considero que el mismo esté mancillado después de estas explicaciones, sino más bien el de quien acude a la falsedad y la difamación para poner en duda conductas claramente explicables que se atienen a la legalidad, según consta a partir de hoy en el acta de esta sesión.

Ha hecho un comentario, y con esto concluiré mi intervención, que me parece oportuno glosar. Ha dicho que, cuando los adjudicatarios de contratos administrativos se ven beneficiados por la resolución final y reciben la concesión, normalmente no dicen nada; en cambio, si pierden, pueden arrojar una sombra de sospecha. Pues bien, como antes he mencionado, este grupo que ahora ha lanzado la sombra de la sospecha ha recibido, aplicando los mismos criterios, los mismos pliegos administrativos, una serie de concesiones que no eran pequeñas, y en este caso, por su puesto, no han protestado para nada, habiéndose aplicado, ya digo, los mismos pliegos con los mismos criterios. Por tanto, quien tiene que defender por qué en un caso actúa de una manera y en otro caso de otra es quien no mantiene coherencia y no esta Administración, que está manteniendo una coherencia absoluta, conceptual y procedimental, en la adjudicación de todas las autopistas de peaje como en el resto de los contratos que administra.

Concluyo, señor presidente. Creo que se ha cumplido el objetivo que había motivado la solicitud de esta comparecencia, que es que esta Cámara, en su función constitucional de controlar la actividad del Gobierno, tenga puntual información, detallada y a ser posible exhaustiva de por qué actuamos, así como la tranquilidad de que cuenta con una Administración y un Gobierno que no peca de arbitrariedad ni de ilegalidades y la seguridad de que actuamos con criterios éticos. Como seres humanos que somos, podemos equivocarnos, evidentemente, pero para eso están los tribunales, para corregirnos si así fuere. Y si en alguna otra ocasión se plantean desde la opinión pública dudas de carácter similar sobre la ética de nuestras actuaciones o la corrección legal de nuestras decisiones, vendremos a esta Cámara una y otra vez a explicar por qué actuamos, cómo lo hacemos y las razones de todo ello.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Desea intervenir algún grupo para un brevísimo turno de aclaraciones? **(Pausa.)**

Me lo temía, señor Segura. No quiero quitarle con ello su intervención. Tiene la palabra por tres minutos. Le ruego puntualidad, señor Segura, como ha hecho usted anteriormente.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Ya hablaremos algún día en la reunión de la Mesa y portavoces del encorsetamiento del tiempo, porque no es positivo para la riqueza del debate.

Señor presidente, a mí me parece que aquí se han mezclado muchas cosas y me voy a tomar la libertad de hacerle el siguiente comentario al señor secretario de Estado. En primer lugar, parece ser que el dirigente de una empresa le ha enviado una carta en términos duros y reprobable. Pues bien, éste es un tema de naturaleza personal sobre el que usted debe considerar la posibilidad de actuar o no. Y yo quisiera hacer una reflexión. Las críticas de naturaleza periodística en los medios de comunicación es algo que tenemos que tener muy claro en democracia. Yo no he leído en los medios de comunicación críticas injuriosas, sino de naturaleza política, de gestión y de análisis sociológico y económico. Todo esto lo debemos interiorizar y tener aguante en aras precisamente de la limpieza democrática.

En segundo lugar, el Grupo Parlamentario Socialista va a estudiar toda la documentación, pero tengo que decir que, mientras realizaba mi primera intervención, se me ha pasado una nota para informarme de que en aquel momento estaba entrando en mi grupo, remitido por los servicios de la Cámara, dicha información. Pero no pasa nada, porque nosotros la vamos a analizar, así como la temática en general de la R-2, de la R-4 y de la R-5 y las conexiones de las radiales con la M-40 y con la M-50, es decir, toda el área de esta comunidad y de las comunidades limítrofes con la intención de que tenga lugar un debate sobre el sistema de funcionamiento, la fluidez del tráfico y lo que significa el mecanismo no solamente de la adjudicación, sino del mantenimiento, de la explotación de los servicios que se prestarán en esas autovías. Mi grupo parlamentario no tiene que adelantarse, sino que, y eso está en nuestra línea de conducta, vamos a intentar tener debates en profundidad sobre la situación de las autopistas de peaje en España. Las sentencias del tribunal comunitario, los recursos que este grupo parlamentario ha presentado ante el Tribunal Supremo en la adjudicación de la A-6 a Iberpistas, con una ampliación elevadísima del plazo concesional, nos llevan a exigir el conocimiento de la situación, de los resultados económicos, de las empresas concesionarias, que han experimentado unos incrementos excepcionales como consecuencia de la situación, creemos, de excelente trato que ha supuesto el alargamiento de los períodos concesionales y las nuevas actuaciones económicas que se recogen en las disposiciones que se aprobaron en las leyes de acompañamiento y que hacen que hoy estén en jugosos beneficios. Por eso vamos a exigir un abaratamiento, porque aquel 7 por ciento que se produjo en 1998 a raíz de la Ley de acompañamiento de 1997, no sabemos si realmente se ha producido en las tarifas de los usuarios. Ahora se han incrementado todas entre un 2, un 2,5 y un 3 por ciento. Los usuarios están descontentos por esos incrementos y si se produjese algo que vamos leyendo, una especie de intencionalidad —ya veremos qué va a hacer el Gobierno— de cargar al usuario el incremento del tipo del IVA, encontrarán siempre enfrente al Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Recojo con agrado la sugerencia del señor Segura de tratar el tema de la temporalidad en las intervenciones en la próxima sesión de Mesa y portavoces, por lo que lo incluiremos como punto del orden del día. Pero le recuerdo que ya existe un Reglamento del Congreso en el que eso viene fijado. Lo que vamos a tratar es la disciplina parlamentaria para el seguimiento de esos turnos y a la vez la posibilidad —que le puede agradar— de introducir el concepto de horas extraordinarias. **(El señor Segura Clavell: ¡Hasta aquí hemos llegado!)**

Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Un minuto, para hacer dos precisiones, señor presidente.

Ni en las intervenciones que se han producido esta mañana por parte de este representante del Grupo Parlamentario Popular ni tampoco por parte del secretario de Estado, nuestro grupo ha entendido que haya una crítica ni a la libertad de expresión ni a la libertad de información. Aquí lo que se ha matizado, y muy claramente, es que hay algunas personas que intoxican, producen insidias y confunden a los propios medios de comunicación, que no tienen ninguna culpa, a veces, de publicar aquellas noticias que les dan como buenas algunos pretendidos expertos o entendidos en las materias de las que tratan. Primera aclaración.

Segunda, y termino. Algún representante destacado del Grupo Parlamentario Socialista estableció una *liaison* clara entre la retirada de un recurso judicial por parte de Ferrovial y la adjudicación de la R-4 que ha sido objeto de debate esta mañana. En ese recurso judicial había otras partes demandantes y, como SS.SS. bien saben, la retirada de una de ellas no significa la paralización de recursos. Con lo cual, esa insidia, que es puramente especulativa, queda absolutamente anulada. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor presidente, se ha hecho referencia, por parte del portavoz del Grupo Parlamentario Popular a una intervención de un diputado de este grupo parlamentario, por lo que exijo intervenir en defensa del contenido de las manifestaciones que el diputado socialista ha hecho en algunos medios de comunicación sobre este tema. No es tolerable, ni lo permite el Reglamento, que en una intervención de un portavoz de un grupo se produzca una agresión dialéctica a otro grupo parlamentario en una comparecencia de un cargo del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** El señor López-Amor ha hecho referencia a un parlamentario, sin dar su nombre. **(El señor Segura Clavell: Del Grupo Parlamentario Socialista.)** Perdón, señor Segura. No creo que haya habido una alusión directa **(El señor López-Amor García pide la palabra.),** puesto que no ha mencionado nombre de ninguna persona. No obstante, el señor López-Amor me está pidiendo la palabra y me imagino que querrá hacer una aclaración al respecto.

Vamos a otorgarle la palabra, por un minuto, señor López-Amor, pero no reabra el debate acerca de este tema.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Si me permite, señor Segura, yo creo que se confunde. Yo no he hecho ninguna acusación. He dicho o transcrito alguna afirmación hecha por un diputado del Grupo Parlamentario Socialista, que le puedo decir que no es usted, pero que no estoy en condiciones de decir si es el señor Caldera, y por tanto me he callado su nombre, que ha establecido una relación de causa y efecto entre la adjudicación de un concurso y la retirada de un recurso judicial. No es ninguna acusación, sino decir que alguien dijo. Yendo una vez más a los medios de comunicación, que nos informan a veces muy adecuadamente de las ruedas de prensa que se dan en sede parlamentaria, encontramos esa afirmación que se dijo por algún representante de su grupo. No es una acusación, es una transcripción de un hecho real. Una acusación sería la imputación de algo delictivo, no normal, que no fuera de recibo. Evidentemente, en el ejercicio de la acción política, se pueden decir esas cosas y deben decirse. Lo que quiero aclarar a ese diputado que estableció la *liaison* es que queda enervado por las razones que le he dado anteriormente. Se ha equivocado usted, señor Segura.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aclarada y retirada la acusación. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura, vamos a poner las cosas en su sitio. Tiene la palabra el señor Segura por un minuto y, consecuentemente, el señor López-Amor por otro minuto. Cerrará la comparecencia el señor secretario de Estado.

Señor Segura, le ruego que tenga continencia en el tiempo. El señor López-Amor ha hecho una aclaración, la Presidencia puede considerar suficiente esa aclaración, pero tiene la palabra por un minuto y volverá a tenerla el señor López-Amor.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor presidente, cualquier diputado del Grupo Parlamentario Socialista, en el ejercicio de su función como diputado, está legitimado para realizar las manifestaciones que estime oportunas, las sugerencias que estime oportunas y las suposiciones que estime oportunas en función de los datos a los que haya tenido acceso. Me parece desafortunado que el representante del Grupo Parlamentario Popular haya introducido en su intervención los términos que ha introducido.

Desde luego, tengo que reprobar que se produzcan manifestaciones de esas características. Las intervenciones de los miembros del Gobierno tienen mejor intencionalidad de la que les pueden suponer los representantes de su grupo parlamentario. Los miembros del Gobierno no tienen necesidad de verse tan arropados por cuanto intelectualmente no están tan necesitados de ese apoyo. Considero que están tomando una ruta desafortunada en sus intervenciones.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Sedó ha pedido la palabra y también tiene derecho a intervenir. Un minuto, señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Mucho menos.

Ya que se ha entrado en una discusión y como estoy fuera de este debate, quiero añadir que ya que he citado unas referencias voy a decir de dónde las saqué: PAÍS DIGITAL ECONOMÍA, viernes 12 de enero. De la página 1 de 2 y de la 2 de 2 es de donde he sacado mis comentarios y no he hecho ningún otro juicio. De ahí he sacado la información.

El señor **PRESIDENTE:** Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Muy brevemente, señor presidente.

Quiero dar las gracias al señor Segura por afirmar lo mismo que yo he dicho, que cualquier parlamentario en el ejercicio de su función puede decir lo que quiera. Muchas gracias por reiterar ante SS. SS. lo que anteriormente había dicho yo. También estará de acuerdo conmigo el señor Segura en que cualquier parlamentario, en sede parlamentaria y en el ejercicio de su función, puede ejercer la réplica que estime conveniente.

El señor **PRESIDENTE:** El señor secretario de Estado cerrará la comparecencia.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Espero no generar con mis últimas palabras ninguna nueva polémica entre los grupos parlamentarios. Voy a intentar ser muy escueto.

En primer lugar, para distender un poco el debate, quiero agradecer al señor Segura esa afirmación de la solidez conceptual de los miembros del Gobierno que no necesitan ser arropados porque se arropan por las propias cosas que dicen, que son consistentes en sí mismas.

Quisiera hacer un matiz en esta intervención final. Como consta en el «Diario de Sesiones» de mi intervención, este debate no tiene que ver con una carta privada ni con la libertad de expresión. La carta privada acabaría donde tiene que acabar, en un archivo de papeles sin más, si se hubiese quedado en eso. Lo que moti-

va este debate es que en los medios de comunicación ha aparecido el contenido de una carta privada, y lo que, dicho en privado, puede merecer sin más un displicente desprecio, trasladado a la opinión pública, se convierte en algo que debe ser desmontado argumentalmente, que es lo que he pretendido hacer en esta comparecencia.

Esto no tiene nada que ver con la libertad de expresión. Los periódicos, como el resto de los medios de comunicación social, pueden y deben —esa es su valiosísima aportación a los valores democráticos— hacerse eco de la información que les llegue; los representantes parlamentarios de los grupos políticos tienen todo el derecho del mundo a formular las críticas que quieran, y por lo mismo, en servicio de la misma calidad del sistema democrático, el Gobierno —y eso es lo que estoy intentando hacer aquí— debe dar cuenta en el Parlamento —cuando se pone en duda la corrección de su actuación— de por qué actúa como actúa, con argumentos y con datos. En este debate cada uno está donde tiene que estar. Yo, explicándoles —porque me toca en este momento, en nombre del Ministerio de Fomento— por qué hemos tomado una decisión, con qué criterios y conforme a qué normas y procedimientos; ustedes, manifestando las opiniones de sus grupos parlamentarios y todos, en consecuencia, defendiendo lo mismo, que es el sistema constitucional y democrático y la honorabilidad —mientras no se demuestre lo contrario— de quienes gestionamos los asuntos públicos.

Considero, señor presidente, que esta comparecencia ha sido positiva. Me satisface que se haya podido celebrar —y se lo agradezco— en este período extraordinario, y creo que puede servir para que todos tengamos los elementos de juicio necesarios en esta materia.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor secretario de Estado. Agradezco a todas SS.SS. su atención a esta comparecencia.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. *http://www.congreso.es*

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**