



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2004

VIII Legislatura

Núm. 101

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 7

celebrada el jueves, 14 de octubre de 2004

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias de personalidades y funcionarios de la Administración del Estado, al objeto de informar sobre temas relativos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005. (Número de expediente 121/000009.)

3

— Del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación (Morlán Gracia). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/000303), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (números de expediente 212/000228, 212/000231, 212/000234, 212/000232 y 212/000233), del Grupo Parlamentario Mixto-Chunta Aragonesista (número de expediente 212/000162) y del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (números de expediente 212/000174, 212/000175, 212/000178, 212/000176 y 212/000177)

3

	Página
— De la señora subsecretaria de Fomento (Vivanco Bustos). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000227) y del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/000182)	23
— Del señor secretario general de Transportes (Palao Taboada). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/000304) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000229)	34
— Del señor secretario general de Infraestructuras (Monfort Bernat). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000230) y del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/000180.)	42
— Del señor presidente de Renfe (Salgueiro Carmona). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000236) y del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/000180)	52
— Del señor presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) (González Marín). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000238), del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/000181) y del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (número de expediente 212/000169)	52
— Del señor presidente de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, S. A. (Santiago Martín). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000240.)	74
— Del señor presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) (Martínez Martínez). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000241.)	79
— Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Navas Gutiérrez). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 212/000235.)	85
— Del señor director general del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (Azuaga Moreno). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000239) y del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (número de expediente 212/000320)	96
— Del señor presidente de FEVE (Sañudo Aja). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000237) y del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (número de expediente 212/000179.)	105
— De la señora subsecretaria de Vivienda (Del Palacio Tascón). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (números de expediente 212/000279, 212/000282, y 212/000280) y del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso (número de expediente 212/000318)	110
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo (Sepes) (Pacheco Rubio). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (números de expediente 212/000283 y 212/000281) y del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (número de expediente 212/000166)	110

Se abre la sesión a las nueve y cinco minutos de la mañana.

COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2005. (Número de expediente 121/000009.)

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (MORLÁN GRACIA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/000303), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/000228, 212/000231, 212/000234, 212/000232 y 212/000233), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-CHUNTA ARAGONESISTA (número de expediente 212/000162) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (Números de expediente 212/000174, 212/000175, 212/000178, 212/000176 y 212/000177.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión, tal y como estaba previsto en el orden del día, con la comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación. Siguiendo la costumbre de años anteriores, las comparecencias seguirán este orden: primero habrá una breve intervención de la autoridad compareciente, que expondrá las líneas generales del presupuesto que presenta; a continuación intervendrán los grupos que han solicitado la comparecencia; posteriormente pediré si algún otro grupo que no lo ha solicitado desea formular alguna pregunta, contestará el señor secretario de Estado, y los grupos que han solicitado la comparecencia podrán pedir aclaración sobre lo que no haya quedado claro.

Recuerdo a SS.SS. que, tal y como acordamos en la Junta de Portavoces, esta comparecencia y las que siguen son sobre la Ley General de Presupuestos, lo que quiere decir que son comparecencias informativas. Por tanto, no es este el lugar ni el día para debatir sobre la bondad o no de los presupuestos, sino para aclarar lo que SS.SS. decidan.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señorías, en principio tengo que decirles que me encuentro muy satisfecho de estar en esta Comisión porque he sido diputado durante muchos años en este Parlamento y he formado parte de la Comisión desde su condición de vocal a ser portavoz en algún momento determinado. Por tanto, es una satisfacción para mí

estar con ustedes y explicarles las líneas básicas del presupuesto de mi responsabilidad, y después contestaré a todos los temas que ustedes me puedan plantear. Después de mí comparecerá la subsecretaria del ministerio para explicar las grandes cifras del presupuesto del Ministerio de Fomento, así como los secretarios generales de Infraestructuras y de Transportes, que con más detalle explicarán las actuaciones de su competencia más directa, igual que los presidentes de las empresas públicas que ustedes han citado para que comparezcan.

Quiero explicarles y aclararles de forma breve, para hacer más coherente las comparecencias de altos cargos de este ministerio, la actual estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento que se contempla en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba esta estructura orgánica, que está compuesta de la siguiente manera. En primer lugar, como órgano superior del Ministerio, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, de la cual soy titular y de la que dependen los siguientes órganos directivos: la Secretaría General de Infraestructuras, que asume la dirección y coordinación de las competencias ejercidas por los siguientes órganos directivos, es decir, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Ferrocarriles, que dependen de la Secretaría General. Igualmente dependen de esta Secretaría General y de esta Secretaría de Estado CEDEX, GIF, Renfe y Feve, y dependiendo directamente de la Secretaría de Estado de Infraestructuras se encuentra la nueva Dirección General de Planificación y Coordinación Territorial, que asume las competencias relativas a la programación e impulso de las actuaciones de la Secretaría de Estado en relación con la planificación de infraestructuras. Por otro lado, los órganos directivos dependientes directamente de la ministra son la Subsecretaría de Fomento, entre cuyos cometidos tiene la programación, seguimiento de su ejecución y control de los planes del ministerio, la aplicación del 1 por ciento cultural, todos los aspectos relacionados con la gestión financiera y de tesorería del departamento, toda la política de personal, etcétera, propia de su característica como Subsecretaría del Ministerio de Fomento, y por último la Secretaría General de Transportes, que asume la dirección y coordinación de las competencias en materia de transportes por carretera, marina mercante, aviación civil, y de la que también dependen el Ente Puertos del Estado y AENA.

Por otro lado, he de aclararles también que la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario, que entrará en vigor de forma íntegra el día 1 de enero del próximo año, lleva aparejada una profunda reordenación del transporte por ferrocarril de competencia estatal que se basa en la apertura progresiva de dicho modo de transporte, acompañada a los ritmos y plazos que establezcan las normas del derecho comunitario, a la competencia entre empresas y agrupaciones internacionales de empresas establecidas en la Unión

Europea y en la completa separación de las actividades de la administración de las infraestructuras ferroviarias y la explotación de los servicios de transporte ferroviario. En el plano organizativo la reforma legal conlleva la extinción de la entidad pública empresarial Gestor de Infraestructura Ferroviaria (GIF), la transformación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), y la creación de dos nuevos organismos públicos, el administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF), encargado de la proyección, construcción y mantenimiento de infraestructuras y de la gestión de su sistema de control y seguridad, y Renfe-Operadora, responsable de la prestación de servicios de transporte ferroviario. Por tanto, los actuales presidentes de Renfe y GIF, que comparecerán a lo largo del día de hoy, explicarán los presupuestos del próximo año en virtud de sus responsabilidades actuales y, en la medida de lo posible, de las nuevas entidades que surgirán con la entrada en vigor de la Ley del sector ferroviario a la que he hecho referencia.

Entrando en materia, he de decirles en primer lugar que el presupuesto consolidado, es decir, la suma de todos los créditos presupuestarios de aquellas entidades públicas y del propio Ministerio de Fomento, se eleva en 2005 a 23.597 millones de euros, incluidos los 465 millones de euros del Plan extraordinario de carreteras, con un incremento del 10,3 por ciento respecto al año anterior. El volumen global de inversiones por modos de transporte del Ministerio de Fomento y del conjunto de sus organismos y entidades públicas asciende a 13.082 millones de euros, incluidos los 465 millones de euros contemplados en el plan extraordinario al que he hecho referencia, de los cuales 10.285 millones de euros corresponden a las inversiones en carreteras y ferrocarriles, competencia de la Secretaría de Estado, y 2.797 millones de euros a puertos y aeropuertos. El presupuesto global gestionado directa y solamente por el Ministerio de Fomento es de 8.962 millones de euros, que suponen un incremento del 10,4 respecto a 2004. Si a ese presupuesto se le suma la inversión extraordinaria de 465 millones de euros del Plan extraordinario de carreteras, nos encontramos con un global de inversión de 9.437 millones de euros, que suponen un crecimiento del 16,1 respecto al año anterior. En relación con las entidades públicas empresariales y las sociedades mercantiles dependientes del ministerio, que están bajo mi responsabilidad, el presupuesto de las mismas asciende a 6.578 millones de euros para ADIF y 2.807 millones de euros para Renfe-Operadora.

Desde nuestro punto de vista, señorías, estos presupuestos son históricos, son realistas, apuestan firmemente por las inversiones en infraestructuras, permiten iniciar un cambio en la política de infraestructura del transporte, de acuerdo con nuestros compromisos adquiridos tras las últimas elecciones, tratan de dar viabilidad financiera a dos de los principales modos de transporte, carreteras y ferrocarriles, que estaban en las

condiciones de partida y en las limitaciones que nos había dejado como herencia el anterior Gobierno.

Con este borrador de presupuestos que hoy les presento, tenemos la voluntad decidida de garantizar la continuidad de la obra pública, de introducir criterios de solvencia financiera y de eficacia, de avanzar hacia una mayor productividad de nuestra actividad empresarial y de preparar al sector ferroviario para la entrada en vigor de la ley del sector, como ya he mencionado anteriormente, dotándole de una posición financiera que refuerza su capacidad para competir y su proyección de futuro. Además de todo ello, damos cumplimiento con estos presupuestos a las prioridades que nos habíamos marcado al principio de la legislatura, que la ministra había indicado en sus reiteradas comparecencias y que tienen que ver con la seguridad, el mantenimiento y la conservación de infraestructuras, con la puesta en marcha de nuevos proyectos y con una atención especial al ferrocarril convencional. Avanzamos con estos presupuestos hacia los objetivos marcados de reequilibrio territorial, de conexión entre las distintas comunidades autónomas, de sostenibilidad ambiental, de intermodalidad y del aumento y la promoción de las conexiones transfronterizas.

La voluntad política expuesta se manifiesta claramente los siguientes estos parámetros. En primer lugar, incrementamos el presupuesto global del grupo de Fomento, como he indicado anteriormente, y esta apuesta por las infraestructuras se debe a que son un medio para incrementar la productividad de los sectores productivos de este país, contribuir al crecimiento económico y modernizar el país. En segundo lugar, hemos procedido al saneamiento financiero de Renfe, puesto que mediante Real Decreto-ley de 24 de octubre de 2004 el Gobierno ha determinado que el Estado asuma un total de 5.459 millones de euros, de los cuales 3.659 se corresponden con la deuda histórica de Renfe, derivada del incumplimiento por parte del Estado de sus obligaciones con esta entidad y 1.800 millones de euros de la deuda contraída por Renfe para financiar la infraestructura de la red convencional, cuya titularidad va a corresponder a Patrimonio del Estado, según lo previsto en la Ley del sector ferroviario. Esto permite garantizar la solvencia y la solidez patrimonial del futuro sector ferroviario. Y en tercer lugar, ponemos en marcha un plan extraordinario, pieza clave en el futuro PEIT, a la vez que avanzamos hacia una adecuada planificación. Por tanto, la planificación va a ser método de trabajo y por eso se está elaborando el plan estratégico de infraestructuras y transportes, que servirá como base para futuras actuaciones. En el PEIT vamos a definir, con el mayor grado de diálogo, participación y consenso, además de rigor técnico, el marco para el desarrollo a largo plazo de nuestra política de inversiones e infraestructuras y ordenación de nuestros transportes.

Tengo que señalar, señorías, que las diferencias que marcan estos presupuestos respecto a los anteriores se

fundamentan básicamente en los siguientes puntos: el esfuerzo hacia la vertebración territorial y, por tanto, el reequilibrio entre las distintas zonas del país, tanto en su cuantía como en su diseño; la racionalización en las decisiones de inversión, para rentabilizarlas en el menor tiempo posible; el impulso de la intermodalidad; la defensa del entorno urbano; la prioridad por la seguridad; la recuperación del patrimonio de infraestructuras a partir de la conservación y el mantenimiento de infraestructuras existentes. En definitiva, las nuevas actuaciones responden a criterios de eficiencia y racionalidad, de mallado de la red, de intermodalidad y de sostenibilidad ambiental.

Termino, señorías, reiterándoles que estos son unos presupuestos históricos y realistas, que apuestan firmemente por las inversiones en infraestructuras y que permiten iniciar un cambio en la política de infraestructura del transporte, de acuerdo con nuestros compromisos adquiridos en la última campaña electoral, que dotan de viabilidad financiera a los principales modos de transporte y salvan las condiciones de partida y las limitaciones que habíamos encontrado. Son, en definitiva, unos presupuestos que apuestan por unas infraestructuras que sirvan de forma decidida al equilibrio territorial, con una apuesta decidida por la intermodalidad, con respeto escrupuloso por la sostenibilidad ambiental, y como un medio para incrementar la productividad de los factores que contribuyen al crecimiento económico y a modernizar nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: En primer lugar saludo al señor Morlán, que durante cuatro años ha estado en el otro lado de la trinchera, y veremos ahora cómo reacciona en ese otro lado.

Los Presupuestos Generales del Estado para Aragón han dejado en la legislatura anterior bastantes incertidumbres, la inversión en Aragón cae un 25 por ciento en estos primeros presupuestos y es la primera comunidad no uniprovincial que más cae respecto a 2004. Pero si se compara teniendo en cuenta el incremento del 6,5 de los Presupuestos Generales del Estado, la parte comparativa es mayor ya que superamos el 29 por ciento, y si se toma como vara de medir el incremento que ha sufrido la inversión en infraestructuras, un 9,1 del presupuesto, la proporción vuelve a decaer y superamos el 31 por ciento de esta caída libre presupuestaria. Aragón ya no es la primera comunidad en inversión per cápita, después de varios años de liderarla, y hemos pasado al cuarto lugar cayendo de 764 euros de inversión por aragonés en 2004 a 567 en 2005. Teniendo en cuenta que esta ya no es una estadística favorable, dado

que especialmente en el ámbito de las infraestructuras es donde hay que medir con más valor el territorio, es precisamente en este ámbito donde nos quedamos entre las cuatro últimas comunidades del Estado en capital aportado por kilómetro cuadrado, sólo por delante de Extremadura, Castilla-La Mancha y Navarra, alcanzando una cifra de sólo 14.000 euros por kilómetro cuadrado, muy por debajo de la media española que nos sirve para reequilibrar el territorio.

Estas cifras son las que tenemos que comparar, ya que si hay aumento presupuestario y aumento de su departamento, en teoría ese crecimiento tendría que haberse producido también en Aragón. Pues no, señor Morlán, y lo sentimos. Queremos recordar que en el compromiso de investidura con el presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, el apoyo de la Chunta Aragonesista se basaba en cuatro puntos fundamentales: derogación del trasvase del Ebro, que se cumplió; puesta en marcha del proceso de reforma constitucional, cumplida ya veremos hasta cuándo y hasta dónde; giro a las políticas sociales, que se va cumpliendo, y mayor inversión para Aragón, y aquí es donde no nos podemos sentir satisfechos, especialmente en las áreas de Fomento y Medio Ambiente, que son las que más invierten en la comunidad.

Entremos a diseccionar las tres grandes áreas que nos interesan, carreteras, ferrocarril y aeropuertos. En primer lugar, en el ámbito de las carreteras comprobamos que hay una inversión importante de la autovía mudéjar Zaragoza-Teruel. ¿Puede darnos, a la luz de los datos presupuestarios, unas fechas para la puesta en servicio de este eje, que ya sabe usted que es clave para vertebrar Aragón? ¿Haría falta mayor inversión en algunos tramos para acelerar el proceso? También nos gustaría conocer plazos de tiempo de la autovía Pamplona-Huesca-Lleida y del denominado eje pirenaico en su tramo aragonés, dado que las partidas destinadas para 2005 vuelven a dejar incertidumbre. Los 2,9 millones de euros destinados para el tramo de la autovía Huesca-Lérida nos parecen escasos, y sin embargo últimamente aparecen unas noticias en la prensa catalana en las que se dice que se invierten 22 millones de euros en la Lleida-Huesca, suponemos que de Lleida a la frontera, y 26 millones de euros en el eje pirenaico, suponemos también que es en la zona catalana.

A modo de anécdota, y también en el alto Aragón, volvemos a contemplar cómo se incluye una partida incluso mayor que el año anterior, concretamente de 135.000 euros, para la variante de Jánovas. ¿No habíamos quedado en que se descartaba el pantano? Nos gustaría saber más sobre el particular. Baste recordar que el año pasado Adelpa, entidad presidida por el alcalde de Abizanda y actualmente senador del PSOE, solicitó a los diputados aragoneses la modificación de la partida para la variante de Jánovas con el objetivo de destinarla a la redacción del proyecto del tramo fiscal túnel de Balupor y la presentación de enmiendas para

habilitar partidas para los tramos Campo-Castejón de Sos y Castejón de Sos-Pont de Suert.

Tampoco querríamos no reconocer las novedades que se producen porque son demandas de hace tiempo y que por fin tienen traslado en el proyecto de presupuestos, como el desdoblamiento de la Nacional 232 Mallén-Figueruelas, el desdoblamiento de la Nacional II Alfajarín-Fraga. Le felicitamos por ello, pero también nos gustaría conocer las previsiones de tiempo que maneja el ministerio para concluir estos tramos para el eje del Ebro. Sin embargo, existe mucha inquietud en el Bajo Aragón por la falta de consignación para la carretera Zaragoza-Alcañiz-Mediterráneo. ¿Por qué motivo no existen ni siquiera partidas para impulsar este estudio de la futura autovía, cuando usted precisamente en Castellón se comprometió a ello? Entendemos que no puedan destinarse grandes cantidades ya que el Partido Popular siempre se negó a incluir esta obra, pero ahora no creemos que sea un esfuerzo tan difícil de llevar a cabo consignar estudios para esta autovía. La nueva sociedad creada para impulsar un plan extraordinario de carreteras nos ha dejado también con muchas dudas y alguna alegría, que me gustaría que nos aclarase ahora. ¿Cuál va a ser definitivamente la inversión prevista en Aragón de este plan? ¿Cuándo se va a poner en marcha el mismo? Hay otra serie de actuaciones que estarían destinadas a infraestructuras viarias de Zaragoza con motivo de la posible celebración de la Expo 2008. Independientemente de conseguir la nominación de la candidatura de la capital aragonesa para este evento, hay que llevarlas a cabo, y nos referimos concretamente a una serie de planteamientos que precisamente el día que compareció la ministra ya dio casi como hechos; por ejemplo, el cierre del cuarto cinturón de la Ronda Este, el acceso norte del cuarto cinturón, adecuación de la autovía de Pirineos por la zona de San Juan de Mozarrifar y Academia General Militar, que está en este momento en ejecución, y el cierre del tercer cinturón de la Ronda del Rabal.

El segundo apartado de los tres que tenemos se refiere al ámbito de los aeropuertos. Una vez más observamos que existe una inversión mayor en el de Monflorite que en el de Zaragoza, 17,6 millones de euros para Monflorite sin ser considerado una prioridad, mientras que apenas hay 3 millones para el de Zaragoza. ¿Qué ocurre con el plan director de este aeropuerto? La ministra dijo en su declaración exactamente: En cuanto a las obras de modernización del aeropuerto, a financiar el cien por cien por el Ministerio de Fomento, las cifras actualizadas de las actuaciones incluidas en el Plan director del aeropuerto ascienden a 60,8 millones de euros, de los cuales 8,8 están ya ejecutados, 4,1 corresponden al ejercicio 2004 y los 47,9 millones restantes corresponden al periodo 2005-2010. Si se concede la celebración de la Expo, las obras finalizarán antes de 2008. Desgraciadamente, lo que vemos es que hay tres millones. Yo no quiero sacarle a usted declaraciones que hizo frente al aeropuerto de Monflorite; están

en la prensa y las tengo aquí, pero prefiero no sacarlas en este momento.

Finalmente, en cuanto a la cuestión de los ferrocarriles hay incertidumbre, por continuar la lógica de nuestra argumentación en determinados asuntos. ¿Cuál va a ser el coste final de las obras AVE Madrid-Zaragoza-Lleida? Por cierto, ayer vino con retraso porque se vuelven a abrir grietas por la zona de Pina de Ebro. ¿Se han incluido partidas en estos presupuestos para compensar el presumible sobrecoste? ¿Se van a cargar en el usuario los aumentos detectados en la línea? ¿Cuándo se va a actuar para dar cuenta de las deficiencias advertidas por el Colegio de Geólogos de Aragón, que ayer mismo denunciaba que no se había actuado sobre el tema? Nuevamente en el ámbito de las incertidumbres le pedí información sobre los compromisos para el ferrocarril de Canfranc, al menos por la parte española, la francesa ya sabemos que es otro cantar. La inversión prevista para el próximo año es muy escasa, y sin embargo vemos que otras líneas con capacidad de llegar a ser transfronterizas, como la de Puigcerdà, siguen con grandes inversiones. Nos alegramos, pero también nos gustaría participar en esa apertura a Europa. Y mirando al sur, la alternativa, que no es tal, del corredor Valencia-Cantábrico para unir Teruel sólo tiene proyectos para estudios y se ha desestimado, también presupuestariamente hablando, la posibilidad de estudiar solamente la conexión del AVE Madrid-Valencia por Teruel. ¿Por qué se defrauda la demanda turolense? Hay un dato que nos preocupa: ¿por qué Zaragoza y su entorno metropolitano vuelven a quedar descartados de un proyecto de transporte ferroviario público de cercanías en estos presupuestos generales? Su ministra también nos habló de la posibilidad de estas infraestructuras y de este transporte urbano, y nos gustaría saber exactamente qué visión tienen desde el ministerio respecto a estos transportes urbanos alrededor de Zaragoza. La situación del ferrocarril convencional de Aragón es preocupante, entre la espada del AVE y la pared de la privatización. Los retrasos son importantes, el material ferroviario es antiguo y hay noticias sobre el cierre y supresión de servicios y estaciones. Alguna compañera de usted tiene que ir de Monzón a Lérida para coger el AVE porque no tiene posibilidades de llegar de otra manera a Madrid por las mañanas. Las comarcas aragonesas están luchando contra esta supresión de servicios y estaciones. Hay un deterioro evidente de lo público, los viajeros lo notan, y habría que frenarlo de alguna manera. Entendemos que lo mejor sería aplicar mayores inversiones de Renfe para Aragón.

Esperamos tener una respuesta satisfactoria en este proceso de tramitación parlamentaria del proyecto para que Aragón pueda salir del déficit endémico de infraestructuras que padece.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde el turno de palabra ahora al portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Perdone, señor presidente, pero en el papel oficial pone que se acumulan todas las peticiones de comparecencia, incluida la del Grupo Parlamentario Mixto-BNG, del secretario de Estado de Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE:** Lleva razón, señor Rodríguez. De todas maneras, iba a dar la palabra posteriormente al resto de los grupos.

Tiene la palabra, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** No voy a entrar en un debate general sobre lo que significan los presupuestos del Estado para Galicia, que tendremos ocasión de hacerlo en los debates de Pleno. En todo caso, señor Morlán, solamente quería darle tres datos para después hacer unas cuantas preguntas concretas sobre lo que nos interesa aclarar en este momento.

El Ministerio de Fomento va a invertir en el año 2005 en Galicia 409 millones de euros de un total de 791 millones de la inversión consolidada de todos los ministerios en Galicia. Las sociedades van a invertir 67 millones de euros, lo cual hace la cifra de 1.258 millones que se van a invertir en Galicia en el año 2005. Realmente, la inversión del ministerio representa un 9,4 por ciento del total que hace el conjunto del Estado, 4.352 millones de euros, de los cuales 409 son para Galicia. Hay un dato sintomático y que ya no comento, y es que en los presupuestos generales del año pasado la cifra era el 9,3, es decir, el cambio entre 2005 y 2004 es de una décima. Las sociedades van a invertir 11.995 millones de euros y en Galicia se invierten 467, es decir, el 3,9 por ciento. En conjunto, los 1.258 millones de euros para Galicia, de los 23.652 millones para el conjunto del Estado, representan el 5,3 por ciento para 2005 y en 2004 fueron el 4,60 por ciento. Esos son los saltos que se producen entre unos presupuestos y otros, en unas circunstancias excepcionales, en un cambio de Gobierno, en un momento en que había que empezar a presupuestar lo que había prometido el Partido Popular y asumió más tarde también teóricamente el Partido Socialista. Esto lleva a que hagamos la siguiente conclusión antes de pasar a las preguntas: no hubo ningún cambio cualitativo respecto a 2004; seguimos siendo la sexta comunidad autónoma en el ranking en cifras absolutas, exactamente igual que en el año 2004, y si se pone en correlación con la población y no contando Ceuta y Melilla, seríamos la octava, la undécima si se cuentan Ceuta y Melilla. Pero lo que nos interesa ahora es aclarar algunas cuestiones.

Lo más preocupante es que, al no existir ningún cambio cualitativo, se sigue produciendo una de las características más claras de la forma de actuar del Estado en Galicia, de todos los gobiernos desde que hay democracia, que es la pasmosa lentitud con que realiza la ejecución de obras que incluso teóricamente se asumen. Tenemos varios ejemplos sobre los que me gustaría saber si usted tiene alguna garantía de que se

pueda acortar su espacio de ejecución. Por ejemplo, la conexión de A Coruña con Alvedro, un proyecto de 1999, va a acabar en el año 2008 tal como está planificado, 19 millones de euros, y para el año 2005 ustedes presupuestan 112.000 euros. ¿Es posible que en un trayecto tan corto, menos de diez kilómetros, pueda haber un horizonte temporal tan excesivo? Vamos a otro ejemplo. El nuevo acceso al puerto de Vilagarcía, que son también muy pocos kilómetros, se planifica desde el año 2001 al 2008. La variante de Padrón desde que estoy en el Congreso de los Diputados figura en los Presupuestos Generales del Estado —tres kilómetros—, pues desde 2002 a 2008 hay una inversión de 7 millones de euros. Ustedes colocan 44.000 euros para el año 2005. Ustedes planifican el acceso al puerto de Ferrol —un puerto exterior que va a empezar a funcionar sin carretera y sin ferrocarril, una falta de planificación brutal— entre 2002 y 2008; el puerto se acaba en el año 2005. Realmente es admirable. Esto no tiene solamente que ver con ustedes sino también con el Gobierno anterior, pero es excesivo. Seguimos, acceso a Pinador, 2004-2008, una inversión de 9 millones de euros; colocan ustedes 150.000 euros para el año 2005. Carretera Barreiros-San Cibrao, competencia del Estado, por donde no continuó la Autovía del Cantábrico; resulta que ustedes ahora planifican un nuevo estudio —70.000 euros—, pero no hay horizonte temporal para la obra. Con la Autovía del Cantábrico van a asumir incluso que hay cantidad de tramos que no se pueden hacer con cargo a los Presupuestos Generales del Estado e inventan la Agencia de Carreteras —no se sabe muy bien con qué modelo, porque el modelo alemán no dio resultados con el señor Álvarez-Cascos si usted recuerda los debates que tuvimos aquí a este respecto—, y nos cargan los tramos de la Autovía del Cantábrico en Galicia, los últimos en hacerse, los que se desvían precisamente del Cantábrico, con un modelo que deja muchos interrogantes sobre cómo puede funcionar. Lo más preocupante para nosotros es, no obstante, el ferrocarril. Usted sabe, señor Morlán, cuánto hemos trabajado en este Congreso de los Diputados por que los gobiernos del Estado asumiesen la modernización ferroviaria de nuestro país, no digo ya líneas de AVE. Usted recordará los debates, primero, con el señor Arias Salgado —terribles por negativos—, después con el señor Álvarez-Cascos, inicialmente también negativos y después modulándose progresivamente hasta que asumió que Galicia también tenía derecho por lo menos a contar con un tren medianamente aceptable. Pues bien, aquí es donde yo quiero hacer las siguientes preguntas, porque la cuestión es muy preocupante. En las actuaciones que ustedes plantean a través del convenio, que son las que se están ejecutando —imagínese cómo está planificado—, teóricamente empezaron en 1998 —160 kilómetros—, y ya sé que es falso porque cuando se asumieron de verdad fue en el año 2000, y en teoría van a acabar en el año 2008. Pero también es falso tal como está planificado. Cuando

menos no va a tener electrificación hasta el año 2010; 160 kilómetros. Sobre esto le quiero preguntar lo siguiente. Teóricamente tienen ustedes presupuestados por el convenio con la Xunta de Galicia —el 10 por ciento lo paga la Xunta— 634 millones de euros, por un lado, de los cuales van a invertir 79 millones de euros en el año 2005 —menos, por cierto, que en el año 2004— para el *eixe* atlántico (en el año 2004 en el *eixe* atlántico se invirtieron teóricamente 99 millones de euros). Tienen otra partida de 4 millones de euros, que me imagino que será para estudios, de los cuales van a ejecutar 109.000 euros en el año 2005, otra partida de 2.900.000 euros, de los cuales van a ejecutar 68.000 euros, y hay otra partida de 256 millones de euros, de los cuales van a ejecutar 56 en el año 2005. Le hago la siguiente pregunta. En la planificación que tienen del *eixe* atlántico, ¿los 634 millones de euros, por un lado, y los 656 millones de euros, por otro, contemplan el tramo Ferrol-A Coruña y Vigo-Tuy o no está incluido en este importe plurianual hasta el año 2008? Es muy importante saberlo, porque si deja *ad kalendas graecas* también el tramo Ferrol-A Coruña y Vigo-frontera portuguesa, la cosa ya es excesivamente preocupante. Lo digo porque no parece, a juzgar por que no hubo unos cambios de cifras notorias en relación con el pasado, que vayan a contemplarse esos tramos para que estuviese el *eixe* atlántico entero, pues fue integrado de forma política, gracias a los debates con el señor Álvarez-Cascos, el tramo Ferrol-A Coruña en ese *eixe*. Por otro lado, ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, le ruego que vaya terminando, por favor.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Ya voy a acabar, pero creo que tengo derecho a formular las últimas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Mixto lleva casi treinta minutos.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Pero yo no soy responsable de esto.

El señor **PRESIDENTE**: Pero usted es responsable como los demás de que el orden de la Comisión se mantenga.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En todo caso, planifique la comparecencia antes, se nos pregunta y ya está. Por ahora no he hablado tanto como el anterior interviniente. Voy a acabar ya, pero voy a formular las preguntas que tengo que hacer.

Las últimas cuestiones. El tramo Lubián-Ourense: 77 millones de euros hasta el año 2008. ¿Qué se puede hacer con eso? ¿Qué diseño tienen ustedes para el acceso a la meseta? Son los únicos ferrocarriles que están contemplados en nuestro país, y no son de alta

velocidad, son de 150 kilómetros por hora. No estamos pidiendo gollerías, no estoy hablando del AVE Lleida ni del AVE a Sevilla ni, por cierto, del AVE Córdoba-Málaga, donde se invierte más dinero que en todo el conjunto de Galicia este año y el pasado. Hay que empezar a tener alguna consideración y alguna visión equilibrada del Estado español.

Acabo, dejo lo de ADIF, Feve y Renfe para cuando vengan los siguientes comparecientes, pero me gustaría que nos sacase de dudas porque un tema cualitativo y fundamental es cómo van a ser enfrentadas estas obras, con qué espacio temporal y qué voluntad hay de hacer el tramo al que antes me referí.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar doy la bienvenida a esta que ha sido su casa, en la que es extraordinariamente bien recibido, por lo menos en lo que respecta a la representación de mi grupo parlamentario, a don Víctor Morlán, a quien este portavoz tiene todo el respeto, como tiene el del Grupo Popular. Por tanto, estamos encantados de que esté entre nosotros, de la misma manera que él ha hecho referencia a pasadas legislaturas en las que tuvimos la suerte de compartir debates a este lado de la mesa, es decir, dentro de la función de control del Ejecutivo que tienen las Cortes.

Analizando ya concretamente los presupuestos, tenemos que señalar como datos básicos que en lo que se refiere a los presupuestos de Fomento hemos apreciado una falta de concreción y una falta de especificación de partidas a las que se nos tenía acostumbrados en anteriores legislaturas, pero no voy a hacer referencia a cuáles. Buena prueba de ello es incluso su breve exposición anterior, en la cual nos ha dado en conjunto las cifras de operaciones de capital previstas para ferrocarriles y carreteras y para puertos y aeropuertos. Yo entiendo que esas cifras, cuyo desglose en el presupuesto es escaso o raquítico, merecían una mayor concreción. Por otra parte, encontramos esos presupuestos contradictorios, y no solamente con las cifras que usted ha dado de forma global sino incluso con las que se contienen en el proyecto de presupuestos que obra en la Cámara. Por tanto, le rogaría que nos aclarara algunas cuestiones.

El sumatorio de operaciones de capital que usted ha expresado ascendía a 13.082 millones de euros, mientras que en la página 253 del informe económico y financiero del proyecto de presupuestos asciende a 11.317,40. Ya sé que en la cifra de 13.082 millones de euros van los 456 millones de los que luego hablaremos del Plan extraordinario de carreteras —evidentemente la palabra extraordinario está muy bien buscada—, pero desde luego no pueden alcanzar a 13.082 millones de euros. Por tanto, hago las siguientes preguntas, que es a lo que nos ha conminado el señor presidente. Me gustaría que nos desglosara, de los 11.317 millones de

euros o de los 13.028 millones menos 456, lo que se corresponde al capítulo 6, al capítulo 7 y al capítulo 8, porque evidentemente hay algunas cuestiones que se contradicen en el análisis global de los presupuestos, como luego le indicaré. De esa contradicción y falta de concreción que le he señalado nos preocupan sobremanera los distintos baremos de medir los porcentajes de crecimiento. Usted ha dicho esta mañana que los presupuestos de inversiones —operaciones de capital lógicamente— crecen el 16,1 por ciento, por otro lado, en la presentación de los presupuestos por el ministro de Economía crecían el 8,1 por ciento. A su vez, si oímos a la ministra, cuando se suman los 456 millones de euros, crecen 10,1 por ciento, y 10,3 por ciento si le oímos a usted. Por otro lado, según la presentación que hace la ministra a los medios de comunicación, crecen el 5,67 por ciento. Señor Morlán, yo no he dado ninguno de estos porcentajes, todos los he sacado de expresiones de los distintos responsables del ministerio y de usted mismo, y por tanto es imprescindible que sepamos cuánto crecen —yo creo que no crecen, como voy a tratar de demostrarle— los presupuestos del Ministerio de Fomento.

Lo que sí parece claro, utilizando de la misma manera el presupuesto de gastos generales del Estado en lo que se refiere a la memoria de la estructura económica y orgánica, es que el peso del Ministerio de Fomento en el total del Estado desciende respecto al ejercicio anterior y a ejercicios anteriores. Sus datos son que el crecimiento del presupuesto respecto al Estado es del 5,5 por ciento y el del año pasado era del 5,7; por tanto, ahí ya hay un descenso del peso de Fomento respecto al Estado, con independencia de que en las diferencias que existen entre las cifras de inversiones que se han barajado, 16,1, 8,1, 5,67, y el global de veintitrés mil y pico millones de pesetas de la totalidad del presupuesto de gastos —gastos corrientes e inversiones o capítulo 7 y capítulo 8—, hay un mayor peso en la estructura ministerial, que evidentemente será una de las cuestiones que plantharemos a la subsecretaria. Apreciamos que hay un plan extraordinario de carreteras por 467 millones de euros. Dicho sea con todos los respetos, me parece una falta de consideración hacia el Parlamento y hacia la ciudadanía que, una vez que se ha presentado un proyecto de presupuestos con una serie de cantidades y con un equilibrio entre ingresos y gastos, se saque por sorpresa —no quiero emplear ninguna otra expresión— un supuesto plan extraordinario de carreteras que tiene una cuantía de 465 millones de euros, que lógicamente supone un desequilibrio en el presupuesto presentado en el Congreso desde el momento en que no se contiene en dicho presupuesto. Ahí hay un déficit de 465 millones de euros, a no ser que usted nos diga esta mañana cómo se van a financiar. Además necesitamos saber si hay una periodificación anual de esos 465 millones de euros, porque del mero análisis de algunas de las partidas y de algunos de los proyectos que se han publicado y de sus presupuestos nos parece imposible

que se pueda alcanzar dicha inversión. Tenemos la sospecha de que pueden ser proyectos plurianuales, y si es así, hay un engorde artificial del presupuesto de ese plan extraordinario para el ejercicio 2005, y la misma contradicción existiría en relación con el desequilibrio o el déficit respecto a los ingresos. Hay una improvisación, una falta de rigor, y nuevamente con todos mis respetos, señor Morlán, este plan extraordinario de carreteras hace dos cosas: una, huele mucho a plan puente del señor Borrell ante el incumplimiento de su Plan Director de Infraestructuras —el PDI— y, dos, desmonta las críticas que hasta ahora se estaban haciendo al Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007, porque este sí es un plan inexistente, este sí es un plan virtual, un plan inventado en el último momento para variar del 8,1 de crecimiento que había señalado el Ministerio de Economía al 10,3 que utilizó la ministra en su presentación pública de los presupuestos.

Le he dicho anteriormente que no entendíamos bien los volúmenes de inversión. Ustedes han dicho, y lo ha repetido usted esta mañana, que hay una inversión total de 13.082 millones de euros, incluidos los 456 millones lo que supone un incremento de 703,7 millones de euros. Esto es lo que les da el crecimiento del 5,67 por ciento, como figura en este documento de su ministerio. Por tanto, no sé de dónde sale el 16 por ciento. Pero es que creemos que no hay un crecimiento de 703,7 millones de euros porque, según los presupuestos del Estado, la inversión para el año 2004 en Fomento es de 15.915 millones de euros, con lo que se está produciendo un decremento de 2.833 millones. Por lo tanto, el porcentaje de inversión es decreciente en el 17,8 por ciento.

Siguiendo con sus mismos datos, en ferrocarril señalan que hay un incremento del 7,5 por ciento, y nosotros solamente encontramos un crecimiento del 3,5 por ciento; ustedes dicen que hay un incremento de 482 millones de euros y nosotros solamente vemos un crecimiento de 232 millones la cantidad que resulta de restar a los 6.839 millones que usted nos ha dicho los 6.607 que constituyen el presupuesto del ejercicio corriente. En carreteras no solamente no encontramos ningún incremento, sino que encontramos un descenso del 19,4 por ciento, de 4.274 millones de euros a 3.446; en lugar de crecer 672 millones de euros, he encontrado que desciende 628 millones. Debo de estar equivocado, pero las cifras son bastante tozudas. En puertos encontramos un descenso del 41,1 por ciento, ya que de 2.257,2 bajamos a 1.328 millones de euros; no sabemos dónde está el aumento de 346 millones de euros y nos gustaría que nos lo dijera. En cuanto a aeropuertos, sí estamos de acuerdo. Existe un descenso de aproximadamente el 36 por ciento, que está justificado por la finalización del plan Barajas.

Como ve, señor secretario de Estado, hay cuestiones muy preocupantes y unas diferencias que se advierten al analizar el presupuesto de cada programa y el anexo de inversiones del proyecto regionalizado; incluso las

cifras que ustedes han ofrecido en el documento que le he enseñado y las que se corresponden con el análisis de inversiones de cada una de las regiones no nos da una cifra acorde. Por tanto, señor Morlán, le ruego que nos facilite los datos de la regionalización de ADIF porque en el presupuesto está todo muy globalizado, que nos regionalice las inversiones en puertos del Estado y que nos dé los datos regionalizados de AENA.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, esta es una comparecencia suficientemente importante...

El señor **PRESIDENTE**: Por eso el presidente está siendo muy flexible. No le quiero decir el tiempo que lleva consumido, pero debe ir terminando. (**Rumores.**)

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Yo le ruego...

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, señorías, que me dejen a mí llevar el debate.

Usted me ha entendido, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Yo le he entendido, pero, como le he indicado al principio, algunas de las comparecencias se pueden solapar y la del señor Morlán es muy importante. Le ruego que sea flexible y me permita hacer algunas consideraciones, que voy a tratar de que sean lo más breves posible.

Hay algunas partidas, señor secretario de Estado, en las que encontramos clara inconcreción o incluso claras diferencias. En el capítulo 8 hay 950 millones de euros para promotores de infraestructuras de carreteras. Es un crecimiento extraordinario respecto a ejercicios anteriores y no tenemos ninguna información acerca de a qué se va a dedicar. No sabemos si es para la famosa agencia de carreteras, a la cual usted no ha hecho ninguna referencia, o si son préstamos participativos porque vuelven a optar por la inversión privada, respecto a lo cual también hay información contradictoria. Me parece importante que nos especifique esto. En el capítulo 8 hay 1.800 millones de euros para ADIF y en el capítulo 6 hay otros 688,4 millones de euros para ADIF. Esos 688 millones se contabilizan dos veces, en inversiones del ministerio, porque está en el capítulo 6, y en inversiones de ADIF. No sabemos si se trata de un error o si se ha contabilizado dos veces y por tanto habría que restar a la inversión 688 millones de euros, que no es ninguna tontería. También en ADIF hay otro descuadre de 830,67 millones de euros en lo señalado en el presupuesto de explotación y capital (tomo II de los presupuestos) y en la distribución regionalizada de inversiones del tomo IV, lo cual supone una diferencia importante de 830 millones de euros, que tampoco es pequeña.

No nos ha dicho nada, señor secretario de Estado, sobre la aplicación de fondos europeos. Me gustaría que nos dijese cuál es la política de aplicación de fondos europeos, el cumplimiento en el actual periodo y la previsión hasta finales de 2006.

Vemos que existen demasiados desequilibrios y creemos que difícilmente se van a cumplir las finalidades que ustedes mismos han planteado. En el Partido Popular tenemos la sospecha de que con estos presupuestos se van a parar todas las infraestructuras en España. Hay unas diferencias muy graves entre las cifras que en los presupuestos de 2004 se preveían para 2005 y el contenido de los presupuestos de 2005. No quiero abusar más de la paciencia y de la generosidad del presidente, pero en la segunda intervención, o bien por escrito, pondré de manifiesto que en las programaciones existe una diferencia en el convenio de comunidades autónomas, por ejemplo, en Islas Baleares, en carreteras, de 48.381.000 euros de programación para 2005 en los presupuestos de 2004, a 8.188.000, que es lo que se recoge en la actualidad. Hay otros proyectos de los cuales también parece que hay grandes partidas presupuestarias que no encontramos en los presupuestos.

Hay una cuestión trascendental, que es el plan Galicia, del cual ustedes han dicho que se van a cumplir en exceso las previsiones anteriores, y nosotros disintimos en términos parecidos a los del Grupo Mixto. Creemos que hay necesidad de invertir 1.559 millones de euros en los presupuestos de 2008, de acuerdo con la resolución del Parlamento de Galicia de 28 de junio, y los primeros cálculos apuntan a que estas actuaciones no van a llegar al 40 por ciento. En lo que se refiere a Fomento, el porcentaje de inversiones no llega ni siquiera al 35 por ciento. Por tanto, creemos que los presupuestos están incumpliendo los acuerdos y las mociones aprobadas en el Pleno del Congreso de los Diputados, que son de obligado cumplimiento para el Gobierno si es que quiere estar de acuerdo con la política y el control del Poder Legislativo. Señor Morlán, nos parece necesario que nos explique esas grandes políticas del ministerio.

Voy a hacerle ahora preguntas concretas. Nos gustaría que nos explicara si en la Dirección General de Carreteras hay nuevas partidas que corresponden al método alemán o no, si hay una verificación o no de ese método, si va a haber nueva inversión privada en infraestructuras, qué partidas corresponden a transferencias a los ayuntamientos, cómo se va a financiar el plan extraordinario de carreteras que ya le he comentado, cómo se financia el túnel de Atocha, la apuesta por la conservación y el mantenimiento de carreteras no la hemos visto reflejada en un porcentaje de crecimiento importante, ya que solamente crece el 9 por ciento, por lo que pensamos que aquí puede haber habido un error.

Respecto a la Dirección General de Ferrocarriles, que también le corresponde en su comparecencia, nos gustaría que nos señalara cuál es el escenario final

para 2005 de las inversiones en el corredor noroeste, en el corredor de Extremadura, en el corredor de Andalucía, en el corredor Madrid-Levante-Mediterráneo, y cuál es el cumplimiento de la moción consecuencia de interpelación urgente del Congreso sobre la aplicación de fondos a la variante de Camarillas en la red convencional de Albacete a la región de Murcia, el corredor subcantábrico y el corredor cantábrico. Respecto al Plan Galicia quisiéramos saber qué tramos de la autovía del Cantábrico van a ser financiados también por el método alemán, cuándo van a licitar las obras y con qué plazo de ejecución. Ustedes han reflejado 47,16 millones de euros para varios tramos de la autovía del Cantábrico en Galicia, y queremos saber si esos tramos corresponden todos a 2005 o a ejercicios posteriores. De la A-8 solamente tres tramos tienen partidas en los Presupuestos Generales del Estado, a pesar de que es una autovía que tiene 14 tramos que están dentro de la Comunidad Autónoma de Galicia; no sabemos si es que los demás van a ser financiados por el modelo alemán o por otro.

Respecto al AVE de Galicia (Lubián-Ourense), creemos que la dotación económica de 400.000 euros para una obra cuyo coste total es de 1.608 millones de euros es escasísima y nos gustaría saber cuáles son las previsiones que manejan para ese tramo cuándo se van a licitar los proyectos constructivos y, en definitiva, si van a poder aprobar el calendario para que esté en funcionamiento en 2009. No conocemos tampoco la asignación presupuestaria para el tramo Ferrol-A Coruña del eje Atlántico y también nos gustaría conocer la previsión para los años 2006 y 2007 de dicho eje.

Hay algunas otras preguntas, señor presidente, pero como me está usted mirando con insistencia, las dejaré para la segunda intervención.

El señor **PRESIDENTE:** Señor De la Encina, tiene la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** En primer lugar deseo dar la bienvenida a esta Comisión, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, al señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, don Víctor Morlán, y congratularnos por su presencia ya que se trata de un gran amigo que ha sido diputado durante muchos años en esta casa, como él mismo recordaba al comienzo de su intervención.

Me van a permitir que haga un breve análisis global del conjunto de los Presupuestos Generales del Estado para 2005, porque de la lectura de los mismos se deduce claramente que están orientados a impulsar la productividad para sostener la competitividad de la economía y el crecimiento. Ese compromiso del Gobierno socialista en los Presupuestos Generales del Estado en su conjunto es una apuesta decidida por tres objetivos fundamentales: esfuerzo en innovación, desarrollo e investigación; ampliación de las becas para educación, pensiones y asuntos sociales y aumento de las inversio-

nes en infraestructuras, que en estos primeros presupuestos socialistas se incrementan globalmente, dentro del grupo Fomento, en un 10,4 por ciento. Y es que, señorías, en el PSOE estamos convencidos de que la inversión pública en infraestructuras aumenta la movilidad, mejora la productividad de todos los factores, estimula la inversión privada y contribuye a lograr el equilibrio regional y la cohesión territorial.

Tengo que referirme, como no puede ser de otra manera, al pasado —pasado que ha sido tan denostado por el anterior Gobierno— especialmente por la referencia que han hecho los portavoces de la Chunta Aragonesista y del Bloque Nacionalista Galego. Y es que, señorías, tienen que recordar ustedes que cuando el PSOE se responsabilizó del Gobierno de España en los años ochenta, nuestro país presentaba un fuerte déficit en infraestructuras y transportes respecto a los principales países europeos. Los anteriores gobiernos socialistas emprendieron entonces una política decidida de inversión en infraestructuras a través de planes sectoriales y con una eficaz utilización de los fondos europeos, aquellos fondos que consiguió un pedigüño llamado Felipe González y que permitieron enjugar prácticamente dicho déficit en poco más de una década. Sin embargo, los años de Gobierno del Partido Popular en materia de infraestructuras y transportes se han planteado globalmente desde un enfoque puramente dotacional y ha llevado a la inmovilización de cuantiosos recursos en obras cuya rentabilidad social está por ver, y en todo caso ha sido menor. Además, a ello se ha unido la sustitución de los principios de la planificación rigurosa por un simple listado o catálogo de infraestructuras en el que cabía todo, y claro los resultados están ahí. No sé yo, señor Ayala, cómo usted se atreve a hablar después del fracaso del Plan de infraestructuras —entre comillas— 2000-2007 en los términos que acaba de hacerlo en referencia a estos presupuestos y al Plan extraordinario de carreteras.

Entrando ya en los presupuestos, observamos que estos primeros presupuestos socialistas del Ministerio de Fomento cambian radicalmente el enfoque que ha resultado irracional en lo económico, agresivo en el medio ambiente y perjudicial para los ciudadanos. Señor Ayala, construir más aeropuertos, más kilómetros de autopistas o líneas de alta velocidad no puede seguir siendo en el futuro el único objetivo para indicar un mayor o menor éxito. A pesar de eso, estos presupuestos del Ministerio de Fomento se elevan un 10,4 por ciento en su conjunto (**Un señor diputado: Otra cifra nueva.**), pero están enfocados a dar soluciones a estrangulamientos puntuales de forma selectiva sobre la base de criterios funcionales, de viabilidad financiera, de rentabilidad económica y social y, además, al servicio de un modelo territorial concertado con las comunidades autónomas, como se está haciendo igualmente con el Plan estratégico de infraestructuras y transportes, que se presentará a final de diciembre en esta Cámara, dialogando y concertando con las comu-

nidades autónomas, porque vivimos en un Estado de las autonomías.

Señor Morlán, del análisis detallado de estos presupuestos para el año 2005 observamos que se recogen las principales prioridades de infraestructuras que contemplaba el Partido Socialista en su programa electoral; programa electoral al que usted, señor Ayala, se refiere tan a menudo y que tiene aquí por si quiere verlo. En primer lugar, la correcta conservación de todas las infraestructuras, con especial atención al mantenimiento de unos adecuados niveles de seguridad, que ustedes en el pasado han descuidado a límites realmente escalofriantes. En segundo lugar, la intermodalidad o la integración entre redes, por ejemplo, entre la red de alta velocidad de nueva construcción que se planifica y la red ferroviaria convencional entre el servicio ferroviario y de carretera. Señorías, este es el primer punto en el que quiero hacer énfasis. Del análisis de los presupuestos se detecta que se recupera la planificación de las infraestructuras, que ha sido una asignatura pendiente en los últimos ocho años, ya que con los gobiernos del Partido Popular se han dilapidado los avances de los años ochenta y noventa a los que me he refería, ya que se limitó a inventarse un nuevo plan que no fue otra cosa que un listado incoherente de infraestructuras sin vertebración alguna. No entro ya a reiterar lo que dije en la primera comparecencia de la ministra, pero ese plan ni fue presentado en esta Cámara ni aprobado en el Consejo de Ministros ni aprobado en los Presupuestos Generales del Estado.

En segundo lugar, con el PEIT se recupera la planificación intermodal de las infraestructuras y de los servicios de transporte que servirá de marco para la planificación de las infraestructuras en los próximos diez años. Aquí le quiero preguntar, señor Morlán, ¿cómo se van a conjugar las actuaciones programadas con las del PEIT? ¿Van a tener prioridad las actuaciones pluri-anales programadas en estos presupuestos con respecto al PEIT?

En tercer lugar, se apuesta por ofrecer a los ciudadanos un ferrocarril de calidad y no deteriorado, como hemos tenido estos años atrás con el anterior Gobierno, seguro, y no con los múltiples y permanentes accidentes que se han producido, y sobre todo respetuoso con el medio ambiente, que posibilite de un modo racional un reequilibrio modal que facilite una mejor calidad de vida a los ciudadanos, que ese es el objetivo final que nos mueve.

En cuarto lugar, se hace una apuesta decidida por las cercanías ferroviarias, que constituyen —no lo olviden— un instrumento básico para garantizar la movilidad sostenible de nuestras principales ciudades. Si ustedes observan los Presupuestos Generales del Estado —yo los tengo aquí, porque están al alcance de todos nosotros— podrán ver que pasa de 87.720.000 euros este año a ni más ni menos 227.970.000,77 euros para el año 2005. Lo tiene usted recogido aquí,

en el programa de infraestructuras ferroviarias, y lo puede ver.

En quinto lugar, se sigue priorizando en lo referente a la alta velocidad a la conexión con Barcelona y con la frontera francesa, dando plazos creíbles —y no quiero hablar de plazos de la alta velocidad Madrid-Lleida— y garantizando su realización. En esto —me va a permitir que le diga la expresión— tenemos mucho que decir y no tenemos vergüenza torera en reconocer que somos expertos. Ahí está el AVE Madrid-Sevilla. **(Un señor diputado: Ahí, ahí.)** Aquel que ustedes calificaron como el rapidillo. Les recuerdo que en corredores de alta velocidad se consignan 129.950.000 euros, en la mejora de la red convencional 243.894.000 euros y en el convenio con ADIF está muy claro. Si usted lo quiere ver claro, bien, si no, va a sacar cuatro números distintos, cada uno de ellos según lo quiera ver usted, pero no sé dónde los encontrará porque está recogido en los documentos, 698.448.000 euros.

En sexto lugar, se mejora la seguridad vial que es una de las grandes prioridades de la política de carretera que contempla estos Presupuestos Generales del Estado para 2005 y que asciende a 2.287,976 millones de euros, apostándose en todas y cada una de las partidas por el incremento en autovías, nuevas carreteras, actuaciones en medio ambiente, reposición, refuerzo de firme, señalización y seguridad vial. Pero como va a comparecer el secretario general responsable de esta materia, lo ampliaremos en dicha comparecencia.

Voy terminando. El Grupo Parlamentario Socialista apoya plenamente el diseño presupuestario para el año 2005 que ha hecho el Ministerio de Fomento, porque, como manifestó la propia ministra en su primera comparecencia, señor Ayala, las infraestructuras no son un fin en sí mismo, sino un medio para mejorar la calidad de vida y para contribuir a la creación de riqueza, sin olvidar una visión solidaria y reequilibrada del territorio que redunde en beneficio de todos. En este sentido, desde el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que estos presupuestos recogen los principios que inspiran los acuerdos programáticos presentados a los ciudadanos por el Partido Socialista en su campaña: reequilibrio territorial, sostenibilidad, fomento del transporte público, recuperación y modernización del ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE:** Con esto ha finalizado la intervención de los grupos que han solicitado la comparecencia. ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? **(Pausa.)**

Señor Beloki, tiene S.S. la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA:** Señor secretario de Estado, seré muy breve y procuraré no entrar en el debate presupuestario, sino intentar aclarar algunas cosas. En concreto, prácticamente sólo tengo una pregunta. ¿Está la Y ferroviaria vasca en algún sitio? Presupuestariamente y en la literatura, porque en el pro-

grama 435.3A referido a la infraestructura del transporte ferroviario, cuando habla de las actividades a desarrollar por su ministerio dice que algunas actividades las desarrollará directamente y otras a través del ADIF, y en el corredor norte noroeste no está la Y ferroviaria vasca, y estaba —creo recordar— en la literatura al menos de los presupuestos del año 2004. Pregunto si está y dónde está. Y lo pregunto a efectos de tener más información o pedir más detalles a quien corresponda.

Desde esta perspectiva supongo que puede estar en los presupuestos del ADIF, que sería la pregunta complementaria a la anterior. ¿Está en el ADIF? Y también si la no aparición en el presupuesto de Fomento y la aparición, en su caso, en el ADIF significa que en el año 2005 eso es lo que se va a hacer respecto a la Y ferroviaria vasca; es decir, si el PEIT para el año 2005 va a recoger lo que figura en estos presupuestos, bien sea en el presupuesto de Fomento, o bien sea en el presupuesto del ADIF.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor secretario de Estado, don Víctor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señorías, muchísimas gracias por el trato y el respeto con el que han hablado. Yo voy a hacerlo en el mismo tono y sentido porque creo que es bueno que las cosas se planteen en la forma en que se ha hecho.

Iré comentando las afirmaciones que han efectuado SS.SS. por el orden en el que las han hecho y si tienen alguna duda o bien se la aclaro después o bien la pueden plantear a los comparecientes que posteriormente intervendrán. Sobre esta base, quisiera decirles que cuando he empezado a leer esta mañana cuál era la estructura del departamento lo he hecho para diferenciarla de la del Ministerio de Fomento anterior, en la que el secretario de Estado tenía todas las competencias sobre el conjunto de los centros directivos y empresas del ministerio. En estos momentos la actual estructura orgánica del departamento supone que las competencias de la Secretaría de Estado son las de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, y concretamente todo lo relacionado con ferrocarriles y carreteras. Por lo tanto, las preguntas que quieran formular sobre temas de puertos o aeropuertos, marina mercante y Aviación Civil, como el competente es el secretario general de Transportes, les agradecería que todas esas dudas se las plantearan al señor Palao en su comparecencia.

De igual manera, ustedes han pedido la comparecencia del secretario general de Infraestructuras y de los presidentes de Renfe, GIF y Feve. En aras a la obtención de mejor y mayor información sobre cada una de las partidas o aspectos concretos que han planteado al presupuesto, les agradecería que se las formularan a ellos. Algunas de las que me han comentado sí que las

voy a contestar, pero cualquier duda que quede en el aire les agradecería que se la plantearan a ellos porque contestarán con mayor detalle y exactitud sobre cada uno de los temas que me han planteado.

Empezando por el señor Labordeta, he de decirle que podemos hablar aquí de lo que sucede en el Ministerio de Fomento. Conozco como usted esa reducción a la que ha hecho referencia respecto al conjunto de la inversión en Aragón, pero tengo que decir que el Ministerio de Fomento incrementa su inversión en Aragón en un 17 por ciento respecto al año 2004. Ese incremento supone que se pasa de los 400 millones de euros de 2004 a 470 millones presupuestados para el año 2005. Por lo tanto, el ministerio hace un esfuerzo importante para mejorar la inversión en Aragón, así como para hacer frente a aquellos temas pendientes y candentes que ha tenido la sociedad aragonesa. Podrán considerarse escasos o suficientes. Yo los considero suficientes en razón a algo que voy a comentar y que creo que vale para el conjunto de las intervenciones. Nosotros llevamos en este ministerio desde abril de 2004 y nos hemos encontrado con que los presupuestos para el año 2004 tenían una limitación de gasto de un 2 por ciento escaso y para el año 2005 del 9 por ciento; es decir, para el año 2005, del conjunto del presupuesto había un 91 o un 92 por ciento comprometido o retenido por parte del anterior Gobierno. No digo ni que sea bueno ni que sea malo; es un hecho objetivo. Estaba planteado ese nivel de compromiso y con el mismo tenemos que hacer frente a los presupuestos del año 2005.

Dicho esto, sobre ese plan estratégico de carreteras que ustedes han comentado les quiero decir que la comparecencia del secretario de Estado de Hacienda de ayer en la Comisión de Presupuestos despeja cualquier tipo de dudas sobre la forma de financiación en lo que ha de ser la inversión en el Ministerio de Fomento. Por lo tanto, yo les agradecería que la leyeran con detenimiento porque es la fórmula que se va a emplear a la hora de llevar a cabo la ejecución de esa inversión.

Como creo que el señor Labordeta es el único diputado que no ha pedido la comparecencia del secretario general de Infraestructura ni de ningún otro responsable, me permitirán que me detenga un poco más en él. Lo que sí le puedo decir, señor Labordeta, es que no me gusta hablar de plazos, porque en materia de obras públicas —y me remito a la experiencia de legislaturas anteriores— cuando se incumplen los plazos se genera desesperanza y un sentimiento de apatía y desencanto que no me gustaría que se produjera. Quiero decirle que los proyectos que estaban iniciados en la anterior legislatura no solamente en Aragón, sino en el conjunto del Estado, van a continuar de acuerdo con los plazos marcados y con las previsiones existentes. Concretamente, en la autovía Mudéjar de Teruel a Zaragoza, que es el único tramo que queda por adjudicar en función del desarrollo de un proceso administrativo ordinario, se va a firmar la adjudicación definitiva dentro de dos o

tres semanas. A partir de ese momento se producirá el cierre de la autovía entre Teruel y Zaragoza.

Respecto a las infraestructuras que ha planteado en la provincia de Huesca, en mi provincia, le tengo que decir, señor Labordeta, que en la autovía entre Huesca y Lleida va a haber tres tramos más en obras el año próximo, incluida la variante de Monzón, que actualmente está en obra. Van a ser Lleida-La Cerdera, Ponzano-Velilla y Ponzano-El Pueyo. También se van a iniciar otros dos tramos en la autovía que va de Huesca a Pamplona. También ha hecho referencia a otras obras que tienen que ver con la N-260. Lo que hacemos es continuar la redacción de un proyecto que estaba iniciado, acabarlo e iniciar las obras. Sobre el pantano de Jánovas, ya me oyó en la anterior legislatura que yo planteaba la extinción de la concesión para que no se hiciera. Con independencia de eso, ese proyecto estaba iniciado, se va a seguir redactando y se va a ejecutar sin ningún tipo de problema, con la finalidad de que la N-260 tenga una comunicación mejor entre los valles.

Respecto al resto de las actuaciones que tiene que haber en la Expo-2008, hay un compromiso del Gobierno de que eso va a ser así, en los presupuestos hemos incluido el cuarto cinturón y el acceso norte a Zaragoza, que son dos vías de entrada importantes para que la Expo se desarrolle en buenas condiciones, y se harán tanto si se concede o no la Expo, aunque espero y deseo, como todos los aragoneses, que la Expo se celebre en Zaragoza en 2008. Sin lugar a dudas, el Ministerio de Fomento, en todos los temas relacionados con el mejor desarrollo de la Expo, hará las inversiones necesarias para que no haya ningún problema. Eso lo garantizó el presidente del Gobierno, lo garantizó la ministra de Fomento y en estos momentos lo único que hago yo es ratificar esos compromisos.

Sobre el tema de aeropuertos, señor Labordeta, como le decía antes, después comparecerá el secretario general de Transportes y podrá plantearle los asuntos que desee y si no al presidente de AENA. En el caso de mi tierra, se trata de continuar con lo que estaba previsto. Ratifico lo que antes ya dije. Hay cosas que se hicieron con las que a lo mejor no se estaba de acuerdo, pero ya que están empezadas hay que continuarlas, como creo que hay que continuar otras muchas que se han empezado en España. Nuestra obligación, en un desarrollo de infraestructuras, es continuarlas porque supone seguir con la inversión que estaba prevista, mejorar comunicaciones y mejorar relaciones, por lo que es bueno que eso sea así.

Respecto al AVE Madrid-Zaragoza y aspectos relacionados con su coste y su situación, le tengo que decir que a finales de octubre o principios de noviembre estará finalizada la auditoría técnico-financiera que se ha llevado a cabo por parte de ADIF y me imagino que su presidente le podrá dar una ampliación más exhaustiva de lo llevado a cabo hasta estos momentos, puesto que hasta que no la acabe no sería bueno que se avanzara ningún tipo de decisión. Indudablemente, le podrá

comentar algo más que yo. Únicamente le puedo decir que se acabará la auditoría y en función de la misma se adoptarán las medidas que sean oportunas respecto al desarrollo de las actuaciones en esa línea.

En cuanto a Canfranc y Puigcerdà no sé con que se compara. En Canfranc se inicia con la variante ferroviaria en Huesca, cuyas obras empezarán el año próximo. Se está trabajando en la redacción de los proyectos que estaban iniciados; lo que hacemos nosotros es continuarlos. De los 500.000 euros presupuestados, 400.000 euros van destinados a la variante ferroviaria para iniciar las obras y 100.000 euros servirán para continuar los proyectos que están en redacción hasta Canfranc. Esto no tiene nada que ver con Puigcerdà, que es un proceso de desarrollo de inversiones que había del anterior Gobierno, y lo que hacemos es continuarlo tal y como estaba previsto.

Respecto a la línea Cantábrico-Mediterráneo, nosotros apostamos por ese proyecto. Entendimos que ya se habían iniciado actuaciones de alta velocidad entre Madrid y Valencia que impedían cualquier otro tipo de iniciativa. Esas actuaciones entre Madrid y Valencia, tanto por Cuenca como por Albacete, no llevaban un ritmo muy fuerte, pero se habían producido adjudicaciones. Entendimos también que esa comunicación entre el Cantábrico y el Mediterráneo solucionaba un problema de conexión de la alta velocidad por Teruel, que significaba aproximarlos, por un lado, hacia Valencia y, por otro lado, hacia Zaragoza y desde luego por ambos puntos lo aproximaba a Madrid. ¿Que no es lo que se esperaba por parte muchos ciudadanos de esa provincia? Indudablemente lo han puesto de manifiesto y yo respeto que lo hagan. Sin embargo nuestra opción, al igual que sucede con otras provincias de España que para llegar al sitio céntrico de este país hace falta pasar por otras ciudades, es válida porque lo que interesa es reducir tiempos de circulación, reducir tiempos de tráfico y eso se va a conseguir con la ejecución de estas infraestructuras. Preceptivamente ahora se dedican recursos a los estudios iniciales. Hay que ver en qué medida las actuaciones que está habiendo ahora entre Zaragoza y Teruel y entre Zaragoza hacia el norte, hacia el País Vasco, se pueden compatibilizar y se pueden incorporar a la definición de esa línea entre el Cantábrico y el Mediterráneo. En todo caso, son actuaciones que merecen apoyo y consideración, porque pretenden mejorar el desarrollo y la comunicación entre dos territorios, entre dos zonas importantes de este país como son el Cantábrico y el Mediterráneo.

En cuanto al tema de cercanías, señor Labordeta, hay un fenómeno que se ha producido el día 1 de enero, al que he hecho referencia, y es que se va a producir la separación entre la prestación del servicio ferroviario por parte de Renfe operadora, y la ADIF, que se va a hacer cargo de toda infraestructura de los ferrocarriles en este país. A partir de ese momento indudablemente vamos a tener que impulsar nuestras relaciones con las comunidades autónomas para poder prestar servicios

ferroviarios. Indudablemente sobre el tema de cercanías estamos abiertos a hablar porque al igual que se realizan en otras ciudades importantes de España, Zaragoza también puede perfectamente, si entramos en un proceso de diálogo y de entendimiento, disponer de este sistema de comunicación ferroviaria.

Respecto al ferrocarril convencional, el secretario general de Infraestructuras les hablará con más detalle sobre lo que supone nuestra apuesta por el ferrocarril convencional, nuestra apuesta por su promoción y fomento en lo que ha de ser el Plan estratégico de infraestructuras y transportes y nuestra apuesta porque se mantengan unos buenos servicios en nuestras líneas ferroviarias, modernizándolos y automatizándolos. Desde luego no es nuestro criterio ni nuestra intención cerrar estaciones, como se ha dicho en muchos sitios, sino que se mantengan abiertas. El fomento del ferrocarril convencional, en cuanto a la renovación de sus trazados y de sus vías y a la prestación de los servicios, será una buena fórmula para que mejoren las relaciones entre muchos pueblos y muchas ciudades de nuestro país. No sé, señor Labordeta, si le he contestado a todo lo que usted me ha planteado, a lo mejor he dejado sin responder algún tema concreto. En estos momentos estamos en el proceso de presentación de enmiendas y me imagino que los grupos intentarán llegar a acuerdos para que las mismas se contemplen en los presupuestos. Concretamente en la provincia de Teruel hay un tramo entre Ráfales y la provincia de Castellón que no viene contemplado explícitamente, pero que está incluido en una de las partidas globalizadas de conservación, mantenimiento y seguridad vial que existen en el propio presupuesto.

A continuación paso a contestar al señor Rodríguez, del Bloque Nacionalista Galego. En Galicia nuestro compromiso ha sido —no sé si a usted le gustará—, sigue siendo y seguirá siendo hacer todo lo posible para que el Plan Galicia cumpla con los plazos que se aprobaron en esta Cámara y haremos todos los esfuerzos necesarios para que eso sea así. De tal manera lo hemos planteado que estos presupuestos para el año 2005 suponen un incremento del 39,94 por ciento en el Ministerio de Fomento. Se pasa de 592 millones de euros consignados en 2004 a los 829 millones de euros contemplados en 2005. Estos presupuestos, señorita, hacen referencia a muchos de los temas que usted ha planteado. El secretario general de Infraestructuras le concretará con más detenimiento su situación actual y su consignación presupuestaria porque si no, me podría pasar aquí largo tiempo leyendo todos los proyectos y todas las actuaciones comunidad por comunidad. Como han pedido la comparecencia del secretario general, él les dará algunos detalles más concretos. La actuación contempla todo el conjunto de Ferrol, A Coruña, Vigo y Tui. No hay ningún tipo de separación de tramos que usted pueda pensar que no se contempla. En esa actuación se contempla todo, tal y como le estoy diciendo en estos momentos.

Señor Rodríguez, como decía antes, nosotros queremos continuar con los proyectos y con la situación en que se encuentra cada uno de los tramos de ferrocarril actualmente. Si en la línea Lubián-Ourense los estudios iniciales estaban en un bajo nivel de ejecución, nosotros lo que hacemos es continuar con los estudios porque indudablemente de poco sirve tener un ferrocarril entre Santiago y Ourense, si después no tiene ningún tipo de conexión con el resto de la meseta. Es nuestra obligación que este tipo de comunicaciones, que unen Galicia con el resto del Estado español, continúen en la medida de lo posible y se aceleren con la finalidad de obviar cualquier dificultad futura y posibilitar que en el futuro los ciudadanos de Galicia y del resto del Estado español puedan transitar sin ningún tipo de dificultad entre unas y otras comunidades. Por tanto, nosotros vamos a seguir trabajando en el desarrollo del Plan Galicia; vamos a seguir trabajando en el desarrollo de todos estos ejes vertebradores que son importantes para los gallegos y para el resto del Estado, y vamos a hacer todo lo posible para cumplir los compromisos que hay firmados en esta Cámara —y yo he sido diputado y sé lo que significa—, porque es nuestra obligación y además porque es el reconocimiento que debemos a todos aquellos ciudadanos que suspiran, aspiran y anhelan tener unas mejores comunicaciones y que se produzca una mayor inversión. Cuando hablo de estas cifras, del 39,94 por ciento, y cuando hablo de cifras globales, señor Rodríguez, lo hago porque demuestran nuestro interés y nuestra preocupación porque las comunicaciones en el noroeste de España mejoren sustancialmente. He comentado anteriormente el esfuerzo que hacemos de incrementar los presupuestos en Galicia para apoyar y para sacar adelante el Plan Galicia. Este incremento se produce dentro de las condiciones que yo le he planteado antes, dentro del condicionante de tener un 9 por ciento disponible para el año 2005 y algunas cifras un poco superiores para otros años, pero indudablemente no son las que desearíamos para llevar a cabo y cumplir con todos los objetivos, que es lo que pretendemos hacer.

Señor Ayala, respecto a la petición de información y aclaración que me ha pedido, con el mismo respeto y el mismo reconocimiento con el que usted me ha hablado a mí, tengo que decirle que en las cifras que le he dado y en lo que nosotros hemos planteado no hay ningún tipo de contradicción. Sin lugar a dudas la responsable de la subsecretaría podrá darle cifras con más claridad porque al fin y al cabo es la encargada de la elaboración y de la concreción del presupuesto, al igual que los secretarios generales, tanto de Infraestructuras como de Transportes, así como los miembros de las empresas públicas, que podrán referirse con detalle a cada uno de los temas que usted me ha planteado con concreción. Cuando decimos que el presupuesto consolidado para 2005 asciende a 23.000 millones de euros, me estoy refiriendo al conjunto del presupuesto con todas las empresas. Y eso sí que representa un incremento

respecto al año pasado del 8,1 por ciento. Si a esos 23.132 millones se le añaden los 465 millones del Plan extraordinario de carreteras, supone un incremento respecto al año 2004 del 10,3 por ciento. Estamos hablando del conjunto del presupuesto. Si nos referimos sólo al Ministerio de Fomento estamos hablando de una dotación de 8.972 millones de euros, que representan respecto al año pasado un incremento del 10,4 por ciento. Usted puede no estar de acuerdo con esas cifras, pero son las que le puedo facilitar y que después le explicará con mayor detalle la subsecretaria. Si a eso le añadimos los 465 millones de euros a los que he hecho referencia, estamos hablando de un crecimiento del 16,1. ¿Cuál es la inversión global? Usted me planteaba la cifra de 5,67. El volumen global de la inversión que hay en el conjunto del ministerio es de 13.082 millones de euros, un 5,67 respecto al año anterior, es decir, inversión en puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles. En cuanto a las dotaciones, las carreteras y ferrocarriles representan el 78,6 por ciento de esa inversión global que son 10.285 millones de euros, y que puertos y aeropuertos representan el 21,4, que son 2.797 millones de euros. La distribución por otros modos, por ferrocarriles, carreteras, puertos y aeropuertos, los respectivos responsables se lo indicarán con más exactitud. No entiendo que esto suponga una reducción de la inversión respecto a 2004, porque para ese año ustedes habían presupuestado 12.379 millones de euros para el total de inversiones en puertos, AENA, ferrocarriles y carreteras. Aquí no incluimos la inversión de los concesionarios de autopistas o las empresas privadas, que tienen adjudicada la ejecución de infraestructuras mediante concesión. No lo incluimos. Ustedes a lo mejor sí, pero nosotros no porque no creo que eso fuese catalogado como inversión.

Nosotros partíamos de que no sólo era necesario continuar con todo lo que estaba programado y presupuestado. Rechazo que hayamos parado todas las infraestructuras, y además me parece recordar que la señora ministra se lo ha comentado en alguna interpelación en el Pleno del Congreso; le ha dicho claramente que no hemos parado nada. En este momento todo lo que ustedes tenían previsto ejecutar se está ejecutando. Gustará o no gustará, pero es una inversión que estaba planteada, planificada y adjudicada y, por tanto, no queríamos que se produjera ningún parón ni que pareciera que no queríamos continuar con la construcción de unas infraestructuras que en su momento fueron contempladas como necesarias y que nosotros nos limitamos a continuar trabajando en ellas. Sobre la base de la disponibilidad que teníamos para el año 2005 (para 2006 tenemos retenido el 77,7 por ciento del presupuesto y para 2007 tenemos retenido el 54,1 por ciento, es decir, no es una situación tan boyante como para poder poner en práctica nuestra propia forma de entender y de plantear cómo tienen que ser las inversiones en infraestructuras), consideramos necesario llevar a cabo la aceleración de muchos de los proyectos que ustedes habían

elaborado y redactado, y que no podían o no querían ejecutar. Por eso planteamos la necesidad de un Plan extraordinario de carreteras, en cuanto coincidía con nuestros planteamientos y compromisos electorales y también con aquellas otras iniciativas que, desde nuestra perspectiva, era necesario adoptar para llevar a cabo la construcción de nuevas infraestructuras de carreteras, atendiendo a criterios de mallado, de sostenibilidad y a diversos criterios que hemos planteado en nuestra forma de gestionar las infraestructuras y que pensábamos que se iban a poder llevar a cabo con este Plan extraordinario de carreteras que hemos formulado. No es un plan puente. Es un plan que estará incluido en el Plan Estratégico de Infraestructura del Transporte.

Hay una cosa que sí le quiero decir con todo el cariño y respeto, señor Ayala, y es que la planificación para nosotros es fundamental. Elaboramos un plan director de infraestructuras el año 1994-1995, que ustedes no siguieron. Rompieron ese esquema desarrollado durante la planificación. Elaboraron después un listado que ustedes llamaron plan y que nosotros no lo consideramos como tal plan porque no ha sido ni presentado en el Congreso ni se ha adoptado ninguna resolución por el Consejo de Ministros ni contiene aquellos aspectos que consideramos necesarios y que configuran el esquema y el planteamiento de un plan director de infraestructuras. Ustedes han elaborado un listado de actuaciones que, tal y como nos las hemos encontrado, las consideramos inconexas y que no están sujetas a ningún tipo de continuidad en su desarrollo. Por tanto, basándonos en el criterio que tenemos en cuanto a planificación, en las pasadas elecciones empezamos a trabajar con un plan de infraestructuras. Ahora, en base a esa documentación, en base a todos los datos que teníamos de los planes directores de infraestructuras, hemos empezado a trabajar en el PEIT. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes es un documento que tenemos que tener elaborado para el mes de diciembre y este Plan extraordinario de carreteras formará parte de ese PEIT, porque de los primeros pasos que hemos dado en el mismo es de donde sale este Plan extraordinario de carreteras. Por tanto, no creo que haya ningún tipo de disfuncionalidad, no creo que haya ningún tipo de contradicción entre uno y otro instrumento de planificación. Ese Plan estratégico que traeremos al Congreso para su debate y análisis y para que se lleven a cabo el conjunto de propuestas de resolución que se estimen oportunos, esperamos que acabe siendo fruto del consenso y del entendimiento con todos los grupos políticos y les invito a ustedes, como lo he hecho con los gobiernos autonómicos de todo signo político durante estos meses, a que se incorporen a esa planificación porque así garantizamos nuestro sector económico, el funcionamiento de la obra pública, la mejora de nuestras infraestructuras, y les dotamos de sostenibilidad y de unas características ambientales importantes para el futuro. Me imagino que en eso colaborarán, porque va

a ser bueno para nosotros y para ustedes, es decir, va a ser bueno para el conjunto de la sociedad española.

Respecto a lo que me comentaba sobre que había duplicidad entre lo que figura en el capítulo 8 para el ADIF y los 698 millones de euros del capítulo 6, que se contaba dos veces, le diré que son dos cosas absolutamente diferentes. Los 1.852 millones de euros son aportaciones de capital del Estado y por eso están en el capítulo 8, y los 698 millones de euros es el importe que va a pagar el Estado al ADIF por el mantenimiento y gestión de la red convencional, de acuerdo con la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario. Estos 698 millones de euros no están duplicados, figuran como un gasto de la Dirección General de Ferrocarriles y como un ingreso del ADIF. No estamos hablando de duplicidad, sino que la Dirección General de Ferrocarriles paga al ADIF por las actuaciones que va a necesitar el Estado para el funcionamiento de esa red. No pensamos que eso suponga ninguna contradicción ni que haya problemas en cuanto a la consignación de esos fondos.

Me preguntaba usted también por el capítulo 8, 950 millones de euros para promotores de carreteras y para préstamos participativos. La subsecretaria le explicará con más detenimiento cada uno de los aspectos de este capítulo 8, al igual que le planteará cómo va a funcionar el sistema de aplicación de fondos europeos en las infraestructuras porque, como es lógico, y me imagino que usted lo entenderá, señor Ayala, no tenemos ningún interés en que se pierda ni un euro. Todos los euros de los que podamos disponer para hacer frente a la construcción de infraestructuras serán bienvenidos y me imagino que todos trabajaremos en la misma dirección, con la finalidad de que no haya ningún tipo de problema.

Me ha comentado usted lo de parar las infraestructuras. Pues bien, ya le he dicho que no hemos parado ni vamos a parar nada de lo que esté iniciado. En eso que haya absoluta garantía y tranquilidad, si tiene que haberla a estas alturas de la vida. Respecto al convenio de las Islas Baleares tengo que decirle que estamos manteniendo relaciones con las comunidades autónomas —y las estoy llevando personalmente en un primer nivel—, con la finalidad de ver en qué medida se puede llegar a convenios de colaboración con aquellas comunidades autónomas que tienen competencia exclusiva en carreteras. Hay un convenio firmado con el Gobierno de Baleares por el anterior Gobierno, que nosotros mantenemos y respetamos, que sufre el decremento derivado de la propia construcción de las obras sometidas a convenio. Una vez que pase la presentación de los presupuestos, reiniciaremos las conversaciones con la finalidad de seguir manteniendo la posibilidad de llegar a acuerdos y a entendimientos con las comunidades autónomas, con independencia del signo político que sean. Lo que interesa al Ministerio de Fomento es que en la medida en que podamos colaborar y actuar de manera coordinada con las comunidades autónomas lo

vamos a seguir haciendo. Esa ha sido la forma de trabajar que hemos tenido y que creo que es bueno que se siga manteniendo.

Sobre los temas concretos que me ha planteado, el secretario general de Infraestructuras le pormenorizará cada uno de ellos y le dará más detalles, porque creo que se está pasando el tiempo que disponemos para esta comparecencia. Sería bueno que estos temas los plantearan y comentaran con el secretario general de Infraestructuras y con el presidente del ADIF.

Al señor De la Encina quiero darle las gracias por sus palabras y decirle, respecto a la pregunta que me ha planteado, que estos presupuestos tienen prioridad sobre el PEIT. La ejecución de estos presupuestos significa que en el año 2005 las partidas presupuestarias consignadas para la redacción de proyectos, ejecución de obras o iniciación de estudios se van a llevar a cabo sin ninguna dificultad. El PEIT es un documento en el que, como he indicado anteriormente, estamos trabajando; estará elaborado antes de final de diciembre; sobre él habrá una conferencia sectorial; estamos trabajando con las comunidades autónomas y con otros sectores para ir perfilando sus contenidos y va a ser sometido a evaluación ambiental estratégica. Por tanto, cuando el PEIT esté elaborado y venga a la Cámara ustedes tendrán la posibilidad de discutir sobre su contenido y hacer las aportaciones que estimen oportunas. Si alguien ha puesto en duda la prioridad del PEIT sobre estos presupuestos, tengo que decir que lo que en este momento toca es ejecutar lo que tenemos presupuestado. Del PEIT se derivarán otros compromisos y en él estarán incluidos compromisos que vienen en estos presupuestos. Lo que toca ejecutar en este momento son los presupuestos que se presentan a su consideración en las cámaras.

Respecto al señor Beloki le voy a decir una cosa muy clara: sí está incluida la Y vasca en el presupuesto. Está incluida en los presupuestos del ADIF. Por tanto, no tenga ninguna duda porque hay 171 millones de euros.

No sé, señorías, si me he dejado algo sin contestar. De cualquier manera, les agradezco muchísimo su atención y en el turno siguiente intentaré aclarar los temas que ustedes me puedan plantear.

El señor **PRESIDENTE**: Como dije al principio que iba a dar un segundo turno a los grupos que habían solicitado la comparecencia, les ruego que sean lo más breves posible, teniendo en cuenta lo que ha dicho el propio secretario de Estado, que después vendrán los secretarios generales y podrán aclarar o pormenorizar algún aspecto más.

Tiene la palabra el señor Labordeta.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Quiero pedir excusas por haber preguntado sobre demasiadas cosas, pero es que el secretario de Estado anterior, don Benigno Blanco, contestaba a todo. Yo no sabía muy bien por dónde iban a ir ustedes. En principio me ha contestado.

Me he quedado un poco asombrado con ese 17 por ciento de aumento de los presupuestos. Si usted lo dice, lo miraremos en los papeles y lo veremos. He hecho una pregunta sobre cuánto dinero iba a ir, más o menos, para infraestructuras en Aragón en el Plan extraordinario de carreteras. Ya veo que no es usted muy partidario de concretar cosas de este tipo. La variante de Jánovas es como lo de Monflorite. Ahí podían haber tomado el ejemplo de la ministra de Medio Ambiente, que se comprometió a una cosa y la hizo. Creo que la variante de Jánovas no hacía mucha falta. Monflorite usted sabe que no hacía ninguna falta y usted lo dijo anteriormente, pero no han tenido valor. Hay una cosa que me preocupa. Creo que habría que haber hecho una rectificación de la línea AVE Madrid-Valencia y haberla llevado por Teruel, puesto que es una reivindicación de la gente de Teruel. Usted dice que Zaragoza y Valencia van a quedar unidas por Teruel, pero la gente de Teruel va a tener que seguir viniendo en coche y, si no, se lo puede preguntar usted a su compañero de partido, que sigue viniendo en coche particular porque no hay forma de llegar a Madrid de otra manera.

Me preocupa que no se haya invertido nada en el desdoblamiento de la carretera Zaragoza-Alcañiz-Mediterráneo. Parece ser que usted se comprometió a desdoblarse la carretera, pero desde la parte de Castellón. Los votos son los votos. Usted tuvo una reunión, por lo menos eso dijo la prensa, y les dijo a los de Castellón que lo iba a hacer. Me gustaría saber si también va a hacerlo en Zaragoza-Alcañiz. Es una carretera muy importante que une toda una comarca que necesita salir al Mediterráneo. Vamos a ver si en Zaragoza nos dan el 2008 internacional y todos los compromisos que la ministra tuvo el día que compareció con el transporte urbano y la red de cercanías de Zaragoza se llevan adelante. Ya sabe usted que el anterior ministro de Fomento se negaba rotundamente a hablar de trenes de cercanías. Decía que no había trenes de cercanías. Yo le decía que cuando iba a Chamartín veía que ponía trenes de cercanías, pero posiblemente yo estaba equivocado y no eran trenes de cercanías. Me gustaría ver algún día en la estación de Delicias de Zaragoza la red de cercanías. Quiero agradecer los desdoblamientos y las inversiones que han hecho, pero creo que nos hemos quedado bastante desasistidos en cuanto a infraestructuras importantes. En cuanto al problema de la red de trenes normales, no se lo voy a preguntar al secretario de Estado de Infraestructuras. Yo pensaba que usted nos iba a contestar a todo, aunque a mí me ha contestado a todo. Creo que habría que defender los trenes convencionales porque, a pesar de que usted diga que no se cierran estaciones, se están cerrando muchas y usted, señor Morlán, lo sabe. Hay manifestaciones en el bajo Aragón, como por ejemplo, en Caspe, reclamando que esa estación no se cierre. Eso produce la sensación de que un territorio está desasistido y, si se cierran infraestructuras, el desasistimiento todavía es mayor en la gente.

Quiero pedirle perdón por haberle preguntado todo, pero es que don Benigno Blanco nos tenía acostumbrado a que le preguntáramos todo. A partir de ahora lo haremos de distinta manera.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísima y cordialmente. Señor Morlán, hay un gran contraste entre la falta de concreción en las respuestas en el caso de Galicia y en el caso de Aragón. Es normal, pero es sintomático. Lo digo porque usted sí sabe la cantinela propagandística. Esa sí que la aprendieron todos estupendamente bien. Pero para no entrar en polémica, las grandes obras públicas en Galicia, la diferencia entre el año 2004 y el 2005 es un aumento del 24,48 por ciento. En cifras redondas, son 704 millones en 2004 y 876 millones en el año 2005. Esto es lo real. Pero no vamos entrar en ese tema que tiempo habrá. La pregunta concreta que ha dejado sin respuesta es: ¿le parece apropiado que se vayan a enfrentar los tramos en la autovía del Cantábrico, en Galicia, los que no están presupuestados de forma plurianual en lo que ustedes nos ofrecen por el método alemán? ¿Le parece que ese método va a funcionar y que es apropiado para aplicarlo en los últimos tramos de la autovía del Cantábrico, justo cuando llega a Galicia y justo cuando la autovía del Cantábrico deja de serlo?

Otra pregunta. Dudo mucho que esté contemplado el tramo Ferrol-A Coruña en las cantidades plurianuales porque son dos cantidades: una es de 600 millones y la otra de 250 millones. Pero uno mira cómo lo colocan plurianualmente y da la casualidad de que los 256 millones ya los están empleando ahora. En el año 2005, 56 millones y en el 2004, 36 millones. Eso es para ejecución de obras, no para proyectos. En el tramo Ferrol-A Coruña, el proyecto constructivo ni siquiera está elaborado. Y el de Vigo-Oporto, mucho menos. Es verdad que esos tramos políticamente están integrados en el eje Atlántico, pero dudo mucho que eso esté contemplado, por lo menos en lo que aquí está puesto de forma plurianual. Por lo tanto, eso no va a estar acabado en el año 2010 ni de coña.

Acceso a Ourense desde Lubián. Para Lubián-Ourense asignan 78 millones, pero da la casualidad de que hasta el año 2008 no invierte más que 13 millones. Es decir, no van hacer una sola obra de acceso a la meseta. Imagínese así el resto. Ya no aparece ni esto. Sólo aparecen estudios y desaparece del mapa hasta el año 2008, lo cual quiere decir que es virtual. Deberían decir que es virtual y que, en el mejor de los casos, van a arreglar la infraestructura actual. Esto es lo que subyace. Esas cuestiones habría que aclararlas de una forma definitiva. Es cierto que hay un problema con las inversiones. Pero el principal problema de las inversiones en el Estado español es la teoría de la estabilidad presupuestaria, el déficit cero, incluso la aspiración a

tener superávit. Ese es uno de los problemas más graves, no que le hayan dejado obras perfectamente cerradas. El otro problema es que para continuar con un ritmo inversor, aumentarlo o dar satisfacción a todas las necesidades, haría falta más dinero. Me gustaría que me contestase a estas tres cosas: Lubián-Ourense, no empezar las obras nunca antes de 2008; Ferrol-A Coruña, Vigo-Tui, no está contemplado, por lo menos tal como aparece de forma plurianual; y la autovía del Cantábrico. Le animo a la concreción respecto a los temas y no sólo a la propaganda, porque los números los conocemos y yo los tengo bien estudiados.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señor secretario de Estado, a pesar de que me haya trasladado todas las cuestiones puntuales, bien a la subsecretaría o bien a los secretarios generales. No obstante, me siguen quedando dudas muy importantes y me parece necesario que sea usted, como segundo del ministerio y máximo responsable de las infraestructuras, el que conteste ante esta Comisión.

Ha dicho en varias ocasiones que no han paralizado ninguna de las obras en marcha, que no han paralizado ninguno de los proyectos, que las retenciones de los créditos del año 2004 y sucesivos son muy importantes, y que usted no va a entrar en lo bueno o en lo malo, que usted se lo ha encontrado. Me parece muy bien como discurso que usted diga esto en la Comisión, pero se contradice con las diferencias de inversión que hay en las partidas presupuestarias en el anexo de inversiones del proyecto de presupuestos de 2005 y las previsiones de 2005 en el presupuesto de 2004. Hay unas diferencias sustanciales que detallaré posteriormente a los próximos comparecientes, pero que a usted se lo tengo que decir con carácter general. Desde el Partido Popular ponemos muy en duda que las infraestructuras no se vayan a paralizar en el ejercicio 2005 y siguientes, con todo lo que ello conlleva y con todo lo que ello supone en cuanto a la obligación de fondos europeos. Yo no puedo poner en duda que usted no quiera perder ni un euro de los fondos europeos, pero tengo el temor de que, aun no queriéndolo, va a ocurrir así.

Como usted habla de las grandes cifras del ministerio, yo también me voy a referir a ellas. Señor Morlán, no son las cifras que me ha señalado. Le he dicho que había 15.915 millones de inversión en el año 2004 y, efectivamente, ahí va incorporada la inversión concesional de 2.710,9 millones de euros. Sin embargo, la inversión directa del ministerio no son los 12.380 millones, sino 12.835, sobre la cual hay, además, un ajuste de método alemán de 290,5 millones. Por cierto, también le he preguntado cuál es la política de financiación por el método alemán y usted no me ha contestado. Me gustaría que lo hiciera. También sobre transferencias a ayuntamientos en cuanto a gastos en vías

urbanas o pequeñas circunvalaciones, que eran 77,9 millones de euros. Es decir, quitando la inversión concesional para que sean cifras homogéneas, como las que usted y yo estamos manejando, y ya que ustedes me dicen que en los 13.082 millones no han empleado inversión concesional yo le quito esa cifra, la diferencia son 247 millones de euros; es decir, el incremento de su presupuesto es del 1,88 por ciento. Y no me negará usted que la inversión concesional no supone una inversión real, no supone creación de empleo y no supone una dinamización de la economía, en definitiva, supone cohesión y vertebración. Señor secretario de Estado, insisto en que estos presupuestos son escasos y no pesan en el Estado. Por otra parte, me gustaría que fuera en la Comisión de Fomento y Vivienda en la que dé la explicación de cómo se van a financiar los 465 millones del plan extraordinario de carreteras. Que ayer lo dijera el secretario de Estado en la Comisión de Presupuestos, me parece muy bien, pero hablando del plan extraordinario de carreteras, la financiación la tiene que explicar aquí, dicho sea con todos mis respetos.

Por otro lado, dice que el plan extraordinario de carreteras supone la aceptación de determinados proyectos que estaban maduros y que ustedes los han incluido en un anticipo del PEIT, y, al mismo tiempo, me dice que el plan de infraestructura de transporte es un listado. Si dicho plan es un listado, el plan extraordinario se queda en una listilla. Es un listadillo que, además, no responde a ningún criterio más que a la oportunidad de algunos proyectos que estaban maduros. Si usted me dice que responde a todos los criterios del PEIT, o ustedes tienen ya todos los criterios y no los han traído a esta Cámara o ya conocen cuál va a ser la finalidad, el fin y las consecuencias de las negociaciones que están llevando con las comunidades porque ya saben que todo esto lo pueden incorporar al PEIT. Nosotros vemos una contradicción y seguimos observando que este plan extraordinario de carreteras ha sido artificial, sólo para maquillar las cifras de la inversión de su ministerio.

Una brevísima referencia a la no aceptación permanente, por su parte, del PIT 2000-2007. En los presupuestos de 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004 había referencias expresas y justificación del cumplimiento del PIT 2000-2007. Si eso no es un conocimiento por parte del Poder Legislativo, el Congreso, si eso no es un tratamiento legislativo en la propia ley de presupuestos, por no citarles las comparecencias que se hicieron por el ministro o por el secretario de Estado, su antecesor, volver a que el PIT es un listado, me parece una incongruencia con el mantenimiento de todos los proyectos de un listado, si es que no respondía a ningún otro criterio.

Por último, como todas las preguntas las vamos a diferir a los demás comparecencias, le señalaba que sigo creyendo que existen dos diferencias importantes en el ADIF: que hay 688 millones con cargo al capítulo 6 en el programa de la Dirección General de Ferro-

carriles y que luego aparece otra vez como 6; es decir, en el ADIF no aparece sólo como ingreso sino también como gasto. Esto me parece una duplicidad, por eso le he preguntado las razones. De la misma manera me parece que merece un análisis el desglose que existía entre el tomo II y el tomo IV en ochocientos y pico millones de los 1.800 del ADIF del capítulo 8, no del capítulo 6. Yo no sé por qué razón existe ese descuadre entre una y otra, por eso le pregunto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Agradezco al señor secretario de Estado su intervención precisa y clarificadora, sobre todo en lo relativo a parar o no parar obras y proyectos, como intentan trasladar los dirigentes del Partido Popular para confundir a los ciudadanos. El Partido Popular acaba de decir que tenemos que poner en duda que no se vayan a paralizar los proyectos con estos presupuestos. Señor Ayala, esto me recuerda a lo de la guerra preventiva de Iraq; primero dijeron que se paraban y ahora dicen: no, por si acaso reitero que se van a parar en función de estos presupuestos. Creo que lo preventivo, no sólo en el caso de la guerra sino en manifestaciones como esta, en definitiva está abocado al fracaso. Por tanto, convéznase de que se van a ejecutar las obras que se contemplan y mucho más.

En síntesis, quiero calificar —y no es un calificativo pomposo— este proyecto de presupuestos que nos presenta el señor secretario de Estado como histórico. Es histórico porque el volumen global de inversiones del Ministerio de Fomento, en conjunto, con los organismos y entidades públicas, asciende a 13.082 millones de euros, incluidos esos 465 millones de euros del plan extraordinario de carreteras. Se produce un importantísimo incremento para ferrocarriles y carreteras, dependiente de su Secretaría de Estado, que lo elevan a 10.285 millones de euros, porque se incluyen unas partidas destinadas a puertos y aeropuertos de 2.797 millones de euros; en definitiva, porque dan respuesta a las principales demandas que se pueden contemplar en este primer presupuesto del Gobierno socialista.

Señor Morlán, aparte de decirle que en el Grupo Socialista nos parece que es un presupuesto histórico, queremos dejarle claro que sobre todo queremos felicitarle por la valentía de llevar a cabo la resolución del problema —por cierto, también histórico— de Renfe y su deuda. Me gustaría que me contestara a una pregunta y en caso de no ser posible, le ruego que se la traslade al secretario general de Infraestructuras. A su juicio, ¿qué hubiera pasado en Renfe si a la entrada en vigor de la Ley del sector ferroviario, aprobada por el anterior Gobierno del Partido Popular, se hubieran llevado a cabo los preceptos incluidos en la misma sin haber estado resuelta la deuda de Renfe? ¿Qué cree usted que le hubiera pasado a Renfe? Quiero que me conteste a

esta pregunta porque ustedes saben que la deuda de Renfe era enorme y que se liberaliza el sector ferroviario en unas condiciones realmente difíciles de imaginar. Por eso le pregunto: ¿qué hubiera pasado si el Estado no asume esta deuda como se ha hecho en estos Presupuestos Generales del Estado?

En segundo lugar, ya que se vuelve a hablar del Plan de infraestructuras 2000-2007, del PEIT, le quiero preguntar si cuando ha llegado a su despacho en el Ministerio de Fomento se ha encontrado usted, formalmente hablando, con algún plan. ¿Tiene usted instrumento legal, convalidado, debatido, para llevar a cabo la continuación de una batería de medidas, que se supone que cuando hay un cambio de Gobierno debe ser mínima en grandes líneas —eso es así en los países desarrollados—, como son las infraestructuras de los transportes? ¿Se ha encontrado usted alguna planificación o no había ninguna y por ello este Gobierno ha tenido que empezar a elaborar el PEIT sobre la base del PISIT, sobre el plan intermodal de servicios e infraestructuras del transporte, que presentó el Partido Socialista en las últimas elecciones generales de marzo de 2004? Me gustaría aclarar estos dos extremos porque creo que despejarían algunas dudas que se han planteado aquí.

Vuelvo a agradecerle su intervención precisa y me gustaría que en el futuro pudiéramos alcanzar el consenso en cuanto a este PEIT.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Beloki para hacer alguna puntualización.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor secretario de Estado, gracias por haberme hecho estas aclaraciones, ya sé dónde seguir preguntando ahora sobre dónde está la Y vasca.

Me ha dado usted una cifra, 171 millones, que me ha vuelto a inducir a una cierta confusión y la expreso por si le corresponde a usted aclararlo. En los presupuestos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias vemos que hay 171,2 millones previstos en proyectos iniciados antes de 2005, sin embargo hay 31,2 millones en proyectos nuevos a iniciar en 2005 —siempre referidos a Álava, Guipuzcoa y Vizcaya en este caso—, lo cual da una suma de 202,5 millones de euros. Como usted me habla de 171 millones, entiendo, sólo de la partida de proyectos iniciados antes de 2005, me induce a una cierta confusión. Lo expongo por si usted puede aclararlo, si no seguiré preguntando al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Tengo una curiosidad y la expreso por si me la puede satisfacer. En el programa 453.A, dedicado a infraestructura del transporte ferroviario, relatan las actividades que está previsto llevar a cabo y lo distribuyen en tres conceptos: alta velocidad, cercanías y red convencional. En alta velocidad lógicamente hablan del corredor norte-noroeste, pero aquí no citan la Y vasca; quizá la explicación es que se ha pasado a la GIF, pero la línea de alta velocidad Madrid-Segovia-Valladolid-

Medina del Campo dice: las actuaciones durante el año 2005 serán ejecutadas por ADIF. Si ustedes hubiera dicho lo mismo con la Y vasca, al menos se hubieran evitado mi pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado para contestar a las preguntas que le han formulado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Labordeta, las inversiones previstas en el Plan extraordinario de carreteras para Aragón ascienden a 63,7 millones de euros, para Aragón; otra cosa es que en la autovía Huesca-Lleida haya más recursos, porque hay un tramo de la misma que se imputa a Cataluña. Pero indudablemente en Aragón las inversiones ascienden a ese porcentaje.

Le reitero lo de la variante de Jánovas. Es una actuación que está iniciada y le puedo decir que seguramente es mejor hacer una variante —usted y yo conocemos la zona— porque puede ser muy complicado hacer una carretera en mejores condiciones. Cuando veamos los trazados y veamos en qué situación se encuentra el propio proyecto veremos si la decisión que se ha adoptado es la mejor. Como le he indicado antes, no tiene nada que ver la variante de Jánovas con lo que usted me ha planteado del pantano, es una actuación que estaba iniciada y lo que hacemos es intentar mejorar la comunicación en la N-260.

Respecto al aeropuerto, ya le he dicho que es una inversión que viene derivada de un plan director que estaba aprobado con anterioridad, cuya obra estaba adjudicada e iniciada, y lo único que hacemos es continuar con ella.

Sobre el AVE por Teruel que usted me planteaba, señor Labordeta, ya le he comentado anteriormente que a la vista de la situación en la que nos hemos encontrado la comunicación entre Madrid y Levante, en función de que era necesario que por Teruel hubiera un tren de alta velocidad que mejorara sus relaciones no sólo con el centro del Estado, con Madrid, sino también con otras ciudades importantes como pueden ser Zaragoza y Valencia, creemos que, a efectos de comunicación de viajeros y de transporte de mercancías, es una opción que va a significar para el propio Teruel un nivel de desarrollo importante. No se olvide de que dentro del propio presupuesto está contemplada la autovía entre Teruel y Cuenca. Ese es el proyecto en el que se va a ir trabajando y en los sucesivos años, cuando estén acabados los estudios informativos y los proyectos, se continuará con ese desarrollo.

En cuanto a la N-232, hemos sacado a licitación la variante de El Burgo de Ebro y vamos a sacar a licitación la variante de Fuentes y la de Alcañiz. Falta por definir y perfilar qué sucederá con la N-232 para llegar al Mediterráneo. Eso es algo que tendremos que decidir en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transpor-

tes. Estamos en un trámite presupuestario y no figura ninguna partida consignada para esa actuación, pero dependerá de los propios grupos que se planteen o no enmiendas relacionadas con este tipo de iniciativas.

Estamos abiertos a hablar del tren cercanías en Zaragoza porque es una de las pocas ciudades con un nivel importante de población que no lo tiene. Es un tema en el que en absoluto estamos cerrados. Una vez pasado todo lo que supone la separación de Renfe-Operadora de lo que es el ADIF y, desde luego, de contemplarlo en el propio Plan estratégico de infraestructuras, hay voluntad de hablar sobre este aspecto e intentar dar una solución. No nos negamos en absoluto a que en un momento determinado pueda haber.

En cuanto al cierre de estaciones, se puede hablar de automatización o de modernización pero no se puede hablar, según se me dice, de cierre de estaciones. En tanto en cuanto haya trenes que funcionan y poblaciones que tienen que tomar un ferrocarril y se esté trabajando en la renovación de vías y se seguirá haciéndolo, indudablemente lo que tenemos que ver es de qué manera mejoramos sustancialmente los servicios ferroviarios en ese tipo de estaciones, de manera que presten una buena atención a los ciudadanos de esos territorios, pero yo no hablaría en modo alguno de cierre de estaciones porque creo que no se ha producido.

Señor Rodríguez, usted me plantea si el método alemán es el apropiado o no. El método alemán es una fórmula que se ha empleado por el anterior Gobierno, que significa abonar todo el importe de una obra al final de su construcción y que tiene una serie de intereses que pagar como consecuencia de los préstamos que hay que adquirir para hacer frente a la utilización de este método. Si hay voluntad de llevar a cabo la construcción de esas obras, y algunas de ellas se están ejecutando y se terminarán en el plazo previsto por este método, no ofrece mayores dificultades. Puede gustar más o menos, pero como técnica y como práctica no ofrece mayores dificultades. Yo no le veo mayor complicación.

En cuanto al eje atlántico, como le he dicho anteriormente, nosotros lo contemplamos todo. ¿Qué sucede? Que en unas partes del eje atlántico existe un mayor desarrollo de las actuaciones y en otras existe menos. Si estamos en la fase de estudio informativo en alguno de los tramos del eje atlántico, indudablemente lo que tenemos que hacer es continuar con el mismo. A mí me gustaría que las cosas fueran más rápidas y que se pudieran acelerar, pero existe un proceso interno de desarrollo de unos estudios, de aprobación de esos estudios, de declaración de impacto ambiental y de redacción de proyectos que no se puede obviar. Ahí no hay ni buena ni mala voluntad; está simplemente la posibilidad de hacerlo. Lo que sí le puedo decir es que nosotros entendemos que lo que pueda afectar a Galicia y a sus infraestructuras lo haremos porque tenemos un compromiso parlamentario para hacerlo. Y no voy a poner fechas, como usted me ha pedido, pero voy a

someterme a las fechas que se me han planteado desde el Congreso y desde el Senado en las interpelaciones que se han producido.

Los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 en Galicia crecen, como le he dicho, un 39,94 por ciento en cifras globales. Suponen un crecimiento en La Coruña del 32,70 por ciento, en Lugo del 52,58 por ciento, en Ourense de 110 por ciento y en Pontevedra del 23,44 por ciento. Creo que estos presupuestos están demostrando bien a las claras la voluntad que tiene este Ministerio de Fomento de llevar a cabo una serie de inversiones que se consideran fundamentales y necesarias para Galicia y que se enmarcan dentro de ese condicionante inicial que hemos tenido del 9 por ciento de disponibilidad para el año 2005 y de la fórmula del plan extraordinario de carreteras que también afecta a la comunidad gallega y que supone una mayor aportación económica y una aceleración de muchos de los proyectos de infraestructuras de carreteras que tiene esta comunidad. Los accesos a la ciudad de El Ferrol están presupuestados con 52 millones de euros. La segunda circunvalación de Vigo está presupuestada con 44 millones de euros. En el eje atlántico se van a invertir 147 millones de euros y en el corredor Santiago-Ourense 158 millones de euros. Es decir, existen aspectos muy positivos de la inversión en Galicia, por parte del Ministerio de Fomento, que nos hacen decir tranquilamente que es un esfuerzo que va en consonancia con lo que se ha planteado con el Plan Galicia y que vamos a hacer todo lo posible para que se cumpla.

En cuanto a Lubián-Ourense, lo que le puedo decir es que vamos a continuar todos los trabajos que están iniciados. Si están en estudio informativo esperaremos a que se acabe el estudio informativo, a que se produzca la declaración de impacto ambiental y seguidamente la redacción de proyectos. Más rápido no podemos ir. Yo no sé si el secretario general de Infraestructuras le podrá aportar alguna información más detallada, pero ese es el criterio y el concepto general que tenemos al desarrollar este tipo de actuaciones que nos gustaría que fueran rápidas y que solventaran los problemas de comunicación que existen entre Galicia y el resto del Estado.

Respecto a lo señalado por el señor Ayala, lo que le puedo decir es que las obras no se han paralizado. La ministra le dijo, en interpelación que usted presentó sobre el eje Madrid-Valencia, que en ocho años ustedes habían hecho —creo recordar— un 2,56 por ciento y que nosotros en cuatro meses habíamos duplicado la inversión. En otras interpelaciones que ha habido por parte de otros diputados de esta Cámara respecto de inversiones del Ministerio de Fomento y de la situación de las obras, se ha podido acreditar de manera muy nítida que no ha habido ningún tipo de paralización. Por lo tanto, me gustaría que desterraran de una vez esa idea porque están ustedes generando una inquietud que no es cierta. Ya va siendo hora de que ustedes vean que las decisiones que se han ido tomando durante todo este

tiempo y las decisiones que van consignadas en este proyecto de presupuestos que estamos debatiendo y comentando son decisiones que, muy al contrario, dinamizan el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias y de carreteras. Si ustedes no lo entienden así, lo siento mucho, pero creo que la impresión que se puede tener cuando se habla de un crecimiento presupuestario como el que ha habido, y cuando se está hablando de presupuestos históricos, es muy distinta. Y hablo de presupuestos históricos no solamente porque hayamos elaborado el plan extraordinario de carreteras con 465 millones de euros o porque hayamos podido disponer de ese 9 por ciento que ustedes nos dejaron comprometido para hacer frente a estos presupuestos, sino porque ha habido un aspecto muy importante que tiene que ver con lo que pasará el día 1 de enero. Dentro del funcionamiento del sector ferroviario de este país, creo que el día 1 de enero es de los más importantes en la historia del ferrocarril. ¿Por qué? Porque aparecen dos entidades. Una es Renfe-Operadora que va a competir con otras empresas en un principio en el transporte de mercancías y, cuando lo diga la Unión Europea, en el transporte de viajeros. Por lo tanto, tendrá que contar con una situación financiera determinada y se hacía lo que se ha hecho o dudo de que la viabilidad financiera de Renfe-Operadora en los próximos años tuviera algún futuro. Ese esfuerzo que se ha hecho al asumir las deudas de Renfe y al adoptar esta decisión —que hay que agradecer al ministro de Economía porque ha tenido la sensibilidad suficiente para entender lo que suponía la asunción de esta deuda— es histórico. Y el hecho de que mantengamos el servicio público ferroviario a través de Renfe-Operadora, el hecho de que mantengamos la gestión de las infraestructuras en el ADIF, el hecho de que dotemos a esta entidad con los suficientes recursos para hacer frente a todos los compromisos que tenemos encima de la mesa con el desarrollo de las líneas de alta velocidad y el hecho de que los propios ferrocarriles estén apostando —y ya les explicará el secretario general de Infraestructuras los incrementos que se han producido en cuanto al ferrocarril convencional y a cercanías— está demostrando que existe una voluntad muy clara y muy decidida de fomentar el ferrocarril, y el primer elemento importante era solucionar un problema histórico que era la deuda de Renfe. Se ha solucionado y ahora tenemos que ver de qué manera funciona el ferrocarril en España. Considero que los presupuestos que se han planteado en estos momentos van en la dirección correcta que debe darse para que el ferrocarril de tráfico de mercancías sea un tráfico en competencia a partir del 1 de enero. En cuanto al transporte de viajeros, cuando lo plantee la Unión Europea ya tenemos experiencia y sabemos cómo funciona por lo que lo tendremos todo perfectamente claro sobre todo en términos financieros. Respecto a lo del plan extraordinario de carreteras, la subsecretaria le va a explicar perfectamente cómo se financia.

Me preguntaba el señor De la Encina si habíamos encontrado algún plan. Por lo que veo, la concepción de plan del Grupo Popular es auténticamente distinta de la nuestra, no tienen nada que ver. Desde nuestro punto de vista, el Plan de infraestructuras y transporte —o el PIT, como ustedes lo denominan—, es un documento que ustedes elaboraron con un listado de carreteras y ferrocarriles, que han ido desarrollando de manera desordenada y un poco desajustada. Desde nuestro punto de vista, debería haber tenido una serie de requisitos necesarios: aprobarlo en el Consejo de Ministros, traerlo al Parlamento para discutirlo con todos los grupos parlamentarios y buscar las propuestas de resolución necesarias para intentar conseguir el acuerdo y el entendimiento. Eso no lo hicieron ustedes y para nosotros son requisitos básicos e imprescindibles para denominarlo como plan. Es necesario que en el sistema democrático funcionen las instituciones, funcione el acuerdo del Consejo de Ministros y funcione el Parlamento a la hora de definir cuáles son las actuaciones importantes en infraestructuras. Por lo tanto, son formas distintas que yo respeto, señor Ayala; simplemente, estoy planteando una diferencia de criterio sobre qué entendemos unos y otros por planificación. Nuestra forma de planificación es esa. Nosotros establecemos cuál es el sistema de financiación y cuáles son las condiciones de este plan; hablaremos de la sostenibilidad y de otros muchos temas que ustedes tendrán la oportunidad de discutir sin problemas. ¿Nos hemos encontrado un documento de esas características? No, nos hemos encontrado un documento que ustedes llaman plan —que nosotros entendemos que no lo es— donde viene un listado de temas de unos 17 ó 18 folios, no más. A partir de ese momento, ustedes dirán lo que estimen oportuno.

El plan extraordinario, que luego comentará la subsecretaria, entronca directamente con nuestros propios compromisos electorales. Como comprenderá, nosotros nos hemos presentado a unas elecciones, las hemos ganado, hemos hecho una oferta electoral a los ciudadanos y hemos planteado un plan —el famoso PISIT—, que es la base de nuestro Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, que elaboraremos antes de finalizar el mes de diciembre. En ese plan están redactados muchos de los proyectos correspondientes y, por lo tanto, son perfectamente ejecutables. ¿Qué hemos hecho? A través del plan extraordinario hemos puesto en marcha nuestros compromisos electorales ante los ciudadanos. Eso es lo que hemos hecho, y no hay ningún maquillaje de cifras. Me imagino que en algún momento, señor Ayala, tendremos ocasión de hablar de maquillajes. Si me lo permiten y me citan para ello, hablaremos de maquillajes y verán qué diferencias hay entre unos y otros. Lo fundamental para nosotros, señorías, si de verdad queremos ser leales y comprometidos con lo que hemos dicho que íbamos a hacer, es elaborar un instrumento más de la planificación estratégica que estamos realizando.

En cuanto a las diferencias con el ADIF, no nos vamos a poner de acuerdo usted y yo. Yo creo que quien mejor les va a explicar cómo van unas cifras y otras en el capítulo de inversiones serán la propia subsecretaria o el propio presidente del ADIF. Creo que la explicación que le he dado yo es lógica y, desde luego, está perfectamente avalada con la documentación presentada con estos presupuestos.

Respecto a la Y vasca, le vuelvo a decir que es un proyecto global, contemplado en los presupuestos. Yo creo que el presidente del ADIF o el secretario general de infraestructuras les podrán especificar más concretamente cada uno de los conceptos. A lo mejor hemos cometido una pequeña imprudencia, error, anomalía u olvido al no poner Y vasca, en cuyo caso disculpe. Nosotros entendemos que la Y vasca está presupuestada y contemplada. Por lo tanto, se van a desarrollar las actuaciones tal y como hemos dispuesto con el Gobierno vasco, con el que estamos manteniendo unas relaciones que espero sean fructíferas.

El señor **PRESIDENTE**: Con esta intervención, finaliza la comparecencia del señor Morlán.

A continuación, en cuanto despedamos al señor Morlán, comparecerá la señora subsecretaria de Fomento, doña Encarnación Vivanco.

— **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE FOMENTO (VIVANCO BUSTOS). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000227) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (número de expediente 212/000182)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora subsecretaria de Fomento, doña Encarnación Vivanco Bustos.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Como les indicaba el secretario de Estado, la estructura orgánica actual del Ministerio de Fomento reserva a la subsecretaría la gestión de los recursos económicos del mismo y la elaboración del escenario presupuestario correspondiente, a través de la Dirección General de Programación Económica. Por esta función encomendada, les haré una presentación global, a la vez que detallada, del proyecto de presupuestos de 2005 del ministerio que represento, haciendo especial hincapié en aquellos capítulos y programas que presentan un comportamiento alejado de la media de las magnitudes respectivas. Posteriormente, me referiré a aspectos concretos de los servicios específicos de la subsecretaría, haciendo especial mención a las cuestiones relacionadas con el Instituto Geográfico Nacional, con la Subdirección de Regulación Postal y con la gestión del 1 por ciento cultural.

Como ya conocen SS.SS., el proyecto de presupuestos de 2005 del Ministerio de Fomento en sentido estricto, es decir, haciendo abstracción de los entes públicos que lo integran, asciende a casi 8.972 millones de euros, que significan un incremento respecto al presupuesto de 2004 de 854 millones, lo que representa una tasa de crecimiento del 10,40 por ciento; tasa a la que el secretario de Estado se refería anteriormente elevándola al 16 por ciento, cuando se computaba en la misma las inversiones del Plan extraordinario de carreteras.

Dentro del presupuesto, los capítulos que se alejan sensiblemente de la media citada del 10,4 son los siguientes: el capítulo 2, de gastos corrientes en bienes y servicios, experimenta un crecimiento del 18,05 por ciento; el capítulo 4, de transferencias corrientes, experimenta, por el contrario, una reducción del 14,31 por ciento; el capítulo 6, de inversiones reales, crece el 27,73 por ciento; el capítulo 7, de transferencias de capital, experimenta una disminución del 65,09 por ciento; y el capítulo 8, de activos financieros, crece el 35,98 por ciento.

A su vez, los capítulos que representan un mayor peso en el conjunto del presupuesto, es decir aquellos cuyo peso supera el 10 por ciento del presupuesto, son los siguientes: el capítulo 4, de transferencias corrientes, cuyo peso en 2004 era del 15,30 por ciento; el de inversiones reales, cuyo peso era del 41 por ciento y ha pasado a representar este año el 48,51 por ciento; el de transferencias de capital, que tenía un peso del 13,28, ha pasado a situarse, como consecuencia de la disminución que les he comentado, por debajo del 10 por ciento, que es el lugar en que hemos colocado el listón; y el capítulo 8, de activos financieros, que tenía un peso del 26 por ciento y ha pasado a tenerlo del 32,18 por ciento. Ya ven ustedes que se trata, en la práctica, de los mismos capítulos que tienen un comportamiento alejado de la media, excepción hecha del capítulo 2.

Voy a referirme ahora a las peculiaridades que se dan en estos capítulos que he señalado. En cuanto al capítulo 2, de gastos corrientes en bienes y servicios, cuya dotación es de casi 80 millones de euros y que experimenta un crecimiento de 12,2 millones y presenta una tasa de crecimiento del 18 por ciento, la variación más significativa es la clasificada como resto del capítulo 2, que tiene una dotación próxima a los 60 millones, experimentando un crecimiento de 9. De este resto del capítulo 2, es de destacar la dotación que se hace en informática, en el concepto cánones por ordenamiento de servicios informáticos, a la Dirección General de Programación Económica, dentro del plan de informatización del Ministerio de Fomento; e, igualmente, la correspondiente a intensificación de las labores de inspección aeronáutica que proyecta la Dirección General de Aviación Civil. Son estos dos conceptos los que presentan el mayor crecimiento dentro del capítulo 2.

En cuanto al capítulo 4, de transferencias corrientes, ya les he adelantado que, a pesar de que su dotación es

de casi 1.065 millones de euros, ha experimentado una disminución de 178 y presenta una tasa de variación negativa del 14,31 por ciento. Les destacaré que la causa de esta disminución no es otra que la subvención que Renfe no va a recibir como pago de intereses de la deuda que el Estado tenía con ella. Los intereses de la deuda que el Estado tenía con Renfe se cifran en 201,7 millones en este presupuesto. En la medida en que esta deuda ha sido ya satisfecha, han desaparecido las cantidades que recibía Renfe en concepto de subvención para atender al pago de los préstamos que cubrían la deuda. En consecuencia, la reducción es artificial, fruto de las circunstancias extraordinarias que se dan en este presupuesto, de este hito excepcional que consiste en que el Estado ha pagado la deuda que tenía con Renfe. Si hacemos, pues, abstracción en este capítulo de los 201 millones de subvención que deja de percibir Renfe, vemos que el resto de las partidas experimentan un crecimiento global del 4,2 por ciento, dentro del cual es digno de destacar la variación del 200 por ciento que experimenta Puertos del Estado en concepto de subvenciones para pagos, principalmente de intereses de demora derivados de la ejecución de sentencias anulatorias de tarifas de la autoridades portuarias. A su vez, hay que destacar también en este capítulo el 11,65 por ciento de crecimiento que experimenta la dotación de la subvención de flotación de la sociedad Sasemar —Salvamento y Seguridad Marítima—, que se concreta en 62 millones de euros.

Explicadas las circunstancias de la reducción formal del capítulo 4, me voy a referir a continuación al capítulo 6, de inversiones reales. Es obvio que este es el capítulo tradicionalmente más importante del presupuesto del Ministerio de Fomento. Siendo esto así, es de destacar que en el presupuesto de 2005 su peso se acentúa en casi siete puntos, pasando de representar el 41,93 por ciento del presupuesto de 2004 al 48,51 por ciento del presupuesto de 2005. Este crecimiento no es casual; este mayor peso de las inversiones es fruto del esfuerzo inversor en infraestructuras que representa este presupuesto, del que podríamos decir que se eleva hasta 10 puntos si tenemos en cuenta el Plan extraordinario de carreteras, con 465 millones de euros. Por cierto, les diré ahora —aunque luego hablemos de él con más detenimiento— que este plan se ejecutará directamente; no hay ninguna sociedad de carreteras ni agencia hasta hoy, es un plan de inversiones de la Dirección General de Carreteras.

Decíamos que la dotación del capítulo 6, de inversiones, es de 4.352 millones de euros, con un incremento de 944 y una tasa de crecimiento del 27,73 por ciento de media. Quiero de nuevo referirme a esta tasa, en principio desorbitada, por encima de las tasas medias a las que estamos acostumbrados. De nuevo aparece la sombra de la Ley del sector ferroviario y de las nuevas circunstancias que concurren. Es decir, las inversiones reales en infraestructuras crecen presupuestariamente en un 7,45 por ciento; 7,45 por ciento es la tasa de cre-

cimiento general de infraestructuras, viarias y ferroviarias. El exceso de ese crecimiento hay que situarlo en la Dirección General de Ferrocarriles, que experimenta un crecimiento de 740 millones de euros, ni más ni menos, con una tasa del 132 por ciento, de los cuales sólo 42 millones obedecen a la referida tasa de crecimiento del 7,45 citada y el resto, hasta 698 millones, tienen como causa... Señor Ayala, esta es una de las dudas que usted tenía, si me presta atención... **(El señor Ayala Sánchez: Le estoy prestando toda la atención del mundo)** Le decía que el citado resto, hasta 698 millones, tiene como causa, precisamente, la desaparición de la subvención de capital, capítulo 7, que recibía Renfe en los presupuestos anteriores por mantenimiento de la red convencional, cuyos gastos y aprovisionamientos en los que incurría eran atendidos por el Estado. Dado que a partir del 1 de enero de 2005 va a ser ADIF quien hace tal mantenimiento y lo hace sobre unas infraestructuras que son del Estado, pues es el Estado el que, a través de la figura de la Dirección General de Ferrocarriles, le ha de pagar —y este pago tiene el carácter de inversión y por eso figura en el capítulo 6 al que nos estamos refiriendo— a ADIF; pero para ADIF, que es quien recibe el ingreso, éste es un ingreso de explotación que va a formar parte de su cuenta de resultados que nada tiene que ver, como veremos después, con las aportaciones de capital que ADIF recibe.

En consecuencia, este crecimiento excepcional del capítulo de inversiones reales del Ministerio de Fomento va a tener como contrapunto precisamente la reducción del capítulo 7, de transferencia de capital, al que me voy a referir a continuación; es el mismo concepto al que me he referido anteriormente, los 698 millones que antes percibía Renfe como subvención y que ahora constituye inversión de la Dirección General de Ferrocarriles, el que va a determinar que la dotación del capítulo 7, transferencias de capital, quede reducida a 376 millones de euros, con una disminución de 702 millones y una tasa de variación negativa de 65,09 por ciento. Antes hablaba de 698 y ahora digo 702, es decir, que tenemos ahí 4 millones y serán otros conceptos los que determinen esta variación pero, básicamente, como ven ustedes, esta es la explicación de la reducción del capítulo 7. Si nuevamente —igual que hemos hecho en el capítulo 4— hiciéramos el ejercicio de deslindar el impacto del ADIF, sector ferroviario, veríamos que, por lo demás, en el capítulo hay que destacar, por ejemplo, el crecimiento del 32,38 por ciento que va a experimentar otra vez la sociedad Sasemar; es decir, dentro de la política de potenciar en los planes del ministerio todo lo que sea seguridad, en este caso marítima. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la presidencia).**

En relación con el capítulo 8, de activos financieros, conviene decir que siendo su dotación de 2.887 millones de euros, su crecimiento de 764 supone un avance de 6 puntos en el peso del capítulo sobre el total presupuesto, en tanto que ha pasado de representar un 26 a

un 32 por ciento en este año. Este crecimiento cabe interpretarlo como expresión del esfuerzo hecho por capitalizar a la nueva ADIF ante el papel crucial que en infraestructuras ferroviarias está destinada a desempeñar. Así, la aportación patrimonial al GIF, cuya dotación asciende a 1.852 millones, experimenta un incremento respecto a 2004 de 500 millones. A su vez, el concepto de préstamos promotores infraestructuras, carreteras o, lo que es lo mismo, los préstamos participativos asociados al régimen concesional, experimentan un crecimiento de 264 millones de euros. Hasta aquí, diríamos, el análisis del presupuesto del Ministerio de Fomento, capítulo a capítulo; el análisis presupuestario.

Como un análisis extrapresupuestario, habría llegado el momento de hablar del método alemán o del plan extraordinario al que nos venimos refiriendo desde el principio de esta sesión. Digo que el análisis del plan extraordinario básicamente es extrapresupuestario por lo siguiente: leída la comparecencia del secretario de Estado de Hacienda en el día de ayer, he visto la explicación que se ha dado como un doble origen del total del importe de los 465 millones de euros que nutren el Plan extraordinario de carreteras. El secretario de Estado de Hacienda se ha referido a un importe de 80 millones que, vía enmienda, va a pasar a engrosar el capítulo 6, de inversiones reales, y luego se ha referido a otro concepto de 385 millones que se van a financiar bajo el comúnmente denominado método alemán o de abono total del precio. Como saben SS.SS., el método alemán, que es un método de contratación de obra que encargas con llave en mano, tiene los siguientes efectos presupuestarios: hasta que la obra no está ejecutada no hay impacto alguno a nivel presupuestario porque el Estado no paga nada; son normas de contabilidad nacional —las de Eurostad entre otras— las que exigen que, a efectos del déficit, se compute en el ejercicio presupuestario el grado de ejecución de esa obra encargada pero que se está ejecutando. Luego, esos 385 millones a que nos estamos refiriendo son precisamente el grado de ejecución estimado del conjunto de obras que se van a hacer por el método alemán. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Para el año 2005?—El señor Torres Sahuquillo: No va a ser para el 2008.—El señor Ayala Sánchez: Con el método alemán, podría ser.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala, por favor.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos)

Se lo explico. Para el 2005, sí, el grado de ejecución de las que se van a hacer para el año 2005; con unas salvedades. El Ministerio de Fomento hace unas propuestas, aporta una documentación, pero es el Ministerio de Hacienda el que al final aprueba el plan de inversiones del método alemán, con la salvedad de que todavía no está aprobado. Ustedes me permitirán, sola-

mente al hilo de disipar sus dudas, explicarles en qué va a consistir la propuesta que está haciendo el Ministerio de Fomento, pero con la salvedad de que se supone que este es el plan de inversiones que va a aprobar el Ministerio de Hacienda.

La inversión en carreteras para el período 2005-2007 asciende a 4.000 millones, correspondiendo 2.504 millones al ejercicio 2005. Esta obra a contratar por este importe, señor Ayala, se ejecutará en los años 2005, 2006, 2007 y 2008, puesto que la misma implica cuatro años de duración. Al ejercicio 2006 le corresponden aproximadamente 1.100 millones y la obra se ejecutará en los años 2006, 2007, 2008 y 2009 y así sucesivamente. Luego 385 millones es el grado de ejecución correspondiente a los 2.500 millones de obra que se contratarán en 2005. La contestación, pues, a la pregunta relativa al impacto que tiene en el presupuesto de 2005 del Ministerio de Fomento es que es nulo. Sólo a nivel de contabilidad nacional la Secretaría de Estado de Hacienda tendrá que tener en cuenta el impacto que para el conjunto del endeudamiento suponen los 385 millones. Otra cosa es que cuando las obras del método alemán se ejecuten, se entreguen y haya que pagarlas se produzca el impacto en los presupuestos de los años correspondientes. Esta es la explicación del método alemán. Y con respecto al componente de los 80 millones de euros, la información que tengo es que se instrumentará vía enmienda y que en la medida en que el capítulo 6 incrementa su importe deberá acompañarse del anexo de inversiones correspondientes, que en la actualidad está integrado por los detalles que estoy facilitando referidos a 485 millones.

Hasta aquí el análisis presupuestario. Esta parte del método alemán puede considerarse como un aspecto extrapresupuestario, existiendo otro aspecto también extrapresupuestario al que me quiero referir. En la comparecencia del secretario de Estado, sobre todo por las preguntas que le han sido formuladas, he observado una serie de discrepancias en cuanto a la magnitud de crecimiento de un presupuesto respecto del año anterior, en la medida en que la inversión hecha por particulares no recibía ninguna financiación presupuestaria. Creo recordar que en el año 2004 el impacto se tradujo en 2.600 millones de euros recogidos en el conjunto de las inversiones del Ministerio de Fomento, inversiones correspondientes a las autopistas de peaje y a los concesionarios o de entes privados que hacían obras en el suelo público de Puertos del Estado. Por supuesto que creaban empleo, pero a mí como economista nunca se me hubiese ocurrido que eso formase parte de las inversiones del Ministerio de Fomento. Desde esa óptica, nosotros no incluíamos en el análisis del presupuesto la cifra de 2.685 millones de euros, que además habría que computar este año. Es decir, que siguiendo el criterio que mantenía el Gobierno del Partido Popular, habría que incrementar los 13.000 millones de inversiones en 2.685 millones más, algo que no hemos tenido en cuenta.

Me van a permitir que haga una breve valoración de lo que, desde nuestra óptica, es el presupuesto que estamos presentando. Los presupuestos que estamos proyectando son unos presupuestos realistas, que apuestan firmemente por las inversiones en infraestructuras, que adoptan viabilidad financiera a dos de los principales modos de transporte, carretera y ferrocarril, y que salva las condiciones de partida y las limitaciones dejadas como herencia por el PP. El impulso financiero que supone el pago de la deuda del Estado con Renfe, 5.459 millones de euros, y el plan extraordinario de carreteras por los citados 485 millones supone que el Gobierno socialista pueda afrontar su propia política de infraestructuras en lugar de ejecutar simplemente la ya comprometida por el Gobierno anterior. Sólo con una apuesta tan decidida como la que estamos presentando, el escaso margen de maniobra recibido para la presente legislatura, debido al alto nivel de retención y de compromisos, deja de ser determinante. Les recuerdo que la situación de los créditos de ejercicios futuros en programas de infraestructuras de transporte ferroviario y de carreteras es el siguiente. Para el ejercicio 2005, el grado de compromiso es de un 98,97 por ciento y en carreteras de un 99,23 por ciento; para 2006, el transporte ferroviario está cifrado en un 84,15 por ciento y las carreteras en un 97,86 por ciento; para 2007, el transporte ferroviario se corresponde con un 39,30 por ciento y las carreteras con un 89,67 por ciento y para 2008 el grado de compromiso en carreteras es de un 47,43 por ciento, habiendo efectuado una sensible rebaja en el transporte ferroviario, que está cifrado en un 1,73 por ciento.

Estos son los grandes aspectos del presupuesto de inversiones del Ministerio de Fomento, pero, si ustedes me lo permiten, señorías, acorde con mi faceta de subsecretaria, quisiera dar unas breves pinceladas a tres aspectos que también son de mi incumbencia. Me voy a referir al regulador postal, al Instituto Geográfico y a la política del 1 por ciento cultural. En cuanto al regulador postal, sé que estamos en el ámbito presupuestario y debo reconocer que no se trata de aspectos realmente importantes, ya que no se hace un esfuerzo especialmente significativo con correos. Desde el punto de vista presupuestario, tengo que recordar a SS.SS. que el Ministerio de Fomento es ahora exclusivamente el órgano regulador postal y que el programa adscrito a la subsecretaría del mismo es el Servicio Postal Universal. Luego correos recibe una subvención que va dirigida a atender la carga financiera que le supone hacerse cargo del servicio postal universal. Tradicionalmente, esta subvención que recibe correos viene recogida tanto en el capítulo 4 como en el 7, con la siguiente distribución: tres millones para transferencias corrientes y 90 millones la subvención de capital. Lo que quiero destacar aquí es que la entrada en vigor de la orden de contabilidad analítica aplicable desde el ejercicio que termina nos va a permitir de cara al futuro acotar con precisión y en concepto de qué, es decir, si de capítu-

lo 4 o de capítulo 7, la subvención que el Estado ha de dar a correos y asimismo la cuantía exacta en lugar de estas cifras, que vienen siendo una estimación global de las necesidades del déficit estimado en que viene incurriendo. Existen otros aspectos del órgano regulador que no tienen una expresión cuantitativa, pero que cualitativamente son significativos y a los que vamos a prestar en el ejercicio una gran atención.

Me estoy refiriendo a la vigilancia como órgano regulador, y a extremar las medidas para garantizar la calidad del servicio y que este se preste en condiciones de libertad de mercado. Nos ocuparemos de que los servicios de inspección aumenten la intensidad con la que venían actuando hasta ahora en estos aspectos.

En cuanto al Instituto Geográfico Nacional, saben ustedes que el servicio 18 es el que representa el efecto presupuestario de este instituto. Cabe destacar que el crecimiento del capítulo 6, Instituto Geográfico, se destina básicamente a la aplicación de normas sismorresistentes y de monitorización de la red sísmica nacional, al establecimiento de un nuevo observatorio geofísico central y a la creación de la red de monitorización de riesgos volcánicos. Creo que estos aspectos no les son extraños a ustedes. Son las circunstancias que los técnicos llaman de *unrest* o de falta de tranquilidad detectadas en el último año en alguna zona geográfica concreta las que han aconsejado aumentar las inversiones en este capítulo.

Por último, en cuanto al 1 por ciento cultural, saben ustedes que desde 1995 los ministerios inversores —y Fomento es un ministerio inversor— tienen el compromiso de destinar el 1 por ciento del total de su capítulo 6, ministerio y entes que forman parte del mismo, a subvencionar los trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico español. En este orden de cosas, quiero destacar que el importe total a retener por este concepto en 2004 asciende a casi 25 millones de euros, mientras que el de 2005 se estima en 31 millones de euros, lo que representa un crecimiento de prácticamente un 25 por ciento. Presupuestariamente, el anexo de inversiones del capítulo 6 del ministerio contiene un proyecto denominado actuaciones derivadas de la aplicación de la Ley de Patrimonio Histórico Español, con 4 millones de euros, importe este que se considera adicionalmente al 1 por ciento del capítulo 6 del ministerio y el conjunto de los entes que forman parte de él. Es decir, para 2005 tenemos previsto dedicar a esta función 35,4 millones de euros.

El capítulo 7 del presupuesto del ministerio contiene una rúbrica de escaso importe dentro las rúbricas del Ministerio de Fomento, de 2,7 millones de euros, que se llama subvención 1 por ciento cultura. Este concepto es una rúbrica que está abierta para conceder subvenciones a los ayuntamientos y organismos que participen de la política de rehabilitación y conservación del patrimonio español.

Esto es lo que tenía previsto contarles. Quedo a su disposición para cuantas preguntas y observaciones estimen pertinentes.

El señor **PRESIDENTE:** En primer lugar interviene el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez, y a continuación lo hará el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Solamente quiero pedir dos aclaraciones a la señora subsecretaria.

En primer lugar, el método alemán que usted ha explicado no significa más que transferir un problema en el tiempo, pero eso sería lo de menos, porque parece ser que ahora las cuentas del Estado se hacen recurriendo a trampas en nombre del respeto a esa teoría del déficit cero. En todo caso, ¿usted cree que es igual de fácil conseguir que haya empresas constructoras interesadas en hacer obra por el método alemán que por el método normal? En una palabra, ¿no acaban saliendo más caras las obras para el Estado si eso es interesante para la empresa privada? Ya no me meto en el problema económico, pero es curioso hasta qué extremo se busca un determinado tipo de trampas, porque dentro de cinco o seis años habrá que cuantificar en las cuentas públicas los 4.000 millones de euros. Me interesa sobre todo la primera parte. A no ser que las obras salgan más caras o que haya que pagar algún tipo de peaje o contribución a las empresas privadas, que siempre es más dañino para los intereses públicos, éstas no van a tener excesivo interés. Esa es mi primera pregunta.

La segunda pregunta es: ¿Por qué razón, si el 1 por ciento cultural sigue perteneciendo al Ministerio de Fomento, las obras que se están ejecutando con cargo a ese 1 por ciento aparecen en el Ministerio de Vivienda, según he podido comprobar al menos en los casos que afectan a Galicia?

Lo referido a Correos y Telégrafos lo dejo para la comparecencia del presidente de esta sociedad estatal.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, tiene S.S. la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señora subsecretaria, en nombre del Grupo Parlamentario Popular le doy la bienvenida a esta su primera comparecencia para defender los presupuestos de la subsecretaría y, en definitiva, el conjunto de proyectos del Ministerio de Fomento. También quiero agradecerle algunas de las explicaciones que nos ha dado, que algo han clarificado, aunque también es verdad que otras han generado alguna duda y otras obligan a hacer alguna puntualización por si no he entendido bien su exposición. Le deseo una buena singladura al frente de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento y paso a comentarle algunas cuestiones relativas a su departamento.

He observado que no ha hecho ninguna referencia al capítulo 1. Nos ha hablado de los dos capítulos de gastos más importantes aparte del 1, que son el 2 y el 4, pero no ha hecho ninguna referencia al capítulo 1, gastos de personal. Nosotros teníamos interés en saber si había variación por el mayor peso de la estructura del ministerio como consecuencia de la creación de los nuevos órganos, de las dos secretarías generales, y cuál era la oferta de empleo que se prevé para el ejercicio 2005 como consecuencia tanto de la política de hechos consumados o de formación de una estructura distinta, como de las cuestiones que tienen incidencia directa en personal; es decir, los aumentos en inspección, tanto aérea, como portuaria y marítima, deben de llevar aparejado un aumento en personal. Por tanto, nos gustaría que nos diera alguna explicación sobre este capítulo 1 y sobre su variación respecto al ejercicio anterior.

Con respecto a las variaciones que se producen en los capítulos 4, 6, 7 y 8, como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, nada tenemos que decir, pues evidentemente esto se corresponde al rigor presupuestario propio de la aplicación de la ley. Sin embargo, me va a permitir que haga una pequeña apreciación. El señor secretario de Estado y usted misma —aunque más el secretario de Estado— han hecho referencia expresa al gran esfuerzo que hace este Gobierno para asumir la deuda de Renfe y han dicho que eso permite que Renfe Operadora tenga una viabilidad y unas posibilidades de desarrollo futuro que no tenía antes, cuando lo único que se hace es cumplir la Ley del Sector Ferroviario. No se ha hecho nada que no estuviera previsto en la Ley del Sector Ferroviario, nada en absoluto. Por tanto, nosotros recibimos con satisfacción el real decreto que supone asumir la deuda de Renfe, pero aquí no hay ningún arco de iglesia, ni esto supone un cambio de política de ningún tipo, porque se trata estrictamente de cumplir la Ley del Sector Ferroviario en cuanto a la asunción de la deuda tradicional de Renfe como cuenta del Estado. Eso, por un lado.

Por otro lado, señora subsecretaria, respecto a las cifras que yo he utilizado al principio con el señor subsecretario de Estado y a las que usted luego ha hecho referencia, es verdad que yo había mencionado la inversión concesional, pero en la segunda intervención la he restado, es decir, en inversión concesional del año 2004 hay 2.710,9 millones de euros exactamente. Por lo tanto, de los 15.915 millones que le había señalado hay que restar esos 2.710. También le he hecho otra resta anteriormente. Yo le había dicho que por los ajustes del método alemán —ahora hablaremos del método alemán—, que no computan como deuda del ministerio pero sí como déficit del Estado y en el momento de la terminación tienen que ser asumidos por el ministerio, en la periodificación del año 2004 había 290,5 millones de euros, que deben ser de similares características o del mismo origen que los 385 a los que usted ha hecho referencia. También se los hemos restado a la hora de

hacer las cuentas, incluso le he restado del capítulo 7 las transferencias al ayuntamiento, a las cuales luego no he oído referencia ninguna, por valor de 77,9 millones. Restado todo eso, quedaba que la inversión directa del ejercicio 2004 —y con esto no estoy haciendo ningún artificio con las cifras— es de 12.835,7 millones, según consta en los presupuestos de 2004. Con esas cifras, señora subsecretaria, el incremento del presupuesto de 2005 sobre el de 2004 es del 1,88 por ciento. Como decía un viejo profesor mío, señora subsecretaria, contemplo, no opino. Las cifras son muy tozudas y, por tanto, aquí tenemos que el crecimiento de la inversión directa del Ministerio de Fomento para el ejercicio 2005 es del 1,88 por ciento, concretamente 247 millones de euros, no 703,7 millones de euros. Simplemente quiero significárselo.

Respecto a las apreciaciones que ha hecho sobre el capítulo 8 en cuanto a promotores de infraestructura de carreteras, a mí me gustaría que me dijera a qué se va a dedicar ese crecimiento que usted ha destacado, que yo también lo había destacado con anterioridad, y que es verdad. Acaba de decir que la inversión del plan extraordinario de los 465 millones va toda directamente a la Dirección General de Carreteras, no va por capítulo 7; sin embargo, este incremento en promotores de infraestructura de carreteras, que es como se llama el apéndice, tradicionalmente iba a préstamos participativos de concesiones de autopistas. Ahora, no va a haber inversión privada en autopistas pues no se van a construir autopistas, por tanto, ese incremento debe responder a algo y lo que preguntamos es la razón de ese crecimiento.

Con independencia de significarle —y me gustaría que ustedes lo comprobaran— que estando de acuerdo con usted en que los 698 millones de euros de capítulo 6 que se trasladan a ADIF, que antes estaban en Renfe y que se destinan al mantenimiento de la red que ahora pasa a propiedad del Estado y cuya conservación tiene ADIF, en ADIF está como ingreso pero también está en sus cuentas como inversión. Simplemente quiero señalar que está contabilizado dos veces como inversión y la inversión sólo se hace una vez.

En cuanto al capítulo 8 —yo también manejo con facilidad los presupuestos—, le quiero señalar que es verdad que aparecen 1.800 y pico millones de transferencia a ADIF, pero que hemos encontrado dos descuadres en el proyecto de presupuestos: uno, en el correspondiente al presupuesto de explotación y capital, que está en el tomo 2, y otro, en el de distribución regionalizada de inversiones, que está en el tomo 4. Hay una diferencia de 830,67 millones en ADIF; diferencia que sólo se da en ADIF y no se da en ninguna de las demás sociedades públicas o entes territoriales, en ninguno. Encontramos extraña esa diferencia y por eso le pedimos una aclaración. Insisto, contemplo, no opino en absoluto.

Por lo que se refiere al método alemán, señora subsecretaria, digamos que en ningún caso será extrapresu-

puentario, no contabilizará en el déficit de la sección hasta el momento en que se reciba porque al ser una obra en curso no ha entrado en el patrimonio. Quiero decir que la técnica la conocemos y me ha sorprendido su explicación, porque lo que hemos entendido es que dentro de la inversión del ministerio, el ajuste del método alemán se hacía de forma artificial, que es la palabra que usted ha utilizado. Quiero decir que no, el déficit del Estado está en los 385 millones y, lógicamente, en las obligaciones futuras del ministerio aparecerá el pago de esta cantidad. Dicho eso, me parece importante que usted haya descubierto aquí un dato que tiene trascendencia y es que ustedes van a aplicar el método alemán por un valor de 4.000 millones de euros en los tres o cuatro próximos ejercicios: 2.504 millones que van a licitar en el año 2005; 1.100 millones en el año 2006, y el resto será en el año 2007. Por tanto, me parece importante que aquí hoy ya sepamos que el Partido Socialista va a volver a aplicar el método alemán por una cuantía concreta de 4.000 millones de euros, de los cuales 2.504 se van a contratar el año que viene.

Los 80 millones de diferencia hasta los 465 vía enmienda ¿se conseguirán aumentando los ingresos o variando las partidas en las que van a repercutir los proyectos? Esa es una cuestión importante porque si va a haber aumento de inversión por valor de 80 millones, tendrá que haber un aumento de ingresos. Si fuere así, me gustaría que nos dijera cuál va a ser el criterio para aumentar esos ingresos; si no fuere así, me gustaría que nos dijera cuáles son las partidas presupuestarias que van a decrecer en 80 millones de euros.

Otra cuestión importante, a la cual yo antes no he querido hacer demasiada referencia pero ya tanta insistencia me obliga, es la vinculación presupuestaria a la que se ve comprometido el Ministerio de Fomento por mor de la acción del Gobierno anterior. Efectivamente, ustedes han dicho que en el año 2004 hay una retención de crédito del 97,98 por ciento, que ahora usted la ha desglosado por direcciones generales, con un gasto comprometido del 74,81, que en el año 2005 llega al 91,1; en 2006, al 77,7; en 2007, al 54,1 e incluso ha dicho usted que en 2008 también había un 41 por ciento. Yo me quiero detener en el compromiso, porque han dicho que el gasto estaba comprometido en el 74,81, es decir, que el 19 de abril del año 2004 estaba retenido el 97 y pico, pero estaba comprometido el 74,81 por ciento. Como quiera que la ministra ha dicho en muchísimas ocasiones, incluso hoy el secretario de Estado, que el Ministerio de Fomento en cuatro meses había ejecutado y había invertido muchísimo más que el Partido Popular en tres años, tengo que señalar que no se compadece una cosa con la otra porque ustedes, en el proyecto de presupuestos, tienen la obligación de presentar la ejecución presupuestaria al 30 de septiembre y ustedes han reconocido que la ejecución presupuestaria al 30 de septiembre es del 77,4 por ciento, y ustedes han dicho que la ejecución al 19 de abril era del 74,81. Ustedes han ejecutado el 2,59. ¿Dónde están, en tres o

cuatro meses, más de tres años del Partido Popular? Por la boca muere el pez: estas cuestiones tenían que aparecer porque es absolutamente imposible jugar de esa manera con las cifras. Yo le agradezco, no sabe usted de qué manera, que me haya permitido, utilizando exclusivamente sus cifras, demostrar ante la Cámara cuál es la ejecución presupuestaria desde el 19 de abril hasta el 30 de septiembre, el 2,59 por ciento. Eso es el realismo de los presupuestos, esa es la vertebración del territorio, esa es la cohesión y ese es el desfacer los entuertos a los que nos había llevado la fatal y horrible política anterior del Partido Popular.

En cuanto a las demás cuestiones de su subsecretaría, si no le molesta voy a diferir las preguntas concretas de Correos y del servicio postal universal a su presidente. En cuanto al 1 por ciento cultural —las cifras que usted nos ha dado se corresponden con lo reflejado en el presupuesto— me gustaría que, si lo tiene en esa comisión que existe entre ustedes y el Ministerio de Cultura, nos facilitara la relación de los proyectos a los que hay una previa adjudicación de los fondos de 2005, y también, si ya lo hubieran hecho, de 2004.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señora subsecretaria, bienvenida a la Comisión de Fomento y Vivienda. Es la primera vez que usted comparece, que yo sepa, en el Parlamento, y desde el Grupo Socialista le queremos dar la bienvenida, esperamos que siga usted compareciendo muchos años aquí, como subsecretaria del Ministerio de Fomento o como algo más; en todo caso esperamos que siga compareciendo mucho tiempo.

Quiero empezar diciendo que no solamente muere el pez por la boca, sino por los ojos también. Cuando se pinta mucho, y no sabe usted —o sí lo sabe ya— cuánto se ha pintado estos años pasados, y mira uno lo que hay debajo de la pintura, por ahí también se muere, porque debajo de la pintura del Ministerio de Fomento ha habido muy poco estos ocho años pasados. Por eso yo le quiero preguntar el grado de ejecución real del último presupuesto del Gobierno del Partido Popular, porque no hay que confundir grado de ejecución con grado de compromiso, ya que nada tiene que ver una cosa con otra. Uno se compromete a gastar un dinero cuando contrata una obra o cuando aprueba un proyecto, pero después hay que ejecutarlo; si no se lleva a cabo, el dinero no se gasta. Por tanto, me interesa que nos proporcione el dato del grado de ejecución presupuestaria porque se ha llegado a pintar tanto, son tan increíbles las cifras del Partido Popular, que se han incluido incluso inversiones privadas como inversiones públicas, cosa que afortunadamente ha corregido este Gobierno. Así, uno puede inflar el presupuesto lo que quiera, pero la realidad es bastante distinta y bastante más triste. Por eso con el grado de ejecución podemos ver cómo van

las cosas. Les puedo adelantar que yo he hecho un seguimiento de la obra nueva ejecutada por los gobiernos del Partido Popular en mi provincia, en Teruel, y el grado medio de ejecución de obra nueva en la provincia de Teruel del Partido Popular ha sido del 47 por ciento, y por lo que he oído a otros compañeros esto ha sido general, así que vamos a dejar de pintar cosas, a quitar un poco de pintura —no digo que haya que quitar los cuadros del Ministerio de Fomento, los cuadros ya están comprados y ahí están— y ver lo que hay debajo de la pintura.

Ha dicho el señor Ayala una cosa que yo quiero comentar porque me parece relevante. Ha dicho: asumir la deuda de Renfe no es más que cumplir con la Ley del Sector Ferroviario. Yo, que he sido ponente de esa ley, como usted sabe, señor Ayala, me he sorprendido mucho con su afirmación, porque ustedes tenían la obligación, de acuerdo con el último contrato-programa de Renfe, de resolver el problema de la deuda antes de la entrada en vigor de la ley. Como bien ha afirmado esta mañana el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, si la ley llega a entrar en vigor cuando ustedes lo habían proyectado, cuando estaba decidido por el Parlamento, es decir, el 1 de julio de este año, como ustedes dejaron la deuda sin resolver, se habría creado a Renfe un problema gravísimo. Esto hay que decirlo así de claro porque es así. Esto se ha resuelto y a mi juicio no es baladí llamarlo acto histórico porque ha resuelto un problema muy grave. Yo espero que Renfe Operadora tendrá un futuro —creo que lo va a tener— tranquilizador respecto a la deuda, porque la deuda que ha asumido es la lógica de la compra del material que necesita para el transporte. Por tanto me parece que es muy importante lo que ha hecho el Gobierno socialista con este asunto, no es cumplir con la Ley del Sector Ferroviario, es un acto de voluntad política para resolver un problema gravísimo que afecta a muchas decenas de miles de trabajadores.

Quiero hacer algunos comentarios sobre la Subdirección General de Regulación de Servicios Postales. Seguramente será necesario potenciarla. Me parece que si el Gobierno socialista —y usted como responsable directa ya lo ha dicho— está decidido a que esta subdirección general funcione, es necesario potenciarla, porque le puedo comentar que hasta ahora no ha funcionado. Con el Gobierno del Partido Popular, cuando un prestador de un servicio postal o un simple ciudadano presentaba una reclamación a la subdirección general, esto funcionaba de la siguiente manera: la subdirección general la pasaba a Correos, Correos la informaba siempre a su favor y la subdirección general de regulación contestaba a quien hubiera presentado la reclamación con la resolución a favor de Correos, tuviera o no razón. No ha funcionado con el Partido Popular la regulación. Nosotros siempre hemos reclamado que eso tenía que funcionar porque es lo que garantiza que la competencia sea leal y que se protejan los derechos de los ciudadanos, de los consumidores. Nosotros quere-

mos que eso funcione ahora, nos consta que así va a ser y que así lo está siendo ya, la voluntad del Gobierno —la suya como responsable directa— es que funcione. A lo mejor hay que potenciar un poco más sus recursos humanos, materiales y de todo tipo para que eso sea posible. Por eso le quiero preguntar cómo lo ve.

Respecto a la calidad del servicio postal universal, siempre ha sido una obsesión del Grupo Parlamentario Socialista, sigue siéndolo —no sé si calificarlo de obsesión es excesivo—, es una preocupación constante que aumente y no disminuya, como venía ocurriendo, la calidad del servicio postal universal, porque es un servicio público esencial, a nuestro juicio, que tiene obligación de prestar el Estado, y como el Estado ha decidido, de acuerdo con la Ley, que el operador al que encarga la prestación de ese servicio es la empresa pública Correos y Telégrafos, el Estado tiene que subvencionar, vía cuenta de explotación, a la empresa pública Correos y Telégrafos con la cantidad que se estima que es el costo de la prestación del servicio postal universal.

Yo le he oído una cifra y tenía otra, y le quiero preguntar por ella porque a lo mejor he cogido mal la cifra. Según los datos que tengo, a la cuenta de explotación de Correos pasa 1.012.000 euros, y me ha parecido oírle tres millones, pero no estoy seguro. En todo caso, si ahora no me lo puede aclarar no pasa nada, me lo puede aclarar más adelante, pero lo que quería decir es que a nuestro grupo le preocupa que Correos reciba realmente lo que cuesta el servicio. Nosotros también tenemos interés en que la cuenta de explotación de Correos sea positiva; si el servicio cuesta más queremos que sea más el dinero que llegue a Correos y, si cuesta menos, sea menos. Lo que pasa es que yo creo que cuesta algo más de lo que realmente se subvenciona a Correos. Quiero preguntarle si tienen sacadas las cuentas. Yo sé que es difícil, no es fácil acotar perfectamente lo que cuesta el servicio postal universal, que por cierto la prestación de ese servicio viene a ser casi el 90 por ciento de la empresa Correos y Telégrafos. Señora subsecretaria —y voy terminando, señor presidente—, usted sabe también que hemos aprobado recientemente en este Parlamento algunas iniciativas sobre eliminación de barreras arquitectónicas en las oficinas de Correos, sobre multilingüismo en todos los documentos de Correos, y una pnl en su día del Grupo Socialista sobre ampliación del servicio postal universal. Esto está en relación directa con lo que he dicho antes sobre el costo real del servicio postal universal. Querría saber qué planes tiene para llevar a cabo estos acuerdos y si el multilingüismo puede significar, por decirlo así, la destrucción de la marca única de Correos, cosa que nos parece fundamental que no ocurra. A nosotros nos parece que el multilingüismo hay que aplicarlo, tal y como se ha aprobado, pero Correos tiene una marca y pensamos que tiene que ser única, porque si se diluye no será bueno para Correos.

Finalmente le quiero preguntar sobre el 1 por ciento cultural, muy rápidamente. Usted ha dicho algo que a mí me parece que es básica y muy importante para entender esto: yo tenía pensado decirlo pero usted se me ha adelantado. Estamos hablando del patrimonio histórico español, no del patrimonio histórico propiedad de los equipos municipales del Partido Popular, o de los equipos municipales del PSOE. Del patrimonio histórico de todos los españoles. Se lo digo, señora subsecretaria, porque si usted ha visto los criterios que han utilizado en los últimos ocho años los últimos gobiernos del Partido Popular, habrá podido observar que han sido exclusivamente clientelares. Ayuntamientos regidos por alcaldes socialistas muy poquito dinero para el 1 por ciento cultural; ayuntamientos regidos por el Partido Popular, casi todo. Hay acumulados un montón de expedientes, que me consta que tienen informe positivo, que por ser de ayuntamientos del PSOE o de otros grupos ajenos al Partido Popular no han recibido la subvención. Nosotros pensamos que esto no puede continuar así, estos criterios no pueden ser aplicables. Cuando se aplican los recursos públicos, que son de todos, deben aplicarse para que el patrimonio cultural de todos los españoles reciba la inyección necesaria de todos los españoles para poderlo mantener e incrementarlo. Por eso, señora subsecretaria, y con esto acabo, sobre los 35,4 millones de euros de los que nos ha hablado seguramente yo tendría en este momento toda la legitimidad, como representante del Grupo Socialista, para decirle: hagan justicia, compensen. Si estos ocho años se han llevado casi todo el dinero los ayuntamientos del Partido Popular, hagan ustedes justicia y compensen ahora. Pero ese planteamiento no se lo hacemos desde el Grupo Socialista, porque pensamos que no es correcto ni lógico. Lo que queremos es que se apliquen criterios de objetividad, que se prioricen las actuaciones en función del valor objetivo del patrimonio y que, a ser posible, todos los territorios, ya no digo todos los ayuntamientos sean del signo que sean, todos los territorios puedan tener un reparto adecuado para que el patrimonio se pueda conservar y mantener.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene la palabra para responder a las cuestiones que le han formulado.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Decía el señor Rodríguez que el método alemán transfiere un problema en el tiempo, utiliza determinados objetivos, que yo no voy a repetir. Pregunta si hay empresas interesadas en poder hacer obras bajo el método alemán. Yo no soy gallega, lo es mi marido, y voy a responderle con otra pregunta: ¿Por qué podría haber iniciativa privada más interesada en ir al método alemán que a un régimen concesional? Efectivamente, al concesionario o al constructor le va a suponer un esfuerzo financiero, en la medida en que tiene que poner los medios para construir la infraestruc-

tura. Por supuesto que eso tiene un componente económico, compensación financiera es como se llama en la terminología del método alemán. Es cierto que tiene un coste financiero añadido, pero yo no estoy en condiciones de decirle a usted si tiene un mayor coste financiero añadido que un régimen concesional, y sabemos los importes de obras que tenemos en régimen concesional. Cuando los recursos presupuestarios llegan hasta donde llegan, considerando unas políticas de actualidad presupuestaria, hay que hacer esfuerzos en otra línea, y todo lo que sea que otro empiece a invertir por anticipado tiene un coste financiero. Ojalá los recursos presupuestarios permitieran hacer toda la obra comprometida por un gobierno en infraestructuras con cargo al presupuesto, a pesar de que estemos hablando de una legislatura. Ya hemos dicho que la legislatura se caracteriza por unos recursos muy limitados, porque están comprometidos desde el Gobierno anterior en los porcentajes que no voy a volver a repetir. Esto en cuanto al método alemán.

Ha hablado el señor Rodríguez del 1 por ciento. Simplemente quiero decirle que usted puede encontrar 1 por ciento en el Ministerio de Vivienda, 1 por ciento en el de Fomento, 1 por ciento en el de Medio Ambiente, en todos los ministerios que son inversores, porque el decreto de 1986 al que me he referido obliga a todos aquellos ministerios que hacen inversiones a detraer el 1 por ciento para nutrir este fondo que venimos denominando 1 por ciento cultural. El Ministerio de Vivienda tendrá su presupuesto y el de Fomento, el suyo. Yo no sé si usted tiene alguna duda ligada a que antes la Dirección General de Arquitectura formaba parte del Ministerio de Fomento y su política de 1 por ciento cultural la hacía residir precisamente en esa dirección que fue la génesis del actual Ministerio de la Vivienda. Todavía durante el 2004, en el momento en que se hayan separado los créditos, se puede hacer alguna separación o tener alguna pretensión respecto de créditos que inicialmente eran del Ministerio de Fomento, pero sepa usted que desde que se han aprobado las estructuras de los ministerios de Vivienda y de Fomento ambos tienen competencia en el 1 por ciento cultural, pero respecto de sus inversiones. Otra cosa es que cara a 2005 y años siguientes cada ministerio haga obra directa, haga obra que convenga con el Ministerio de Cultura, con ayuntamientos, con otras entidades, etcétera.

Señor Ayala, no había ninguna intención para omitir la información sobre el capítulo 1, se la doy ahora mismo. El capítulo 1, de gastos de personal del Ministerio de Fomento, ha pasado de 197 millones de euros a 201; tiene un crecimiento del 2 por ciento. Esto a pesar de todos los pesares, a pesar de que el organigrama de altos cargos del ministerio ha variado notablemente, hay dos secretarías generales más y una dirección general adicional. ¿Cómo hemos atendido todo esto? Si le digo que con mucho sacrificio, se puede sonreír; buscando, rastreando, plazas sin cubrir, haciendo

inventario de plazas y amortizando, para poder crear, por ejemplo, la subdirección del 1 por ciento cultural. Como además estábamos dentro de una política de coste cero, este ha sido el encaje de bolillos que ha habido que hacer. Estoy viendo al secretario general de Infraestructuras y a su jefe de gabinete y no se puede usted imaginar en qué condiciones han tenido que estar estos señores trabajando hasta que se ha conseguido tener una habilitación de su plantilla, para que puedan tener ese gabinete operativo. Se ha estado trabajando cuando todavía no había nombramientos ni habilitación presupuestaria al respecto. Se ha atendido esa nueva estructura en esos límites, pero supongo que a todos les vienen tiempos malos y que en cualquier otro momento también tendrían que haberse ajustado un poco las cosas para poder atender las limitaciones que se le imponían.

Parece que el señor Ayala está diciendo que estamos exagerando el gran esfuerzo que ha supuesto que el Estado pague parte de la deuda que tenía con Renfe y que viene exigido por ley. Yo le diría dos cosas. En cuanto a si el esfuerzo es mucho o poco, como es un juicio de valor, posiblemente no coincidamos. Pero lo que sí le tengo que decir es que su apreciación de que el pago de la deuda venía exigido por la ley del sector ferroviario no es precisa, porque era ADIF el que estaba destinado a ser el receptor de la deuda de Renfe. Como ente público que es habría puesto a la entidad —y se lo explicará mejor su presidente con quien va a tener la oportunidad de contrastar la información que le estoy dando— en situación de quiebra técnica. Es precisamente esta razón, la situación económica en que quedaría el ente inversor, la que lleva al vicepresidente económico y al Gobierno a considerar la conveniencia de atender este pago, pero no está impuesto. Y si usted sabe algo más concreto, le agradecería que me lo dijera, porque reconozco que hay muchos aspectos del ministerio que todavía no conozco.

En cuanto a las cifras comparativas del presupuesto de 2004 con el de 2005, al final estamos llegando a la conclusión de que las bases de comparación son distintas. En términos de transparencia absoluta, le digo, igual que le hemos dicho los datos de 2005, que en los datos de 2004 toda la inversión del grupo Fomento, en el sentido en que venimos hablando, tanto carreteras como ferrocarriles, AENA puertos, eran 12.379 millones. Usted tiene al final 500 millones más que nosotros. Si quiere usted, lo estudio en el ministerio y con toda tranquilidad le informo de dónde están esos 500 millones adicionales. Pero esta es la información, como le estoy diciendo, de la que estamos partiendo.

Sobre los préstamos a promotores de infraestructuras, el importe que aparece aquí, los 189 millones, no es ni más ni menos que el límite correspondiente a la adjudicación del régimen de concesiones. Ustedes crearon esta figura y este es el límite, es el crédito máximo. Otra cosa es si usted me pregunta si está teniendo mucho éxito o no entre los concesionarios el

uso de esta figura, habida cuenta de cómo están los intereses bancarios en el momento actual. Esto es simplemente eso, el crédito límite correspondiente a toda la obra adjudicada en régimen de concesión, ni más ni menos. No quiere decir que esté concedido; es el crédito correspondiente, en los términos, digamos, en que está regulado.

En cuanto al ADIF y los descuadres que cree apreciar, como veo a su presidente en la sala, llegado el momento que le explique los descuadres que usted aprecia. De todas formas no tiene por qué haber contradicción en que haya un ingreso en la explotación y que ADIF tenga unas inversiones. Pero eso es mejor que, como digo, don Antonio González se lo explique con todo detalle.

El método alemán. Creía que me había expresado bien, pero parece ser que hay alguna cosa que no ha quedado suficientemente clara. Seguro que es por mi inexperiencia. 385 millones es la cifra de la que estamos partiendo, es el compromiso, manifestado así también por el secretario de Estado en el día de ayer. Es el grado de ejecución que van a tener las obras que bajo ese método se contraten en 2005 dentro de la contabilidad nacional. Le he dicho también que nosotros teníamos, en el ámbito de la legislatura, un proyecto de inversión en carreteras, que está en torno a esas cifras de las que hemos hablado, 3.500, 4.000, pero que habrá que ver de qué manera se hace. Los 385 millones tienen una inversión subyacente detrás para el 2005. No recuerdo la cifra que he dicho. Punto y aparte. Cuando tienen ustedes el detalle de inversiones a financiar por el método alemán, tienen ustedes, igual que en el resto de las inversiones, el importe del año, 2005; la parte correspondiente a un trayecto, un tramo, los 385 millones, y el total de la obra, la parte correspondiente a los 2.500 millones. Lo otro es humo todavía —y hay que volverse a referir al PEIT—, las políticas, los proyectos de carreteras que están por hacer. ¿Cuál es la forma de financiarse? ¿Va a ser el método alemán? ¿Va ser con agencia? Este no es el tema, pero en el momento actual eso está sin definir; es el PEIT el que definirá las formas de financiación del programa del plan de infraestructuras en la presente legislatura.

Voy a hablar ahora de los 80 millones. Esa pregunta, señor Ayala, creo que se la debería haber hecho usted al secretario de Estado. **(El señor Ayala Sánchez: Se le ha hecho.)** Si se la ha hecho, le debe haber contestado, ¿no? **(El señor Ayala Sánchez: Me ha dicho que usted me la contestaría.)** Que yo lo haría. **(Pausa.)** Esos 80 millones es un compromiso que tiene el Ministerio de Hacienda con el Ministerio de Fomento para un mayor importe del capítulo 6 de inversiones de este ministerio. Dice usted, ¿contra qué va a ir? A mí no me han dicho que tengo que sacarlo de otras partidas de mi ministerio. **(El señor Ayala Sánchez: Esa es la pregunta que le hacía.)** ¿Contra qué va? Contra una sección del Ministerio de Hacienda, pero si conozco mal el presupuesto de Fomento, ¿cómo voy a decirle de dónde

va a sacar el señor Fernández Ordóñez esos 80 millones?

Retenciones de créditos, grado de ejecución. El presupuesto se va ejecutando en el día a día, es algo dinámico, y contestar es complicado. Usted dice que no vamos muy allá, que no vamos muy rápido en la ejecución del presupuesto. Puede que tenga usted alguna razón. Hubiéramos querido que los datos fueran mejores, más satisfactorios. Efectivamente, a mí me sale que, a fecha de 11 de octubre, el grado de ejecución a nivel de obligaciones reconocidas del capítulo 6, que creo que es especialmente significativo, es del 50,30, cuando en el 2004 en esas mismas fechas era del 54,77. Yo creo que esto va a tener algo que ver con el cambio de legislatura, porque me he tomado el trabajo de remontarme al 11 de octubre de 1996, el primer año en que ustedes llegaron al Gobierno y tuvieron que calentar motores, e iban por el 48,13, y el 16 de octubre del 2000 iban por el 45,95 por ciento. Sabemos que históricamente el último trimestre la tendencia del grado de ejecución del presupuesto siempre es así. Reconozco que deberíamos ir mejor todavía, pero insisto en que esto algo tiene que ver con los cambios de legislatura, porque qué casualidad que en ambas fechas fuéramos por debajo. Esté tranquilo, señor Ayala, que no va a quedar ningún capítulo del presupuesto sin ejecutar este año. Lo haremos hasta el día 31 de diciembre.

Me expresaba su voluntad de conocer la relación de proyectos para el 2005 con respecto al 1 por ciento cultural. Tomo nota de ello y en el momento que lo tengamos se lo haremos llegar. Hace escasamente veinte días que se ha reunido la comisión y estamos valorando las existencias iniciales de los proyectos que hay para ver cuántos han de quedar y cuántos han de seguir. Voy a continuar ahora contestando al señor Torres, que me hablaba del 1 por ciento cultural. El hacía una serie de comentarios y expresaba el deseo de que la política del 1 por ciento cultural obedezca a criterios objetivos. Por supuesto, no lo dude. El esfuerzo que estamos haciendo va encaminado a retomar toda la situación heredada, el conocimiento de qué proyectos y qué ayuntamientos iban a poder ser beneficiarios del 1 por ciento cultural y que posteriormente sus proyectos, incluso la inversión efectuada, han caído en un saco y el Ministerio de Fomento no ha respondido con la ayuda que tenía comprometida. Estos criterios nos preocupan mucho. Sabemos que hay muchos ayuntamientos que están en circunstancias parecidas y ahora estamos en un proceso de conocimiento de la situación, de diagnóstico, para empezar el año nuevo con un nuevo convenio también con el Ministerio de Cultura y con una definición de objetivos y programas a los que ha de tender la política del 1 por ciento cultural. Creo haber contestado al señor Ayala y sigo contestando, muy brevemente, al señor Torres.

En cuanto al grado de ejecución presupuestaria, ya le he contestado. Por lo que se refiere a la deuda de Renfe, he explicado el problema que había en el ADIF. Sobre

la recomendación de que extremáramos la función de órgano regulador de Correos y Telégrafos, tengo que decirle que estamos en ello. Tenemos limitación de personal, pero eso no debe ser óbice para llevarlo a cabo. Posiblemente haya que hacer alguna racionalización y potenciación de la subdirección de ordenación legal dirigida a dos cosas: por un lado, a aumentar las comprobaciones, no solamente en Correos, sino en el conjunto de los operadores que están en el mercado, dirigidas también a vigilar la calidad del servicio que se presta; y vigilar la aplicación de la orden ministerial de contabilidad analítica, para que la subvención, que es garante de ese servicio postal universal, con la función social tan importante a que está destinada, sea suficiente y no vaya en detrimento de la calidad con que se presta el servicio postal universal.

Ha hecho hincapié en diversas iniciativas, barreras arquitectónicas, multilingüismo, marca y ampliación del servicio postal universal. Sobre las barreras arquitectónicas me consta que el presidente de Correos va a hacer una referencia, dentro de un plan de inversiones que tiene acometidas. Por lo que se refiere al multilingüismo, creemos que es una cuestión muy distinta a la discusión que está planteando con la marca. La marca de Correos, igual que la marca o el nombre de una entidad cualquiera, es algo indeleble que está acuñado y que resiste a nacionalidades y a lenguas. El Deutsche Bank es el Deutsche Bank aquí, en Alemania y donde sea; el Barclays Bank se llama Barclays Bank en todos los sitios, y Correos interpretamos que es Correos y Telégrafos, que es una marca que está registrada. Esto no es óbice para que desde mi subdirección se garantice que ese multilingüismo que se está propugnando se aplique en todas y cada una de las oficinas. En cuanto a la ampliación del servicio postal universal, estamos estudiándolo y aplicando los términos de la proposición no de ley que se aprobó antes del verano.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo querría hacer alguna puntualización? Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muy brevemente. Quiero agradecer de nuevo a la señora subsecretaria los datos que nos ha facilitado y con independencia de que volveré a deslizar las preguntas a quien corresponda, señalarle que en la ley del sector ferroviario la deuda de Renfe tenía un triple análisis, que tuvimos ocasión de debatir reiteradísimo en el Pleno y que quedó reflejado en la ley. Ese triple análisis implicaba que la deuda histórica, que aproximadamente era un tercio, se hacía a cuenta del Estado; que otro tercio pasaría a explotación de ADIF, que precisamente justifica que usted me haya dicho que está en el capítulo 6 la parte correspondiente a mantenimiento —es decir que cuadra su intervención con la mía o la mía con la suya, como usted prefiera—, y una tercera parte, que era la única que tenía un tratamiento especial de deuda, que es la que por cierto se ha mantenido, porque la deuda

que se ha asumido por el Estado por parte de Renfe no es la totalidad de la deuda, sino que está en el entorno de los dos tercios. Vuelvo a insistir en que lo único que se ha hecho es lo que se tenía que hacer y si hubiera habido otro Gobierno a partir del 14 de marzo se habría hecho de la misma manera. Insisto, no hay que hacer ningún arco de iglesia. Sigo sin entender, señora subsecretaria, y lo lamento, que ustedes hayan incrementado el límite de la aportación de promotores de carreteras hasta un límite que no se va a gastar cuando las adjudicaciones que se han hecho no cuentan con esos créditos participativos. Sinceramente, haber hecho ampliación de una partida cuando no es previsible su consumo con las cantidades que estamos barajando, no lo termino de entender. Con respecto al método alemán, la he entendido perfectamente, señora subsecretaria. Probablemente yo no me haya sabido explicar, pero es cierto que lo que yo he entendido es que hay 2.504 millones de contratación de obra subyacente a los que los 385 millones responden como el compromiso a pagar por certificaciones terminadas antes del 31 de diciembre de 2005. O sea que he entendido perfectamente de lo que estábamos hablando. En cuanto al grado de ejecución del presupuesto, también le agradezco que me dé las cifras que me ha dicho, que también suponen la confirmación de las que yo le había dado anteriormente en cuanto a las retenciones de crédito y los compromisos al 19 de abril y al 30 de septiembre, que se complementan con la que usted nos ha dado del 50,30 por ciento. Es evidente que si no hubiera habido la retención y el compromiso de crédito que se había encontrado, no se habría llegado al 50,30 por ciento de ejecución presupuestaria. Estoy completamente seguro que a 31 de diciembre, con el cierre de ejercicio que será los primeros días de enero, van a llegar, evidentemente, y deseo sinceramente que lleguen al cien por cien. Todos los ejercicios de nuevas legislaturas, evidentemente, implican una menor ejecución según el grado de compromiso que uno se haya encontrado de ejercicios anteriores. Por tanto, mi análisis en cuanto al ADO que se había encontrado en el ministerio a 19 de abril y el que se han encontrado el 30 de septiembre es que simplemente existe una diferencia del 2,55 por ciento, y, como le he dicho anteriormente y vuelvo a confirmar, contemplo, no opino, que ese es el grado de ejecución presupuestaria en los tres meses de la ministra de Fomento. Simplemente constataba un dato que usted me ha confirmado cuando me ha dado el dato del 50,30 por ciento de ejecución a 11 de octubre de 2004. Espero que cuando los tenga, me facilite los datos del 1 por ciento cultural, que le agradeceré. Le reitero mi agradecimiento por los términos de su comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene la palabra para finalizar su comparecencia.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): No estoy por polemizar con usted

sobre la deuda pública de Renfe. Como está ahí el presidente de Renfe, que se lo explique con más detalle. Aquí nadie está haciendo arcos de iglesia, en absoluto; ¡ojalá! ustedes hubieran pagado hace cuatro años la deuda que ya tenía. Hay un componente que es histórico, como usted dice, que no se ha generado de la noche a la mañana, sino que se ha ido nutriendo día a día, lo que ha lastrado la cuenta de resultados, porque tenía un coste financiero. Fíjese usted. Aquí nadie hace arcos de iglesia, pero habrá que reconocer la valentía de pagar y ponerlo como déficit en el presupuesto este año, porque antes no estaba en el déficit del presupuesto. Seguro que me he extralimitado con lo que le he dicho, perdóneme.

En cuanto a los promotores, es lo que está obligado por ley —el crédito máximo disponible según el grado de ejecución de obra en el régimen concesional, el que acordaron ustedes, o sea, nada—, no hemos movido ni una coma. Que luego se lo gasten o no, es otro tema, pero estamos obligados a poner ahí el crédito disponible con arreglo a las obras en ejecución.

No sé si me he olvidado de algo.

El señor **PRESIDENTE**: Le agradecemos su comparecencia.

Suspendemos un minuto la sesión para despedirle y así pueda subir el secretario general de Transportes, don Fernando Palao.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (PALAO TABOADA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/000304) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000229).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, en este momento acumulamos dos horas de retraso sobre el horario previsto. Como estimación, súmenla ustedes al final del día y llegarán a una conclusión. Quiero decir con esto que no le gustaría a este presidente alterar el método que hemos acordado, el cual les está permitiendo a SS.SS. formular las cuestiones que les interesan, pero voy a hacer un ruego tanto a los representantes del Ministerio de Fomento como a sus señorías. Voy a seguir permitiendo a los primeros un turno de exposición inicial, que les ruego que sea muy breve y que se ciñan a los aspectos que aparecen en la cuestión, y a SS.SS. que también traten de centrar sus intervenciones en las cuestiones que tienen interés y dejen los elementos de debate para el correspondiente a la ley de presupuestos, en el que tendremos ocasión hasta el mes de diciembre.

Quiero decirles que este presidente tiene la intención de suspender por una hora para comer. Estimo que se suspenderá en torno a las tres de la tarde para reanudar

a las cuatro, por lo tanto, llegaremos hasta donde sea posible. A partir de aquí, para no consumir más tiempo, tiene la palabra el señor don Fernando Palao, secretario general de Transportes.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señorías, siguiendo las indicaciones de la Presidencia, voy a hacer lo más breve posible una intervención general. Me voy a saltar la mayor parte de los aspectos programáticos y a entrar directamente en el contenido presupuestario.

Como ya se ha indicado, depende de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento la tutela sobre la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles —Aena— y Ente Público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias. Desde el punto de vista presupuestario, los presupuestos de inversión en materia de aeropuertos y de puertos en competencia de la Administración del Estado son los que corresponden a estos entes públicos. Como veremos, se trata en ambos casos de unos presupuestos que, utilizando un calificativo que también se ha mencionado por el secretario de Estado, son también históricos por su cuantía y por su amplia distribución.

El cometido de Aena es conocido, gestionar los aeropuertos civiles de interés general y gestionar las instalaciones y redes de ayuda a la navegación aérea. La función primordial que Aena tiene encomendada es la ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil, así como de los aeródromos, helipuertos y demás superficies aptas para el transporte aéreo. Aena gestiona 47 aeropuertos y un helipuerto en España dotados de instalaciones modernas y de una variada oferta de servicios comerciales. El presupuesto de inversión del año 2005 para el conjunto del sistema aeroportuario y de navegación aérea asciende a 1.472,3 millones de euros. Esto supone un 37 por ciento menos respecto al año 2004 debido fundamentalmente a la finalización de la gran inversión que se venía realizando en Barajas, que el pasado año supuso una cifra equivalente a la total de Aena en este ejercicio —es decir, la inversión en Barajas el año pasado fue de 1.445,7 millones de euros—. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Si detraemos la inversión de Barajas tanto del presupuesto del año 2004 como del año 2005, la comparación resulta realmente bastante más favorable, lo que supone un incremento de los presupuestos de todos los demás aeropuertos del 31 por ciento, excluido el de Barajas, de tal manera que el peso de la inversión en Barajas deforma esta cuestión de una manera notable. Las inversiones que realiza Aena se financian con los recursos que se generan con las tasas aeroportuarias.

El esfuerzo inversor realizado en los últimos años en los aeropuertos de Madrid-Barajas y en el de El Prat, y una cierta despreocupación por la situación financiera de Aena han llevado a esta entidad pública a una situa-

ción financiera preocupante, aunque quizá poco conocida. La deuda actual de Aena es de 5.300 millones de euros, pero, con las obligaciones que ya se han asumido, esta deuda se elevará en el año 2010 a unos 10.000 millones de euros, es decir, 1,7 billones de las antiguas pesetas, lo que nos va a obligar a tomar algunas medidas de ajuste y de gestión.

Pasamos a hablar de puertos. El presupuesto de inversión pública, material e inmaterial, para el año 2005 en el sistema portuario estatal asciende a 1.324,9 millones de euros, con un aumento del 45,5 respecto al presupuesto del año 2004, que era de 927,3 millones de euros. Por eso, me llama profundamente la atención la intervención del señor Ayala de esta mañana diciendo que el presupuesto de este año suponía una baja del treinta y tantos por ciento sobre el anterior. No me cabe duda de que, una vez más, se trata de la incorporación al presupuesto del año 2004 de las inversiones privadas realizadas en los diferentes puertos en régimen concesional. Evidentemente, nosotros estamos comparando presupuesto de inversiones públicas del año 2004 con presupuesto de inversiones públicas en el año 2005 y de este presupuesto puedo decir que se trata de una cifra histórica; es decir, en los 20 años de vida que tiene el sistema portuario estatal nunca se había alcanzado una cifra de inversión de estas características y, desde luego, el incremento del 45,5 por ciento es suficientemente expresivo del esfuerzo que se realiza por parte de las autoridades portuarias. La justificación de esto probablemente está en la urgencia por utilizar el programa europeo de fondos de cohesión, que tenía una duración de 2000 a 2006, lo que genera, además, un esfuerzo complementario por parte de las autoridades portuarias para cubrir, digamos, la parte no cubierta por esa aportación de fondos de cohesión. Estoy intentando abreviar la intervención y quizá podríamos dejar esto aquí, pendiente de sus preguntas si las consideran oportunas.

Ahora voy a aludir a programas específicos gestionados por las direcciones generales que dependen de esta secretaría general. El primero es el de ordenación e inspección del transporte terrestre, programa 453.M. Para el año 2005 está previsto ejecutar y desarrollar el Plan Estratégico de Transportes por Carretera —PETRA—, el Plan de Líneas de Actuación para el Transporte por Autobús —PLATA— y las futuras actuaciones que se contemplen en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Políticas de Transporte —PEIPT—. Se prevé actuar sobre la normativa de transporte por carretera para conseguir su mejor funcionamiento y, en particular, instrumentar una nueva regulación del régimen sancionador; ejecutar el Plan Anual de Inspección, manteniendo los niveles de inspección y control de la actividad, con especial dedicación al transporte internacional y al relacionado con las mercancías peligrosas; mejorar los sistemas de gestión administrativa mediante nuevas tecnologías informáticas y a través de observatorios y de la realización de estudios específicos; impulsar la coordinación institucional con las comunidades autó-

nomas y profesional con las asociaciones y los sindicatos presentes en el sector; proseguir con el Plan de ayudas al sector en los renglones de abandono de la actividad y en materia de formación de los transportistas, e implantar el tacógrafo digital, que entrará en vigor a partir del 5 de agosto de 2005, pero, evidentemente, hay que hacer un trabajo previo para facilitar su implantación. Los recursos asignados a este programa para el próximo ejercicio ascienden a 37,6 millones de euros, con una, digamos, subida vegetativa del 2,34 por ciento sobre el presupuesto del año anterior.

Otro programa, el 454.M, es la seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera. La política que ha adoptado el Gobierno en esta materia se ha ido plasmando en los planes nacionales de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de lucha contra la contaminación del medio marino. Esto tiene su base en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y la prestación efectiva de los servicios específicos de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, así como el control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares se realiza a través de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar).

Las actuaciones prioritarias previstas para el próximo ejercicio presupuestario son las siguientes. Salvamento y seguridad marina, y lucha contra la contaminación. Para el ejercicio 2005 se contempla un incremento de los gastos corrientes de Sasemar de 6,47 millones de euros sobre el presupuesto de 2004. Este incremento corresponde a los siguientes conceptos, todos ellos dirigidos a elevar la eficacia en la prestación del servicio que la sociedad tiene asignado: la incorporación al servicio de dos salvamares adicionales —el salvamar es un tipo de embarcación que se utiliza con muy buenos resultados en salvamento—, que se añaden a las 40 que ya están operativas en estos momentos; la inclusión de un sexto tripulante en todas las embarcaciones operadas por Remasa, así como la dotación de un tripulante adicional a 10 salvamares que operan en las áreas del entorno del Estrecho y la zona oriental de Canarias, vinculados a las ayudas que hay que prestar en situaciones de naufragio de pateras, en que las tripulaciones se ven con dificultades físicas para ayudar a gente en situación física precaria; el mantenimiento de la tripulación en la base de los helicópteros de forma permanente; es decir, 24 horas los 365 días. En estos momentos tienen un sistema de disponibilidad que les garantiza un tiempo de llegada al aeropuerto de 20 minutos y se pretende mantener esto con permanencia al cien por cien de las tripulaciones en el aeropuerto, lo que implica un coste de personal adicional. Por último, la entrada en servicio de dos nuevos buques de rescate y lucha contra la contaminación, que actualmente están en fase avanzada de construcción. Se trata de dos remolcadores con una potencia de tiro de bolardo de 120 toneladas. Asimismo, se contempla un incremento de las inversio-

nes de 6,6 millones de euros sobre el presupuesto de 2004 con el fin de permitir a Sasemar la financiación de la parte correspondiente a 2005 de la construcción, ya iniciada, de cuatro buques polivalentes para salvamento marítimo y lucha contra la contaminación. Esto se refiere a los dos que están en construcción más otros dos que estamos a punto de adjudicar; están en fase de análisis de las ofertas presentadas por diferentes astilleros. Por medio de Sasemar se continuará con la dotación de los sistemas más avanzados de comunicación y equipos electrónicos, de cara a la consecución de su objetivo básico, que es el incremento de la seguridad marítima, es decir, que hay un incremento en la prestación, en la dotación de equipos electrónicos: radares, etcétera.

Continuando con el proceso de mejora de la calidad de la labor de inspección marítima, que tiene encomendada la Administración, se seguirá incrementando la dotación y equipamiento de las capitanías marítimas. En definitiva, los recursos destinados a las actuaciones de seguridad, al tráfico marítimo y vigilancia costera, se elevan a 140,3 millones de euros; un 13,6 por ciento sobre 2004. De ellos, 37,2 millones corresponden a inversiones, con un incremento del 22,4 por ciento, consolidando las cifras de la dirección general y las transferencias a Sasemar, y 62,1 millones —un 11,7 por ciento de incremento— corresponden a transferencias corrientes a Sasemar para atender los conceptos que he explicado antes.

Otro programa es el 455.M, de regulación y supervisión de la aviación civil. El objetivo del programa es la regulación y supervisión técnica y operativa de los sistemas de navegación aérea y aeroportuarios, y los procedimientos de certificación de estos sistemas técnicos. En este ámbito se efectuarán las siguientes actuaciones: atender a la seguridad aérea, a través de la inspección de las operaciones de vuelo, inspección de material de vuelo, de centros de fabricación y certificación de producción y de centros de mantenimiento. En la certificación de productos, hay que verificar el cumplimiento de las normas internacionales de aeronavegabilidad, verificar el cumplimiento de las aeronaves civiles de los requisitos medioambientales de limitación de ruido y emisiones gaseosas de la OACE; potenciar, desarrollar un decreto regulador de la Comisión de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil. Esta es una comisión que funciona y analiza cada uno de los incidentes que se ocasionan en el ámbito de la aviación civil, a la que queremos potenciar y dotar de mejores condiciones de funcionamiento. Queremos establecer los procedimientos de licencias a las tripulaciones de vuelo establecidos con carácter internacional y reestructurar el espacio aéreo español de acuerdo con la reglamentación de cielo único en el sistema de navegación aérea que se va a establecer en el ámbito europeo. Por último, aplicaremos el programa nacional de control de calidad de la seguridad en la aviación civil

mediante la participación en auditorías de seguridad nacionales y de la Comisión Europea.

El rasgo más destacable de los presupuestos en este programa dentro del capítulo de gastos corrientes es el aumento en un 335 por ciento (pasa de 2.000.000 de euros a 8,9 millones) del capítulo 2 para potenciar las actividades inspectoras y reguladoras de aviación civil. Realmente, estábamos en una situación, desde el punto de vista de las inspecciones, de insuficiente intensidad y en estos momentos con las compañías de bajo coste, etcétera, creemos que es absolutamente esencial potenciar estas actividades inspectoras. Esto no supone, como quizá hubiera planteado el diputado Ayala en su fase de preguntas, un incremento del capítulo 1 porque esa actividad inspectora es muy difícil que se realice por funcionarios. Se trata de ex pilotos, ex especialistas que en muchos casos no son funcionarios y que por tanto no se podrían incorporar por el capítulo 1. Se prevé que la contratación se realice a través de una sociedad que depende de Aviación Civil que se dedica a temas de formación, razón por la cual el incremento recae en el capítulo 2 y no en el capítulo 1, que tendería a aumentar la estructura funcional de la Dirección General de Aviación Civil. Senasa es la empresa instrumental a estos efectos.

Nos quedan dos programas que sí tienen interés, el 441.M y el 441.O, relativos a subvenciones y apoyos al transporte marítimo aéreo. Las especiales circunstancias de los territorios insulares de Canarias y de Baleares y de las ciudades de Ceuta y Melilla han hecho que de acuerdo con el programa con el que se presentó el Partido Socialista a las últimas elecciones y de lo afirmado por el presidente del Gobierno en varias oportunidades se adquiriera el compromiso de elevar las subvenciones al transporte aéreo interinsular y de comunicación con la Península para los ciudadanos residentes en las comunidades autónomas de Canarias y de Baleares del 33 al 50 por ciento a lo largo de la legislatura. En este presupuesto se aborda la subida de cinco puntos de esta subvención. Quiero insistir en los cinco puntos porque esto no supone un 5 por ciento de incremento; subir cinco puntos sobre 33 supone el 15 y pico por ciento, y además hay que tener en cuenta la evolución de las propias tarifas aeroportuarias que si suben con motivo del alza en el precio de los combustibles a su vez implica un incremento en las subvenciones que son porcentuales, e incluso hay que tener en cuenta un posible incremento de la demanda al aumentar las subvenciones de carácter público. En resumidas cuentas, estamos hablando de una aportación que se cuantifica en términos globales tanto desde el punto de vista marítimo como aéreo en 53 millones de euros sobre los aproximadamente 200 que existían en las dotaciones presupuestarias de 2004. El reparto de estas aplicaciones es el siguiente: 7,2 millones serían las subvenciones en el ámbito marítimo y aproximadamente 46 millones en el ámbito aéreo. Las subvenciones aéreas tienen la siguiente distribución: 28,8 para Cana-

rias, 15,4 para Baleares y 1,5 para Ceuta y Melilla. Se trata de un esfuerzo importante que se va a sustanciar por vía de enmienda porque hubo unos problemas técnicos en la elaboración del presupuesto y hay un compromiso pactado con el Ministerio de Hacienda para presentar una enmienda que propondrá un aumento de cinco puntos que se aprobará en el trámite de enmiendas parlamentarias del proyecto de ley de presupuestos.

Se encuentran también incluidos dentro de este programa bonificaciones a los billetes de transporte marítimo expedidos a familias numerosas por un importe de 1,29 millones de euros (un 5 por ciento sobre 2004) y para la prestación de servicios de navegación de interés público, que son algunos servicios que están contratados a Trasmediterránea como servicios de carácter público subvencionados. Este capítulo supone 12,9 millones de euros, un 2 por ciento respecto de 2004.

Por último, en esta línea de subvenciones al transporte extrapeninsular, el capítulo 441.P incluye las subvenciones al transporte de mercancías desde Canarias y Baleares. Le corresponden 23 millones de euros a Canarias para transporte de mercancías y 3,9 millones de euros para Baleares. Esto tiene una aplicación más complicada, no va directamente desde los créditos de las direcciones generales que dependen del ministerio sino a través de las delegaciones del Gobierno en Canarias y en Baleares; además el decreto de aplicación es realmente complicado, tenemos prevista su revisión para simplificarlo y, en la medida en que el Ministerio de Hacienda aceptara la memoria económica correspondiente, quizá para potenciar algunas de las ayudas en algunas de las vertientes que quedan cubiertas por este programa de ayuda al transporte de mercancías.

Señorías, podría haberme extendido bastante más pero estoy haciendo un esfuerzo por abreviar todo lo posible y permitir que podamos ir recuperando parte del tiempo previsto. Estoy a su disposición para todas las preguntas que quieran plantearme.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Bienvenido, señor secretario general. En nombre del Grupo Popular quiero desearle los mayores éxitos en su gestión, porque será en beneficio de todos. Yo voy a centrar mi intervención en el transporte terrestre, porque como hay comparecencias de responsables de Puertos y Aena no voy a perder mucho tiempo en esas cuestiones para dejarlas para los presidentes que correspondan. Tengo que decirle, señor secretario, que desde mi punto de vista su intervención ha sido absolutamente decepcionante, porque usted ha dedicado más tiempo a hablar del sexto tripulante de una embarcación de salvamento marítimo que al transporte por carretera, con todos mis respetos para salvamento marítimo que está fenomenal y es importante. Pero que usted venga aquí a esta Comi-

sión y le haya dedicado a transporte por carretera 35 segundos diciendo que va a aplicar el Plan Plata y el Petri y que va a seguir con el transporte por carretera realmente provoca decepción en este grupo parlamentario.

Respecto al programa 453.M, de ordenación e inspección del transporte terrestre, no llegan ni a subir el IPC, suben un 2,02 por ciento, es decir, decrecen con respecto a la subida vegetativa. Por tanto, comprendo perfectamente que no tuviera usted mucho interés en hablar del transporte terrestre. En cuanto a la subvención al transporte extrapeninsular que usted ha dejado caer al final, lo que usted se ha callado es que mantienen exactamente la misma cifra que el Partido Popular en el año 2004, los 26,965, es decir, no suben ni un solo euro. Aquí ya no es que suba un 2,02 y no llegue ni al IPC, es que no sube ni un solo euro, aquí decrece directamente todo el IPC de este año.

Señor secretario, agradeciéndole su concreción, que me parece muy bien en beneficio de todos, creo que usted tiene que extenderse algo más en el Plan estratégico del transporte por carretera y en el Plan de líneas de actuación del transporte de autobús, porque es importante que todos conozcamos cuál es su planteamiento con respecto a estos dos planes en el año 2005. Yo sé que la consigna que traen todos y que todos van a repetir es que hoy es un día histórico y que este es un presupuesto histórico —a lo largo del año 2005 ya veremos la historia de este presupuesto—, pero nosotros entendemos que usted debe dar alguna explicación más de cuál será la aplicación de estos dos planes en el año 2005, aparte de decir que están haciendo otro plan para estudiar la viabilidad de todos nuestros planes. Quisiera que nos dijera qué van a hacer ustedes con estos dos planes en el año 2005 y que nos concrete sus actuaciones a este respecto, así como que nos explique por qué la subvención al transporte extrapeninsular de mercancías no sube ni un solo euro, puesto que se mantiene la misma cifra del Partido Popular en el año 2004, por qué la ordenación e inspección del transporte terrestre, que nosotros consideramos que es un tema importante debido al volumen que existe en nuestro país del transporte terrestre, no llega ni a subir el IPC, con lo cual está decreciendo y esas son las cuestiones en las que yo creo que usted debe centrar su intervención. Dado que los responsables de puertos y aeropuertos intervendrán en próximas comparecencias parece lógico que usted centre su intervención en el transporte por carretera y no se lo despache como ha hecho en 35 segundos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Ante todo quiero dar la bienvenida a don Fernando Palao Taboada, un alto cargo del Ministerio de Fomento con una dilatada trayectoria en los anteriores gobiernos socia-

listas y yo creo que eso es, junto con sus muchas virtudes personales, un aliciente y un acicate para el futuro ilusionante que estoy convencido que tiene no sólo el Ministerio de Fomento, sino en su conjunto el Gobierno socialista. Me atrevería a decir, calificándolo también en contra de lo que manifestaba el portavoz del Grupo Popular, que su intervención ha sido ilusionante. Tal vez el portavoz del Grupo Popular no considera que los distintos incrementos que se han anunciado para todos los programas, exceptuando la cuestión relativa a la financiación de Barajas, con incrementos medios muy altos, son muchos y variados. Por ejemplo, el programa 453, de transporte terrestre, con un 2 por ciento; el programa 454, de seguridad marítima y vigilancia, con un incremento del 13,62; el programa 441.N, de apoyo al transporte marítimo, con un 4,59; el programa 441.O, de subvención al transporte aéreo, con un 5 por ciento; el programa 441.P, de subvención al transporte extrapeninsular de mercancías, con un 5 por ciento. (**El señor Merino López: Un 0,5 por ciento.**) No, es un 5 por ciento. Son documentos oficiales del ministerio, que usted tiene a su disposición, con un incremento del 5 por ciento exactamente. En el programa 455.M, de aviación civil, un incremento también del 36,43 por ciento. Si usted considera que sobre estos incrementos la intervención del secretario general ha sido decepcionante, yo le preguntaría cómo eran las intervenciones de los comparecientes de otros años, en las que venían a ofrecer cifras muy por debajo de las hoy planteadas y defendidas por el secretario general de Transportes. Si usted dice que aquí se trae la consigna de repetir lo de histórico, pues tendrá que reflexionar sobre si eso es así o no, en función de los datos que se están planteando, que es lo que venimos aquí a debatir, los números, los objetivos, los proyectos, y reconocer la realidad. La realidad es que hay varios pilares básicos sobre el diseño de estos presupuestos y yo le quiero preguntar sobre uno de ellos, el de la seguridad, señor Palao. Una de sus prioridades como secretario general de Transportes y la del Ministerio de Fomento en sí es el compromiso global de la seguridad. ¿Que se contempla en estos presupuestos para el próximo año respecto al compromiso por la seguridad?

En segundo lugar, creo que es histórico, al menos en los últimos ocho años, lo que va a hacer el Gobierno socialista que es, junto con el incremento del 5 por ciento a las subvenciones de los territorios no peninsulares para el transporte de mercancías y pasajeros, aumentar del 33 al 38 por ciento el porcentaje que se va a elevar a partir del próximo año 2005. Para los socialistas esta prioridad es realmente importantísima, porque las comunicaciones con la España no peninsular —Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla— para facilitar el intercambio y la relación con el resto del territorio nacional, tanto lo que se refiere a pasajeros como a mercancías, son de vital importancia. Por eso hoy quiero felicitarlos, por todos, pero especialmente por estos territorios, por el compromiso que usted acaba de hacer

en sede parlamentaria, que creo que adquiere una relevancia capital de que a la subida del 5 por ciento se le va a incrementar —y de ello puedo dar fe como portavoz socialista— el 38 por ciento de subvención a través de la enmienda que presentará este grupo parlamentario y que va a suponer una cuantía nada desdeñable de incremento a los 200 millones de pesetas que se contemplan ya para este capítulo, que son 53 millones de euros sobre esos 200. Eso sí que es histórico y si no, pregúntele usted a los ciudadanos de esos territorios, como yo he podido hacer, para que valoren qué va a suponer para ellos. Va a suponer facilitarles la comunicación, por tanto, aumentar la movilidad, que es uno de los objetivos de este ministerio. A su vez, la cohesión territorial y social en esta España va a suponer incrementar la productividad, incrementar el flujo de mercancías y, en definitiva, proyectar la economía, que es el objetivo final también de este Ministerio de Fomento. Por tanto, yo le quiero felicitar, señor Palao, porque al contrario de lo que acaba de decir el portavoz del Grupo Popular sobre su intervención decepcionante, le diría que es tremendamente ilusionante y, sobre todo, beneficiosa para los que tenemos que servir, que son los ciudadanos españoles, y más los de este territorio.

Como el portavoz del Grupo Popular le ha dicho que le gustaría plantearle algunas cuestiones, se las voy a concretar yo, porque luego no ha concretado qué cuestiones. Algunas de ellas. Se considera necesario impulsar la colaboración entre Puertos y Transportes, con el objetivo de mejorar la competitividad. ¿Considera usted que con el diseño presupuestario realizado en ferrocarril puede llegar a convertirse en elemento de refuerzo para la competitividad de los puertos españoles? También en relación con el tiempo importante que le ha dedicado, entiendo yo, porque el tiempo aquí es limitado —quedan muchos comparecientes y sé que usted estaría encantado de estar con nosotros mucho tiempo, y quizás eso no lo ha entendido bien el portavoz del Grupo Popular—, pero con ese tiempo limitado, cuando ha hablado del programa 453 de los presupuestos, es decir, el referido a ordenación e inspección del transporte terrestre, donde se habla del incremento del 2 por ciento respecto al presupuesto actual en todos sus capítulos para los distintos programas, especialmente para el Petra y para el Plata, es decir, para el Plan estratégico para el sector de transporte de mercancías por carretera y para el Plan de línea de construcción para el transporte por autobús, obviamente junto al futuro PEI, yo le preguntaría: ¿Se va a convertir en eje central de actuación del ministerio en esta materia? ¿En qué va a consistir ese impulso que se proyecta dar en estos y en los futuros presupuestos? Sé que es un ámbito de vital importancia para lo que tiene en mente en la gestión correspondiente a este programa.

Quiero finalizar, porque repito lo del tiempo limitado, aunque luego tendremos oportunidad de hablar con el presidente de Puertos del Estado, don Mariano Navas. El ámbito portuario es vital y cada vez más para

el futuro de la economía española. Que se proyecte un incremento ni más ni menos del 45,5 por ciento para el ámbito portuario, incremento histórico, situándolo en 1.324,9 millones de euros, es algo para felicitarnos todos y para estar contentos. Señor portavoz del Grupo Popular, estamos hablando de un ámbito fundamental que conlleva la generación de una actividad económica y de empleo, que tanto se les ha llenado la boca a ustedes en el pasado de hablar de creación de empleo. Inyectar un incremento tan espectacular como este para el sistema portuario español, con todo lo que ello conlleva, es hacer historia, y la vamos a ver. En lo que sí estoy de acuerdo con usted es en una cosa: en lo del tiempo. Hemos comprobado el tiempo que ha pasado y hemos visto cómo han dejado la situación, que no voy a decir que sea calamitosa, pero en este ministerio no es la mejor que hubiéramos deseado, no porque no dejaran un plan, una ordenación y una planificación de este ministerio, sino por realidades concretas.

Termino diciendo que no me extraña que no le haya gustado la intervención del señor Palao por haber dedicado mucho tiempo a Salvamento Marítimo. Quizás es que usted no quiere recordar la catástrofe del *Prestige* y lo que supuso la actuación del anterior Gobierno del Partido Popular; quizás no quiera recordar estas cosas de Salvamento Marítimo tan importantes, porque hablamos de la vida en la mar y de la seguridad en las costas y del medio ambiente. Eso ha quedado en la historia de cómo lo dejaron ustedes con la catástrofe del *Prestige* y la gestión nefasta que tuvo en ese momento el anterior Gobierno.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el secretario general.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Señorías, en cuanto al tema del transporte por carretera, la actividad fundamental de la Dirección General de Transporte por Carretera no es una actividad inversora, sino reguladora fundamentalmente y, además, en estos momentos especialmente delicada porque se está trasladando parte de este proceso regulador a la Unión Europea. Existe una serie de directivas en preparación, como es la de la euroviñeta, la de los periodos de suspensión del tráfico en fines de semana, la regulación de los horarios de los camiones, etcétera, que exigen una atención preferente.

Los programas de Petra y Plata, el primero para las mercancías y el segundo para el transporte de pasajeros en autobús, tenían una característica importantísima, que era el consenso; son programas consensuados con el sector, con las asociaciones y con los sindicatos, programas por otra parte flexibles, perfectamente incorporables a otro tipo de iniciativas en este proceso de consenso en el que nos estamos situando en el sector. Estuve hace poco en un congreso que tuvo lugar en Valencia en relación con este sector, al que asistieron unos representantes franceses, y el comentario que me

hicieron fundamentalmente era que teníamos un patrimonio importante en España, que era la capacidad de diálogo con las asociaciones empresariales y con el sector en resumidas cuentas, para llegar a acuerdos sobre muchos de los temas. Ustedes saben que el sector está sufriendo el problema importante del encarecimiento de los costes de combustible. A pesar de que estamos en situaciones delicadas, estamos logrando mantener unas relaciones suficientemente maduras con el sector, que han impedido hasta ahora por lo menos situaciones de conflicto, que han estado en muchos momentos a punto de verse provocadas. La gestión de este programa no hay que medirla tanto desde el punto de vista del incremento presupuestario, porque no es aquí donde se miden estos temas. Esta es la razón por la cual es perfectamente asumible un crecimiento, que yo califico antes de vegetativo, del 2,34 por ciento, entre el presupuesto de este año y el anterior. Reaccioné probablemente demasiado aprisa respecto a una serie de actividades que estaban enmarcadas dentro de este programa y probablemente debía de haberme detenido algo más en estas cuestiones. Como ustedes saben, estos créditos se utilizan, entre otras cuestiones, en unas subvenciones para el abandono del sector por parte de autónomos que alcanzan determinadas edades, se aplican a programas de formación de conductores, a la mejora de las condiciones técnicas de funcionamiento de las empresas y cooperativas, es decir, a asesoramiento del propio sector. Sinceramente, no creo que este programa, en los términos en que está concebido y planteado, deba de medirse cuantitativamente por su incremento, porque no es un programa inversor.

Ha aludido el diputado Merino al tema del transporte de mercancías, que no crece desde el punto de vista de las previsiones presupuestarias. Efectivamente es así, pero como antes señalé crecen los programas de transporte de pasajeros un 5 por ciento, como decía el diputado De la Encina, y crece también el de subvenciones a familias numerosas, etcétera. En cualquier caso, sobre el tema de mercancías, que es en el que usted se centra desde el punto de vista de crecimiento cero, le puedo decir que en Canarias concretamente no se ha gastado en el ejercicio de 2004 el crédito total porque la normativa, como yo intentaba explicar en esta argumentación rápida, es demasiado complicada para su aplicación efectiva. La asignación a Canarias, que eran 23 millones de euros, no se llegó a gastar en 2004. De modo que no es por ahí por donde se va a plantear una limitación a los créditos del transporte de mercancías. Como yo apuntaba, es más urgente modificar esta regulación para hacerla más aplicable y acompañarla de una memoria económica al Ministerio de Hacienda para que se consiga la dotación de los créditos necesarios para que sean más eficaces. Evidentemente, los otros dos créditos, que tienen un incremento presupuestario del 5 y del 6 por ciento respectivamente, van a ser modificados a través de la enmienda que, como apuntaba, va a pactar un incremento realmente muy importan-

te, porque estamos hablando de prácticamente el 25 por ciento, 53 millones sobre 200, que era la dotación actual de estos créditos.

Pasando a las intervenciones del representante del Grupo Socialista, la seguridad —lo dijo la señora ministra en su comparecencia ante esta Cámara— está en el frontal de los objetivos del Ministerio de Fomento en todos los servicios de transporte. Esta seguridad se traduce, por un lado, en la política de potenciación en el caso de Sasemar y de la Dirección General de Marina Mercante, en la potenciación de los medios de salvamento y de las condiciones en las que estos medios se aplican y, por otro, desde el punto de vista de Aviación Civil, en la potenciación muy importante de los servicios de inspección aérea. Realmente no se puede alarmar sobre estas cuestiones, pero existía un déficit importantísimo en esta situación de inspecciones aeronáuticas. Esto es fundamental en un sector tan técnico que evoluciona con enorme rapidez desde el punto de vista tecnológico y en el que hay que tener un control muy eficaz de en qué condiciones salen estos equipos, estos aviones y toda la instrumentación que conlleva el funcionamiento seguro de la aviación civil. Puedo decirles también —seguramente el presidente de Aena podrá entrar en mayores detalles— que se ha elaborado ya un Plan de seguridad aeroportuaria. Es decir, no estamos aquí cubriendo solamente los aspectos de lo que llamarían los ingleses *safety* desde el punto de vista de seguridad, sino también los aspectos de la seguridad policial o *security*. Estos aspectos se pretenden potenciar por una parte a través de arcos de detección de metales o armas y, por otra, a través de la potenciación de los controles del personal en todos los escenarios de funcionamiento de cada uno de los aeropuertos. Esto se está impulsando desde el punto de vista de la aviación a través de los organismos internacionales de seguridad, que están haciendo incluso una serie de auditorías no avisadas que conducen a unas conclusiones y a unos comentarios que han sido los que han inspirado este plan de seguridad que se plantea hacer Aena.

Tampoco hay que olvidar desde el punto de vista marítimo la creación y la potenciación, con el apoyo español, de la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Esta agencia va a plantearse disponer de dos nuevas embarcaciones de salvamento, además de las cuatro que el Estado va a aportar a la seguridad en el ámbito nacional, de las cuales hay informalmente pactado que una de ellas se sitúe en la costa gallega, como una aportación de la propia Unión Europea a esta de seguridad marítima en un escenario, cuyas consecuencias por el accidente del *Prestige S.S.* se han puesto de manifiesto, quizás como un reconocimiento europeo de la intensidad de tráfico que pasa por esa zona y que justifica la disponibilidad de medios extraordinarios para garantizar el salvamento y la lucha contra la contaminación.

Desde el punto de vista del transporte por carretera hay dos cuestiones que nos preocupan respecto de la

modernización de las flotas. En cuanto a la seguridad existe una modernización que es cada vez más importante. Puedo decirles que en esta política de regulación europea se estaban planteando unas bonificaciones en los peajes por condiciones de seguridad y modernidad de la flota. Se hicieron unos estudios comparativos y, desde luego, la flota de transporte internacional de mercancías españolas sale muy favorablemente calificada desde el punto de vista de sus condiciones de seguridad y modernidad. Y desde el punto de vista del transporte de pasajeros puedo asegurarles —ayer tuve el honor de inaugurar una exposición que todavía si alguien está interesado puede visitar en Ifema sobre transporte de autobuses en todas sus versiones y particularidades— que el avance en materia de seguridad y en materia de consumos, es decir, de la generación de gases efecto Kioto, es realmente espectacular.

Otro tema que nos preocupa tanto del transporte por carretera, como del transporte marítimo —y hemos sacado un decreto recientemente— es el de la movilidad de personas discapacitadas físicamente. Este es uno de los elementos que se incorpora casi habitualmente al transporte urbano y al transporte interurbano y también se tiene que incorporar necesariamente como una contribución a la seguridad al ámbito del transporte marítimo, de acuerdo con esta regulación que recientemente se ha aprobado. De modo que puedo asegurarle a S.S. que los aspectos de seguridad centran realmente la atención y los objetivos de todos estos programas a los que he hecho alusión.

En cuanto al efecto de la intermodalidad ferrocarril y carretera en relación con los puertos quiero decirles que los accesos a puertos y a aeropuertos no figuran en los programas de inversión de puertos, sino en los programas específicos de carreteras y de ferrocarriles en su caso. Un puerto es un intercambiador de modo de transporte. Todos los que tenemos una formación portuaria estamos absolutamente identificados con lo que es la intermodalidad. ¿Por qué? Porque todo lo que entra en un puerto por mar sale por tierra y lo que entra por tierra sale por mar. De modo que es un intercambiador esencial. Por tanto, somos perfectamente sensibles a la configuración de condiciones físicas para la mejora de esta intermodalidad marítimo-terrestre a través del ferrocarril y de la carretera y, por tanto, de la accesibilidad.

Sólo me queda subrayar que efectivamente el esfuerzo que se ha hecho en las inversiones en puertos y en aeropuertos son a mi modo de ver espectaculares, aunque evidentemente la palabra espectacular es una figura jurídica indeterminada. Desde luego le aseguro que concretamente en puertos no ha habido en toda la historia del sistema portuario un presupuesto mayor del que este año se ha aprobado o se pretende aprobar en esta Ley de Presupuestos.

Desde el punto de vista de los aeropuertos, si descontamos el efecto Barajas, el incremento del 31 por ciento es suficientemente expresivo. Ya era hora de que

a otros aeropuertos les tocara parte del esfuerzo financiero que está asumiendo Aena en una deuda, como he dicho, realmente preocupante de la que también nos tendremos que ocupar. Desde la gestión de Aena miramos con una cierta envidia a los responsables de Renfe que han sido capaces de conseguir un saneamiento de su cuenta, que hasta ahora no hemos conseguido en Aena, pero que quizás alguna vez consigamos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Tomo la palabra con mucha brevedad.

Espero que el señor secretario no se haya molestado, como le ha ocurrido al portavoz socialista, por el adjetivo que he utilizado refiriéndome a su intervención. Yo quería decir que, como de puertos y aeropuertos se va a hablar en próximas comparecencias, había que centrar el tema en el transporte por carretera. Le agradezco las aclaraciones que ha hecho en su segunda intervención como que haya reconocido que yo había dicho una verdad, que en el programa 441.P se lo digo al portavoz socialista, para que mire los documentos oficiales, que son estos; no sé los que maneja él, pero estos son los documentos oficiales, en la página 322, se demuestra que no sube ni un solo euro, como bien ha reconocido el secretario general. Luego ese 5 por ciento será de otras partidas o de otros programas que a lo mejor el portavoz socialista no ha examinado con detalle.

Con respecto al incremento que se va a producir en la subvención de los billetes de avión, hay que decir que será a través de enmiendas, lo cual demuestra que no es una voluntad del Gobierno socialista, sino que, ante la avalancha de críticas que en la comunidad autónoma se están haciendo contra el presupuesto presentado por el Gobierno socialista, el propio Partido Socialista va a tener que enmendar al Gobierno socialista. Intentando contentar en algo a los vecinos y ciudadanos de Canarias, van a dar esa subvención al transporte de billetes de avión, ya que ha habido unos decrecimientos muy importantes en otras materias de las que luego hablaremos. Daremos cumplida respuesta al portavoz socialista, para que vea que no es tan histórico, o que en algunos casos lo es, pero por decrecimiento, no por crecimiento. Eso es preocupante y debería parecerse así al Grupo Socialista. Pensamos que está muy bien que se subvencione el transporte de personas hacia las islas y que será una enmienda muy bien acogida. Sin embargo, es mal acogido el presupuesto en sí en las islas Canarias, por los decrecimientos que se están llevando a cabo en otras partidas de las que más adelante hablaremos con otros comparecientes.

No obstante, quiero agradecer su comparecencia, señor secretario de Estado, y reiterarle en nombre del Grupo Popular que le deseamos los mayores éxitos y que contará con nosotros en el diálogo sobre aquellos temas que quieran plantear y que intenten mejorar todo

lo relacionado con los sistemas de transporte así como en otras cuestiones; estamos a su absoluta disposición.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Un minuto, señora presidenta.

Pido la palabra por referencias, más que por otra cosa. Quiero decir al señor Merino que lo he mirado y muy bien; tengo en fichas cada uno de los programas y quizá es que usted no me ha entendido bien. Lo que he dicho, en síntesis, es que, del examen detallado y preciso de los Presupuestos Generales del Estado con respecto a la Secretaría General de Infraestructuras, queda claro que se produce un incremento histórico, del 37 por ciento, y que le sitúa en cifras antes nunca conocidas. Luego me he referido a cada uno de los programas. Quizá usted no ha estado atento a lo que he dicho.

Para terminar, porque he dicho que seré muy breve, habla usted de ridiculizar. Una vez conseguido lo que políticamente ustedes fueron incapaces de hacer durante ocho años, que es incrementar la subvención al transporte marítimo y aéreo para pasajeros y mercancías a los territorios no peninsulares del 33 al 38 por ciento, quiere ridiculizar ahora que se haga vía enmiendas. No miente la sogá, como dice el refrán, en casa del ahorcado. Fueron ustedes los inventores de las enmiendas a la ley de acompañamiento. (**Rumores.**) La pusimos en marcha nosotros, los socialistas, en los años ochenta, pero ustedes la desvirtuaron hasta tal punto que pervertían la democracia, convirtieron, vía enmiendas, en un cajón de sastre esa ley de acompañamiento hasta el año pasado. Y, hablando de enmiendas, quiero recordar la famosa enmienda sobre la modificación del Código Mercantil, con relación a Herri Batasuna y a algún partido nacionalista. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**) Es llegar a la perversión jurídica y democrática de utilizar una ley de acompañamiento para, a través de enmiendas, hurtar el debate, que tiene que ser lo propio en una democracia. Por tanto, no quiera ridiculizar lo importante. Lo que afecta a los ciudadanos, lo que es importante hoy es el compromiso que ha adquirido el señor Palao, secretario general de Transportes, de incrementar la subvención ya citada al 38 por ciento. Y le pido de paso la retirada de la proposición no de ley incluida en el orden del día del próximo martes, porque no tiene sentido. Quedan ustedes muy mal; en ocho años no han hecho nada y ahora se incrementa, vía enmiendas, cierto es, pero se incrementa a partir de enero esa subvención que, repito, quieren ridiculizar y de la que el martes intentan sacar tajada política, no sé cómo. Le hago esta reflexión, fuera del debate presupuestario.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar esta comparecencia, tiene la palabra el señor Palao, secretario general de Transportes.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Simplemente quiero explicar que el Gobierno tenía la intención de presentar esta enmienda desde el primer momento. Lo que se ha producido es un simple defecto técnico. Esas subidas del 5 por ciento que usted ha señalado en un caso y del 6 por ciento en otro se debieron a una mala interpretación en la conexión entre el ministerio y Hacienda, algo que en la precipitación de la elaboración de los presupuestos quedó defectuosamente reflejado. Vamos a intentar resolver este problema técnico con una enmienda que conecta con la intención del Gobierno, de su presidente, y del programa del Partido Socialista, en relación con la acomodación o la transformación de estas subvenciones. Igual que hay en las imprentas diablos que introducen erratas, también en la elaboración de los presupuestos intervienen estos diablos que a veces producen estos errores. Se trata de una enmienda pactada, de una enmienda que el Grupo Socialista ha acogido con el mayor apoyo y yo agradecería a todos los grupos que la apoyaran, porque se trata de una manifestación de solidaridad con unos ciudadanos que están en condiciones extraordinarias de alejamiento respecto a la península y hay que intentar impulsar y mejorar en la medida que sea posible y presupuestariamente viable. Insisto en que se trata de una subida importante en esta subvención para este ejercicio.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Fernando Palao, por su comparecencia.

Vamos a continuar con el siguiente compareciente, el señor Monfort, secretario general de Infraestructuras.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (MONFORT BERNAT). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000230) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO. (Número de expediente 212/000180.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia del secretario general de Infraestructuras, don Antonio Monfort, que tiene la palabra para hacer una breve exposición de las prioridades de su departamento.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Señorías, quiero expresar en primer lugar mi satisfacción por comparecer en esta Comisión de Infraestructuras del Parlamento. Y, de acuerdo con el presidente, voy a intentar abreviar mi intervención a la vista de la hora que es, pero me van a permitir que me refiera a algunas cuestiones generales respecto de las tareas de mi Secretaría General, de la Secretaría General de Infraestructuras, al

objeto de que puedan ustedes hacerse una idea de cuál es el esfuerzo presupuestario que vamos a realizar en el próximo año 2005.

La Secretaría General de Infraestructuras, que depende, como ustedes saben, del secretario de Estado, quien ha comparecido esta mañana a primera hora, tiene funciones en relación con las carreteras y ferrocarriles, no solamente en el desarrollo de infraestructuras sino también en la ordenación del transporte ferroviario. De la Secretaría General dependen la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Ferrocarriles, el CEDEX —Centro de Estudios y Experimentación de obras públicas—, las empresas ferroviarias, hoy el GIF, RENFE y FEVE y finalmente está también asociado al secretario general la responsabilidad de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas de peaje. Me van a permitir que destaque algunos aspectos relevantes del proyecto de ley de presupuestos del año 2005.

De acuerdo con las prioridades establecidas por nuestra ministra, los elementos que quisiéramos destacar son los siguientes: En primer lugar, se refuerza la seguridad en el transporte. Para ello se destinan 194 millones de euros a Seguridad Vial, lo que supone un crecimiento del 15,3 por ciento respecto al año anterior, y 320 millones de euros al incremento de la seguridad ferroviaria, un 10,1 por ciento de incremento respecto al año anterior. El segundo orden de prioridad estaría en el mantenimiento y la conservación del patrimonio infraestructural dependiente de la secretaría. Sumando lo que se dedica al ferrocarril y a la carretera, presentamos una cifra de 870 millones de euros que representa un 17 por ciento de incremento respecto al año 2004. Quisiéramos destacar el enfoque intermodal que estamos dando a toda la política de transportes del ministerio y en ese sentido deseamos desarrollar un transporte más sostenible, especialmente el modo ferroviario, tanto lo que se refiere al ferrocarril convencional, que creemos que ha estado fuera de la atención prioritaria en los anteriores gobiernos, como al ferrocarril de alta velocidad. El ferrocarril es el modo de transporte al que se destina el mayor volumen de inversiones, el 52,3 por ciento del total de inversiones en infraestructuras dependientes del ministerio y dos tercios de las destinadas a los transportes terrestres, ferrocarril y carretera.

El último aspecto destacable es la importancia que concedemos a la movilidad urbana y metropolitana. Hay un incremento notable en las inversiones que se realizan en medio urbano, tanto de carreteras como de ferrocarriles, especialmente las dedicadas a las cercanías, como veremos con mayor detalle después. Las inversiones en medio urbano crecen un 28,5 por ciento y se ha resaltado ya en intervenciones anteriores la importancia que damos a las infraestructuras colocadas al servicio del desarrollo regional y de un mayor equilibrio territorial. Infraestructuras puestas al servicio de esa política de desarrollo regional y de equilibrio territorial. El Plan estratégico de infraestructuras de trans-

porte al que ya se ha referido el secretario de Estado será el instrumento principal, de carácter estratégico, por tanto de impacto a medio plazo, para desarrollar la política de transportes y la política de infraestructura de transportes de nuestro ministerio.

Permítanme hacer una referencia al incremento cuantitativo, que ya se ha destacado en sucesivas intervenciones esta mañana, que creemos que tiene un carácter expansivo. Simplemente en el capítulo 6 las inversiones crecen un 7,5 por ciento, y si a ello se añade el conjunto de inversiones adicionales del Plan extraordinario de carreteras, las inversiones en transporte terrestre suben un 12,6 por ciento respecto del presupuesto de 2004. Igualmente se ha destacado la importancia del nuevo sistema ferroviario que tendremos a partir del 1 de enero del año próximo. Como saben ustedes, se separan, de acuerdo con las directivas comunitarias, las responsabilidades en la administración y gestión de infraestructuras y la de la operación de los servicios. Se crea la entidad pública empresarial ADIF, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, mientras la Renfe Operadora seguirá realizando una de las funciones que tiene la Renfe actual, que es la operación de los servicios. Desde esta perspectiva, lo que más me interesa destacar es la voluntad del Gobierno de que este sistema ferroviario sea un sistema viable y sostenible económicamente en el tiempo, habida cuenta de las inversiones relevantes que tiene que hacer y de las dificultades para conseguir un equilibrio en la cuenta de resultados de las dos entidades ferroviarias que se constituyen. Una vez más tendré que resaltar la importancia que tiene la asunción de la deuda histórica por parte del Estado, que creo que ha quedado bastante claro. Como ustedes saben, de esa deuda actual de Renfe 3.659 millones de euros corresponden a la deuda histórica por insuficiencia de consignaciones presupuestarias para cubrir los déficit de explotación; hay otros 1.800 millones de euros, que son consecuencia del intercambio de activos entre el Estado y el futuro ADIF y el resto de la deuda, por la que antes se ha preguntado en algún momento, es la deuda asociada a activos, que naturalmente se distribuirá entre la Renfe Operadora y el ADIF en función de las inversiones a las que se refiere esa deuda. Con todo ello creemos que estamos ofreciendo a la sociedad española un marco estable de inversión en infraestructura, habida cuenta de la importancia que ello tiene para un sector tan importante como el de la construcción, no solamente por la propia actividad empresarial que significa, sino por su enorme importancia en la generación de empleo.

En aras de la brevedad me van a permitir que no les dé información, si posteriormente ustedes lo desean podré hacerlo, respecto de las inversiones realizadas por cada una de las entidades y direcciones del ministerio. Preferiría centrarme en las inversiones que se realizan por modos, especialmente en el caso del ferrocarril, agregando las que hacen las distintas entidades con responsabilidades en la inversión.

Alguna generalidad sería que el ADIF es el principal organismo inversor de la Secretaría General y del ministerio. La Renfe Operadora va a sufrir este año un descenso en su volumen de inversión derivado de las inversiones relevantes que se han realizado en el año 2004 en material móvil, que van a descender directamente en el año siguiente, de acuerdo con las previsiones que había, y las inversiones de la Dirección General de Ferrocarriles crecen, como saben ustedes, un 7,45 por ciento con respecto al año anterior. Me gustaría dar las cifras agregadas. Las inversiones totales son 10.285 millones de euros, que representan un incremento de 1.154 millones, un 12,6 por ciento. Estoy refiriéndome a la globalidad de las inversiones en infraestructuras de transporte por carretera y de transporte ferroviario. 3.446 millones corresponden a carreteras, incluidos los 465 millones del plan extraordinario, y los 6.839 millones restantes corresponden a los ferrocarriles, incluidas el ADIF, Renfe Operadora y FEVE. Si analizamos las inversiones en ferrocarriles por tipo de actuación, nos encontramos con que la alta velocidad, que consume la mayor parte de esas inversiones, tiene un incremento del 10,3 por ciento; la red convencional, con 711 millones de inversión, tiene un incremento del 19,1 por ciento; y las cercanías, con 340 millones, tienen un incremento del 52,3 por ciento. Estas cifras son suficientemente ilustrativas de la prioridad que queremos dar al ferrocarril convencional y al ferrocarril de cercanías. Hemos dicho que las inversiones totales ferroviarias crecen un 7,6 por ciento. Si no consideráramos a Renfe, cuya principal inversión se produce en material móvil, la inversión sube un 18,8 por ciento. De manera que la inversión que podemos identificar con Infraestructuras crece un 18,8 por ciento.

Desde el punto de vista del desarrollo de cada uno de esos tipos de actuación, la alta velocidad, la convencional y cercanías, quisiera destacar en primer lugar nuestra preocupación en el caso de la alta velocidad por desarrollar un esquema coherente de red de alta velocidad. ¿Qué queremos decir? Si en carreteras, como veremos después, nuestra preocupación es ir poniendo en servicio itinerarios completos, lo cual desde la perspectiva de la seguridad y de la percepción por parte del ciudadano de la calidad de la infraestructura es importante, en el caso del ferrocarril esto es estrictamente necesario. No podemos tener, como teníamos, obras en la variante de Pajares, pero no tener obras ni al norte ni al sur de la variante de Pajares. Nunca podremos poner en servicio esas obras cuando terminemos las obras del túnel, si al norte y al sur no hemos dado continuidad a la red. Esta política que hemos visto desarrollar en los años anteriores, en la cual se salpicaba la geografía nacional de pequeñas actuaciones, debemos complementarla con actuaciones que completen las líneas que se inician y por lo tanto la puesta en servicio de una red coherente de alta velocidad, que tiene que coexistir con una red convencional de otro ancho, pero que tienen que multiplicar sus efectos. Afortunadamente, solucio-

nes de material móvil permitirán ir definiendo escenarios temporales en los cuales podamos suplir el problema de los diferentes anchos con el material.

Tengo los datos de los distintos corredores de alta velocidad. No sé si merece la pena que los relacione. **(Pausa.)** Como me indican que sí, se los voy a decir. En el año 2005, la inversión prevista en alta velocidad es de 4.494 millones de euros. Insisto que estamos sumando las inversiones que realizan los distintos agentes inversores en ferrocarril. Al corredor norte-noroeste destinamos 1.361 millones; al corredor mediterráneo, 38,8 millones; a la línea de alta velocidad Madrid-Comunidad Autónoma Castilla-La Mancha-Comunidad Autónoma Valenciana y Murcia, 732 millones. Al corredor de Andalucía de alta velocidad, 824 millones. Al corredor de Extremadura de alta velocidad, en el que se realizan estudios, 7,1 millones de euros. Al corredor noreste de alta velocidad, 1.444 millones de euros; está incluida, no la inversión total, pero sí la subvención que se realiza al concesionario de la línea del tramo Figueres-Perpiñan. El corredor Mediterráneo-Cantábrico, 600.000 euros destinados a estudios. Al acceso de la alta velocidad de Toledo, 50 millones de euros. Al corredor Cantábrico de alta velocidad, todavía en fase de estudios, 1,5 millones de euros, e inversiones adicionales de Renfe Operadora, que se refieren básicamente a instalaciones de tratamiento de trenes pero que son infraestructuras y talleres, 33 millones de euros. Esto supone un crecimiento del 10,3 por ciento.

En cuanto a la red convencional, hay tres capítulos principales. Los accesos a puertos e instalaciones de mercancías, 21 millones de euros. Las actuaciones de mejora y seguridad, que incluyen los pasos a nivel, 319 millones de euros y el mantenimiento, 370,9 millones de euros. En total, un incremento del 19,1 por ciento respecto a la inversión del año anterior. Déjenme destacar que se han presupuestado dos planes extraordinarios de mantenimiento. Uno, a realizar por la propia Dirección General de Ferrocarriles, con 18 millones de euros, y otro, por el ADIF, con 100 millones de euros. Por otra parte, dentro del programa de seguridad se encuentran las actuaciones en pasos a nivel, tanto de supresión como de mejora de seguridad, que también se reparten entre la Dirección General de Ferrocarriles, con 34,6 millones de euros, y el ADIF, con 40,2 millones de euros. Esto quiere decir que pasaremos de actuar en 378 pasos a nivel en el año 2004 a 455, en el año 2005. No deben identificarse estas actuaciones específicas en pasos a nivel con el conjunto de las supresiones de pasos a nivel que se puedan realizar. Determinadas actuaciones de renovaciones de vía o de mejoras en la línea existente se utilizan igualmente para suprimir algunos pasos a nivel. En cercanías, el incremento era del 52 por ciento. Las actuaciones se reparten en los principales núcleos de cercanías. Barcelona, Madrid, Cádiz Málaga, diversos en Andalucía, Asturias, Alican-

te, Murcia y Comunidad Autónoma Valenciana serían los principales destinatarios de estas inversiones.

Vamos a pasar a carreteras, y con ello termino, señor presidente. Las cifras globales se han expuesto suficientemente. Me interesa destacar más a qué destinaremos esos incrementos de recursos que vamos a tener. A las autovías, sin considerar el plan extraordinario, vamos a destinar 1.443 millones de euros. Acondicionamientos. Vamos a destinar 465 millones, 380 a medio urbano y 693 a conservación y explotación, incluyendo la seguridad vial. Nos habrán oído decir repetidas veces que tratamos de incrementar los presupuestos en conservación, hasta alcanzar aproximadamente el dos por ciento del valor patrimonial de la red de carreteras, que es una regla de oro que se maneja en general. Hemos partido del uno por ciento. Nuestra intención, a lo largo de toda la legislatura, es tratar de alcanzar ese valor o por lo menos acercarnos a él. En el próximo ejercicio ese incremento será cercano al 10 por ciento, lo que nos permitirá acercarnos paulatinamente a ese objetivo que deseamos.

En cuanto a las autovías, como he dicho antes, el objetivo principal sería ir cerrando itinerarios e ir creándolos completos, además de una cuestión importante que olvidaba, que es el acondicionamiento de las autovías de primera generación. Las autovías de primera generación que corresponden al primer Plan de Carreteras básicamente se desarrollaron en el año 1985. Como ustedes saben, en aquellos momentos lo que se hizo principalmente fueron desdoblamientos que a fecha de hoy no cumplen los estándares de calidad, circulación y seguridad que deseamos. En consecuencia, se va a acometer, dentro del Plan de Acondicionamiento, la mejora de aproximadamente 1.400 kilómetros de autovías de la primera generación.

Por lo demás, el presupuesto de autovías, como referentes principales tiene la Ruta de la Plata, el Cantábrico —yo les puedo indicar, si ustedes lo desean, las cantidades que se van a dedicar a cada uno de esos itinerarios—, la autovía Cantabria-meseta, Sagunto-Somport, la autopista del Mediterráneo, la A-7, la autopista de Castilla, Extremadura-Valencia, Toledo-Teruel, Chiclana-Los Barrios, Ávila-Salamanca, y la autovía del Nordeste en Cataluña, que es la que corresponde a la Nacional II, que se debe desdoblarse y hacer una autovía paralela.

Poco más me queda por decir. Tengo también toda la información, si ustedes lo desean, sobre la dedicación que se va a hacer del plan extraordinario de carreteras con la identificación de los distintos itinerarios, pero en aras a la brevedad que se me ha pedido, dejo en todo caso para el turno de preguntas que ustedes me formulen la respuesta a ese punto.

Perdón, señor presidente, porque quizá me he extendido algo más de lo que hubiera querido.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia la habían solicitado los grupos parlamentarios Mixto y

Popular, que son los que tendrán, en primer lugar, la palabra.

Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor secretario general, más que una intervención referida a cifras, que siempre es mejor debatirlas en un formato de más amplitud, siguiendo el hilo de sus palabras, ya que habló de la importancia de crear una relación intermodal en el transporte y el privilegio que ustedes le están dando al ferrocarril, tanto en su forma convencional como en la alta velocidad, y en particular a lo que llaman servicio de cercanías, me gustaría hacer unas cuantas preguntas referidas en concreto a Galicia.

Usted sabe que las obras del denominado eje atlántico, A Coruña-Vigo, se están haciendo con ancho ibérico y doble vía, pero está claro que en ese tramo los trenes no van a circular a más de 150 kilómetros por hora de media. ¿Hasta qué punto se puede hablar de que ese es un tramo de alta velocidad? Lo digo porque sería muy importante que la línea que cruza la zona demográficamente más poblada de Galicia tuviera esa interrelación a la que usted antes se refería. No es normal hacer ahora una vía de ancho ibérico con doble vía y después no ver qué podemos hacer con el resto del país y su conexión tanto con la meseta como con Portugal. ¿Ustedes ya tienen pensado el diseño, cómo insertar el eje atlántico en el resto y con Portugal, o realmente esta es una obra que se hace sin un criterio de integración mayor?

También le quiero recordar, para que se vea como en el caso de Galicia no son altas velocidades, que lo que se está haciendo es suplantando la línea vieja, es decir, que es prácticamente la modernización del ferrocarril, el único que tenemos en marcha, y la línea más ocupada en términos relativos de todos los trenes regionales que hay en el Estado español. Mi pregunta es: ¿Por qué razón ese trayecto en concreto del eje atlántico en la relación intermodal no cuenta con servicio de cercanías, para colmo de males, para agudizar el problema? ¿Y cómo es posible que una obra tan necesaria y urgente desde el punto de vista de la ocupación, de la rentabilidad social y del futuro vaya a tardar, desde que fue pensado el proyecto hasta que se va a finalizar, prácticamente doce años? Querría saber si hay alguna explicación para eso. Estamos hablando de un ferrocarril convencional, la verdad es que modernizado, muy superior a lo que tenemos, pero estas son las características.

Segunda cuestión, el ferrocarril Santiago-Ourense, ¿se van a modificar los proyectos que dejó más o menos elaborados el anterior Gobierno? Si se hace esa modificación, ¿en qué sentido será y cómo va a estar interconectado con el eje atlántico, van ustedes a construir ancho ibérico o ancho internacional? ¿Qué características va a tener esa infraestructura y qué horizonte temporal piensan ustedes que puede tener? En ese caso, la infraestructura tendría un sentido, no solamente de ver-

tebración del territorio de Galicia sino de la conexión con la meseta, y esto es lo que tenemos garantizado que se va a hacer, posiblemente con el horizonte en el año 2010.

Tercer elemento. Yo creo que muchas veces no es tanto la discusión sobre la cantidad de dinero que se va a invertir como si se va a hacer una inversión en tiempo y forma oportunos y con unas características aceptables, que no tienen por qué ser alta velocidad. Lo que creo que no es aceptable a principios del siglo XXI es plantear una infraestructura de conexión de largo recorrido que no tenga doble vía y electrificación, eso sí que no se puede aceptar. A mí me gustaría saber si lo que ustedes están planteando entre Ourense y Lubián tiene unas características similares a las de Santiago-Ourense o cómo tienen planificada esa cuestión.

Por último, ha hablado de algo que no aparecía en principio en ninguna parte, que es lo que llaman ustedes alta velocidad del Cantábrico. ¿Siguen manteniendo esa opción o, en caso de no mantenerla, que en lo que afecta a Galicia es importante, estarían ustedes dispuestos a suplantarla por un ferrocarril convencional a la altura del siglo XXI que pudiese vertebrar comarcas como A Mariña, Ortegá, y que sirviese también para conectarse con el resto de la cornisa Cantábrica? Si no van a optar por mantener la alta velocidad en el Cantábrico sería interesante que lo dijeran, así como si lo van a suplantar por una opción aceptable desde el punto de vista de la vertebración del territorio y de los intereses de cada una de las comunidades autónomas.

Una última cuestión. El CEDEX, al que usted ha aludido, hizo unos estudios sobre el puerto exterior de A Coruña que planteaba muchas dudas sobre su viabilidad operativa durante muchos días del año. ¿Esa apreciación técnica está hoy modificada, y lo está por motivaciones técnicas o políticas? En todo caso, quisiera saber si ustedes garantizan la viabilidad técnica de ese puerto en lo que tiene de posibilidades de operar en unas condiciones como las que se dan en esa zona de la costa.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Bienvenido, señor secretario, en nombre del Grupo Popular. Le deseamos los mejores éxitos en una materia que, como usted bien conoce, es controvertida, lo ha sido, y estamos convencidos de que en esta legislatura va a seguir siéndolo.

Yo no voy a entrar en si crece o no el presupuesto. Para ustedes crece el presupuesto en inversión, para nosotros decrece con respecto a 2004, pero ese es un debate que ya tuvo el portavoz con el secretario de Estado y que creo que en estos momentos no es necesario reiterar. Lo que sí es evidente es que esta comparecencia, señor secretario, conlleva a una serie de preguntas concretas, porque han estado jugando al pasa palabra el secretario de Estado y ustedes, ya que tenía-

mos la notificación de que las preguntas eran para el secretario de Estado y cuando él ha llegado nos ha comunicado que las contestaban ustedes. Por tanto, nos vemos obligados a formularles preguntas concretas con respuestas concretas.

En primer lugar, queremos que nos relacione el desglose del Plan extraordinario de carreteras. Yo comprendo que esto puede llevar su tiempo, pero es imprescindible en esta situación. También queremos que nos concrete al máximo los 929 millones de euros de préstamo a promotores de infraestructuras. En anteriores comparecencias se había hablado de 2.500 millones del método alemán. Queríamos saber qué obras se van a financiar con el método alemán, además de darles la bienvenida a este método, porque hace poco tiempo lo criticaban enormemente. Hemos visto que se están convirtiendo en los máximos defensores del método alemán y nosotros les damos la bienvenida, como nos dan la bienvenida a otras cuestiones, de las que no corresponde hablar ahora.

Paso a formular preguntas concretas, que voy a procurar sintetizar al máximo. Pido información sobre la autovía Ávila-Maqueda y de la autovía Córdoba-Málaga. ¿Qué tramos de la autovía del Cantábrico van a ser financiados por el método alemán? Los 47,16 millones anunciados para varios tramos de la autovía del Cantábrico, ¿se corresponden con la inversión prevista en estos tramos para 2005? ¿Cuáles son las previsiones del ministerio para 2005 en relación con los restantes siete tramos de la A-8, en Galicia, que no disponen de ningún tipo de consignación presupuestaria? ¿Considera usted que con esta dotación se garantiza el cumplimiento de los plazos fijados para esta infraestructura en la moción aprobada el 22 de junio, con fecha 2007-2008 de finalización? El tramo Lubián-Ourense, de alta velocidad, ¿constituye la puerta de entrada del AVE en Galicia? El proyecto de presupuestos establece una dotación de 400.000 euros para una obra cuyo coste se estima en 1.608 millones de euros. Me gustaría saber su opinión sobre esta partida. ¿Qué previsiones manejan para el tramo Lubián-Ourense de AVE en 2005 y cuándo tienen previsto licitar dichos proyectos? ¿Podría usted confirmar que con esta dotación es imposible cumplir el calendario aprobado en la moción de 22 de junio, es decir, el año 2009? ¿Qué previsiones maneja el ministerio para el tramo Ferrol-A Coruña del eje atlántico? ¿Qué presupuesto se pretende asignar a esta actuación en el año 2005? ¿Considera usted que el ritmo de inversión previsto para el eje atlántico en el proyecto de presupuestos es suficiente para terminar esta obra en el plazo establecido de 2007 o cree que esta obra va a sufrir un retraso pudiendo llegar incluso hasta 2009?

¿En qué situación está el expediente relativo al doblamiento de la Nacional 232, Logroño-Agoncillo, que debe de conectar con la autovía Pamplona-Logroño? ¿En qué situación se encuentra el expediente administrativo de la vía Medinaceli-Soria-Tudela, si se ha

formulado la declaración de impacto ambiental y si ya se ha aprobado la programación y el tipo de vía que va a ser? ¿A qué proyecto está prevista la cuantía de 150.000 euros para Vitoria en los Presupuestos Generales del Estado, en la sección 17, servicio 40, número 030? En esa misma sección 17, organismo 20, número 0131, ¿a qué tramo o a qué fase del proyecto se refiere la previsión que se establece para la Burgos-Vitoria, dentro del programa 453 A, con la identificación que ya le he dicho? ¿Qué previsión de inversión tiene el puerto de Huelva? Esta se la vamos a pasar al responsable de puertos.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Se lo agradezco.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Me lo agradece.

¿Qué inversión tiene prevista el ADIF para Huelva? ¿Por qué en la provincia de Sevilla se incluye una inversión de 200 millones de euros del tramo del AVE Córdoba-Málaga? ¿En qué consiste el epígrafe sección 17, servicio 38, número 0971... (**Risas.**) Espero y deseo que su equipo asesor, que es múltiple, en vez de estar riéndose esté preparándole las respuestas; ya que nos brindan con su magnífica presencia, espero que además de las risas estén preparando las respuestas, que es su obligación. Repito la pregunta, una vez concluidas las risas, ¿en qué consiste el epígrafe sección 17, servicio 38, número 0971? ¿Se trata del desdoble de la Nacional 435? ¿Qué calendario tiene? ¿Qué presupuesto y qué itinerario?

En cuanto a infraestructuras ferroviarias, queremos la concreción de los proyectos nuevos a iniciar en el año 2005. En cuanto al Ministerio de Fomento, programa 453. C, código 86, sección 17, 04940, queremos su desglose. Programa 453. C, código 2001, sección 17, 38940, asimismo solicitamos el desglose. Programa 453. A, código 2000, sección 17, 200220, solicitamos lo mismo. Programa 453. A, código 2005, sección 17, 400130, lo mismo.

Ha hablado usted antes de supresiones de pasos a nivel, relacionando que algunos se realizaban conforme a obras que se van teniendo y luego había otra partida de supresión en concreto de pasos a nivel. Mi pregunta concreta es la supresión de pasos a nivel, si usted la conoce, de la provincia de Almería.

Detalle del gasto a realizar en el programa 453. C, actuaciones de seguridad vial. Con respecto al término de El Ejido, ¿nos puede informar si se va a llevar a cabo alguna actuación de acceso, así como en el término de Roquetas de Mar y en la capital de Almería?

Si me olvido alguna, se la pasaría por escrito y si no, en el segundo turno se la formularía.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea formular alguna cuestión? (**Pausa.**)

El señor Beloki, por el Grupo Nacionalista Vasco, tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Muy brevemente.

Parece que ha llegado el momento de las preguntas precisas y voy a ver si con unas pocas le salvo el difícil papel que le han dejado mis predecesores. Usted hablaba de algo en lo que nosotros estamos de acuerdo y es que la alta velocidad hay que desarrollarla con un esquema coherente, creo que esas han sido sus palabras. Me gustaría saber cómo se aplica ese esquema coherente al tema de la Y vasca. Por ejemplo, si está dentro de la coherencia que lo que haya que hacer hay que hacerlo para que en el año 2010 esté acabado, por un montón de razones de coherencia que no es necesario explicitar, supongo. También quisiera saber cómo se concreta —si le he entendido bien— lo de los 1.361 millones. Según los datos de que disponemos, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias va a invertir este año —tengo una duda— no sé si 171 millones, como alguien antes ha dicho aquí, o 202 millones. Esto también viene detallado y dicen que se van a invertir —si son 202 millones— 31 millones en Vizcaya, 53 millones en Guipúzcoa y 117 millones en Álava. Me pregunto cuál es el esquema coherente por el que van a salir las obras a licitación y cómo se aplica en este caso concreto; lo digo por aclarar las cifras de las que le he hablado.

Usted sabe que nosotros vivimos en una zona fronteriza y conoce cuál ha sido la historia de las fronteras: iba el tren en un ancho y para que no pasaran o no vinieran se cambiaba de ancho. Seguimos así. Hay unos intercambiadores más o menos ágiles, pero seguimos así. Por ejemplo, sigue así el puerto de Pasajes, cuando podría estar no sólo al servicio de los que estamos a este lado de la frontera sino también de los que, en su caso, están al otro lado y que pueden sacar provecho económico, pero habría que comunicarlo. Ha dicho que ustedes son partidarios de la multimodalidad, ha hablado de carretera y puerto, pero habría que hablar de carretera, tren y puerto. De ahí que mi pregunta sea si ustedes tienen alguna previsión de hacer desaparecer la frontera, porque en Irún hay muchos elementos de frontera que están adscritos en los que tiene mucho que ver Renfe; si va a haber actuaciones en ese campo en el año 2005. También respecto al puerto de Pasajes quisiera saber si ustedes tienen previsto que el ancho europeo llegue al puerto de Pasajes, lo que sería un elemento de potenciación de un puerto en los términos en los que usted mismo hablaba en cuanto a que pueden ser elementos enormemente productivos para la competitividad de las economías. Y hablando del puerto de Pasajes, desde muchos ámbitos, sobre todo desde el empresarial, se está pidiendo una actuación fuerte en el puerto de Pasajes, incluso se habla de hacer un nuevo puerto, y quisiéramos saber si ustedes van a hacer algo en el año 2005 en esa cuestión.

Esas son mis preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Las preguntas que voy a intentar formular sin duda no van a ser tan precisas como las que ha formulado mi querido compañero del Partido Popular, el señor Merino, que creo que son más apropiadas para ser respondidas por escrito, porque me parece que han sido excesivamente precisas para entrar ahora en ellas. Pero no me corresponde a mí decirlo.

Quiero hacer una breve referencia al capítulo 6 del proyecto de presupuestos generales para el próximo año, sobre inversiones reales, porque entiendo que después de tantas horas hablando de números quizá las cosas no queden claras. Creo que tiene que quedar muy claro que desde el Grupo Parlamentario Socialista observamos que estas inversiones ascienden a 4.352,27 millones de euros, frente a los 3.403,05 millones de euros del actual ejercicio y que ello puede posibilitar en el próximo año la creación de infraestructuras que supondrán un aumento en carreteras del 6,8 por ciento con respecto a la inversión del ejercicio 2004. En carreteras se va a contar con 2.287,98 millones de euros, es decir, 145,40 millones de euros más. En conservación y explotación de carreteras, si los números no me bailan, desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que se produce un aumento del 9,7 por ciento, que va a situar en 693,23 millones de euros el crédito para esta finalidad.

Como los ciudadanos han podido percibir —no es una valoración, es una realidad concreta y palpable— un déficit paulatino, en términos económicos, desde el año 2001 hasta el año 2004, que ha supuesto también un déficit en el mantenimiento de nuestras carreteras, le quiero formular con precisión —para que no fallen ni la vista ni los números— las siguientes preguntas. ¿Es cierto que con el ejercicio presupuestario que hoy debatimos se podrán llevar a cabo 1.695 kilómetros de autopistas, es decir, 174 más que en el año 2004? ¿Es cierto, señor Monfort, que se van a construir 602 kilómetros de nuevas carreteras, es decir, 87 más que este año 2004? En materia de seguridad vial, ¿es cierto que se produce un incremento del 9,6 por ciento y que esto puede permitir poner al día la red, puesto que el abandono al que se ha sometido en los años anteriores ha supuesto un lastre importantísimo, por lo que el Gobierno tuvo que poner en marcha inmediatamente dos planes de choque para la conservación de la red de carreteras del Estado y que estos dos planes de choque —reitero la palabra, pero es así— no tenían precedentes? ¿Es eso cierto?

No quiero ser tan preciso como el portavoz del Partido Popular, pero le pido disculpas porque le tengo que preguntar. Con respecto a las autopistas, ¿cuántos kilómetros se pueden iniciar el año que viene con estos presupuestos? ¿Cuántos, por el contrario, están en curso en este año? ¿Cuántas actuaciones se programan con el presupuesto del año que viene? Señor Monfort, su intervención me ha parecido precisa y clara, y le felicito por ello, pero parece que no ha quedado para

todos así de claro, por lo que le quiero preguntar, con respecto a las nuevas carreteras, cuántas actuaciones se van a llevar a cabo con este presupuesto en el año 2005. ¿Cuánto va a suponer en comparación con respecto al año 2004? ¿Cuántos kilómetros de actuaciones se van a iniciar?

También le quería plantear una cuestión, aunque vayamos a repetirla, pero me parece que tiene su importancia —pero no porque hayamos quedado en reiterarlo, sino porque al Grupo Parlamentario Socialista le parece oportuno—, que es la deuda histórica de Renfe. Es histórico —no la deuda, que lo es— el hecho de que un Gobierno socialista por segunda vez se haga cargo de dicha deuda, porque tengo que recordarles, señorías, que la primera reducción... (**El señor Ayala Sánchez hace signos negativos.**) Sí, señor Ayala, analice la historia; ustedes intentaron cambiarla durante ocho años, pero la historia no se cambia por un gobierno o por otro, la historia está ahí. Usted puede comprobar que la primera reducción de Renfe también la hizo, en el año 1986, un Gobierno socialista. Eso es así aunque a usted no se lo parezca, si no, repase los antecedentes. Desde entonces la deuda ha seguido creciendo por falta de la suficiente consignación presupuestaria para cubrir los gastos de explotación y, por la parte asociada, la construcción de las infraestructuras. Cuando los socialistas hemos vuelto al Gobierno nos hemos encontrado la red convencional en estado de abandono y esto había que solucionarlo; ese es el motivo de la decisión histórica del Gobierno socialista de asumir los 5.495 millones de euros, para que nos entendamos, un billón de las antiguas pesetas, para permitir esa solvencia financiera de las empresas que nacerán a partir del 1 de enero y para que lo hagan en condiciones saneadas de garantía financiera, para que les permita, en definitiva, funcionar con eficacia y racionalidad en la futura toma de decisiones. Eso es algo que tenemos que repetir mucho desde el Grupo Parlamentario Socialista, señorías, porque nos parece que es un hecho trascendental, que quizá algún otro grupo hoy no quiera querer recordar —valga la redundancia—, y compareciendo usted como secretario general de esta materia nos parece más importante aún, aunque sea repetitivo.

Vuelvo a las preguntas. Ya que el portavoz del Grupo Popular, mi querido señor Merino, quería más concreción, ¿podría concretarnos cómo se va a contemplar en la mejora de cercanías el pase de los 87.720.000 euros a los 227.970.000 euros que contempla el presupuesto? ¿Podría concretar un poco más esta cuestión? Me parece que es un paso histórico, aunque reitero el manido término a lo largo de la mañana, el pasar de 87 millones a 227 millones en la mejora de cercanías, que es un ámbito fundamental para el ciudadano y que estos años atrás se ha visto tan deteriorado como consecuencia del abandono en inversiones del anterior Gobierno del Partido Popular. Para profundizar en este sentido, y terminando ya, señor Monfort, me gustaría saber cómo se contempla, aunque usted ha hecho una precisión gené-

rica, la supresión de los pasos a nivel distribuidos por toda la geografía española de 358 en el 2004 a 455. ¿Podría hablarnos algo más de esto? Porque sabe usted que ha habido muchos accidentes estos años atrás, que han muerto muchas personas y que es algo que hay que remediar. Pensamos que con el presupuesto que presenta el actual Gobierno se puede llevar a cabo ese ámbito de seguridad que venimos repitiendo a lo largo del día de hoy, que es uno de los pilares básicos de estos presupuestos que presenta el Gobierno socialista.

También me gustaría plantearle unas preguntas —aunque no quiero profundizar mucho más por el tiempo que le podría llevar— a raíz del análisis de los presupuestos y que van referidas, por ejemplo, al significativo aumento en las aportaciones para el fomento del uso del transporte ferroviario en el ámbito urbano y para paliar también los efectos negativos en los territorios no peninsulares. Me gustaría, si usted puede, que lo concretara algo más. Por último, me gustaría saber cómo valoraría usted, como secretario general de Infraestructuras, los grandes proyectos de inversiones que se recogen en carretera y en ferrocarril en el ámbito de la competencia estatal que están diseñados en estos Presupuestos Generales del Estado, si cumplen fundamentalmente con el ámbito programático que se presentó por parte del Partido Socialista a los ciudadanos en las elecciones de marzo del 2005.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra al señor Monfort, quiero decirles, aunque lo pueden deducir, que cuando termine esta comparecencia suspenderemos la sesión para comer, reanudándose posteriormente con la comparecencia del presidente de Renfe y GIF.

Señor Monfort, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Trataré de contestar por orden las distintas cuestiones que se me han planteado, aunque comprendan, anticipándome ya a lo que ha planteado el señor Merino, las limitaciones que desde aquí obviamente cualquier persona tendría, y desde luego yo particularmente las tengo, para contestar con concreción a toda esa panoplia de cuestiones.

Por lo que se refiere al señor Rodríguez, me parece totalmente pertinente lo que usted ha planteado. Yo lo he dicho de manera general en mi intervención. Cuando hablamos de la necesidad de hacer un esquema coherente y de la necesidad de planificar, nos referimos particularmente a los problemas —y lo digo en plural— que usted ha suscitado. Tenemos un desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad que estamos haciendo en ancho internacional, pero no estamos extendiendo la red de una manera progresiva a partir de la espina dorsal que hemos ido construyendo con esa línea de Sevilla-Madrid hasta Lleida-Barcelona por una parte, la que hacia el norte va hacia Valladolid. Seguramente la lógica de una planificación ferroviaria, que luego

siempre hay que superponer a una planificación territorial, hubiera pedido que ese tronco, esa espina dorsal se hubiera ido abriendo hacia todo el territorio. Ahora nos vamos a encontrar con un conjunto de operaciones que se están realizando especialmente en el norte de España y que durante un tiempo van a estar, en efecto, inconexas con esa red que vamos generando en el resto del país. Por tanto, tenemos que meditar —y por eso yo hablaba antes de escenarios temporales que van a ser necesariamente cambiantes—, y lo vamos a hacer seriamente con estudios profundos sobre ello, cómo vamos extendiendo, cómo vamos compatibilizando esos dos anchos de vía que vamos a tener coexistiendo en nuestro país probablemente para siempre. Recordemos que las redes de cercanías y las redes de mercancías, por lo menos en los plazos largos que nosotros podemos prever (no quiero pensar en plazos de cien años, pero sí en plazos largos, y estoy hablando de veinte o treinta años), van a coexistir en nuestra red ferroviaria en los dos anchos. Afortunadamente, tenemos unas soluciones tecnológicas sobre el material móvil que nos van a permitir hacer esa compatibilidad. Yo creo que esto nos va a facilitar enormemente la situación, al igual que también nos la puede facilitar el hecho de que dispongamos de las traviesas polivalentes que permitirán que en líneas que ahora equipemos en ancho ibérico, en el futuro las podamos transformar con un coste pequeño a ancho internacional, a ancho estándar. Usted planteaba esta cuestión para dos líneas particularmente. Mi opinión en este momento, y es posible que cuando hayamos profundizado en estos trabajos pueda cambiar, es que el eje atlántico, que vamos a tener que ir poniéndolo en servicio por tramos, puesto que no estamos hablando de una gran variante que va desde Tui a Ferrol, sino que vamos haciendo variantes que se van incorporando a tramos de línea actual, modernizada pero actual, deberemos equiparlo en ancho Renfe para que justamente cada una de esas piezas que vayamos terminando pueda ser puesta en servicio inmediatamente. Por el contrario, el de Ourense-Santiago, que es una operación completa, deberemos equiparlo con ancho internacional desde el principio y naturalmente durante un tiempo, hasta que completemos al sur de Ourense hasta Medina toda la relación en ancho internacional; tendremos que explotarlo con material de ancho variable, de ancho adaptable automáticamente a una y otra estructura de vía.

Plantea usted una cuestión muy importante, pero que a mí me gustaría también desmitificar un poco, que es el transporte de cercanías en el sentido de servicio. Yo creo que la diferencia o el límite entre lo que es cercanías y lo que son regionales y lo que son regionales y lo que es largo recorrido, es una frontera que muchas veces es difusa. Lo que importa es que haya buenos servicios, lo de menos es que sean de cercanías o que sean de regionales. Pero fíjese que en la medida que Renfe Operadora va a tener una mayor autonomía, si cabe, de la que tiene ahora, tendrá que ser Renfe Opera-

dora quien decida cuáles son los servicios que debe prestar, naturalmente de acuerdo con las administraciones que estemos dispuestas a seguir financiando esos transportes de cercanías y esos transportes de regionales cuando por sí mismos no sean rentables para la empresa operadora. Pero la empresa operadora tendrá que tener, y es una exigencia de futuro, sus cuentas cuadradas; de ahí que también le he dicho en mi exposición que la viabilidad financiera tanto de Renfe Operadora como del ADIF es uno de los elementos que más nos preocupa políticamente.

En cuanto al AVE del Cantábrico, no tengo que hacer ninguna observación. Nosotros cumplimos lo que está previsto. Somos una Administración moderna y por tanto somos consecuentes con los acuerdos anteriores y en este caso nos parece un acuerdo absolutamente positivo. De manera que trabajamos para que el AVE del Cantábrico, aunque todos sabemos que no es un proyecto para mañana, disponga de los estudios informativos, que es lo que en este momento estamos obligados a hacer, y por tanto disponga de los avances en la tramitación que permitan ir superando cada uno de los distintos elementos que hay para el desarrollo de unas infraestructuras. Aprovecho la ocasión para decirle a usted y a todos que las infraestructuras son proyectos de lenta maduración. Por mucho que se quiera, no se trata exclusivamente de poner más dinero en los presupuestos. Por ejemplo, en el eje atlántico sería imposible, aunque tuviéramos el doble de presupuesto para el año próximo, que hiciéramos el doble de obra. Hay unos ritmos que necesariamente tenemos que cumplir y nos tenemos que acostumbrar a que la tramitación cada año será más lenta. Si usted piensa en otros países de nuestro entorno, a los que seguramente debemos acostumbrarnos a mirar, una infraestructura en un país como Alemania, tradicionalmente bien organizado, no tarda menos de 14 ó 16 años desde que se decide que se quiere hacer esa infraestructura hasta que realmente se pone en servicio. En Italia esos plazos pueden ser más largos y yo creo que, poco a poco, en nuestro país la complejidad de los procedimientos medioambientales y de inserción de las líneas será cada vez mayor. Me pregunta usted por el CEDEX. Me va a permitir que yo deje esa pregunta para el presidente de Puertos que comparece esta tarde porque, aunque, en efecto, el CEDEX depende de mí, quizás el presidente de Puertos le pueda responder a un informe tan específico como ese con mayor concreción.

La primera pregunta que me plantea el señor Merino, portavoz del Grupo Popular, es la del desglose del plan extraordinario de carreteras. Con mucho gusto le diré que incorpora las siguientes actuaciones: el cierre de la ruta de la Plata en Andalucía y Extremadura; la ruta de la Plata entre Zamora y el límite de Extremadura; la autovía Cantabria-Meseta (verán ustedes seguramente que muchos de estos itinerarios responden a actuaciones que están en el capítulo 6, particularmente en Cantabria-Meseta todas las que están en marcha siguen

estando en el capítulo 6, mientras que otras son complementarias a esas y, por lo tanto, están en este plan extraordinario); el cierre de la autovía del Mediterráneo en Granada; el cierre de la autovía de Málaga; el cierre de la A-50 entre Ávila y Salamanca; la autovía Huesca-Somport; la autovía A-22 entre Huesca y Lleida; la autovía Maqueda-Cuenca, por la que creo que también se ha interesado posteriormente; la autovía del Cantábrico, tanto en Asturias como en Galicia (aquí también nos va a ocurrir que encontraremos tramos que están en el capítulo 6 y tramos que están en este plan extraordinario de carreteras, precisamente porque son tramos que están suficientemente maduros y podrán ser iniciados el próximo año); la autovía Puertollano-Atalaya; las rondas de Zaragoza; el cierre de la autovía Trujillo-Cáceres; la autovía Medinaceli-Soria por la que también se ha interesado usted; la autovía A-7 entre Barcelona y el Hospitalet de l'Infant y el cierre de la A-2, que creo que he mencionado antes, entre Tordera y la frontera francesa. Este conjunto de actuaciones son las que tendrían, como hemos dicho, una anualidad de ejecución en el año próximo de 465 millones de euros.

Me va a disculpar usted, pero reconozco que mi capacidad para tomar nota no ha sido tan amplia como la suya para exponerlas, de manera que tengo dificultad incluso para entender mi propia letra. Preguntaba usted por los 929 millones de euros que están en los préstamos a promotores de infraestructuras. Creo que la subsecretaria les ha contestado en su intervención a esta cuestión, pero yo lo voy a recalcar. Eso es una previsión que responde fundamentalmente a los préstamos participativos de la autopistas de peaje, que está hecha en función de los máximos que hubieran podido ser solicitados por los concesionarios. El que esté hecha conforme a esa previsión máxima no quiere decir que se vaya a emplear todo ese dinero. Como bien le han dicho antes, es un crédito que se consumirá en la medida en que las sociedades concesionarias vayan requiriendo esa participación de préstamos participativos —valga la redundancia—, de acuerdo con las ofertas que cada una presentó.

Me pregunta usted por la Ávila-Maqueda. Le he dicho que está contemplada en el plan extraordinario. **(El señor Merino López pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Una cuestión de orden relativa al propio compareciente. Como en el «Diario de Sesiones» constan las preguntas, si usted tiene a bien contestárnosla en el plazo de 48 horas, salvamos este trámite y le facilitamos la labor.

El señor **PRESIDENTE**: Es una posibilidad reglamentaria, señor Monfort. En 48 horas le contesta por escrito a las preguntas.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Se lo agradezco porque, como es natural, si en mi cabeza cupiesen todos los detalles de un presupuesto como el que tenemos asignado, sería realmente una persona extraordinaria y le puedo asegurar que no lo soy. **(El señor De la Encina Ortega pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, si me lo permite, haré una puntualización. Al haber tantas comisiones convocadas el «Diario de Sesiones» tarda varios días en ser publicado. Lo digo para que el compareciente no tenga el peso de no poder contestarlas en 48 horas porque seguramente le tardará unos días en llegar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, no se preocupe. A través de la presidencia y con el señor Merino le haré llegar al señor Monfort las cuestiones sobre las que él tiene interés y zanjaremos la cuestión. Le ruego que luego me las haga pasar y yo se las haré llegar.

Puede continuar su señoría.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Monfort Bernat): Haré mención a la última pregunta que tenía relacionada. En efecto, hay un tramo del Córdoba-Málaga que transcurre por Sevilla. Esta es otra reflexión que siempre tenemos que hacer cuando tratamos de regionalizar las inversiones en infraestructuras. Es una inversión que se localiza en Sevilla pero que ciertamente favorece a Córdoba y a Málaga, pero a Sevilla le deja indiferente, puesto que se trata de una línea que relaciona Córdoba y Málaga. Las últimas preguntas que he anotado hacían referencia a Almería. De la misma manera las intentaremos contestar por escrito.

El señor Beloki me plantea una cuestión que creo que con la contestación que he dado a su compañero de mesa, el señor Rodríguez, probablemente le he contestado a usted también en cuanto a cómo contemplamos la problemática del ancho de vía. En ese sentido no tenemos nada diferente que decir. Quiero hacer una puntualización. La previsión para la Y vasca es de 171 millones de euros. El resto de las inversiones en el GIF en País Vasco entiendo que se refieren a otras inversiones, no necesariamente a la Y vasca. El dato que le estoy dando es el válido. Si después lo confirmo y fuera de otra manera, con mucho gusto se lo diría. Estoy absolutamente de acuerdo con la intermodalidad. Nosotros no podemos entender la intermodalidad exclusivamente como puertos-ferrocarril o como puertos-carretera. Son todos los modos que debemos aprovechar para extraer de cada uno sus máximas eficiencias. Discúlpeme, no he entendido muy bien su pregunta en cuanto al puerto de Pasajes, o al menos no

tengo la concreción necesaria para contestarle en este momento, de manera que si me lo permite, o me insiste usted en lo que me ha planteado o posteriormente quizás le pueda contestar de otra manera.

En cuanto al señor De la Encina, le agradezco su intervención. En efecto, las inversiones que hemos indicado en el capítulo 6 son las que tienen los índices que hemos mencionado. Siempre nos interesa mucho decir que no son las únicas que hacen crecer el presupuesto. Es decir, ahí tenemos ese 7,45 por ciento de incremento, pero tenemos que recordar que con el plan extraordinario y con las inversiones que deben realizar los entes públicos la inversión, especialmente en infraestructuras como ya hemos dicho, crece bastante por encima de ese 6 por ciento. En cuanto a la política de mantenimiento, hemos dicho en reiteradas veces que para nosotros es esencial. No podemos hacer una política de nuevos ricos en la que únicamente estemos adquiriendo una y otra vez nuevos bienes, sino que tenemos que aprender a conservar un patrimonio infraestructural tan relevante como el que tiene este país, que lleva muchos años haciendo muchas infraestructuras y tenemos que aprender a conservarlas bien. Preguntaba usted por las unidades físicas en autovías. El año próximo prevemos tener en obras 1.850 kilómetros de autovías. De esos 1.850 kilómetros, 640 habrán sido de licitación en el año. Es decir, iniciaremos obras en 640 kilómetros de autovías. Además, tenemos 2.600 kilómetros que se encuentran en fase de proyecto o en fase de estudio informativo.

Ha planteado su señoría una pregunta también en relación con las autopistas de peaje. Ahí debo decirle que el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte deberá arrojar luz sobre esta importante cuestión, sobre la que todavía no hemos expresado ninguna opinión, y lo recalco, porque no estamos en contra. Hasta ahora simplemente hemos puesto una condición que nos parece relevante —condición que el propio Partido Socialista había indicado— y es que sólo deberemos desarrollar autopistas de peaje cuando exista una vía de alta capacidad de uso libre alternativa; es la condición que ponemos. Naturalmente, cabrán dentro de ese planteamiento autopistas de peaje en el futuro.

En cuanto al crecimiento de las inversiones en cercanías, antes he mencionado las más relevantes. Es cierto que he sumado las inversiones que hace el ADIF y las que hace la dirección general, pero en el capítulo 6 están claramente identificadas todas a las que usted ha hecho referencia de la Dirección General de Ferrocarriles.

Discúlpeme que no pueda darle la distribución de las inversiones en pasos a nivel, no dispongo de ella aquí. Si hay interés, podemos, en efecto, hacer una distribución territorial, aunque, si bien, hay que decirles también que los proyectos de pasos a nivel tienen una gestión difícil porque requieren muchas veces el acuerdo con el propietario de la vía, con el ayuntamiento y con la comunidad autónoma correspondiente y, aunque sean proyectos pequeños, tienen normalmente una

laboriosidad en su gestión, que ustedes comprenden perfectamente.

Coincidimos una vez más en su reflexión en torno al transporte urbano, que apoyamos de manera decidida. Los problemas en las áreas metropolitanas deben resolverse no solamente haciéndose infraestructuras, sino haciendo gestión de transporte y, por lo tanto, teniendo muy claros cuáles son los objetivos de un desarrollo sostenible en grandes ciudades.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea puntualizar alguna cuestión? Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, no quiero puntualizar nada, sino decir que formularé tres preguntas por escrito muy concretas respecto al *eixe* atlántico de Lubián a Ourense y de Santiago a Ourense, en concreto, sobre proyectos y cantidades.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego a los señores portavoces que quieran formular preguntas que me las hagan llegar.

Se suspende la sesión hasta la cuatro y media.

Eran las tres y veinticinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

— **DEL PRESIDENTE DE RENFE (SALGUEIRO CARMONA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000236) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (BNG) (Número de expediente 212/000180.)**

— **DEL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) (GONZÁLEZ MARÍN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000238), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (BNG) (número de expediente 212/000181) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 212/000169)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Si les parece, como anuncié esta mañana, la comparecencia del presidente de Renfe y la del presidente del GIF se celebrarán de manera conjunta, dado que estamos en un año de transición después de la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario. ¿Les parece a

SS.SS. que lo hagamos así? (**Asentimiento.**) Buscaremos la manera de hacer sitio para que puedan comparecer simultáneamente el presidente de Renfe y el presidente del GIF. Ellos harán una breve intervención presentando sus propuestas y ustedes, a continuación, con uno o dos portavoces, podrán plantear las cuestiones que estimen oportuno.

Tal y como acordamos esta mañana, van a intervenir brevemente, en primer lugar, el presidente de Renfe y, posteriormente, el presidente del GIF; a continuación, intervendrán los distintos grupos. Les pediría a todos —no hace falta que el presidente se lo recuerde— que traten de acortar el tiempo previsto porque vamos con un cierto retraso.

Tiene la palabra el señor Salgueiro, presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Salgueiro Carmona): Señor presidente, señoras y señores diputados, comparezco ante ustedes en mi condición de presidente de Renfe para exponer, en el marco del debate sobre los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio de 2005, el avance de cierre del ejercicio 2004 de Renfe y, respecto al ejercicio de 2005, las cifras correspondientes a la entidad que, a partir de la próxima entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, tiene por objeto la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y mercancías y como denominación Renfe Operadora. Como SS.SS. conocen, hasta el presente ejercicio de 2004 la entidad pública empresarial Renfe ha venido realizando la prestación del servicio ferroviario de viajeros y mercancías, tanto por línea de ancho convencional como de UIC, el mantenimiento y la explotación de las infraestructuras ferroviarias y la gestión del subsistema de control, circulación y seguridad.

Por otra parte, desde octubre de 2003, con la puesta en marcha del tramo Madrid-Lleida de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, el mantenimiento y explotación de dicho tramo recae sobre otra entidad pública empresarial, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. La entrada en vigor el próximo 1 de enero de la Ley del Sector Ferroviario modifica esta situación y la adecua a lo dispuesto en la normativa comunitaria que, como SS.SS. saben, promueve la separación entre la prestación del servicio de transporte y la gestión de la infraestructura ferroviaria. La aplicación de la ley supone los siguientes cambios conforme a lo dispuesto en la disposiciones adicionales primera, segunda y tercera de la citada ley. Por un lado, el cambio de denominación de la actual Renfe por el de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias —de ahora en adelante citaré a ADIF— y con la asunción que la propia ley le encomienda a dicho ente empresarial. Supone la extinción del GIF y la subrogación de ADIF de todos los derechos y obligaciones y, por otra parte, la segregación de Renfe Operadora, la cual nace con el objeto de prestar servicio de transporte ferroviario de viajeros y

mercancías. Bajo este nuevo esquema, los Presupuestos Generales del Estado, que hasta el año actual habían recogido los estados financieros de las entidades públicas Renfe y GIF, deben responder, de cara al próximo ejercicio de 2005, al contenido de la ley presentando los estados financieros de Renfe Operadora y ADIF. Por lo tanto, mi comparecencia se va articular en dos apartados. Por una parte, les avanzaré un cierre del ejercicio de 2004 de la entidad pública Renfe, actualmente existente, y por otra les comentaré el presupuesto de la entidad Renfe Operadora.

Por lo que se refiere al cierre del ejercicio de 2004 de Renfe, la previsión del resultado de explotación al cierre del mismo asciende a un importe positivo en torno a los 33 millones de euros. Con ello quiero destacar que, no obstante las desviaciones respecto a las previsiones especialmente manifestadas en el primer semestre del año, el esfuerzo de gestión realizado a partir del mes de abril y cuyo resultado se ha hecho más notorio en el segundo semestre del mismo, va a permitir que Renfe termine, el ejercicio con un resultado positivo de 33 millones de euros una vez hechas las aportaciones del Estado. De esta forma, Renfe no va a plantear la necesidad de mayores recursos durante el ejercicio de 2004. Esta mejora de resultados es consecuencia de variaciones en ingresos y gastos, cuyas partidas más significativas me voy a permitir citarles.

La previsión del cierre del ejercicio de 2004 contempla unos ingresos generados por la empresa de 1.883 millones de euros frente a los 1.798 de 2003, lo que supone un incremento de 65 millones de euros en 2003, es decir, un crecimiento del 3,6 por ciento. Dentro de este volumen, la partida más significativa son los ingresos de transporte de viajeros y mercancías, que alcanzará en 2004 1.416 millones de euros frente a los 1.346 de 2003. Por lo tanto, supone un crecimiento del 5,2 por ciento, equivalente a 70 millones de euros en valores absolutos. Hay que señalar que en el citado presupuesto inicial del ejercicio de 2004 se incluía un volumen de 46 millones de euros asociados a la explotación de la alta velocidad Madrid-Barcelona, en unas condiciones de explotación muy diferentes de las reales debido tanto a las deficiencias observadas en la infraestructura como al retraso y en su caso incumplimiento de los plazos de entrega de bienes. Asimismo, en la cifra de previsión del cierre del ejercicio de 2004 se recoge el efecto negativo de los atentados del 11 de marzo, que supusieron un retraimiento de la demanda, que sólo parece recuperar el ritmo de crecimiento previsto en este tramo final del ejercicio. Por su parte, la previsión de gasto del ejercicio antes de las amortizaciones e intereses alcanza los 2.390 millones de euros, lo que supone un incremento del 9 por ciento respecto de 2003. Incorporando amortizaciones e intereses, los gastos de 2004 se sitúan en 3.200 millones de euros, con un incremento de 244 millones, es decir, el 8,2 por ciento respecto de 2003. Esta variación recoge tanto el impacto negativo de la evolución de los precios de la

energía, que puede valorarse en torno a los cuatro millones de euros, como los gastos extraordinarios asociados a los atentados del 11 de marzo. Considerando todo lo anterior, Renfe espera cumplir el presupuesto de explotación incluido en los presupuestos de 2004, con unos resultados negativos contemplados en dichos presupuestos de 1.370 millones de euros, que con las previsiones actuales se quedan en 1.337 millones, es decir, se consigue una mejora de 33 millones de euros.

Por otra parte, el cumplimiento de los objetivos económicos está acompañado por un esfuerzo en la gestión diaria que se materializa en unos indicadores de calidad, entre los que cabe destacar la puntualidad de los trenes que operan las unidades de negocio de viajeros, que alcanza el 99,7 por ciento en trenes de alta velocidad, el 96 por ciento en las grandes líneas, el 98,9 por ciento en cercanías y el 94,4 por ciento en regionales, un esfuerzo en la mejora del mantenimiento del material, que se refleja en el incremento del número de kilómetros recorridos por los trenes sin averías imputables a su mantenimiento, así como en el incremento del material disponible para prestar servicio, que en el caso de viajeros será de un 98,3 por ciento durante el año 2004 frente al 95,8 por ciento de 2003.

En cuanto a las inversiones del ejercicio de 2004, cuando me hice cargo de la Presidencia de Renfe me encontré con una situación que sintetizo como sigue. El 1 de enero de 2004 existía un alto nivel de compromiso de inversión pendiente de ejecutar en el horizonte 2004-2008 que atendía a 3.603 millones de euros, de los que 1.966 millones correspondían a lo que será Renfe Operadora y 1.637 millones de euros a lo que será ADIF. Además, en los meses de febrero y marzo de 2004 estos compromisos se incrementaron con nuevas adjudicaciones para material móvil por importe de 2.312 millones de euros. De acuerdo con este nivel de compromiso de inversión, la anualidad prevista en los Presupuestos Generales del Estado para 2004 era de 1.960 millones, de los cuales 618 correspondían a inversiones en el área de infraestructuras y el resto, 1.342 millones de euros, a inversiones en material rodante fundamentalmente. Ante este elevado volumen de inversiones, muy superior al de años precedentes, la ejecución va a alcanzar un nivel satisfactorio. Por lo que se refiere a las infraestructuras, el grado de ejecución de las inversiones a 30 de septiembre es del 61 por ciento, frente al 50 por ciento que en esta misma fecha se daba en el año anterior, lo cual nos hace prever que alcanzaremos el cien por cien de grado de ejecución al término del año. Para el resto de las inversiones, descontando el efecto de la inversión asociada a la adquisición de los 32 trenes de alta velocidad de larga distancia, cuya entrega ha sufrido retrasos y en parte incumplimientos, el grado de ejecución a 30 de septiembre era del 32 por ciento, siendo la previsión para el cierre del 92 por ciento. Insisto, una vez que se separa la adquisición de los 32 trenes de alta velocidad. Por otra parte, se está en conversaciones con el fabricante

de los trenes —no se han producido las mayores desviaciones en los plazos de entrega de las unidades— con el objeto de buscar soluciones industriales definitivas al problema.

Finalmente, como hito especialmente significativo en este año 2004, quiero destacar el esfuerzo realizado por el Gobierno para el saneamiento financiero de Renfe, un esfuerzo que queda plasmado en el recientemente aprobado Real Decreto-ley 7/2004, de 27 de septiembre, que supone la asunción por parte del Estado de 5.459 millones de euros, correspondientes a la denominada deuda histórica de Renfe, así como a la asociada a la construcción de infraestructuras de la llamada red convencional. La adopción de esta extraordinaria medida permitirá que el sistema ferroviario español se enfrente al nuevo marco de liberalización en las mejores condiciones financieras posibles y sin que las dos nuevas entidades que nacen el 1 de enero, ADIF y Renfe Operadora, lo hagan con el peso de una deuda y una carga financiera asociadas a ellas que hubiera hecho prácticamente imposible su viabilidad económica. La operación de asunción de la deuda por parte del Estado al mismo tiempo que reduce el volumen global de la deuda se traduce en la reducción de gasto financiero para el sector ferroviario en la magnitud de 204 millones de euros al año. Ambos efectos inciden directamente en un incremento de la solvencia de las dos nuevas entidades empresariales. Este esfuerzo en saneamiento, que hemos de entender como una apuesta clara del Gobierno por el sector ferroviario, debe hacernos trabajar a todos conjuntamente y redoblar esfuerzos para ofrecer a la sociedad un sistema de transporte eficiente y competitivo que responda a su demanda de movilidad y que ayude a incrementar el crecimiento económico del país.

A continuación, voy a centrar mi intervención en el segundo gran apartado al que aludí en un principio, que es el de las previsiones para el próximo ejercicio 2005. Como he señalado anteriormente, procedo a exponer simplemente los datos que hacen referencia a la nueva entidad Renfe Operadora. El objeto de la misma viene determinado en el punto 2 de la disposición tercera de la Ley del Sector Ferroviario, que establece que el objeto de la entidad Renfe Operadora es la prestación del servicio de transporte ferroviario, tanto de mercancías como de viajeros, y que incluirá el mantenimiento del material rodante. Con esta definición de su objeto, y dada la arquitectura organizativa preexistente de Renfe, que descansa sobre la gestión por unidades de negocio diferenciadas, los estados financieros de la nueva entidad que se presentan incluyen los datos relativos a los siguientes negocios de la actual Renfe: cercanías, regionales, alta velocidad, grandes líneas, mercancías y mantenimiento integral de trenes. Además, contienen los gastos corporativos, que aseguran el adecuado funcionamiento de la nueva empresa. La proyección de resultado para 2005 responde al planteamiento del nuevo modelo de gestión del ferrocarril, enmarcado por el nuevo esce-

nario que se producirá a partir del 1 de enero de 2005. Los ingresos totales para 2005 ascienden a 1.646 millones de euros, alcanzando el ingreso del tráfico por el transporte de viajeros y mercancías los 1.512 millones de euros frente a los 1.416 de 2004, es decir, un crecimiento del 3,7 por ciento. La consecución de este nivel de ingresos se apoya en un crecimiento de la actividad, medido como unidades de tráfico transportadas, del 3,2 por ciento hasta alcanzar los 33.361 millones de viajeros/kilómetro y toneladas/kilómetro transportadas. Haciendo separación de ambas cifras, desglosado en viajeros y mercancías, en viajeros supone un crecimiento del 4,1, es decir, 20.118 viajeros/kilómetro, y del 2 por ciento en cercanías, hasta los 13.000 millones de toneladas/kilómetro, fruto de las tendencias de crecimiento de los distintos negocios en los últimos años y de la aparición de tráficos asociados a las nuevas infraestructuras.

Los gastos de explotación a realizar para la obtención de estos ingresos, cuyo importe global asciende a 2.154 millones de euros, recogen los de personal, así como los de aprovisionamiento y servicios del exterior necesarios para la prestación de los servicios. Como partida más significativa, me gustaría resaltar los gastos de personal, que alcanzan 672 millones de euros e incorporan una previsión de crecimiento de coste unitario del 2,5 para este año 2005, mientras que el conjunto de aprovisionamiento y servicio del exterior crece alrededor del 9 por ciento, alcanzando los 1.159 millones de euros. Quiero justificar de alguna forma este crecimiento del 9 por ciento, en la medida en que en el año 2005, a diferencia del año 2004, se incluye como servicio del exterior una previsión de canon a pagar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por la utilización de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, ya que dichas infraestructuras serán propiedad del ADIF a partir del 1 de enero de 2005 y cuentan en la actualidad con un referente para el cálculo del coste del canon en virtud de la Orden Ministerial de 16 de mayo. Por otra parte, está considerada también como gasto para 2005 una previsión de canon a pagar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por la utilización de la línea de alta velocidad Madrid-Lleida, con un importe que supera al del año 2004. Como segundo elemento justificativo de este crecimiento del 9 por ciento en el gasto, hay que tener en cuenta el incremento del gasto de mantenimiento como consecuencia de los nuevos trenes, es decir, mayor número de unidades a mantener y con una tecnología muy superior, lo que hace que el coste de mantenimiento sea bastante superior a lo que se venía soportando anteriormente. Por el contrario, no hemos considerado ninguna previsión de canon por el uso de infraestructura convencional propiedad del Estado. Estas previsiones de ingresos y gastos se han construido sobre la base de unos planes estratégicos elaborados por las distintas unidades de

negocio que van a componer Renfe Operadora. Quisiera destacar las líneas más estratégicas.

Por lo que se refiere a cercanías, se trata de la consolidación y ampliación de la oferta de cercanías dentro del sistema de transporte de las áreas metropolitanas con una mayor integración intermodal —para el año 2005 cercanías prevé atender una demanda de 453 millones de viajeros—; mejora de la fiabilidad, de la calidad de la operación y del control de la producción y desarrollo de nuevas tecnologías de relación con el viajero y adaptación del sistema tren y estación a las condiciones de accesibilidad para personas discapacitadas. Asimismo, se continuará con el programa de innovación en el proyecto del nuevo tren Civia, que se expandirá en los próximos ejercicios a todos los núcleos de cercanías.

En cuanto a las líneas estratégicas de la unidad de negocios regionales, cabe resaltar el diseño de una nueva estrategia de trenes regionales encaminada a rehabilitar de manera radical la calidad de este segmento de transporte, que incluirá el desarrollo de un nuevo tren adaptado a las condiciones de la explotación de estos tráficos. En paralelo se establecerá un nuevo marco de relación con las comunidades autónomas para concertar esta mejora de calidad y responder a las demandas de movilidad regional o interregional del territorio, así como el inicio de explotación de los 21 nuevos automotores diesel.

En grandes líneas, las líneas estratégicas pasan por la puesta en explotación de los nuevos trenes de ancho variable para los trayectos Madrid-Barcelona y Madrid-Valencia y la mejora de la puntualidad y fiabilidad de la oferta y situación de material en aquellas relaciones servidas con trenes de mayor antigüedad.

Por lo que respecta a la unidad de negocio AVE, las líneas estratégicas se centrarán en el inicio de nuevas explotaciones de radio medio en la línea Madrid-Sevilla y de los trenes de alta velocidad en las líneas Madrid-Lleida y Madrid-Zaragoza-Huesca, si bien estos últimos a la velocidad que permitan las condiciones de explotación del sistema; recuperación de la oferta máxima de alta velocidad en el Madrid-Sevilla y diseño e implantación de un nuevo plan comercial de revitalización del producto.

Por lo que respecta a mercancías, estamos trabajando en la revisión contractual de los convenios con los clientes, contemplando compromisos de tráfico, compromisos de calidades, plan de transporte específico por cliente y tipo de tráfico y recursos dedicados para cada cliente concreto. Estamos trabajando también en el establecimiento de convenios con el Administrador de Infraestructuras que posibiliten un incremento sostenido de la velocidad de los tráficos y su puntualidad; en la potenciación de la personalización en la relación y comunicación con los clientes a través del centro de

información y atención al cliente y en el diseño de nuevos productos comerciales.

Por último, la estrategia de la unidad de negocio mantenimiento integral de trenes pasa por la implantación de la mejora de calidad del mantenimiento, con especialización de talleres e incremento de su tecnificación; nueva política de relación con fabricantes de trenes para acceso a contratos de mantenimiento compartidos y desarrollo de una estrategia de control de calidad y seguridad del material.

Con todo lo anterior que he resaltado en las líneas estratégicas de las unidades de negocio, el volumen previsto de las aportaciones por los Presupuestos Generales del Estado a Renfe Operadora en el ejercicio de 2005 asciende a 507,8 millones de euros. Con este nivel de aportaciones se asegura la prestación de los servicios considerados como de servicio público, tanto cercanías como regionales; la continuidad de la ejecución de un plan de viabilidad que permita en el plazo más breve posible, con el apoyo de las nuevas infraestructuras, hacer frente a los requerimientos del mercado tanto por el lado de los viajeros como por el de las mercancías; el desarrollo de un proyecto industrial que, junto con la incorporación del nuevo material rodante para la prestación del servicio de alta velocidad permita ofrecer un horizonte de desarrollo al negocio del mantenimiento.

Por lo que se refiere a las inversiones para 2005, Renfe Operadora tiene previsto invertir 897,3 millones de euros, de los que 811,4 corresponden a material móvil, 33,2 a instalaciones de mantenimiento para los trenes de alta velocidad y el resto, 52,7, a instalaciones y medios de gestión. Como acabo de indicar, de este total de inversiones, los principales proyectos se refieren a material rodante. En el año 2005 los trenes disponibles para su puesta en explotación van a ser 16 trenes de alta velocidad fabricados por Talgo; 20 trenes de ancho UIC para recorridos medios, fabricados por Alstom-CAF; 12 trenes de ancho variable fabricados por CAF-Alstom y 21 trenes automotores diesel para tráficos regionales fabricados por CAF.

Por último, quiero señalar que de las variaciones en el calendario de puesta en servicio de las nuevas infraestructuras podrían derivarse adecuaciones en los plazos de entrega de material móvil, todo ello en el marco del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte que esta elaborando el Ministerio de Fomento. Esta gestión estratégica de la actividad y este plan de inversiones previsto para 2005 se llevarán a cabo desde el punto de vista de la gestión financiera mediante fórmulas que garanticen la viabilidad de la entidad. Sólo así se podrá afrontar con garantía de éxito el nuevo entorno de liberalización al que se enfrenta Renfe Operadora.

A modo de conclusión, quisiera resaltar que en el nuevo modelo ferroviario, las dos entidades empresariales, ADIF y Renfe Operadora, mantienen como compromisos ineludibles aquellos que han marcado el desarrollo del ferrocarril y su reconocimiento en nues-

tra sociedad, a saber: la seguridad y la calidad del servicio. A más largo plazo y como reto principal en lo que afecta a Renfe Operadora, nuestro objetivo es trabajar para que la entidad tenga un nivel competitivo en todos los órdenes, que le permita enfrentarse con fortaleza al nuevo entorno liberalizado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Antonio González Marín, presidente del Ente Público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF)** (González Marín): Señorías, comparezco ante esta Comisión como presidente del GIF, pero, en virtud de los cambios que devienen de la Ley del Sector Ferroviario, voy a exponer los datos que corresponden a la nueva entidad Administradora de Infraestructuras Ferroviarias para el año 2005.

Como saben SS.SS., la Ley 39/2003, en la que se define el nuevo sistema ferroviario del Estado español, establece a efectos de explotación y gestión la diferenciación entre la red de infraestructuras convencional y la nueva red de altas prestaciones que deberá explotarse en régimen de eficiencia económica. La Ley del Sector Ferroviario crea el ADIF, que se subroga en todos los derechos y obligaciones del GIF y que será titular de todos los bienes de dominio público o patrimoniales que tenga adscritos o pertenezcan al GIF. A este efecto, la ley establece un intercambio entre el Estado y Renfe de los activos relacionados con la red de infraestructuras ferroviarias cuya titularidad se encuentra actualmente compartida. De acuerdo con la adicional primera de la ley, el Estado asume la totalidad de la red de infraestructuras convencional, incluyendo los activos que patrimonialmente pertenecen a Renfe y, a su vez, cede a esta el tramo de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla incorporada en el patrimonio del Estado. En concreto, la entrada en vigor el 1 de enero de la Ley del Sector Ferroviario supone, desde el punto de vista de las entidades públicas empresariales que actúan sobre el sistema ferroviario, los siguientes cambios, de acuerdo con las adicionales primera, segunda y tercera de la ley: transformación de Renfe en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, integración de GIF en ADIF y, finalmente, segregación de Renfe Operadora. Por tanto, el presupuesto para el año 2005 que se presenta será el de la entidad ADIF, que se configura por la agregación de las actuaciones que corresponderían al GIF actual, más la parte de Renfe que quedará integrada en el ADIF a partir del 1 de enero.

Si me permiten SS.SS., y aunque consuma un poco de tiempo, me gustaría hacer una descripción muy rápida de las actuaciones que el GIF tiene encomendadas, a efectos de centrar la comparecencia. En primer lugar, como conocen, la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras o Figueras frontera francesa, tiene una longitud de 805 kilómetros y una inversión prevista

de 10.416 millones de euros. El tramo Madrid-Lleida, como conocen SS.SS., se puso en explotación comercial hace ahora un año, el 11 de octubre de 2003, en unas condiciones de explotación muy inferiores a las diseñadas inicialmente. En lo que respecta al resto de la línea, la programación sigue su curso normal, con una aceleración en las últimas fechas, entre otras cosas porque se han solventado múltiples problemas que incidían en la parte final de la línea, sobre todo en lo referente a la entrada en la ciudad de Barcelona. Como conocen, está previsto que llegue comercialmente a Barcelona en el año 2007. En segundo lugar, el nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España, Madrid-Segovia-Valladolid, cuya longitud es de 211 kilómetros, con una inversión prevista de 3.766 millones de euros; también está prevista la puesta en explotación en el año 2007. En tercer lugar, la línea Córdoba-Málaga, que tiene una longitud de 154,5 kilómetros, con una inversión prevista de 2.100 millones de euros; también se prevé su finalización en el año 2007. La línea Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana y Región de Murcia, cuya longitud asciende prácticamente a 879 kilómetros, con una inversión prevista de 10.321 millones de euros. Quiero indicarles que se ha licitado e iniciado la construcción de diversos tramos de plataformas, lo que supone que en estos momentos haya obras en curso por un total de 245 kilómetros. El acceso a Toledo desde la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, cuya longitud asciende a 20,5 kilómetros y que supondrá una inversión total de 215 millones de euros; proyecto que se encuentra en fase de ejecución.

El Gobierno encomendó al GIF en diciembre de 2002 actuaciones correspondientes a la construcción de nuevas líneas de alta velocidad. Me refiero a las siguientes líneas: La llamada Y vasca, de 180 kilómetros, con un presupuesto estimado de 4.175 millones de euros, en proyecto; el tramo de la variante de Pajares de la línea de alta velocidad León-Asturias, de 50 kilómetros, con una inversión total estimada de 2.313 millones de euros; el tramo Ourense-Santiago de Compostela, de la línea de alta velocidad a Galicia, de 85 kilómetros y una inversión prevista de 1.841 millones de euros. De este tramo se prevé tener empezadas todas las obras durante el año 2005. Para el resto de las líneas encomendadas en diciembre de 2002, el Ministerio de Fomento ha elaborado el estudio informativo y se encuentran pendientes de las declaraciones de impacto ambiental, en concreto, las líneas siguientes. La conexión Soria con la línea Madrid-frontera francesa, de 92 kilómetros; la conexión de Ávila, de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid, de 60 kilómetros; el tramo Talayuela-Cáceres de la línea de alta velocidad Madrid-Cáceres-Mérida-Badajoz, de 127 kilómetros; el tramo Almería-Pulpí del corredor Mediterráneo, de 100 kilómetros. Por último, el 30 de junio de 2003, el Ministerio de Fomento encomendó al GIF la redacción de los proyectos, su ejecución y el mantenimiento posterior de las instalaciones de energía, comunicaciones fijas y móviles y

elementos asociados de la línea de alta velocidad Bobadilla-Granada, cuyos proyectos de plataforma están en este momento en fase de licitación por la Dirección General de Ferrocarriles. Igualmente, se encomendó al GIF el estudio informativo del corredor de alta velocidad del Cantábrico, con una inversión prevista de seis millones de euros, y la redacción de los proyectos básicos y constructivos necesarios para llevar a efecto los accesos a Logroño, con una inversión prevista de 4,5 millones de euros.

En total, las líneas cuya construcción y administración han sido encomendadas al GIF suponen una inversión estimada de 38.600 millones de euros y la construcción de casi 3.000 kilómetros de nuevas líneas. Todos estos proyectos, señorías, no sólo son de una gran complejidad técnica, que lo son, sino que también están sujetos a fuertes condicionantes externos, tanto por el impacto potencial que tienen sobre los territorios que atraviesan, como sobre el medio ambiente. La trascendencia de ambas cuestiones justifica el cuidado que ha de prestarse a la planificación detallada de los proyectos y a su ejecución. A estas actuaciones que tiene encomendadas el actual GIF habría que añadir, obviamente, las correspondientes a Renfe, que quedarán integradas en el nuevo ADIF.

Como conocen SS.SS., el artículo 19 de la Ley 39/2003 establece el contenido y alcance de la administración de las infraestructuras ferroviarias. El artículo 21 de la misma Ley, en el apartado 1, enumera las competencias y funciones del ADIF y, finalmente, la disposición adicional primera de la Ley, en el punto 4, aporta criterios para determinar los bienes muebles e inmuebles de la actual Renfe que quedarán adscritos a cada una de las dos nuevas entidades. Con las definiciones que establece la Ley y teniendo en cuenta la estructura organizativa preexistente en Renfe, que descansa básicamente en unidades de negocio, los estados financieros de la nueva entidad incluyen los datos relativos a las siguientes unidades de negocio: Circulación, mantenimiento de infraestructuras, dirección de proyectos y coordinación de inversiones, estaciones, terminales de mercancías, telecomunicaciones comerciales, patrimonio y urbanismo y dirección de servicios energéticos, y por supuesto también aquella parte de los elementos comunes que son necesarios para el adecuado funcionamiento de la nueva entidad.

A continuación paso a exponer el presupuesto de inversiones de ADIF para el próximo ejercicio. La parte de la inversión programada en infraestructuras correspondiente al actual GIF, que se corresponde básicamente con la encomienda realizada al GIF, asciende a 4.190 millones de euros en 2005, frente a 3.763 millones en 2004, lo que supone un incremento del 11,35 por ciento y pone de manifiesto el enorme esfuerzo inversor que se pretende hacer en este ámbito. Enumeraré algunos de los grandes proyectos: El Madrid-frontera francesa tiene asignados 1.353 millones de euros (hablo indistintamente de Madrid-Figueras, Madrid-frontera

francesa; como saben, la parte encomendada al GIF es justamente Madrid-Figueras, la otra es un tramo internacional que está asignado a una concesión); el Madrid-Valladolid tiene asignados 622 millones; el Córdoba-Málaga tiene 729; los accesos a levante y Murcia, 757; a Toledo, 49; la variante de Pajares, 243; Vitorio-Bilbao-San Sebastián, 179; Ourense-Santiago, 143, etcétera. Estos son básicamente los grandes proyectos consignados para el año próximo.

Significa, obviamente, un esfuerzo considerable sobre las actuaciones realizadas en el pasado, ya que en ningún ejercicio anterior se ha superado, en términos de presupuesto ejecutado, el importe de 2.400 millones. A título de ejemplo diré que en el año 2002, el año que más ejecución ha habido, fueron 2.391 millones y hay una caída notable en el año 2003, en el que fueron 2.157 millones. A estas actuaciones, que proceden del actual GIF, se incorporan actuaciones en infraestructura de Renfe que por la citada Ley pasan al ADIF. Durante el año 2005, ADIF —en la parte, digamos, de Renfe— tiene previsto invertir 243 millones de euros en inversiones materiales; asimismo, por cuenta del Estado, realizará inversiones por importe de 831 millones de euros. Las inversiones más significativas en este ámbito son: mantenimiento de la línea del AVE Madrid-Sevilla, por 20 millones de euros; desarrollo de negocios en la unidad de estaciones, 58 millones de euros, en el que destaca la inversión destinada a Barcelona Sans, por 33 millones de euros, como consecuencia de las nuevas infraestructuras necesarias para la entrada del AVE en dicha estación; mejora de estaciones de cercanías, 54 millones; terminal de mercancías, 45 millones. En el ámbito de las telecomunicaciones comerciales, se complementará la red troncal para servicios a clientes, lo que implica una inversión de ocho millones.

Por otra parte, las inversiones que realizará ADIF por cuenta del Estado se concretan en los siguientes ítem: mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de la red convencional, 517 millones de euros; obras en la red convencional relacionadas con nuevas infraestructuras, 314 millones de euros, que se pueden desglosar en convenios con comunidades autónomas y planes especiales, 184 millones de euros, siendo los principales proyectos el convenio con la Junta de Galicia por 77 millones de euros, el plan especial de Extremadura por 54 millones de euros, eje Sagunto-Teruel, 24 millones, convenio con la Junta de Castilla y León, 17 millones, y otras obras relacionadas con la alta velocidad por importe de 130 millones, en las que destacan fundamentalmente las inversiones en la red de Murcia, con un montante de 87 millones de euros.

Por tanto, el conjunto de actuaciones inversoras que realizará ADIF en 2005 alcanza la cifra de 5.264 millones de euros desglosados así: inversiones en el ámbito del actual GIF, 4.190 millones de euros; inversiones de la parte segregada de Renfe, 243 millones de euros; inversiones sobre la red convencional del Estado y

que por tanto se realizan por su cuenta, 831 millones de euros.

Paso a continuación a desglosar el presupuesto de explotación para el año 2005. En la rúbrica de gastos debe destacarse que el conjunto de gastos asciende a 2.333 millones de euros, de los cuales 151 serían imputables a GIF y 2.182 a la parte que se incorpora de Renfe. Destacaría las siguientes rúbricas: en gastos de personal, 551 millones de euros, se ha tenido en cuenta la previsión de personal que quedará adscrito a ADIF y un incremento del 2,5 por ciento en el coste medio de los costos salariales. El total de la plantilla de ADIF al final del ejercicio 2005 está previsto que sea de 15.052 personas. Una segunda rúbrica sería amortización del inmovilizado, que totaliza 186 millones de euros. De aquí, 43 millones corresponden a la amortización de la infraestructura que ha iniciado ya el proceso de explotación en la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, en concreto en el tramo Madrid-Lleida, y la amortización de los activos que pasan al ADIF de la actual Renfe. Un tercer apartado, gastos de explotación, totaliza 1.275 millones de euros, de los que en este caso concreto al GIF corresponderían 65 millones derivados también de los gastos de explotación del tramo en servicio y de los gastos de administración general, entre los que se incluirían los de mantenimiento por 37 millones, circulación por 3,7, actividades comerciales por 9 millones y administración general por 15,5 millones.

En cuanto se refiere a los procedentes de Renfe, alcanzan un importe de 1.210 millones de euros, cuya partida fundamental son 831 millones de euros correspondientes a actuaciones a realizar por ADIF sobre la infraestructura convencional propiedad del Estado y por cuenta del Estado. Un apartado siguiente sería aprovisionamientos, que alcanza la cifra de 252 millones de euros, y sus componentes fundamentales son la energía eléctrica y el combustible para la tracción de los trenes. Finalmente, un apartado de gasto financiero y asimilados, que asciende a 67 millones, de los cuales 27 corresponden a GIF como consecuencia de los préstamos concedidos por el BEI, préstamos que por otra parte gozan de unas condiciones financieras inmejorables, ya que están referenciados a euríbor menos cinco puntos básicos sin comisiones, y de otra parte los gastos correspondientes a la deuda que procede de la actual Renfe, en el entorno de 1.087 millones de euros, pendiente de la liquidación definitiva que se haga en virtud del decreto que autoriza la segregación, endeudamiento que se estima que pasará al ADIF una vez producidas las operaciones de saneamiento que prevé, como digo, el Real Decreto 7/2004.

En el ámbito de los ingresos, el conjunto de los ingresos de ADIF alcanza la cifra de 2.302 millones de euros, de los que 120 corresponden a GIF y 2.182 a la incorporación de parte de Renfe. Destacaría dentro de los ingresos, en primer lugar, el importe neto de la cifra de negocios, que asciende a 1.376 millones de euros. En la parte de GIF, 48 millones, se recogen los ingresos

de explotación derivados de la puesta en servicio de la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, tramo Lleida-Madrid-Lleida, por los conceptos de canon de infraestructura y actividades comerciales. De la parte segregada de Renfe la cifra de negocios alcanza 1.328 millones de euros, cuya procedencia se puede agrupar en tres grandes capítulos: 610 millones de euros a percibir del Estado como contraprestación de la encomienda de la administración y gestión de la red convencional, 285 millones de euros procedentes de la explotación habitual de los negocios que se traspasan al ADIF y que antes he citado, y 433 millones de euros procedentes de las relaciones económicas que surgieran entre Renfe Operador y ADIF y que engloban, entre otros, el suministro de la energía de tracción, alquiler de espacios a los operadores, servicios en las terminales de mercancías, etcétera.

Un segundo apartado en esta rúbrica sería el relativo a subvenciones a la explotación. Se recoge un importe de 871 millones de euros para atender las actuaciones inversoras en la red convencional propiedad del Estado que realizará el ADIF y que, como he dicho antes, se ha previsto también como gasto. Ingresos financieros por importe de 52 millones de euros como consecuencia de la gestión de los recursos de la tesorería, y para finalizar, en cuanto se refiere a los resultados, la diferencia entre ingresos y gastos previstos arroja unos resultados negativos de 31 millones de euros imputables al GIF y que se deben fundamentalmente a la puesta en explotación de la línea Madrid-Lleida, que no alcanzará sus niveles de rentabilidad adecuada hasta que no se concluyan las actuaciones que permitan la explotación comercial de la línea hasta Barcelona, momento a partir del cual se prevé la obtención de resultados positivos en esta línea.

En cuanto a la financiación, al origen de fondos, los recursos que ADIF prevé presidir para llevar a cabo la construcción de las líneas actualmente encomendadas proceden fundamentalmente de cuatro fuentes: aportaciones del Estado, que se han previsto por un importe de 1.852 millones de euros; fondos comunitarios, por 1.015 millones de euros, parte fondos de cohesión y parte fondos FEDER en lo que se refiere al GIF; 132 millones de euros por actuaciones en la red convencional del Estado, y por último operaciones de endeudamiento, en el año 2005 es necesario acceder a financiación ajena y está previsto en este sentido completar las fuentes de financiación anteriores mediante la concertación de operaciones de crédito con el Banco Europeo de Inversiones, por importe de 1.000 millones de euros, a muy largo plazo. Las condiciones financieras previstas son óptimas, tipos de interés también en el entorno del euríbor menos cinco puntos básicos sin ningún tipo de comisiones. Finalmente, una última rúbrica, devoluciones del IVA, por importe de 290 millones de euros, que corresponden a las

inversiones realizadas que no se han financiado con ayudas europeas.

Quisiera concluir esta exposición señalando a SS.SS. el reto que supone para el transporte ferroviario la aplicación, a partir del día 1 de enero de 2005, de la Ley del sector ferroviario, que pone las bases de un nuevo modelo en el que el objetivo principal que comparten las dos nuevas entidades empresariales, ADIF y Renfe Operadora, es reforzar el compromiso de seguridad y calidad del servicio al usuario. Asimismo quiero recalcar el esfuerzo realizado por el Gobierno de la nación que se ha plasmado en el Real Decreto 7/2004, de 27 de septiembre, por el que el Estado asume la deuda histórica de Renfe, lo que va a permitir garantizar la solvencia y la solidez patrimonial del futuro sector ferroviario, lo que va a posibilitar ofrecer a la sociedad un sistema de transporte eficiente, competitivo, moderno y respetuoso con el medio ambiente, que responda a sus demandas de movilidad y que sirva de palanca para impulsar el desarrollo económico y el reequilibrio territorial.

El señor **PRESIDENTE**: Estas comparecencias han sido solicitadas por tres grupos parlamentarios, el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, el Grupo Mixto y el Grupo Parlamentario Popular, que formularán sus intervenciones por este orden e indistintamente a cualquiera de los dos comparecientes.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, la señora Navarro Casillas.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: Agradezco su exposición. Quería manifestar el absoluto desacuerdo por parte del Grupo Parlamentario al que represento, Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, con la política de inversiones ferroviarias que se va a llevar a cabo y que está recogida en este presupuesto. Todo el dinero, en definitiva, va destinado a las líneas llamadas AVE, sean o no de alta velocidad, y poco queda para el ferrocarril convencional, los trenes que la gente coge a diario para ir a trabajar, a estudiar, para desplazarse en la cotidianidad de sus vidas.

Cuando en el presupuesto se hace referencia a las cercanías, se dice: el objetivo principal de este programa es mejorar la oferta ferroviaria en este campo y aumentar la participación del ferrocarril mediante la reducción de los tiempos de viaje, el aumento de la frecuencia, la coordinación del ferrocarril con otros modos de transporte y la construcción de nuevas infraestructuras, pero luego no se ve reflejado en que se acometa ninguna de estas medidas. En el caso del País Valenciano a lo único que se refiere es a estudios y proyectos de mejora de las cercanías. Yo quisiera saber a qué se refiere en concreto, qué estudios, qué proyectos de mejora se van a acometer, porque desde luego con la cuantía que se establece en el presupuesto, que es de 600.000 euros para las cercanías de Valencia, entien-

do que estudios y proyectos pocos, y acometer reformas ninguna. En el caso de Alicante-Murcia, es una demanda ciudadana de una lógica aplastante el que se establezca una mejora de la línea ferroviaria, y lo único que sale en el presupuesto es proyectos en las cercanías Alicante-Murcia. Me gustaría saber a qué se refiere. El grupo parlamentario al que represento ha presentado una proposición no de ley para que se acometa la mejora de la comunicación entre Alicante y Murcia, la electrificación, duplicidad de las vías, etcétera, cosa que es necesaria y aquí parece ser que no está prevista. En las mejoras de la red ferroviaria convencional tampoco se establece ninguna para Valencia, se ve que efectivamente todo el dinero va destinado al AVE y, como venía diciendo, la red ferroviaria convencional, los trenes que se cogen de manera ordinaria por la gente, no van a recibir las mejoras absolutamente necesarias.

Tampoco vemos que esté recogida la mejora de la línea ferroviaria Zaragoza-Sagunto a través de Teruel, que es una demanda ciudadana y también es imprescindible. Hace muchísimos años que no se establece ninguna mejora y la lentitud es conocida. No hay comunicación entre Valencia, Castellón y Zaragoza, porque el tren va tan lento que nadie puede cogerlo.

Hay una cuantía prevista para el Plan de supresión de pasos a nivel. Después he ido viendo qué pasos a nivel se establecen y sólo en tres se va a acometer la supresión. Dice que hay otros que también están previstos por los conciertos con las comunidades autónomas y las corporaciones en cuanto al pago y las mejoras que se van a hacer, pero no sabemos cuáles son, no hay una definición, en el caso de Valencia son dos y en el de Alicante uno. Me gustaría saber qué pasos a nivel van a ser suprimidos.

Igualmente, en la línea ferroviaria Alcoy-Játiva hace más de diez años que no se acomete ninguna reforma; se necesita suelo y electrificación, tampoco veo que esté prevista. Me gustaría saber si tienen previsto hacer alguna inversión de las genéricas que se establecen para esta línea, me imagino que no porque, vuelvo a decir, la cuantía prevista es insuficiente.

En el caso de Beniparrell se da la circunstancia de que el tren pasa por el pueblo pero no para y hace más de diez años que el Ministerio de Fomento ha prometido que haría una estación y que el tren pararía. Es el trayecto Valencia-La Encina, no está recogido en los presupuestos, por lo menos no está especificado y me gustaría saber si tienen previsto acometer una estación como ha venido prometiéndose en reiteradas ocasiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intentaré diferenciar y aludir primero al funcionamiento de los servicios en general y después a las infraestructuras, porque a grandes rasgos puede coincidir con la representación

que ostenta el señor Salgueiro sobre Renfe y la que ostenta el señor González Marín sobre el actual GIF.

Lo primero que tengo que decir, en líneas generales, señor presidente de Renfe, es que pertenezco a una de las comunidades del Estado español que tiene peores servicios ferroviarios, incluso en atención al número de ocupación de los trenes, especialmente en lo que se denomina el eje atlántico. De ese material móvil que están preparando para el año 2005 en Galicia lógicamente nada más que caben los TRD, es decir, el material de tracción de gasóleo. Por eso le quería preguntar cuántos de esos 21 TRD irán para Galicia para mejorar los servicios A Coruña-Vigo que, como usted sabe, van normalmente abarrotados y ya no pueden ponerse más servicios porque la vía no resiste, ya que es vía única y sin electrificación, mientras que no esté completo el eje atlántico del ferrocarril convencional de cierta categoría.

En segundo lugar, si hay alguna intención por parte de Renfe de acabar con una discriminación histórica, y es que la Comunidad de Galicia es la única de las periféricas que, teniendo tramos perfectamente bien adaptados a los servicios de cercanías, no los tiene; los tienen todas las comunidades autónomas periféricas, todas, sin excepción, Galicia no. Imagínese usted de Vigo a Pontevedra, de Pontevedra a Vilagarcía, de Vilagarcía a Santiago, y ya no hablo de A Coruña-Betanzos-Ferrol, que está todo abandonado. Son más de 400.000 personas en el caso de A Coruña-Ferrol, y en el de Vigo-Pontevedra-Vilagarcía supera esa cantidad. Es increíble que, sin embargo, se nos quiera convencer de que con los regionales estamos muy bien. Yo pregunto si va a haber algún tipo de cambio respecto de esta cuestión en unas zonas que desde el punto de vista demográfico, social y de ocupación tendrían que tener este servicio de cercanías.

En tercer lugar, querría preguntar por los convenios que ustedes hacen con la Xunta de Galicia, donde nada menos que la Xunta entrega cándidamente unos 500 millones de pesetas, 3 millones de euros, todos los años, no se sabe muy bien para qué, porque mantienen tres servicios ferroviarios entre Ferrol-A Coruña a horas intempestivas, sin comodidad suficiente. ¿No cree usted que estos convenios deberían darle otro tipo de participación a la Administración autonómica, o incluso transferir el servicio si no lo quiere realizar Renfe, e ir a una compañía ferroviaria de tipo autonómico? Lo que no tiene sentido es pagar semejante cantidad de dinero y no controlar el servicio, porque tres trenes de Ferrol-A Coruña, dos a Monforte y uno a Lubián no merecen 500 millones de pesetas. Yo creo que con ese dinero en diez años se creaba una compañía ferroviaria bárbara. Me gustaría saber si esto se va a modificar, si ustedes van a tomar cartas en el asunto, si van a prestar un mejor servicio y van a impulsar el ferrocarril en esas zonas, especialmente en aquellas que tiene base demográfica, y en las otras van a hacer un servicio social aunque sea a la baja.

Hay otra cuestión que también me gustaría plantearle. Usted ha hablado de la puntualidad de los trenes de las grandes líneas, el 96 por ciento. Si coge usted los gallegos no es así, no hay día que el exprés Rías Gallegas no llegue con media hora de retraso a Madrid, y no hay día en que el Talgo diurno, que tarda ocho horas y media, casi nueve, llegue puntualmente a Madrid o a A Coruña. Creo que habría que buscar alguna fórmula para mejorar la puntualidad de estos trenes, que además son carísimos, como usted sabe, cuesta más cualquier cama, tanto las de categoría elevada como las medias, que el viaje en avión. Lo cual quiere decir que en A Coruña hay muchos admiradores del ferrocarril, porque uno queda espantado de ver como vienen esas camas llenas. Hay que tener moral para pagar 26.000 pesetas por esto.

Ahí no hay descuentos si se llega tarde, ningún descuento. Eso puede ocurrir durante tres años, pero que llevemos años y años que no se haga nada por intentar mejorar la situación y que empeore a comienzos del siglo XXI es algo espectacular. Exactamente igual nos preguntamos si tienen pensado mejorar esos trenes de largo recorrido residuales que quedan, por ejemplo el tren Ferrol-Madrid, que no lo hacen desaparecer, no ponen un servicio diurno, son tres vagones malamente colocados uno detrás de otro y no hay camas más que los fines de semana. En fin, yo creo que si hubiese una voluntad de mejorar también mejoraría la ocupación de esos trenes, pero, en todo caso, habría que tomar alguna alternativa que atrajese a las personas al ferrocarril.

Por lo demás, solamente me gustaría saber si ustedes se están preocupando del impulso del transporte de mercancías, en concreto desde cada uno de los puertos de interés general de Galicia.

Para acabar, en relación con las infraestructuras, el señor González Marín dijo que había 143 millones de euros para una encomienda que le han hecho al GIF, al futuro ADIF, la construcción de la línea de alta velocidad Ourense-Santiago. Me gustaría saber el resto hasta 258 millones a qué va destinado. En particular usted habló de un convenio con la Xunta de Galicia, y me imagino que se refiere al convenio para el eje atlántico, donde participaban antes Renfe, Fomento y la Xunta, y dio la cifra de 77 millones, si no recuerdo mal. El convenio figura, dentro de los Presupuestos Generales del Estado, en las inversiones del ministerio, en un apartado que se refiere a las actuaciones ferroviarias en Galicia. Eso a lo que usted se refirió ¿para qué es? ¿Para las líneas convencionales que no son el eje atlántico? ¿Forma parte de la inversión en el eje atlántico? Me gustaría que me aclarase esa cuestión porque creo que hay un cierto galimatías burocrático ahí.

Por último, cómo se entiende que el tramo Santiago-Ourense se haya encomendado al GIF y que el futuro tramo Ourense-Lubián sea encomendado a la Dirección

General de Ferrocarriles. No entiendo muy bien todo esto, es una política un tanto extraña.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Merino Delgado.

El señor **MERINO DELGADO:** Señor presidente, en primer lugar, agradecer al señor presidente de Renfe —voy a hacer dos intervenciones separadas, en primer lugar me voy a referir al presidente de Renfe y en segundo lugar al presidente de ADIF— su comparecencia y decirle que lo malo de estos períodos de transición, en los que se va hacia nuevos tiempos y hacia cumplimientos de normativas europeas, etcétera, es que los presupuestos de cada uno de ambos organismos tienden a mezclarse en muchas de sus cuantías. Es verdad que al estudiar los presupuestos de cada uno de ellos no coincide casi ninguna cifra, porque como hay partes en cada uno de ellos, al final, viendo las partidas, no se llega uno a aclarar del todo. Por tanto, pediría que si alguna de las cifras que les doy no están suficientemente claras para ustedes me las aclaren posteriormente, puesto que hay una cierta confusión en ese sentido. He visto un presupuesto de Renfe bastante anómalo, tal vez más confuso que otros años, seguramente derivado de esta nueva situación que marca la normativa; una ley que se aprobó en 2003, que va a empezar ahora su vigencia, pero que en aquel momento fue muy criticada por el Grupo Socialista como una mala ley. Ahora, que ya se está cumpliendo, no parece tan mala, teniendo en cuenta la obligatoriedad que teníamos de adaptar la normativa europea. He visto en los presupuestos dos aspectos, aparte del cambio de nombre, sobre los que me gustaría una aclaración posterior. Se han reducido de forma drástica dos partidas claves en la compañía: una, los gastos de personal y otra, las inversiones reales. Me gustaría saber si eso va a suponer una reducción de la plantilla o, por el contrario, ahí va a asumir gran parte de la plantilla y, por tanto, eso supone un decremento de los gastos de personal tan importantes como han sido en este caso respecto al año 2004.

Por otro lado, hay otra cuestión que me preocupaba y es si se ha dejado de comprar material rodante, tal como figura en el presupuesto, con una reducción tan grande con respecto al año anterior, porque ello supondría no sólo la reducción de la propia cifra, sino, lo que es peor, una pérdida de puestos de trabajo en las empresas suministradoras, que en estos años están haciendo un esfuerzo importante y que me consta van a seguir haciéndolo hasta dar satisfacción a la aportación de los nuevos coches para el AVE que se están haciendo en algunos talleres, como, por ejemplo, en Valladolid o que se van a empezar a hacer con la compañía Siemens. Me ha sorprendido ver que se piensan reducir a la mitad los recursos generados por las operaciones. Tal vez no sea así, pero no entiendo claramente las razones, ya que debería ser al revés, porque al parecer hay nuevos servi-

cios a la vista y, por tanto, tendría que haber más recursos generados por esas operaciones.

He comprobado también, tal y como se ha hecho público ya, que la deuda a largo plazo se reduce para asumirla el Estado en este mismo año. De esta forma parece que va a crecer el déficit público, puesto que se asume una parte importante de la deuda de Renfe a largo plazo. Obviamente estamos en tiempos en los que hay que llevar la contraria al Gobierno anterior y demostrar que el déficit es bueno y saludable, en contra de lo defendido en su día por el propio ministro de Economía, señor Solbes, que dijo que el déficit cero no era malo. Ahora parece que ya no se tiene tan claro y se prefiere asumir una deuda a largo plazo, por las razones que se han explicado y con las que yo, por supuesto, no estoy de acuerdo, con déficit a corto plazo, es decir, con déficit anual. Así saneamos todos las cuentas de la compañía, pero usted sabe que a la larga, cuando deje el cargo en la compañía, eso va a suponer que la compañía va a estar peor que con esas medidas a corto. El endeudamiento a largo plazo, que tradicionalmente venía teniendo la compañía, se estaba asumiendo por supuesto por el Estado. Otros muchos organismos también lo tienen, pero no parece que en este momento, tal y como están las cosas en la economía española y europea, se vaya a aumentar el déficit público del año con una cantidad tan importante para resolver un problema momentáneo, porque casi con toda seguridad dentro de cuatro o de cinco años la compañía volverá a tener un déficit importante. Por si fuera poco, me ha parecido ver que las ventas netas y los ingresos de explotación se reducen en un 15 por ciento por primera vez en varios años. Es decir, reducir en lo más elemental, en las ventas netas y en los ingresos de explotación, me parece preocupante y por eso tal vez no he entendido bien las cifras que vienen en el presupuesto. Me gustaría una aclaración también por su parte en ese sentido, porque todos estos datos son ciertamente preocupantes, ya que invertir menos en sus propias infraestructuras hace que luego determinadas líneas —se ha dicho aquí por portavoces de otros grupos— tengan un sucesivo abandono. Cuando, como ha ocurrido estos días, el Talgo Madrid-Irún mata a varios jabalíes que atraviesan la vía, se tiene que parar el tren, se tienen que coger autobuses, etcétera. Es un ejemplo que no es habitual, no es propio del paso del tren, sino porque no hay un vallado en las líneas o en determinados tramos, y debería de haberlo. Además, entiendo yo que esta línea debe mejorarse porque la línea Madrid-Irún es estratégica y se le dedica poco dinero, debería usarse más, entre otras cosas, porque es la línea más recta entre Madrid y Francia. Creo que concretamente esa línea en este momento está bastante abandonada. Por tanto, desde hace muchos años esa línea Madrid-Irún necesita un estudio pormenorizado de mayor aprovechamiento.

Se ha citado algo en Galicia, yo le podría hablar de otras regiones, por ejemplo, Castilla y León, donde hay trenes regionales exprés que tienen más de diez años,

con un material móvil muy antiguo. ¿Cómo se van a modernizar si se reduce a la mitad la inversión en material circulante? ¿Se van a modernizar con TDR? ¿Se van a modernizar con los convenios que tienen con las comunidades autónomas? Creo que es otro ejemplo de que no se apuesta claramente por el ferrocarril convencional. Tal vez se está apostando más por cercanías o por algunas líneas del AVE que después veremos, pero hoy en día hay líneas convencionales que para muchos ciudadanos ya son de cercanías; eso se debe tener en cuenta, se debe valorar, porque me parece que en estos presupuestos no se ha hecho.

Me gustaría hacerle algunas preguntas concretas sobre el presupuesto. ¿Cómo se está aplicando en este momento la Ley del sector ferroviario? ¿Qué grado de aplicación va a tener en el año 2005? Usted ya ha citado algunas cuestiones sobre eso. ¿Qué unidades de negocio tienen pérdidas y cuáles no? Tampoco se dice en el presupuesto. ¿Por qué se reducen tanto las ventas netas, que pasan de 1.835 a 1.635 millones de euros? ¿Por qué se reduce tanto la inversión real en instalaciones y maquinaria, que pasa de 1.959 millones de euros a 800 millones de euros? ¿Por qué los gastos de personal, como he dicho antes, se reducen a la mitad? ¿Por qué se reducen las subvenciones a la explotación, pasando de 1.369 millones de euros a 507 millones de euros? ¿Por qué el resultado de las actividades ordinarias, es decir, las pérdidas, eran cero en el año 2004 y este año prevén 317.000 euros que compensan con transferencia de subvenciones? ¿Por qué trasladan a deuda a corto una cantidad tan importante como era en este caso la deuda a largo que tenía la compañía? ¿Cuándo considera usted que se abrirán las líneas Valladolid-Ariza y la vía de la Plata, que el señor Zapatero prometió recientemente en su plan para León, en el Consejo de Ministros que celebró en esa ciudad el pasado verano? Es verdad que el Gobierno socialista en 1985 cerro esta y otras muchas líneas y que para poder mantener abiertas algunas de ellas han debido ser financiadas por la propia comunidad autónoma, lo que tiene mucho mérito dado el escaso presupuesto que tiene la Junta de Castilla y León para ese tipo de infraestructuras que no le son propias.

Ahora he escuchado al presidente del GIF que nos amenaza con un nuevo convenio —hay para varias comunidades autónomas— que para el caso de Castilla y León son 17 millones de euros y pediría que explicara para qué serán. ¿Qué previsión hay para que los terrenos de Renfe en distintas ciudades que ahora se venden a través de empresas privadas al mejor precio, pasen a ser terrenos cedidos a las comunidades autónomas y ayuntamientos para viviendas sociales, tal como prometían en su programa? Finalmente, ¿qué previsión tiene Renfe de potenciar y construir nuevos talleres en Valladolid, que creo que junto con Málaga son los mayores de España, donde se van a construir los nuevos trenes AVE? ¿Hay alguna previsión en el sentido de invertir para hacer unos nuevos talleres, o por el contra-

rio van a continuar con los mismos? Me gustaría conocer su opinión sobre las cuestiones que le he planteado, teniendo en cuenta que, como le he dicho, de la lectura del presupuesto no me ha quedado nada claro.

En relación con la exposición que ha hecho el señor presidente del GIF —al que agradezco su presencia, su intervención y, sobre todo, su exposición— me pasa un poco parecido; es decir, he escuchado las cifras que ha dado, he ido buscando en el presupuesto algunas de ellas y solamente me ha parecido ver una, que no es completa, porque ha dado otra cifra de lo que se deriva de Renfe, concretamente los fondos europeos, que son algo así como mil y pico millones de euros, a los que hay que añadir otros doscientos y pico de lo que van a asumir de Renfe. Por tanto, me caben muchas dudas sobre el tema.

No nos parece adecuado el cambio de denominación sólo si es para diferenciarse de todo lo anterior, en ese afán del Gobierno socialista por hacer creer a los ciudadanos que todo lo anterior estaba mal hecho. Hoy me ha tranquilizado mucho la intervención del señor presidente de ADIF, que ha venido a repetir todos y cada uno de los proyectos que estaban en marcha, porque la señora ministra hace muy pocos días dijo que en el poco tiempo que lleva el Gobierno socialista ha puesto en marcha muchos más kilómetros de AVE que en todos los años del Gobierno del Partido Popular. Realmente me ha tranquilizado hoy escuchar pormenorizadamente todos los proyectos que ha citado el señor presidente de ADIF, que son todos aquellos que efectivamente estaban en marcha y sobre los que sí le pediría una mayor concreción respecto a su grado de ejecución; es decir, cómo se está ejecutando en el año 2004 el importante presupuesto de ADIF, en este caso del GIF, que estaba en marcha con numerosos proyectos, con numerosos estudios informativos, con numerosos proyectos de ejecución, con numerosas adjudicaciones ya hechas, porque no se ha dado detalle de cómo están algunos de esos proyectos, concretamente dos en Galicia, que estando adjudicados en proyecto y obra han sido paralizados y posteriormente se supone que volverán a ponerse en marcha, o ese de la variante de Pajares que ha vuelto a ser revisado para un estudio más detallado, como parece que se ha dicho.

Quisiera hacerle las siguientes consideraciones sobre el presupuesto del GIF. Creo que es un presupuesto sin proyectos nuevos. Salvo que usted me diga lo contrario en todo este detalle que me ha dado yo no he visto ningún nuevo proyecto que tenga su propio presupuesto y que no existiera anteriormente con anualidad o con plurianualidad. Siguen las anualidades previstas para 2005 en los proyectos que mantienen y suprimen proyectos previstos y con partida presupuestaria en 2004. Por eso le decía que no me extraña que en 2004 se ejecute menos de lo previsto y que se haya podido añadir esa cantidad a 2005. Esa es una duda que tengo y que le rogaría que me aclarase. ¿No se ha ejecutado en gran parte el presupuesto de 2004 o por el contrario cuando

acabe 2004 se habrá ejecutado en su mayor parte el alto presupuesto que tenía el organismo para hacer esas inversiones? Si no se ha ejecutado, ¿esa parte no ejecutada va a pasar al año siguiente para aumentar el presupuesto de 2005 y por esto tiene ese incremento importante? Lo pregunto porque del presupuesto que he podido estudiar no se deduce. Pongo un ejemplo. El AVE del norte tiene una anualidad para 2005 prevista por el Gobierno del Partido Popular y como única partida nueva incorpora, por ejemplo, 415.000 euros, que espero que nos aclare para que son, porque no puede ser para un proyecto nuevo.

Por tanto, considero que es un presupuesto poco claro y que en algunas partidas resulta bastante confuso. En sus cifras globales puede que no, pero en sus cifras relativas reduce el esfuerzo inversor del Estado en las grandes líneas de alta velocidad, pero no han incorporado esas reducciones al ferrocarril convencional. Es decir, si lo que no se hubiera invertido en este año se hubiera dedicado o bien a aumentar el presupuesto AVE del año que viene o bien al ferrocarril convencional, lo entendería, pero me da la sensación de que no es así. Tenga en cuenta que si en este momento hay una reducción de la inversión muchas empresas constructoras van a tener que reducir sus plantillas de forma notable y eso supone desempleo, usted lo sabe bien.

En la rueda de prensa de presentación de este presupuesto, la señora ministra dijo que significa un esfuerzo por la vertebración territorial y por reequilibrar las distintas zonas del país. Por eso no entiendo por qué tienen que bajar en Castilla y León, en La Rioja, en Murcia, en Valencia, en Aragón o en Cataluña, cuando realmente son regiones por las que van a atravesar los ejes AVE fundamentales. No sé la razón por la que se reduce en esas regiones y en otras se aumentan de forma tan importante. Desde luego no entiendo la vertebración territorial con la reducción que se produce. Yo creo que con este presupuesto va a ser difícil continuar los corredores de alta velocidad, sobre todo en Galicia, en Extremadura, en Levante, en el Mediterráneo, en la conexión con Francia y en la Y vasca. No veo un presupuesto para poder continuar esos corredores con agilidad.

Con respecto a los accesos a Galicia, decía el portavoz del Partido Socialista el año pasado en esta misma Comisión y ante el presidente de Renfe, señor Corsini, lo siguiente: yo no terminé de visualizar el Plan Galicia en los Presupuestos Generales del Estado y quería preguntarle por los temas de allí para que me confirme si vamos a llegar al año 2007 y van a inaugurar la alta velocidad en el tramo hasta Santiago o tenemos que esperar más. Queremos que nos diga —decía entonces el portavoz del Grupo Socialista— qué va a pasar, porque no puede ser que la conexión con la alta velocidad en Galicia se retrase. Y este año yo tengo que decirle exactamente lo mismo, si bien es cierto que la ministra lo primero que hizo cuando llegó al cargo fue parar dos proyectos importantes ya adjudicados, como he dicho antes, y decir aquello de que el Plan Galicia era una

caca. Digo una caca aquí, aunque el término que utilizó la ministra fue ciertamente bastante más duro. Desde el Partido Popular siempre hemos creído que el ferrocarril de alta velocidad está llamado a ser el gran motor del transporte y del futuro, y desde luego estamos convencidos de que es la mejor alternativa medioambiental a la carretera y al avión, contra lo que pueden defender otros grupos. No sabemos cuál es el modelo de AVE que quiere el Gobierno. A pesar de lo que ha manifestado tanto el secretario de Estado esta mañana como el secretario general o el presidente del GIF, en este momento no sabemos cuál es el modelo de AVE que quiere el Gobierno y no sabemos si van a continuar esas obras y esos proyectos ahora paralizados para un mejor estudio. Yo no voy a entrar en cifras o en porcentajes de inversión de subida o de bajada, porque con un presupuesto de transición como es éste, donde se mezclan las partidas de las dos compañías, es muy difícil hacer comparaciones. El año que viene posiblemente sea un momento más adecuado para hacer unas comparaciones de incremento en la inversión o no. A mí eso me interesa menos, porque todo lo que esté por encima del incremento medio del presupuesto del Estado será positivo y lo que esté por debajo será negativo. En todo caso, lo más importante es cómo se ejecutan los presupuestos a finales de cada ejercicio. Eso es lo que para mí tiene verdaderamente importancia, cómo se ejecutan los créditos al final de año, y en eso creo que ya vamos mal, y eso es lo que yo quiero saber exactamente. Usted se encontró un presupuesto muy alto de inversión en abril, ¿cómo lo está ejecutando hoy? ¿Cuánto queda por comprometer? ¿Qué grado de ejecución llevamos a estas fechas en los proyectos que usted ha dicho? En este sentido y para terminar, puesto que no quiero alargarme mucho más, me gustaría hacerle algunas preguntas. En primer lugar, ¿cuándo prevé el GIF que se iniciarán las obras de los distintos tramos de la conexión Ourense-Santiago? Me ha parecido escucharle que todos los tramos estarían en marcha en 2005, pero no estoy seguro de si le he entendido bien. En segundo lugar, suponiendo que la mayor parte de los más de 70 millones de euros consignados para esta actuación en el presupuesto del año 2004 no van a ser ejecutados este año, ¿han incorporado ya al proyecto de presupuestos del año 2005 esas cantidades que no prevén ejecutar, o bien serán incorporadas durante el próximo ejercicio como remanentes? La cuestión no es baladí por cuanto lo que ustedes consideran un importante incremento, el pasar de 73 millones de euros a 158 millones de euros, podría quedarse en mucho menos en términos reales si realmente no se ha ejecutado la partida de 73 millones prevista en ese momento. Por tanto, me gustaría que usted me lo aclarase suficientemente. Finalmente, quisiera hacerle alguna pregunta más en otro ámbito geográfico: ¿por qué se han retirado o paralizado esos proyectos que yo le decía en Asturias y Galicia? ¿Cuándo prevé que se inicie de nuevo su ejecución? ¿Cuántos millones de euros ha

dejado ADIF de ejecutar o prevé usted que se puedan dejar de ejecutar en el presupuesto del año 2004? ¿Incorporarán esos créditos al de 2005 o el Ministerio de Hacienda los dedicará a otros ministerios? ¿Qué grado de ejecución tiene el AVE en la región de Madrid hasta Guadarrama? Hay que tener en cuenta que para usted —y yo estoy de acuerdo con eso— el eje Madrid-Valladolid es fundamental tanto para llegar a la frontera francesa como para llegar a León y Galicia. En este momento parece que hay algunos problemas. ¿Qué grado de ejecución tiene por tanto el AVE en la región de Madrid hasta Guadarrama? ¿Cuándo se iniciarán las obras en la estación de Segovia, teniendo en cuenta que no se refleja en el presupuesto? Por último, ¿cuándo se resolverá la entrada del AVE en Valladolid si se quiere poner en servicio en 2007 el tramo Madrid-Valladolid para después continuar a los tramos que están comprometidos también por el señor Rodríguez Zapatero en León y hacia Galicia?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, tiene S.S. la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Llevo ya unas cuantas horas invertidas en conocer los planes y proyectos del Gobierno, en conocer también las preocupaciones e ideas del resto de los grupos, y junto a todo eso estoy también intentando que se me responda prácticamente a una sola pregunta. La he formulado en la primera comparecencia y algo me he ido aclarando, pero espero que haya llegado el momento de aclararme definitivamente ya que tengo delante al señor presidente del GIF. Porque cuando he preguntado si la Y vasca está en los presupuestos y dónde, me han dicho: en el GIF. Eso me lo han dicho no sé a qué hora de la mañana. Luego, cuando he preguntado cuánto, ahí ya empiezan a surgir las dudas, porque he oído hablar de 171 millones pero no sé si usted ahora me habla de 179 millones. Yo quería saber si eran 171 o eran 202, como figuraban en el proyecto de presupuesto del administrador de infraestructuras ferroviarias. Entonces me gustaría saber definitivamente cuánto dinero hay en los presupuestos del GIF dedicado a la Y vasca para el año 2005. Me gustaría también saber si ese dinero se va a invertir en la construcción, es decir, si de una vez va a entrar alguna máquina a hacer algo o seguimos hablando de proyectos en el año 2005. Es decir, cuánto, si construcción sí y complementariamente dónde, porque en el proyecto de presupuestos del GIF veo que se provincializan de alguna forma sus inversiones, equis por Álava, equis por Guipúzcoa, equis por Vizcaya, y no sé cómo se reparte, no sé si son los 171 ó 179 millones en cada territorio, no sé si las máquinas van a entrar en los tres territorios o van a entrar en uno solo. Con esto me conformo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En nombre del Grupo Socialista, quiero dar la bienvenida a los presidentes de Renfe Operadora y del GIF a esta su primera Comisión de Fomento y Vivienda. Por supuesto, también quiero agradecer la información que nos han trasladado, que creo que ha sido sumamente clarificadora, sobre cuáles son las grandes líneas de este presupuesto, puesto que yo creo que es de lo que se trata en una comparecencia donde hay que ver cuál es la gestión que se hace de los 5.200 millones que invierte el ADIF y los 2.800 que invierte Renfe Operadora. Por tanto, estamos hablando de grandes números y en ese contexto está bastante claro cuáles son las líneas maestras de estos presupuestos. Quiero expresarle mi deseo de éxito tanto al presidente de Renfe como al presidente del GIF, porque eso será el éxito de la sociedad española que tendrá unos medios de comunicación más acordes con el siglo XXI y más acordes con la demanda de unos ciudadanos que están en una sociedad moderna que cada vez quieren servicios de mayor calidad y de mayor seguridad.

En primer lugar, me voy a referir a la intervención del señor presidente de Renfe Operadora. Creo que hay que felicitarle por el éxito en cuanto a la proyección que hace de lo que va a ser el resultado de Renfe en este momento, no de Renfe Operadora, que se verán a partir del 1 de enero de 2005, sino de los resultados que se prevé que se van a obtener a lo largo del año 2004.

Ha hablado de una mejora del 5,2 por ciento en los ingresos a pesar de las dificultades específicas que hemos tenido este año como consecuencia del tremendo atentado terrorista que sufrió nuestro país el 11 de marzo. Nos ha hablado también de datos relativos a la puntualidad en las grandes líneas y en la alta velocidad. Son datos, es cierto, de años anteriores sobre todo en la alta velocidad, que se confirman y se mejoran. El grado de ejecución que prevé para finales de este año es muy satisfactorio.

Me ha extrañado el planteamiento que ha hecho el Grupo Popular cuando dice, primero, que las cifras son confusas porque se invierte desde varios sitios en ferrocarril. Es cierto, pero no es ninguna novedad. Ha sido permanente en esta Comisión decir que en ferrocarril invertían Renfe, el GIF y la Dirección General de Ferrocarriles, no es ninguna novedad. Además, en esta ocasión se da una condición añadida: que tenemos la Ley del sector ferroviario, que se aprobó en el Congreso a propuesta del anterior Gobierno y, por tanto, con el apoyo del Partido Popular. Ustedes deberían de ser conscientes de que, al aprobar esa ley, había que hacer una segregación de Renfe —en lo que va a ser en el futuro Renfe Operadora— de las infraestructuras de Renfe, que uniéndose al GIF tienen que pasar, a lo que en el futuro se llamará ADIF, administrador de infraestructuras ferroviarias. Por tanto, es una premisa que hay que tener en cuenta cuando uno se aproxima a los presupuestos generales del ADIF y de Renfe para el año que viene. Y es lógico que el presupuesto de Renfe baje

el año que viene, porque no están contempladas las infraestructuras que se suman al ADIF, y es lógico que el presupuesto del ADIF sea sensiblemente mayor que el del GIF en el año 2004. Por tanto, ahí no cabe ninguna sorpresa. Lo mismo diría de los gastos de personal, que evidentemente bajan también porque habrá un traslado de personal de Renfe al ADIF, y pasará exactamente lo mismo con las inversiones. Por tanto, no entiendo que cause sorpresa cuando ha sido una constante que inviertan tres instituciones sobre los ferrocarriles, además en un año, como he dicho anteriormente, en que entra en funcionamiento la Ley del sector ferroviario.

Se habla también de eliminación de líneas por parte de anteriores gobiernos del Partido Socialista —me ha parecido entender que era lo que hacíamos— y se olvida que hace muy poco el Partido Popular suprimió todos los expresos nocturnos que había en España y se vio con total normalidad. Por tanto, ese no es el debate en este momento; el debate, señorías, como se apuntaba esta mañana, es que la inversión en infraestructuras ferroviarias sube el 18,8 por ciento, señor Merino, que es un dato relevante, inversión que en unos casos va a hacer el administrador de infraestructuras ferroviarias y, en otros, la Dirección General de Ferrocarriles.

Que no hay proyectos nuevos. También resulta curioso que ustedes nos digan que no hay proyectos nuevos. ¡Pero si ustedes han empantanado de primeras traviesas toda España! Se anunciaba un presupuesto y ya estaba poniéndose una traviesa. ¿Cómo ahora puede haber proyectos nuevos? Cualquier cosa que se haga se asocia a una de las traviesas que puso el señor Cascos en su momento. Pero hay que ser también consecuentes con lo que se decía esta mañana, y lo ha dicho el secretario de Estado y lo ha dicho el secretario general de Infraestructuras: se va a continuar con todas las infraestructuras que estaban previstas y, además, se van a ir haciendo otras, pero con otra lógica y es que no se van a dejar tramos totalmente aislados como se ha estado haciendo hasta ahora por el Ministerio de Fomento del señor Cascos.

También decía el señor Merino que no teníamos claro nuestro modelo de AVE. Hay una cosa que tenemos muy clara y es que el modelo que nos vendió el señor Cascos como modelo ideal de AVE, el de Madrid-Lleida, no lo queremos; era un modelo que no quería saber nada —cuando usted decía no saber nada de los anteriores— de lo que fue el AVE Madrid-Sevilla, ni tan siquiera con los trenes, y luego se tuvieron que llevar los trenes al Madrid-Lleida porque aquellos que eran tan magníficos no habían llegado en su momento, pero es que la línea que iba a ser a 350 kilómetros por hora todavía no ha llegado a los 200 kilómetros por hora —no sé cuál será ahora mismo la velocidad—. Se está haciendo por parte de este Gobierno un esfuerzo extraordinario para acomodar...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, hasta ahora no he interrumpido a nadie y no me gustaría hacerlo con usted, pero vamos avanzando en la hora de la tarde y me remito a mi intervención inicial: este no es el debate de la ley de presupuestos, se trata de plantear cuestiones a los comparecientes, si no, nos pueden dar hoy aquí las tres de la madrugada. Perdona que le haya interrumpido, lo podía haber hecho antes con otros intervinientes, pero este presidente a partir de ahora va a ser más inflexible porque la bomhomía nos puede llevar a horas intempestivas que van contra el derecho de todos. Así que le digo a usted y a todos los que intervengan a continuación que, a partir de ahora, voy a ser menos flexible en la utilización del tiempo.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Estoy totalmente de acuerdo, señor presidente, pero había manifestaciones reiteradas en este sentido y creía que tenía que responder. A partir de ahora no lo haré y me ciñere al presupuesto. Por tanto, siguiendo con el presupuesto de Renfe y también con el presupuesto del ADIF, es importante resaltar una vez más la importancia del compromiso del Gobierno socialista de saldar la deuda histórica de Renfe, que eran 3.659 millones de euros, y también la deuda asociada a la infraestructura, que eran 1.800 millones de euros; en total, 5.459 millones de euros que suponen un saneamiento importantísimo para dos de las entidades empresariales que van a gestionar los ferrocarriles. También se ha dicho esta mañana que era una obligación que figura en la Ley del sector ferroviario, pero no solamente eso, sino también en el contrato programa 1999-2000, donde se decía que se tenía que formar una comisión entre los ministerios de Fomento y de Hacienda que estableciese los mecanismos para saldar esa deuda. En ningún momento, desde el año 2000 hasta el año 2004, se llegó a elaborar esa estrategia de anulación de la deuda histórica de Renfe.

Me voy a ceñir a las previsiones presupuestarias del año 2005. Me han parecido muy positivas las líneas estratégicas que ha definido el presidente de Renfe para potenciar las mercancías, que es una de las unidades de negocio que tradicionalmente, no ahora, ha tenido problemas y que va a tener competencia. Por tanto, es bueno que ya se hayan puesto manos a la obra para buscarle una salida económicamente viable a la unidad de negocio de mercancía en el sentido que tenga un saldo positivo en un futuro. También es muy positiva la potenciación de las cercanías, la aproximación de las cercanías a la intermodalidad y la potenciación de la unidad de negocio regionales en colaboración con las comunidades autónomas.

Termino resaltando, como se ha dicho en algún momento, que este año la adquisición de inmovilizado material cae a 897 millones de euros, de los 1.959 millones de euros que había en el año 2004, lo que es natural, porque antes había inversiones en material rodante y de otro tipo. Ahora bien, me gustaría saber las

razones sí, efectivamente, ha caído la inversión en material rodante. También es cierto que no podemos estar elevando la inversión hasta el infinito en unas cosas que se están haciendo. Es verdad que el año pasado hubo un contrato importante en material rodante, no lo voy a negar, pero paralelamente también se tiene que reconocer que las subvenciones netas a la explotación este año son 507 millones de euros y el año anterior fueron 1.434 millones de euros. Por tanto, los presupuestos de Renfe Operadora son unos presupuestos equilibrados y que tienden a mejorar un servicio en una sociedad moderna y que quiere un modelo de transporte sostenible, lo que significa una apuesta por el ferrocarril, que es la que está haciendo en este momento el Gobierno del Partido Socialista.

Refiriéndome ahora al señor presidente del GIF, diré que, en lo que respecta al próximo presupuesto del ADIF, ha dado datos muy importantes y no se puede decir que no hay inversión en este momento. Si se ha dicho que la inversión en alta velocidad para el próximo ejercicio es de un 11,34 por ciento, es evidente que hay una inversión bastante mayor que la que hubo en 2004. Evidentemente, unos presupuestos son una previsión, pero lo importante son las ejecuciones presupuestarias y cuando ahora se dice que hay líneas que tienen muy poca consignación presupuestaria, yo le pregunto, ¿cuál es la consignación presupuestaria que ha ido teniendo desde los años 2000 ó 2001 la línea Madrid/Castilla-La Mancha/Valencia/Región de Murcia/Almería? ¿Cuál es la inversión real que se ha hecho en ese tiempo? El 1,58 por ciento. En ese sentido, me gustaría preguntar al presidente del GIF cuál es el grado de ejecución presupuestaria en los cinco grandes corredores que definió ese llamado —le iba a poner otro adjetivo, pero no quiero entrar en polémica— Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007, que nunca tuvo una tramitación parlamentaria ni una aprobación en Consejo de Ministros. La única inversión importante que se ha hecho en esos cinco corredores que ahí se definían fue en el corredor Madrid-Lleida-Barcelona-frontera francesa, pero no ha habido una inversión importante en ningún otro corredor. **(Un señor diputado: Madrid-Córdoba-Málaga.)**

Aunque gesticule, señor Ayala, esa es la realidad de lo que ustedes han hecho en la alta velocidad. No cumplieron el plazo, ni la velocidad, ni absolutamente nada.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor Contreras, que vaya terminando.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Es que está provocando, señor presidente, con la gesticulación. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Yo comprendo que esta es una comparencia esperada desde las nueve de la mañana y que ustedes quieren aprovechar que estos dos

señores están aquí, pero tenemos que ir concretando porque nos vamos a aprender de memoria los corredores ferroviarios.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Sólo reiterar mi agradecimiento al presidente del GIF por la información y mi petición de información del coste total de cada uno de los corredores previstos y, si es posible, el nivel de ejecución presupuestaria de esos corredores cuando ustedes llegaron.

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo el mismo orden que antes, tiene la palabra el presidente de Renfe y, a continuación, el presidente del GIF.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Salgueiro Carmona): Señora Navarro, ha sacado usted el tema de cercanías y las inversiones. La cifra de inversiones no es lo importante. Justamente, una de las unidades de negocio que ha evolucionado positivamente en los últimos tiempos, y no me cuesta reconocerlo, han sido las cercanías. Por tanto, lo que debemos hacer es continuar y, por supuesto, mejorar y ampliar. Por tanto, lo que nos proponemos a lo largo de la legislatura es modernizar aquellas zonas donde el material rodante todavía no ha sido renovado. Iremos a implantar el tren Civia, que ya saben que es una plataforma tecnológica que ha tenido una gran aceptación y que pretendemos extender a todos los trenes de cercanías. Nuestra intención es seguir potenciando el negocio; mejorarlo dando mayores prestaciones de servicio, mayor seguridad y mayor calidad a lo largo de toda la legislatura.

Las preguntas concretas, le agradecería que me las hiciera llegar por escrito y, con mucho gusto, se las contesto. Lo digo porque las inversiones que va a realizar el ADIF el año que viene —lo que actualmente realizaba Renfe— son obras de poca cuantía, pero muchas. Hay una relación extensísima, algo así como mil y pico expedientes para 800 millones, contratos de 800.000 pesetas. Yo le agradecería, repito, que las peticiones concretas de información las hiciera por escrito y, como es mi obligación, le responderíamos en las 48 horas que he escuchado esta mañana que nos permite el Reglamento.

El señor Rodríguez ha hablado del eje atlántico Vigo-Coruña y preguntaba concretamente por el material móvil. Estamos elaborando un nuevo convenio, pero puedo decirle que entre ocho y diez trenes nuevos de automoción diesel irán a esa línea Vigo-Coruña, que presta 16 servicios diarios. Antes, el secretario general de Infraestructuras ponía el énfasis en que entre cercanías y regionales la frontera es algo difusa. Lo cierto es que hay 16 servicios y, por tanto, de acuerdo con los estudios de demanda que tenemos, parece que son razonables. No obstante, quiero manifestarle que tanto en cercanías como en regionales, sobre todo en regionales, que hoy por hoy es una unidad de negocio que necesita una revitalización total, un cambio —así como

reconocí antes que cercanías funcionaba bien, regionales es un desastre y hay que reconocerlo—, y nuestro compromiso con la sociedad es que en esa unidad de negocio de regionales hay que hacer un plan completamente distinto a lo que venía funcionando. Tenemos que renovar el material y para ello estamos diseñando y sacaremos a licitación a lo largo de 2005 un nuevo tren, una nueva plataforma; mi gente de Renfe dice que no se trata de un tren, que es un concepto. En esta misma línea, que ha tenido un gran éxito en cercanías, vamos a preparar la contratación de un nuevo tren que dé respuesta a las necesidades, cosa que hoy, con el material de que se dispone, no es posible. Y, como modo de trabajo, diré que se trabajará con mucha participación de las comunidades. En cuanto a quién tiene la capacidad de determinar los servicios generales habrá que discutirlo con las comunidades y, con la garantía de una mayor calidad, de una mejor prestación de servicios y en la medida en que la nueva Ley del sector ferroviario nos lanza al mercado a competir como entidad pública, está claro que el coste del servicio con estas características de calidad/precio no será el mismo y habrá que ver cómo se compensa puesto que la entidad no podrá generar déficit en esta partida porque no tiene capacidad de recursos para compensarlo. Lo que sí está claro es que vamos a iniciar conversaciones con las comunidades autónomas para, de acuerdo con las necesidades de su territorio, poder abordar con nuevos convenios la prestación de ese servicio.

En cuanto a la puntualidad, los datos que tengo son los índices que se elaboran de acuerdo con las estadísticas de la compañía. No obstante, sí tengo que hacer una reflexión, que a veces la puntualidad o los tiempos de duración están muy unidos a la situación de las infraestructuras. A medida que se vayan mejorando las infraestructuras podremos mejorar el índice de puntualidad y el tiempo.

La unidad de negocio de mercancías también ha venido dando tumbos en las épocas anteriores. En el año 2004 se produce la separación entre el transporte de mercancías y los terminales de mercancías. Son dos unidades de negocios distintas; las unidades, en la medida en que constituyen activos, pasarán al ADIF y en Renfe Operadora quedará situada la unidad de mercancías. Es evidente que ahí hay que hacer una transformación. El transporte por ferrocarril está en torno al 5 por ciento del volumen que ahora mismo se capitaliza, por tanto, tenemos que realizar un esfuerzo importante para que el transporte de mercancías por ferrocarril se convierta en un modo de transporte atractivo y podamos sacarlo de la carretera, que es el principal competidor. Ahora mismo es deficitario el transporte de mercancías pero en la medida en que se liberalice a partir del año que viene tendremos que hacer un esfuerzo para conseguir que esta unidad de negocio sea rentable.

En mi intervención ya he citado algunas de las líneas del plan estratégico pero insistiría en la segmentación

de tráfico, en la revisión de convenios, en los compromisos de calidad de servicios; en definitiva, en la optimización de recursos.

Señor Merino Delgado, ha habido una confusión que yo con mucho gusto le aclaro y si quiere le puedo enviar la información que necesite. Me da la impresión de que S.S. ha comparado el presupuesto de Renfe Operadora con Renfe, sin tener en cuenta que Renfe actual es la suma de algo así como 14 unidades de negocio; con la segregación, siete se segregan en Renfe Operadora y el resto queda en ADIF. Ahí está su confusión porque no es cierto que descendan los ingresos, no es cierto que se reduzcan los gastos de personal. Ahora mismo, la compañía tiene más de 30.000 personas y por la unidad de negocio en la que se van a dividir las dos compañías vienen a ser unos 15.000 para cada compañía, luego es posible que usted haya comparado el gasto de personal de 15.000 con los 31.000, con lo cual le puede parecer que estamos en un proceso de eliminación de personal. Nada de eso sino todo lo contrario. El esfuerzo ya se ha hecho en años anteriores y ahora mismo no hay ninguna previsión en cuanto a personal.

Ha hablado también de las inversiones. Creo que igualmente existe una confusión. Las inversiones que Renfe tradicionalmente venía haciendo en la red convencional se han presupuestado en la nueva entidad ferroviaria que va a tener la competencia, por encargo del Estado, del mantenimiento de esa red convencional y por tanto se sitúan en el ADIF.

Material rodante. No es cierto que se haya rebajado la inversión. Yo le puedo dar los datos de cómo está el material rodante en cuanto a inversiones. Lo que se va a pagar en el año 2004 son unos 800 millones de euros correspondientes a contratos del año 2001, es decir, son los trenes que se contratan fundamentalmente en el año 2001, que son los 32 trenes AVE, 16 de Talgo y 16 de Siemens. Tengo aquí la relación del conjunto de unidades que se contratan en aquella época: lanzaderas a Alstom, trenes diesel a CAF, larga distancia de ancho variable a CAF Alstom y coches a Talgo. Pues bien, de toda esta compra del año 2001, los pagos que vamos a realizar a lo largo del año 2004 alcanzarán 801 millones. La previsión de gasto en material rodante para el año 2005 se sitúa en 811 millones de euros, por tanto, no hay una reducción.

Me gustaría comentarle, porque ha sido y sigue siendo uno de mis principales problemas, la situación en que se encuentra Renfe a partir de abril de 2004. En los consejos de administración de febrero y marzo se acuerda una compra importantísima de material rodante (151 trenes que suponen los dos mil trescientos y pico millones de costo que he comentado antes) sin que, sobre todo los de la larga distancia, que son como 40, se sepa en qué utilizarlos. Hay una absoluta descoordinación y una falta de previsión. Insisto, en los consejos de febrero y marzo de 2004 se hace una adquisición de esa magnitud sin que todavía, a la vista de la

previsión de infraestructuras que se está analizando, sepamos las necesidades reales. Estimamos que en alta velocidad, desgraciadamente no antes de 2012 ó 2010, no necesitaremos más que los 32 trenes que actualmente están terminándose, los 16 de Talgo que se están ultimando y los 16 de Siemens que ya están. Sí le quiero decir que, todo lo contrario, en material rodante tendremos que adecuar la compra que nos hemos encontrado, teniendo que renegociar con las compañías adjudicatarias para causar el menor daño posible a la empresa.

El señor Merino ha hablado también de la deuda. Cada uno tiene una opinión, pero yo creo que no analiza usted que la situación en la que se van a encontrar las compañías en el sistema ferroviario es completamente distinta. Renfe Operadora nace a un mercado liberalizado y que nazca una empresa lo más liberada posible de cargas financieras no es mal ejercicio. Hay que reconocer el esfuerzo que el Gobierno ha hecho para entender que la situación del 1 de enero es completamente distinta de la actual y que había necesidad de sanear financieramente a estas entidades. Lo que el Gobierno ha adoptado es la asunción de los 5.400 millones de euros que son parte de la deuda histórica y los 1.800 que corresponden a las infraestructuras en la separación de activos. Llevo aquí toda la mañana y vengo escuchando esta cifra, pero yo creo que por más que se repita no deja de tener importancia. Ha sido una de las decisiones más importantes, por lo menos desde mi punto de vista, que se han tomado en lo que va de legislatura con respecto al sector ferroviario porque ha permitido que las compañías que van a aparecer el primero de enero aparezcan en unas condiciones financieras que, como decía en mi intervención, no solamente por el ahorro de cargas sino por la solvencia con la que aparecen dentro del mercado, les permitirá que incluso la deuda en la que tengan que incurrir por las nuevas inversiones se traduzca en menores costos. Saben ustedes que el coste financiero está en íntima relación con la situación financiera en la que se encuentre la entidad. Insisto en que creo que ha sido una decisión que tenemos que aplaudir. ¿Que es a costa de que el déficit del año 2004 se incremente? Bien es verdad que sí, pero también habría que hacer una reflexión y es que —por aquello de la contabilidad nacional y de las empresas— el déficit no se ha generado en este año, se ha generado en años anteriores. Así es como yo veo las cosas. Lo digo por aquello de la política del déficit, pero como no estamos en economía no quiero abundar mucho en ese tema.

Ha planteado una serie de datos sobre diferencia de gastos y yo con mucho gusto le haré llegar la homologación de Renfe a Renfe Operadora del año 2004 para que pueda comparar cuáles son las cifras reales de las dos entidades en este momento.

No sé si me ha quedado alguna cosa más que usted haya planteado. Habla de los terrenos para viviendas sociales. Evidentemente, es un compromiso del Gobier-

no apostar por la vivienda social en aquellos terrenos públicos. Lo que le puedo decir es que la mayoría de los convenios que ahora mismo hay firmados con Renfe no lo han sido con un Gobierno socialista, se ha firmado con los gobiernos con los que se ha firmado. Por tanto, si se ha utilizado algunas sociedades y se participa —como ha venido a decir— en el negocio de la venta de inmuebles, son sociedades que no hemos creado nosotros. De todas formas, cuando se producen operaciones de reacondicionamiento de las líneas de alta velocidad, lo que se busca es que las plusvalías que se puedan generar con esos suelos sirvan de alguna forma para la remodelación de las actividades ferroviarias.

Los talleres de Valladolid. Efectivamente, estamos negociando con Siemens, que ha incumplido el contrato; lo vamos a novar y se está en negociaciones. Independientemente del contrato ha habido una propuesta y estamos negociando con Siemens la posibilidad de hacer un proyecto industrial para que parte de estos trenes se fabriquen tanto en los talleres de Valladolid como en Málaga. Sobre la pregunta concreta de si necesitaremos nuevos edificios, le puedo decir que, una vez que seamos capaces de llegar a un acuerdo con Siemens, veremos las necesidades y veremos cómo se materializa el proyecto industrial.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Salgueiro.

Señor González Marín, tiene S.S. la palabra y le pido que sea lo más conciso que pueda.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF)** (González Marín): Voy a intentarlo, señor presidente. Quiero pedir perdón a SS.SS., porque tengo aquí cinco folios de preguntas y no sé si voy a ser capaz de responder a todo lo que se me ha planteado. Voy a tratar de hacerlo, y además de la forma más breve posible.

Pregunta la señora Navarro Casillas de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds sobre varios temas relacionados con inversiones en la red convencional, por un lado, pasos a nivel y el eje Sagunto-Teruel. En el caso de la red convencional pregunta cuáles son las inversiones previstas en el año 2005 para Valencia y Murcia. Las previsiones en el presupuesto son de 21,2 millones para Valencia, 97,3 millones para Murcia, en una serie de partidas destinadas a modernizar la red convencional en renovación y rehabilitación de vías, nuevas instalaciones de seguridad, estaciones, etcétera. En pasos a nivel en 2005 en Valencia hay una previsión de 3,8 millones de euros y en Murcia de 5,5 millones. Con independencia de esto, hay un plan especial muy avanzado de eliminación y mejora de la seguridad en pasos a nivel, que está previsto iniciar en el año 2005 con una dotación presupuestaria específica inicial de 40,3 millones de euros. Por lo que se refiere al eje Sagunto-Teruel, hay una inversión prevista de 23,3

millones de euros con la finalidad de atender distintas renovaciones, por un lado, e instalaciones de seguridad y también de pasos a nivel.

El señor Rodríguez me hacía un par de preguntas, no sé si había alguna más, pero yo he tomado dos. La primera hacía referencia a por qué si está asignado al GIF el eje Ourense-Santiago no pasa lo propio con Ourense-Lubián. Es una situación que la hemos encontrado así. No seré yo quien diga que es el mejor de los mundos posibles, pero el tema está asignado de este modo. Como conoce, la asignación que ha habido en materia de infraestructuras ferroviarias al final ha pivotado sobre el GIF, estrictamente las encomiendas que ha tenido a bien encomendarle el Gobierno; el propio ministerio a través de ferrocarriles realiza una serie de inversiones, inclusive en la alta velocidad no solamente en la red convencional, Renfe y FEVE por supuesto. Pero es una situación que está así, podría hacerle una valoración, pero es lo que hay.

En cuanto al convenio de Renfe con la Xunta de Galicia, preguntaba S.S. cuál era su finalidad. Este convenio ha sido firmado en diciembre del año 2000. El cometido que tiene es la mejora de la red ferroviaria interior de Galicia y los 78,6 millones de ese convenio se destinan —le voy a leer algunos epígrafes para no cansar a SS.SS.—a rectificación de curvas, mejora de trazado y renovación de vía entre Monforte de Lemos y Lugo, tramo Sarriá-Lugo, renovación de vía entre Betanzos y A Coruña, construcción de un centro logístico de transporte Monforte de Lemos, obras de mejora del trazado y renovación de vía entre Lugo y Curtis, tramo Parga-Curtis, línea Palencia-A Coruña, adecuación de las instalaciones de seguridad y comunicación en la variante del tramo Oroso-Ordes, línea Palencia-A Coruña, supresión de pasos a nivel, con la indicación del punto kilométrico, municipio de O Corgo, Lugo, construcción de cuatro pasos superiores, inferiores y caminos. Si S.S. quiere, le leo todo, pero hay una serie de actuaciones que son de esa naturaleza: supresión de pasos a nivel, asistencias técnicas para suprimir pasos a nivel, mejora de la seguridad, mejora de la red de comunicaciones, mejora del trazado entre Monforte de Lemos y Lugo, etcétera. Hay múltiples actuaciones que totalizan los 79 millones a que antes me refería.

El señor Merino me preguntaba una serie de cuestiones. El señor Merino esta mañana, y el señor Monfort no respondía, preguntaba que qué hacían inversiones del Córdoba-Málaga en la provincia de Sevilla. La verdad es que el Córdoba-Málaga pasa por Sevilla y por la Roda de Andalucía y las inversiones en esa zona se atribuyen obviamente a la provincia respectiva. El trazado va por donde va, incluso la estación de Puente Genil queda muy cerca de un entorno de Sevilla muy importante, aparte de Estepa y los alrededores Casariche, etcétera, que son zonas también de la provincia de Sevilla. El AVE no va a servir solamente para unir las provincias de Málaga y Córdoba, sino que también va a dar servicio obviamente, como conoce S.S., a la pro-

vincia de Sevilla en ese punto concreto. Perdonen que haya hecho esta pequeña recesión.

Decía el señor Merino: Nos están amenazando ahora con un convenio de Castilla y León. Realmente no amenazamos con nada, está firmado. Ese convenio se firma en junio del año 1999 entre el Gobierno de la nación y la Junta de Castilla y León. El texto del convenio dice: la mejora de las líneas Ávila-Salamanca-Fuentes de Oñoro y Ávila-Medina del Campo. Las actuaciones previstas con cargo a ese convenio son supresión de pasos a nivel en el punto kilométrico 45 y Salamanca, supresión de pasos a nivel en la provincia de Salamanca, supresión de dos pasos a nivel en el término municipal de Pedroso de la Armuña en Salamanca, supresión de pasos a nivel de la línea Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro y rectificación de curva de la estación de Ataquines y remodelación de la estación de Gomeznarro. Estas son las actuaciones que el presupuesto del año 2005 contempla con cargo a ese convenio firmado en el año 1999 entre la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Fomento.

Plantea S.S. que el cambio de denominación para no hacer nada. El cambio de denominación lo ha hecho la Ley del Sector Ferroviario que ha determinado que hay dos entes, como se ha comentado repetidas veces en el día de hoy, Renfe con GIF se convierte en ADIF, hay una segregación que es la Renfe Operadora y el ADIF. Esto nace de la ley. La verdad es que poco hemos hecho nosotros, se ha creado en la Ley 39/2003, y eso es lo que hay.

En cuanto a la ejecución del año 2004 S.S. ha planteado esto en varias preguntas, en una de ellas planteaba que el grado de ejecución en abril era muy bueno. Dice que en el presupuesto hay un alto nivel de ejecución en abril y pregunta cómo va a terminar. Yo le voy a indicar cómo iba, porque tengo aquí el dato de marzo. El 31 de marzo, el grado de ejecución del presupuesto era del 10,26 por ciento y el último dato que tenemos en GIF, que no opera como el ministerio, porque las certificaciones llegan más tarde y no se contabiliza por ADOP o por ADOK, a 31 de agosto, era del 29,22 por ciento. Las previsiones que tenemos es cerrar el ejercicio con un mínimo del 61 por ciento y lo vamos a cerrar en el entorno del 65 por ciento, pero como mínimo en el 61 por ciento. Como un dato comparativo el grado de ejecución del presupuesto cerrado de 2003 fue del 60 por ciento. Confieso que el presupuesto inicialmente ha ido muy ralentizado y en este momento, como conocen SS.SS., y eso es normal en el ámbito de las administraciones públicas, el último trimestre es en el que se produce una aceleración en la ejecución del presupuesto.

Me ha preguntado un par de veces por qué están parados los proyectos de Galicia y de la variante de Pajares y cuándo se van a poner en marcha. Efectivamente, hay determinados proyectos que quedan parados para su análisis en el mes de abril, pero quiero decir a S.S. que todos esos proyectos correspondientes a

todas las líneas se han puesto en marcha ya, el de la variante de Pajares, el de Ourense-Santiago y los correspondientes a la línea de Valencia; es decir, que no hay parado ningún proyecto.

En el año 2005 no aparece ningún proyecto nuevo porque la verdad es que nos estamos dedicando a poner orden en todo lo que hay porque realmente hay muchas líneas en las que las adjudicaciones, los proyectos estaban de una forma muy dispar. Lo que estamos haciendo es racionalizar el avance de todas las líneas.

En cuanto a que el esfuerzo inversor no va a ser importante, como he dicho a S.S. la previsión únicamente en el ámbito del GIF es de un montante de 4.190 millones de euros frente a un presupuesto de 3.763 en el año anterior, lo que implica un crecimiento del 11,35 por ciento; aunque a la hora de calificar los temas cada uno podemos tener una visión distinta, sí creemos que es un esfuerzo inversor bastante importante, habida cuenta de que los recursos que hay son escasos y no cabe mucho más.

En cuanto a que no entiende cómo se está llevando a cabo la vertebración territorial, creemos que se está avanzando notablemente en todos los proyectos, en todas las líneas, en todos los territorios de una forma coherente. El Gobierno está acometiendo la elaboración de un plan estratégico de inversiones que obviamente va a ser el lugar donde se va a trabajar de una manera más intensa para conseguir ese reequilibrio territorial al que S.S. hacía referencia.

Me hacía una pregunta en relación con el eje Ourense-Santiago. En mi exposición comenté que la mayoría de los tramos del eje Ourense-Santiago se adjudicaron en proyecto y obra, todavía no están aprobados los proyectos definitivos y de los que se adjudicaron inicialmente como proyecto y obra el GIF ha sacado recientemente los proyectos que correspondían al tramo que fue suspendido en proyecto y obra. Por tanto, todo el tramo está en proyecto y obra y la previsión que tenemos en GIF es que en el año 2005 puedan estar en obra todos los proyectos. Con esto respondo a la duda que S.S. me había planteado y que yo comenté en la exposición: que la previsión nuestra es que en el año 2005 estén en obra todos los proyectos que hacen referencia al tramo Ourense-Santiago.

Me pregunta también sobre el grado de ejecución de Madrid-Guadarrama. Le voy a dar el dato que tengo. Si me permite, se lo explicaré por tramos, que posiblemente sea más fácil. En el tramo Madrid-Soto del Real, a 31 de marzo del año corriente, el grado de ejecución era del 11,4 por ciento y en este momento el grado de ejecución es del 15,2 por ciento. Nos hemos encontrado con bastantes problemas; en varios tramos había problemas de afectación por el Canal de Isabel II, había problemas en el tramo que afecta a El Goloso, porque se estaba planteando una serie de cuestiones relacionadas con el propio acuartelamiento, que obligaba a hacer unas obras paralelas, había problemas en el propio túnel de San Pedro, un túnel de nueve kilómetros y pico

que todavía no estaba ni iniciado y había problemas en Tres Cantos, porque el Ayuntamiento está cambiando el planeamiento urbano y podía afectar a la traza del AVE, por lo que estaba prácticamente parada. Todos esos temas están desbloqueados. Como digo, se ha avanzado del 11,4 por ciento al 15,2 y el túnel de San Pedro se ha iniciado ya, que era uno de los problemas que había en la línea. En cuanto al túnel de Soto del Real-Segovia, a 31 de marzo estaba ejecutado el 47,8 por ciento y en este momento el grado de ejecución va por el 59,6 por ciento. El de Segovia-Valladolid la parte de plataforma ya está completamente terminada y lo único que falta es la instalación de señalización, catenarias, etcétera.

Me hacía una pregunta finalmente —no sé si he recogido todo lo que me ha planteado— relacionada con el AVE a Valladolid. Al margen de lo que he comentado antes de esa línea que tiene unos aparentes puntos críticos que antes he comentado, estamos trabajando en la idea de eliminar todos los obstáculos que había, parte de ellos se han resuelto, como he comentado ya, y está previsto que el AVE entre en Valladolid el año 2007. Se ha adjudicado ya el proyecto de Valdehija-Valladolid y la previsión de entrar en Valladolid en 2007 se mantiene.

Respecto a la estación de Segovia, estamos terminando el proyecto de la fase segunda y es razonable que se licite en muy breves fechas.

El señor Beloki me preguntaba cuál era la cantidad que tenía previsto invertirse. En el ámbito del ADIF había comentado que eran 179 millones de euros. Quiero comentar a S.S. que en el tramo Vitoria-Vitoria-Bilbao, excluyendo los accesos a ciudades que, como saben, son temas mucho más complejos y que todavía no se han acometido, se han adjudicado ya cuatro proyectos y está previsto que de los 13 proyectos que comprende todo el tramo estén todos licitados antes de finalizar el año. Ello permitirá iniciar las obras en varios tramos en el año próximo.

El señor Contreras preguntaba sobre el grado de ejecución de las líneas de Madrid-Valladolid. La evolución que ha habido desde marzo hasta la fecha se la he comentado. Prácticamente ningún tramo estaba terminado, salvo en la parte Segovia-Valladolid, en la mayoría de los tramos entre Madrid y Segovia había problemas, por afectación del Canal de Isabel II, por el acuartelamiento de El Goloso, en Tres Cantos, en el túnel de San Pedro, etcétera. Se ha trabajado en la línea de ir solventando todos los problemas y en este momento está prácticamente toda la plataforma en marcha.

En la línea Lleida-Barcelona, en marzo el porcentaje de ejecución estaba en el 45 por ciento, hay dos subtramos en los que las obras no se habían iniciado todavía, aunque estaban adjudicados, básicamente por falta de coordinación entre el Gobierno central y la Generalitat, concretamente el Martorell-río Llobregat y el subtramo Santa Coloma de Cervelló-San Joan de Espí. Hoy el nivel de ejecución es del 56,2 por ciento y los dos subtramos se iniciarán antes de final de año. En este tramo concretamente se ha sacado a licitación la construcción

de la estación de Perafort, de Camp de Tarragona. Se está sacando también a licitación el intercambiador de Roda de Barà. Se ha avanzado también de una forma notable en el tema de los túneles de Montblanc, que como conocen SS.SS. tenían un problema bastante complejo. Está previsto que el AVE llegue a Tarragona en el año 2006 y a Barcelona en el año 2007.

En los accesos a Barcelona la situación era también bastante complicada. Había un cero por ciento de obras y un 0,3 por ciento de proyectos, fundamentalmente por la misma razón, porque había conflictos institucionales entre la Administración local, la Generalitat y el propio Gobierno central. Se ha llegado a un acuerdo en cuál es el trazado y en cuál es la forma de entrar y los cuatro proyectos que estaban pendientes ya están en fase de ejecución, de manera que se puede decir que la situación está perfectamente desbloqueada, lo que va a permitir que se pueda entrar en Barcelona-Sants en el año 2007. Al margen de todo eso hay múltiples problemas también, conflictos que tenían de alguna forma parada parcialmente la obra como, por ejemplo, en la base de mantenimiento y de montaje de Vilafranca del Penedès, en Castellbisbal, en Sant Sadurni D'Anoia, en el Prat. Es decir, había conflictos con prácticamente todos los ayuntamientos desde Vilafranca, hasta la entrada de Barcelona; conflictos que se han ido solventando mediante los convenios y las negociaciones pertinentes.

En cuanto al tramo Barcelona-Figueras a 31 de marzo el porcentaje de ejecución era del 0,6 por ciento. Concretamente, había 33,4 kilómetros que estaban en obras, lo que representa el 26,2 por ciento de todo el tramo; 15,7 kilómetros en que se habían licitado las obras, pero no habían comenzado, lo que representa un 12,7 por ciento del tramo; 14,8 kilómetros que estaban en proyecto y 62,2 kilómetros estaban en estudio informativo. A día de hoy se ha pasado del 0,6 al 1,82 por ciento. Los 33,4 kilómetros continúan en obras. La parte pendiente de iniciar, los 15,7 kilómetros, se han iniciado ya, y de los 14,8 kilómetros que estaban en proyectos, se están redactando los proyectos prácticamente en todos ellos. El compromiso es que al final de año estará en licitación la totalidad de los proyectos que configuran la línea Barcelona-Figueras, con la excepción de un par de tramos en los que por problemas medioambientales están todavía pendientes de avanzar. Existe y se mantiene un compromiso de terminar esa línea en el año 2009.

En lo que se refiere a la línea Córdoba-Málaga, a 31 de marzo en plataforma en el tramo Córdoba-Bobadilla había ejecutado un 80 por ciento; en agosto, un 95 por ciento. En Bobadilla-Málaga en plataforma en marzo, un 55 por ciento; en agosto, un 70 por ciento. Lo que se refiere a la globalidad de la línea, el total de línea de inversión efectuada respecto del total, en marzo era del 44 por ciento; en agosto, del 51 por ciento.

Por no dejar de tocar la línea Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana, voy a hacer una breve

referencia. En el tramo Madrid-Cuenca-Albacete se han adjudicado e iniciado las obras desde marzo hasta la fecha entre Fuentes y Albacete, que estaban en proyecto justamente en marzo. Se ha contratado el proyecto de Torrejón de Velasco-Aranjuez. Hay tres proyectos entre Aranjuez y Campo del Paraíso que están pendientes de ser licitados porque están afectadas por una serie de variantes que está realizando el Ministerio de Fomento. En Albacete-Valencia había contratado nueve tramos en obras, en concreto entre Xátiva y el río Turia. Ha habido un avance significativo en ese tramo, ya que está ejecutado el 45 por ciento. Se ha terminado el tramo de Benifayo-Picassent. Se ha llegado a un acuerdo con la demarcación del Estado y la Diputación Provincial en el cruce de carreteras, que tenía paralizado varios proyectos o varias plataformas. Se ha llegado a un acuerdo con Renfe para los pasos por estaciones y se ha aprobado el proyecto básico de conexión con el nudo sur.

En el tramo Alicante-Elche y Elche-Murcia-Cartagena se ha terminado el proyecto básico del tramo Caudete-Villena y se ha iniciado el proyecto Monforte del Cid-Elche. Se han adjudicado las obras del Sax-Elda y están adjudicadas y licitadas la de los tramos Elda-Monóvar y Monóvar-Novelda. Finalmente, en cuanto a Motilla del Palancar-Valencia en marzo estaban contratados los proyectos del tramo y solamente había terminado cuatro de ellos y únicamente contratada las obras del tramo Requena-Siete Aguas. Se han iniciado las obras en ese tramo. Se han contratado las obras de los tramos Motilla del Palancar-Iniesta, Iniesta-Minglanilla y Venta del Moro-Caudete de las Fuentes, en total 38 kilómetros, y se han aprobado nueve proyectos básicos con un total de 80 kilómetros.

Si S.S. quiere alguna información más, gustosamente, si dispongo de ella, se la daré.

El señor **PRESIDENTE:** Para culminar esta comparecencia, tal y como hemos establecido hasta ahora, voy a dar un segundo turno muy breve a cada uno de los intervinientes anteriores para que puntualicen o planteen alguna cuestión y les advierto que sea sobre una cuestión presupuestaria y no entremos en el debate.

La portavoz de Izquierda Unida no está, con lo cual, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Señor presidente, para aligerar yo le voy a pasar la pregunta por escrito y punto.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO:** Intervendré brevemente, señor presidente, para agradecer tanto al presidente de Renfe como al presidente del GIF lo pormenorizado de sus respuestas a todas y cada una de las interrogantes que había manifestado.

En lo que se refiere al presidente de Renfe quiero decirle que es cierto que cuando no hay datos comparativos es difícil hacer una valoración objetiva. Por eso he dicho que el próximo año habrá un mejor criterio comparativo. Respecto a la adquisición de trenes, tal vez sea bueno que pueda y deba adaptarse a las líneas regionales en los nuevos coches, es decir, que no todo sea para la alta velocidad y supongo que eso está previsto así. En todo caso, me gustaría que parte de esos trenes que se van a adquirir se pongan en aquellas líneas regionales que antes comentaba están en peor situación. El representante del Grupo Parlamentario Mixto ha dicho algo respecto a Galicia y yo le puedo decir algo parecido respecto a los trenes regionales que circulan por Castilla y León. El saneamiento financiero va a ser sólo a corto plazo, porque cuando Renfe Operadora necesite endeudarse en el futuro muchos de los activos que ahora tiene ya no los va a tener. Por tanto, las garantías que pueda aportar van a ser siempre más insuficientes que lo que hasta ahora podían ser de cara a un endeudamiento que posiblemente tenga que ser avalado por el Estado. Eso seguramente ya no va a existir como ahora. Por tanto, el endeudamiento futuro va a ser siempre bastante más difícil que el actual. No me ha dicho nada del compromiso del presidente del Gobierno respecto al cumplimiento de apertura de líneas en Castilla y León, concretamente dos que se comprometió a abrir. Me gustaría alguna alcaración al respecto.

En cuanto a lo que ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, efectivamente la ley se aprobó. La ley fue aprobada por el Grupo Popular y fue descalificada en términos muy duros por el Grupo Socialista. Nosotros, en absoluto, hemos descalificado esta forma de hacer las cosas, porque aparte de que lo obliga la Unión Europea, nos parece lo más lógico. La supresión de servicios no es una supresión de líneas. Se puede suprimir un expreso por la noche, pero eso no tiene nada que ver con la supresión de líneas. La supresión de líneas que se hizo por el Gobierno socialista en los años ochenta fue una supresión masiva. Realmente, gracias a que las comunidades autónomas financiaron el déficit de algunas de ellas, no se cerró, porque la amenaza era, o pagas o cierro. Lo que se hizo fue asumir el déficit por las comunidades autónomas contra sus propios presupuestos pese a que había un servicio muy escaso de pasajeros.

Respecto a los convenios, contesto con ello al presidente del GIF, creía que eran convenios firmados con Renfe. Por eso cuando hablaba de 17 millones de euros para los convenios de Castilla y León, además Galicia, Extremadura, Teruel, etcétera, yo creía que eran los convenios de Renfe, pero parece que han pasado a GIF. Lo recuerdo bien porque yo era consejero. Firmé todos esos convenios con Renfe en aquellos años y recuerdo lo que nos costaban cada año. Por eso pensaba y por eso le decía que cada vez que la Administración central nos llama para firmar un convenio nos está amenazando con otro nuevo que siempre acaba costando dinero a las comunidades autónomas. Creía yo que estos conve-

nios eran nuevos, pero veo que son los mismos que los que ya están suscritos con Castilla y León y, por tanto, seguirán su transcurso. En algunos casos han dado bastante buen resultado y han servido para modernizar algunas de las líneas que estaban en muy malas condiciones como Salamanca-Madrid, Salamanca-Medina del Campo o algunas otras. Si no hay ningún proyecto parado, como ha dicho el presidente del GIF, me alegro, se lo agradezco y reconozco el esfuerzo, porque eso viene a contradecir todas las manifestaciones que ha hecho el Grupo Socialista sobre lo mal planificadas que estaban todas las obras del AVE que usted ha ido pormenorizando una tras otra y además diciendo que estaba bien que se parasen...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, le ruego a S.S. que concrete.

El señor **MERINO DELGADO**: Decía que estaba bien que se parasen o se suprimiesen por aquello de que eran proyectos que estaban aislados, me ha parecido entender. Y como eran proyectos aislados estaba bien que se suprimieran. Es bueno en las obras públicas que sustraen además a unos gobiernos con respecto a otros, es decir, se van contraponiendo los gobiernos y unos inician unas y otros inauguran las otras y son obras de largo plazo, por tanto, no creo que haya lugar a hacer descalificaciones en temas tan estratégicos y tan importantes para la modernización de España como son los proyectos de alta velocidad de los que estábamos hablando. Debe seguir ese ritmo inversor, incluso incrementándose en 2005, si es posible. Es bueno que aquellos proyectos que se iniciaron a principios de 2000 y en los siguientes años tengan su continuidad hasta finalizarlos porque este país está muy necesitado de grandes proyectos vertebradores del territorio. En ese sentido, hemos hablado del Orense-Santiago, de los proyectos de accesos a Galicia, etcétera; hay que seguir adelante. En este momento usted hablaba de que ha sacado nuevamente los proyectos, que se van a adjudicar y después las obras. ¿Eso puede llevar consigo una reclamación de daños y perjuicios por parte de las empresas adjudicatarias de las obras de los primeros proyectos o se ha negociado en ese sentido para evitarlo? **(El señor presidente de Renfe, González Marín: Nunca estuvieron adjudicadas.)** Perfecto.

Por último, quiero agradecer tanto al presidente de Renfe como al presidente del GIF su amabilidad por esta larga exposición, que no tiene otro sentido que conocer y aclarar muchas cuestiones en temas tan importantes para un presupuesto como el de 2005 que viene, en este caso concreto se ha visto, a dar continuidad a un presupuesto como el de 2004 en casi todos los proyectos, por no decir todos, de alta velocidad en España.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Muy brevemente, para ver si puedo evitar pasar una pregunta por escrito, porque pudiera ser que termine por aclararme. Son 179 millones, no lo dudo, usted lo ha dicho. En segundo lugar, van a estar todos los proyectos Vitoria-Bilbao licitados el año 2004 y el año 2005 se podría empezar a construir, pero eso es una pata de la «Y» vasca. La otra pata es la que va desde Mondragón hasta Irún. La «Y» vasca está metida en el eje ferroviario de alta velocidad del suroeste de Europa bajo la denominación Madrid-Irún-Hendaya y entiendo, de lo que usted me ha dicho, que por lo que hace referencia a la segunda pata, la que va desde Mondragón hasta la frontera, ¿nada para el año 2005?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna cuestión, señor Contreras?

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Con suma brevedad, simplemente quiero agradecer la información y la contestación a las preguntas que había formulado, especialmente en el tema relativo a las líneas de alta velocidad, y también con cordialidad decirle al portavoz del Partido Popular que el objetivo tanto de cerrar las líneas como la de supresión de los servicios era el mismo, que no siguiese incrementándose el déficit. Si no se hubiesen cerrado estas líneas, que usted mismo ha dicho que firmó convenios que le costaban el dinero a las comunidades autónomas, ¿cuál sería en este momento el déficit de Renfe en vez de los 7.200 millones de euros? Había un objetivo de eficiencia empresarial. Sin ánimo de polemizar, quiero reiterar el agradecimiento a sus intervenciones y mostrar el convencimiento del Grupo Socialista de que estos presupuestos servirán para acelerar la puesta en marcha de la alta velocidad en nuestro país y tener un servicio de viajeros y mercancías en Renfe Operadora adecuado a los tiempos en los que estamos.

El señor **PRESIDENTE**: Para concluir esta parte del debate, en primer lugar, tiene la palabra el presidente de Renfe y posteriormente el presidente del GIF.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (Salgueiro Carmona): Tomo la palabra con mucha brevedad. Señor Merino, plantea reconvertir o utilizar los trenes de alta velocidad para regionales. Técnicamente es inviable, en la medida en que estamos hablando de regionales, que son fundamentalmente aquellos que van sobre la red convencional. Es verdad que se están haciendo adquisiciones para utilizar las líneas de alta velocidad que en principio las va a explotar la Unidad de Negocio AVE, como son las lanzaderas de Madrid-Ciudad Real, Córdoba-Sevilla, que pretendemos que entren en funcionamiento antes de final de año, si es que terminamos de homologar los trenes. Por tanto, lo que me decía de reconducir no es técnicamente posible. En cuanto al saneamiento financiero, hemos hablado de lo que se ha

hecho, no de qué va a ocurrir en el futuro. Según sus previsiones de que Renfe Operadora al final se va a volver a endeudar, imagínense lo que ocurriría si partimos de una posición, no de la que vamos a partir, si no con un endeudamiento muchísimo mayor. Por eso en mi intervención decía que de no haberse acometido ese saneamiento en estos momentos, la posición de Renfe Operadora prácticamente la hacía inviable. Insisto en celebrar que se haya tomado esa decisión. En cuanto que en el futuro todas las inversiones de material rodante vayan a ser con deudas, eso es lo que ha venido ocurriendo hasta ahora, es cierto, pero en cuanto a lo que vaya a ocurrir en el futuro, todas las inversiones como cualquier inversión dependen de la capacidad de autogeneración de fondos que tenga la compañía, depende de la capitalización de la compañía. Se puede capitalizar la compañía y no hay por qué ir directamente a la deuda. Lo que le vuelvo a repetir es que lo que se había hecho y lo que estamos comprando en el contrato de 2001 ha sido con deuda dura y pura. Desgraciadamente ha sido así y digo desgraciadamente porque el escenario en el que nos vamos a mover a partir del primero de enero ha cambiado. Se liberaliza el sector y, por tanto, a la empresa hay que hacerla competitiva porque pretendemos que la empresa pública siga siendo la operadora más importante del sector en España y, en principio, lo que debemos hacer es darle una solidez financiera para que pueda competir.

Con respecto a la pregunta de Castilla y León, he estado mirando en mis anotaciones los convenios; si no le importa, tendría que averiguar a qué línea se ha referido porque no tengo aquí información. Tengo los convenios que existen con Castilla y León en los niveles de ejecución, pero me ha preguntado por una cosa muy concreta y no soy capaz de darle respuesta. Sin embargo, la buscaremos y se la enviaremos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González Marín, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS (GIF)** (González Marín): Contesto brevemente al señor Merino en relación con las posibles indemnizaciones por la paralización de los proyectos. Como antes he comentado, esos proyectos no estaban adjudicados y, por tanto, no cabe ninguna indemnización. Los proyectos tanto de la variante de Pajares como de la Ourense-Santiago se han sacado a licitación y estarán en marcha de inmediato. Me alegra que de calificar el convenio de amenaza pase a decir que es un buen instrumento. La verdad que sí.

Al señor Beloki quiero reiterarle que la inversión prevista son 179 millones de euros y que se iniciarán las obras en proyectos que estén terminados.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco a los comparecientes su larga sesión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A. (SANTIAGO MARTÍN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000240.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos. A partir de ahora el presidente se ve obligado, por imperativo de la realidad, a aplicar estrictamente lo que es el objeto de la comparecencia. Quiérese decir que a partir de este momento, y lo siento por los que vienen, se suprime la intervención previa por parte del alto cargo ministerial y el segundo turno para los grupos parlamentarios. Entraremos directamente al turno de preguntas de los grupos que han solicitado la comparecencia, a las que contestará el cargo que tiene que responder. No hace falta que se lo explique a ustedes. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Vamos a seguir las comparecencias con la de don José Damián Santiago, presidente de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos.

En primer lugar, tiene la palabra por el Grupo Popular el señor López Iglesias.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: En primer lugar, quiero dar la bienvenida al presidente de Correos y agradecerle en mi nombre y en el de mi grupo su comparecencia en la Comisión de Fomento. No vamos a entrar en un análisis profundo de los presupuestos de Correos para 2005 porque son bastante continuistas y lo que traen es una inercia debido a la gestión de anteriores directores. Lo que nos preocupa no es su contenido sino la tendencia que pueden tener de aquí en adelante. A nosotros nos gustaría recordarle que el Partido Popular fue el que reflotó Correos y Telégrafos; pero lo importante no fue el reflote en sí de una empresa que tiene ingresos, gastos y beneficios. Lo verdaderamente importante en esta época fue recuperar y rescatar el servicio postal de Correos para España y los españoles. Solamente por indicarles alguna cifra en el año 1996 había unas pérdidas del orden de 36.000 millones de pesetas, 216 millones de euros, y ahora llevamos ya cuatro o cinco años con unos beneficios bastante importantes, como usted nos podrá decir y podremos comprobar. Me gustaría que nos informara sobre cuál va a ser la apuesta de aquí en adelante del grupo Correos y sobre todo cuáles van a ser las directrices básicas que vamos a llevar a cabo. Le recuerdo que el equipo anterior de Correos optó por una política aperturista de renovación, de innovación e inversión que le dio bastantes frutos y éxitos, como usted bien sabe y, si no, a los resultados económicos nos podemos remitir.

El Partido Popular definió una política de estrategia competitiva, desarrolló un modelo organizativo y apos-

tó claramente por las nuevas tecnologías, pero la estrategia más importante que desarrolló siempre estuvo orientada a fortalecer el servicio público postal bajo dos ejes fundamentales: incrementar la calidad y la accesibilidad de los servicios de Correos. La calidad fue aumentando debido a las inversiones que se iban haciendo y la accesibilidad abriendo nuevas oficinas y aumentando el horario de apertura de las mismas. Medidas como estas son las que han ido modernizando Correos. Pero para modernizar hay que invertir y eso es lo que ha venido haciendo durante estos años. Para que sirva de referencia, en los últimos cuatro años, y eso lo sabe usted bien, se han invertido cerca de 1.000 millones de euros, aproximadamente 160.000 millones de pesetas. Nos gustaría saber qué va a pasar con las inversiones de aquí en adelante, porque el plan 2001-2004 termina este año. Además, y se lo quiero recordar, en los años que gobernaron ustedes fue cuando Correos se fue debilitando progresivamente. También le quiero recordar que a mediados de los años noventa las inversiones no llegaban ni a 10.000 millones de pesetas anuales y ahora estamos, como le he dicho antes, con 40.000 millones de pesetas anuales. Por eso nos gustaría saber qué va a pasar con las inversiones en este presupuesto, en el que hoy día las inversiones reales, según cantan los números, tienen ya un déficit del 10 por ciento, pasan de 250 millones de euros a 225 millones de euros. No me preocupa este presupuesto, seguramente me preocuparán los siguientes. ¿Se va a seguir también invirtiendo en la modernización y optimización del servicio? Esta fue una de las banderas más importantes que el equipo de Gobierno del Partido Popular llevó a cabo en este reflote de Correos y Telégrafos.

Quiero decirle también en otro orden de cosas que nos preocupa mucho qué va a pasar con la plantilla. El personal en los últimos años ha ido mejorando en todos los aspectos, en sueldos, en incentivos, en productividad, en kilometraje y, por supuesto, en creación de empleo. Al mismo tiempo, se han ido produciendo en los últimos años acuerdos con los sindicatos, como por ejemplo que pasaran cerca de 8.000 personas de un trabajo eventual a un trabajo fijo. También ha habido acuerdos sobre un plan de pensiones. ¿Va a mantener el presidente estos acuerdos con los sindicatos? Nos gustaría que nos lo dijera.

Quisiéramos saber qué va a pasar con las tarifas. Una de las insistencias del Partido Socialista cuando estaba en la oposición era saber qué iba a pasar con el aumento o la disminución de las tarifas. Me gustaría saber cuál va a ser la política a seguir. El Partido Socialista cuando estaba en la oposición reclamaba continuamente que el coste real del servicio universal de Correos lo pagara el Estado. En este presupuesto no vienen esas cosas que tanto criticaban cuando al mismo tiempo decían que el Estado tenía que pagar el coste real del servicio universal de Correos. La protección sigue siendo la misma que hasta ahora. Esto que yo decía de los portavoces del Partido Socialista se

puede ver en el «Diario de Sesiones» de los años anteriores. No quiero profundizar mucho en los aspectos económicos del presupuesto porque, como bien le decía al principio, es un presupuesto continuista que por la misma inercia viene dándose y no es mal presupuesto, pero lo que de verdad nos preocupa es el servicio postal de Correos. Le pediría, señor presidente, que no volviéramos a los años 1990, 1994 y 1995, cuando el servicio de correos estaba en franca decadencia, cuando era difícil que las cartas llegaran y no sólo lo debíamos reconocer los que estamos de este lado del banco. He visto que en la memoria que firma del año 2003 da algunas pinceladas de reconocimiento sobre lo que se ha hecho. El Partido Socialista ha estado mucho tiempo diciendo, y se puede ver en el «Diario de Sesiones», que correos no funcionaba nada. Me gustaría que hoy, que tiene la posibilidad de reconocerlo, hubiera alguno que dijera que correos ha sido reflotado gracias a la buena gestión y que hoy día el grupo correos es un puntal importante no sólo en España, sino también en Europa.

Al margen de esta introducción, que no ha tenido una intención malévola, sino al contrario, estamos en sintonía con el presupuesto que presentan. Difícilmente podemos estar en contra de los beneficios que presentan, aunque se han bajado en inversiones, lo cual nos preocupa mucho. Por eso quisiera saber qué va a pasar de aquí en adelante. Me gustaría hacerle algunas cuantas preguntas. Si tiene a bien contestarlas ahora, lo hace, y si no tiene los datos en este momento, esperaríamos prudentemente hasta que pueda hacerlo. Nos gustaría saber cuál va a ser el importe de la inversión del grupo Correo para el año 2005. Cuál va a ser la inversión de Correos y Telégrafos para el año 2005 y, sobre todo, para qué, dónde se va a invertir y por qué importe. Y si es posible nos lo da regionalizado. ¿Pienasa el presidente aumentar la plantilla del grupo Correo, no sólo la del mayoritario del grupo, que es Correos y Telégrafos, sino la de las otras tres empresas? ¿Se seguirá el plan de pensiones negociado con los sindicatos? ¿Van a admitirlo? ¿Van a negociar otra cosa? ¿Habrá adquisiciones de inmuebles, reformas, construcciones de nuevas oficinas? Nos gustaría saber dónde y para qué van hacer esas nuevas oficinas. También nos gustaría saber si van a seguir mecanizando y automatizando los servicios postales de correos. Seguramente ese sea el éxito de correos y de ahí vengan los beneficios que ha tenido este grupo durante estos años.

Estamos en pleno proceso de liberalización del correo. En el año 2003 ya hubo una primera liberalización y se pasó de 350 a 100 gramos y el uno de enero de 2006 pasaremos de 100 a 50 gramos. Seguramente el montante más importante que tenga el negocio correos debe ser el de las cartas normales de 20 y menos gramos. ¿Cómo afectará al grupo Correos esta segunda liberalización? ¿Tiene alguna medida para poner en marcha y si estamos preparado para ello? ¿Tienen algo pensado sobre las tarifas? Agradecemos al presidente

del grupo Correo su asistencia. Si es posible, las preguntas las responde ahora y si no cuando pueda.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista señor Torres.

El Señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente de correos, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, bienvenido a la Comisión de Fomento y Vivienda. Esperamos que su comparecencia sirva para clarificar las cuestiones que plantea el Grupo Parlamentario Popular, que ha sido el único que ha pedido su comparecencia.

El Grupo Parlamentario Socialista siempre ha tenido dos preocupaciones básicas respecto al correo. Una, que la empresa se mantuviera en el sector público, es decir, no se privatizara, y, dos, que se mejorara la calidad del servicio postal universal. Todas las intervenciones que ha realizado el Grupo Parlamentario Socialista en los últimos ocho años de gobierno del Partido Popular han ido en ese sentido. No sé si el señor López Iglesias las leído, pero todas las he hecho yo. Todo lo que ha dicho el Grupo Parlamentario Socialista en los últimos ocho años sobre correos lo he dicho yo porque me ha tocado esa responsabilidad. Algunas afirmaciones de las que ha hecho no son ciertas, o se podrían matizar mucho —no le achaco ni maldad ni mala fe— respecto a lo que hemos dicho de correos, pero nos estaríamos aquí dos horas, algo que es imposible, y otras son ciertas.

Señor presidente de correos, el Partido Popular parece que está satisfecho porque dice que el presupuesto es continuista. Supongo que piensa que si el presupuesto es continuista, todo va muy bien porque se va hacer lo mismo que ha hecho el Partido Popular. Yo no estoy de acuerdo con esa afirmación. El presupuesto no es continuista. Lo que ocurre es que el presidente de correos lleva escaso tiempo en el cargo. Habrá que dejarle más tiempo para que pueda marcar las pautas del nuevo correo, que creo que empiezan a verse en este presupuesto, pero todavía es pronto para juzgar las cosas que se hacen.

Cuando yo decía que nuestra preocupación fundamental era el servicio público, ¿sabe, señor presidente, lo que ha ocurrido durante los ocho años del gobierno popular? Que el servicio postal universal se ha ido al garete, en lenguaje mariner, el servicio postal universal se ha arruinado, la calidad del servicio postal universal ha bajado de una manera escandalosa, las quejas y las reclamaciones en correos han ido en aumento constante. Si repasan los diarios de sesiones de los últimos ocho años, se podrá ver cómo he aportado multitud de datos. Nuestra preocupación es que las cartas han estado llegando menos y peor a todos los ciudadanos, sobre todo a las zonas rurales y a los ciudadanos que viven en las afueras de grandes aglomeraciones o en zonas turísticas durante los meses de verano. La calidad ha empeorado mucho. ¿Saben por qué? Porque se

hacían trampas. Yo lo denuncié en esta Comisión y también lo hizo un medio de comunicación hace unos años. El subsecretario del Ministerio de Fomento de entonces compareció ante Comisión para dar explicaciones. No sé si recuerda o ha leído lo de los famosos panelistas. Son las personas que se contratan para que se manden correspondencia unos a otros y comprobar qué día, a qué hora y dónde nace una correspondencia y qué día y a qué hora se recibe para comprobar la calidad. Todo eso estaba trucado. Todas las oficinas sabían quiénes eran los panelistas y había que dar absoluta preferencia. Se daban instrucciones por correo electrónico —yo tengo unos cuantos guardados— para que se diera absoluta preferencia a los efectos postales que se emitieran o llegaran a don fulanito, doña menganita, etcétera, con dirección concreta. Por eso estaban trucados y no sirven los datos. Los datos son malos y a nosotros eso nos preocupa mucho. Animo al nuevo presidente de correos a corregirlos, porque yo sé que es también su preocupación fundamental. Yo sé que la preocupación del nuevo presidente de Correos por el servicio público es fundamental, igual que la nuestra. No podía ser de otra manera. Le animo a que ponga al frente de las distintas responsabilidades a savia nueva que vaya haciendo que las funcionen mejor. Le animamos y le vamos a apoyar en las decisiones que vaya tomando.

Señor López Iglesias, ha dado en la clave de lo que ha ocurrido. Han hablado de un éxito económico el de correos. Yo siempre denuncié esto. El Partido Popular sólo estuvo preocupado por la cuenta de resultados de correos. Nunca por la calidad del servicio postal universal. Y fíjese que manera más sencilla de mejorarla: subimos las tarifas bastante por encima del IPC, hasta seis y siete veces la mayoría de los años, aumentamos los ingresos de una manera considerable, reducimos los gastos todo lo que sea posible y con eso tenemos una cuenta de resultados cada día mejor. Es verdad, pero el servicio postal se lo han cargado ustedes. El esfuerzo que hay que hacer ahora para mejorarlo es considerable; se va a hacer y nosotros vamos a apoyar al presidente de correos, como es lógico, en todo lo que sea necesario para que eso se consiga.

Acabo rápidamente. Ha planteado otra cosa curiosa. Le ha planteado al presidente de correos: ¿Va a mantener los acuerdos con los sindicatos? ¿Pero ustedes saben el bandullo que han dejado al nuevo presidente de correos en lo que se refiere al personal? ¿Usted tiene idea, señor López Iglesias? ¿Sabe usted lo que hay dentro de correos? Hay una sentencia de un tribunal que obliga nada más y nada menos que a hacer fijos prácticamente a 12.000 trabajadores eventuales, además del acuerdo con los sindicatos que implica que cada año hay que tener 8.000 nuevos. Eso no hay quien lo resista. correos ha hecho bien en recurrir, eso está ahí y veremos qué ocurre. Esto es consecuencia de una gestión pésima del equipo del Partido Popular en correos; una gestión pésima.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Ahora de verdad termino.

Señor presidente, quiero hacerle dos preguntas. Esta mañana la señora subsecretaria de Fomento nos ha comentado que ya tienen ustedes pensado un plan para erradicar las barreras arquitectónicas en las oficinas de correos, porque sabe usted que hace pocos días aprobamos aquí una proposición no de ley sobre este asunto. Me gustaría que nos comentara un poco en qué consiste ese plan.

Finalmente, otro de los desastres que ha heredado usted —que por desgracia para usted y para los ciudadanos han sido muchos en correos— se llama Chrono Expres, una de las tres filiales de correos, la más importante, la de paquetería urgente. Este es el gran desastre de Chrono Expres, y digo gran desastre porque ha ido perdiendo dinero y poniendo en riesgo la cuenta de resultados de la matriz en los últimos tres o cuatro años. Sin embargo, ahora parece que como el consolidado da un resultado mejor que el de la matriz hay que suponer que por fin el resultado de las tres filiales es positivo. Si es así, teniendo en cuenta que Correos Híbrido es muy pequeñita y Correos Telecom también, el peso lo tiene al noventa y tantos por ciento Chrono Expres, tengo que suponer que usted piensa, señor presidente, que Chrono Expres va a ganar dinero el año que viene, de lo cual yo me felicitaría, porque sería otro de los éxitos increíbles; se lo digo de verdad, hacer que Chrono Expres en tan poco espacio de tiempo pueda ganar dinero sería un éxito. Estoy contentísimo de haber visto esto y le pido que nos aclare ese extremo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el presidente de correos, don Damián Santiago.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL CORREOS Y TELÉGRAFOS S.A.** (Santiago Martín): Quisiera hacer una primera aseveración y es que para mí es un gran honor estar en la casa de todos los españoles, por lo que quiero expresar mi profunda satisfacción por comparecer por primera vez en mi vida ante esta Comisión y quiero dejar constancia de mi voluntad de colaboración presente y futura.

Mi paisano, al que le agradezco el acento —yo lamento no conservarlo—, me ha hecho un montón de preguntas. Si me lo permite, voy a utilizar la misma metodología: hacer un planteamiento general, en función de lo que hablaba de la tendencia, para luego pasar a contestar concretamente sus preguntas. La tendencia de correos no puede ser otra que seguir lo que marca la Ley Postal; la misión de correos no es otra que la de prestar el servicio postal universal con las exigencias que marca la ley de calidad, universalidad, regularidad y a precio asequible. De eso tiene que ser capaz correos.

Obviamente, no lo debe hacer a cualquier precio, sino con la máxima eficiencia.

¿Cuál es la visión de este presidente de correos de cómo ser capaz precisamente de cumplir las exigencias que le marca la ley? En este entorno hay tres variables: la situación del mercado, cada vez con más competencia; la liberalización, cada vez más liberalizado; la aparición de nuevas tecnologías con un doble efecto, por un lado, sustitutivas del correo y, por otro lado, una gran oportunidad que debe aprovechar. La visión de la presidencia es que si correos tiene la autoexigencia de la excelencia en el cumplimiento de esas obligaciones se hará más competitivo, se hará más fuerte en el mercado y, por tanto, será más sostenible. La tendencia de esta presidencia es que correos apuesta por la excelencia en el cumplimiento del servicio público, que es la prestación del servicio postal universal. La rentabilidad de esa función vendrá como añadidura. Si me lo permiten —no es por el mero hecho de ser didáctico sino por ilustrar—, diré que es como lo de estudiar para aprobar o estudiar para saber. correos apuesta por la excelencia, apuesta por el conocimiento; la buena calificación vendrá a posteriori.

Los cuatro valores referentes que va a tener esta presidencia de correos en este presupuesto, y espero que en los futuros, son los siguientes. En primer lugar, priorizar la calidad frente a la rentabilidad. En segundo lugar, con relación al tema de recursos humanos, trabajar en equipo, lo que significa no ser un conglomerado de partes sino ser uno, donde haya diferentes componentes. En tercer lugar, la innovación, romper la inercia. En cuarto lugar, la eficiencia.

Calidad. La calidad de correos es buena en los centros urbanos consolidados, pero deja bastante que desear en los barrios de las grandes ciudades, en las ciudades de menos de 50.000 habitantes y especialmente en el mundo rural. En mi opinión, correos no debe fijarse en las medias de calidad que actualmente ha conseguido, sino en las desviaciones que en relación con esas medias presentan algunas zonas del territorio de nuestro país.

Recursos humanos. A nivel de centros directivos me he encontrado un colectivo que se ha descapitalizado, se ha apostado por consultorías externas y hoy el capital de correos no está en sus hombres y en sus mujeres, sino que está en personal externo y, lo que es peor, en el resto del colectivo de correos existe un nivel de desmotivación muy grande. Además de que correos es la mayor empresa de España en cuanto a trabajadores, también es la que mayor nivel de absentismo tiene. Todos los días faltan de correos 5.000 trabajadores o trabajadoras. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** El trabajo que hay que hacer en relación con este tema es francamente difícil.

Innovación. Obviamente, correos tiene que apostar por las nuevas tecnologías, y ahora daré algunos datos. correos apuesta por la automatización y muy particularmente por las tecnologías de la información. En las

tecnologías de la información y de las comunicaciones es precisamente donde más tiene que hacer correos. Es decir, la diferencia, el *gap* que se produce entre la situación actual de la informática de correo y la informática que hoy está en el mercado es muy grande; me recuerda a la informática que me encontré en el Ministerio de Hacienda hace ahora más de 25 años. En muchos casos se ha utilizado esta informática como un fin en sí mismo o para incorporar la informática al trabajo como se venía haciendo, no para aprovechar la capacidad de replantear los procesos y las actividades y, en definitiva, duplicar el valor de la cadena de correo física con la cadena de la información.

Inversiones. Correos apuesta por las inversiones y el año que viene se invertirán 285 millones de euros. Si descontamos las inversiones financieras para el saneamiento de Chrono Expres estaríamos hablando de un nivel semejante al del año anterior. En el tema de infraestructuras físicas, como ahora me referiré, se disminuye el importe porque se emprendieron obras en ciertos edificios principales que asumieron muchas inversiones, pero se incrementan las inversiones en tecnologías y en equipos de automatización, como ahora explicaré con mayor detalle. Obviamente, la política y la situación laboral es muy complicada. En relación con los sindicatos, sí le puedo decir que una de las primeras cosas que he hecho es dialogar con los sindicatos y seguiré haciéndolo. Aparte de ser legítimos y legítima su representación, obviamente correos no puede hacer nada si no tiene en cuenta a los mismos. Por lo tanto, yo intentaré llegar a múltiples acuerdos antes que generar cualquier tipo de conflicto para sacar a correos adelante y apostar por esa excelencia. Considero que los sindicatos pueden ejercer una labor fundamental en la motivación de los trabajadores. En mi opinión, la asignatura más difícil que tiene que aprobar hoy correos es la motivación de sus recursos.

Me voy a referir a las inversiones en un sentido general. Yo tengo los datos por comunidades y provincias y además de todas y cada una porque esperaba que el señor Rodríguez me preguntara los de su querida provincia y se los tenía a mi vera. También tengo los de Badajoz. Si usted me lo permite, le haré un amplio dossier y se lo enviaré, de forma que seguramente el lunes lo podrá tener en su poder. Repito que las inversiones que vamos a realizar ascienden a 285 millones de euros que se desglosan en cuatro grandes apartados: las infraestructuras, la mecanización, el plan de sistemas informáticos y otras inversiones. Las inversiones de infraestructuras se dirigen a la construcción, adaptación y reforma de oficinas, centros de reparto y centros logísticos, con especial hincapié en la finalidad de conseguir esas mejores condiciones de accesibilidad. El plan es precisamente invertir en aquellos sitios que aún tienen carencias, en lugar de inversiones que pueden ser más vistosas o más representativas para correos. Uno de los primeros objetivos de esta reconducción de las inversiones en infraestructuras es precisamente la accesibili-

dad en el que, por otro lado, no se parte de cero, pero queda mucho por hacer. Concretamente el año que viene vamos a invertir 99 millones de euros en este apartado y tengo todos y cada uno de los centros donde se va a hacer.

El segundo apartado del conjunto de inversiones lo constituyen las actuaciones de mecanización, principalmente las líneas de tratamiento, de clasificación, de correo normalizado y de líneas de tratamiento para la paquetería. En el año 2005 vamos a invertir 51 millones de euros, superando la inversión realizada este año. En relación con los planes de sistema informático que, como decían ustedes, yo creo que es donde más tiene que hacer correos, pero que es la gran oportunidad de correos, se pretende hacer unas inversiones que perseguirán un triple objetivo: permitir a la compañía y a las diferentes unidades de negocio alcanzar sus objetivos, la construcción de una arquitectura corporativa con la suficiente flexibilidad para reaccionar inmediatamente a los cambios del entorno y lanzar un plan para asegurar la creatividad de la innovación como factor clave para mejorar la modernización y competitividad de correos en el mercado. Los recursos que vamos a destinar son 51 millones de euros: 36 en sistemas informáticos, 13 para equipos informáticos y 2 para instalaciones de telecomunicaciones.

En cuanto a la plantilla, correos representa una actividad muy intensa, sobre todo en la parte más sensible, en trabajo. Es decir, el reparto —uno de sus principales activos— tiene que hacerse con recursos humanos. La atención en oficinas tiene que hacerse en última fase. Aparte de la motivación, correos no tiene como un fin en sí mismo aumentar su plantilla, pero si quiere atender de la forma en que le exige la ley de regularidad, es decir, todos los días laborables y mínimo cinco días, y si quiere reducir las colas en las oficinas, tendrá que tener los recursos humanos necesarios. Repito lo que he dicho antes, con la ayuda de todos —de los sindicatos, de ustedes y de la sociedad— correos tiene que intentar motivar a esos 5.000 trabajadores que, por término medio (voy a recurrir a la media, aunque es un término que no me gusta; me gusta más la desviación), faltan cada día a su trabajo.

Sobre los precios de los servicios postales, les diré lo que ustedes ya saben, que el servicio postal español es el más asequible de toda la Comunidad Europea. Lo que demanda la sociedad es calidad. No nos contesta en los precios, pero esto no significa que nosotros vayamos a aumentar el precio del servicio postal. Concretamente los primeros estudios sobre la línea de crecimiento para presentarlos en la Secretaría de Estado de Hacienda están en torno al 2,8 por ciento, en la línea de los incrementos de los últimos años.

En relación con el plan de pensiones, seguirá como está. En cuanto a la mecanización, tengo aquí unos datos acerca de que las previsiones para el año 2005 son que se van a tratar automáticamente 12 millones de envíos más al día de los que hoy se están haciendo. Hoy

llegamos casi a un 60 por ciento de tratamiento automatizado de todas y cada una de las cartas. Al final del año 2005 la automatización puede alcanzar el 85,2 por ciento y, entre otros, pienso poner en funcionamiento el centro de Mérida, si me permiten que haga una referencia local. Obviamente, el tratamiento de clasificación automatizada de la correspondencia y de la paquetería tiene dos efectos, agiliza el tema y da mayor seguridad, pero sobre todo libera recursos humanos que se trasladan de las funciones de clasificación al área de reparto.

Me pregunta usted también sobre los datos de liberalización. Como usted apuntaba, efectivamente, hasta 50 gramos es la carta más numerosa. Cuando se pasó de la carta de 350 a la carta de 100 gramos, el 1 de enero de 2003, en relación con el volumen se liberalizaron casi 2 puntos porcentuales; en cambio los ingresos fueron de 5 puntos. En la liberalización del 1 de enero de 2006, el reservado hasta 50 gramos va a significar 1,1 en volumen, no mucho, pero son 3 puntos en ingresos. En cualquier caso, a pesar de que España es uno de los países que más deprisa va en la liberalización, yo particularmente apuesto por ello. Si Correos tiene que ser garante de la prestación del servicio postal universal, tiene que ser fuerte en un mercado liberalizado, compensado por los presupuestos del Estado. Ser más competitivos nos motivará. Ante los últimos movimientos de la competencia, en que ha habido un reforzamiento de la misma, estoy intentando positivizar ese dato como un medio de motivar los recursos de Correos para ponernos las pilas si queremos subsistir. Repito que le mandaré los datos de inversiones con el mayor detalle posible.

El señor Torres me hacía dos preguntas. Respecto al plan de arquitectura, ya le he comentado que hemos insistido en nuestras inversiones en arquitectura en aquellas instalaciones donde carecían de ella, y en lugar de apostar más por restaurar edificios, de los que por supuesto estamos muy orgullosos, nuestra prioridad es la accesibilidad. En segundo lugar, me ha preguntado por ChronoExpres. Desgraciadamente ha leído usted mal, no soy tan eficaz. Mi máxima preocupación y ocupación en relación con las filiales es en ChronoExpres. Precisamente para resaltar lo difícil de esa obra he comentado que tu optimismo, Germán, proviene de la confianza que en mí tienes y no debes ser tan optimista. La situación de ChronoExpres se puede ilustrar de la siguiente forma. En el año 2002 tenía una cifra de ingreso de 100 millones de euros y unas pérdidas de 13 millones de euros. En el año 2003 tuvo unos ingresos de 116 millones, 16 millones más, y en cambio las pérdidas ascendieron a 57 millones; es decir, por cada euro que vendió gastó 3,7 euros, perdió 2,75 euros. Si esto no fuese una cruda realidad que pesa sobre Correos realmente sería difícil de imaginar. Para terminar el tema de ChronoExpres, y también mi intervención, permítanme que les lea el informe de la Intervención General del Estado de abril de 2004, que obviamente había hecho en todos los ejercicios anteriores: Tenien-

do en cuenta el conjunto de la información recogida en este apartado respecto a las circunstancias de la participación en ChronoExpres y la adquisición de Servipack por Correos y Telégrafos, y considerando la importante diferencia que existía entre el precio pagado y los fondos propios de Servipack, resulta especialmente relevante el alto riesgo atribuible a la operación, cuya realización se basó en las conclusiones de un informe elaborado por una consultoría, el cual se fundamenta en expectativas e hipótesis que hasta el momento parecen haberse incumplido de un modo significativo por las consecuencias descritas anteriormente. Vamos a producir un saneamiento de ChronoExpres, pero realmente lo que le ha costado a Correos el saneamiento de ChronoExpres es nada menos que 367 millones de euros. Una vez que hayamos hecho este saneamiento, el neto será de 208 millones de euros. Es decir, en 5 años se han perdido 164 millones de euros, 27.225 millones de pesetas.

No sé si he sido suficientemente breve pero lo he pretendido. **(El señor López Iglesias pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Santiago Martín.

Señor López Iglesias tiene S.S. la palabra sólo para una puntualización.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Quiero agradecer al presidente de Correos todo lo que nos ha dicho y con la gentileza y delicadeza que lo ha hecho. Las críticas no van para él sino para el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que con tal de meterse con el Partido Popular pone en evidencia y en entredicho a cualquiera. Además, le pregunta al presidente: ¿No está usted de acuerdo con lo que estoy diciendo? Yo no le voy a preguntar si está de acuerdo con él o no, para no ponerlo en evidencia, porque son problemas...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, yo no estaba en ese debate, pero hemos quedado en que íbamos a eliminar este tipo de intervenciones.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Terminó.

Cuando habla de los beneficios, dice: El Partido Popular sólo piensa en beneficios. El Partido Popular piensa en beneficios concretamente en Correos. Cuando le han dicho que ChronoExpres pierde dinero, ha dicho que eso es una barbaridad. Entonces ¿qué pasa? ¿que para ChronoExpres sí hay que pensar en beneficios y para lo otro no? Ya sé que usted va a decir que son cosas distintas.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a S.S. que termine. No voy a permitir este tipo de intervenciones en el segundo turno. Yo no estaba presente en la intervención inicial del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, pero hemos concretado un método de debate que pien-

so seguir hasta el final. Formula usted una precisión al señor presidente de Correos.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Estoy completamente de acuerdo con el señor presidente en lo que estábamos hablando, y no quiero reiterarme más, pero es que hay veces que hacen hablar a las piedras.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. **(El señor Torres Sahuquillo pide la palabra.)**

Para formularle alguna precisión al presidente de Correos, tiene usted la palabra señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Sólo para eso.

Señor presidente de Correos, me dice que he confiado demasiado en usted porque efectivamente ChronoExpres no va a ganar dinero, según el presupuesto, como yo había pensado. Al ver el presupuesto de la matriz y el presupuesto consolidado, interpreto que el consolidado es el de la matriz más el de las tres filiales. Como el resultado del consolidado antes de impuestos son, aproximadamente, 500.000 euros mejores que el de la matriz, por eso digo que me he debido equivocar en algo, pero lo acabo de repasar de nuevo y he supuesto que la suma de las tres filiales sería positiva. Y sabiendo como sé que ChronoExpres pesa el 90, el 95 o el 99 por ciento con respecto a las otras dos, he creído que ChronoExpres debía tener un resultado positivo, porque si no es así no me salen las cuentas. Lamento profundamente haberme equivocado. Confío en que la gestión hará que ChronoExpres salga adelante. Además, usted ha dicho algo que yo he dicho muchísimas veces, que la compra de Servipack fue un desastre, pero ¡qué le vamos a hacer! **(El señor presidente de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Puede cerrar el debate.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL CORREOS Y TELÉGRAFOS** (Santiago Martín): Señor presidente, si la próxima vez preside usted y yo comparezco, le pido que me ponga de los primeros porque me he estudiado la lección y no me la ha dejado dar. **(Risas.)** Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias a usted por comparecer. Esta Comisión se está convirtiendo en el centro de la legislatura, y no se preocupe porque todos ustedes vendrán, y muchas veces.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR) (MARTÍNEZ MARTÍNEZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000241.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la comparecencia del presidente de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), don Felipe Martínez Martínez, al que agradezco su comparecencia y le ruego que no se queje al final tan amargamente como don Santiago Martín. Estoy convencido de que todos han hecho una labor exhaustiva de preparación, pero es necesario concretar.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular. Para formular las cuestiones que considere pertinentes, tiene la palabra el señor Delgado, portavoz de dicho grupo.

El señor **DELGADO ARCE**: Intentaré poner en práctica toda mi capacidad de síntesis. Ahora bien, que hable poco no quiere decir que considere poco importante la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, todo lo contrario. Estamos ante una entidad de importancia capital que persigue unos objetivos que el Grupo Parlamentario Popular comparte plenamente, y nos encontrará usted siempre para mejorar este servicio fundamental.

Supongo, por lo que veo en el programa 514.A, de seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera, que el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación del medio marino es la guía, el norte y la referencia con arreglo al cual se organizan las acciones y se deciden los objetivos presupuestarios. Simplemente le pido que ratifique o rectifique si este va a ser el norte, al menos para el ejercicio 2005, o si hay alguna variación.

Por lo que se refiere estrictamente a las consignaciones presupuestarias, me gustaría que concretase el importe presupuestado para gastos corrientes y su porcentaje de variación respecto al ejercicio anterior. Lo mismo quisiera saber de los gastos de inversión, y si el montante de inversión que se va a destinar en 2005 cubre definitivamente todos los objetivos de la planificación 2000-2005 o si, por el contrario, quedarán objetivos no cubiertos con estas consignaciones; en este caso, le ruego también que me indique cuáles.

En cuanto a la política de personal, el Plan nacional de salvamento marítimo contempla en sus previsiones incrementar la plantilla en 40 personas como mínimo al servicio de dos objetivos, fundamentalmente, la reposición e incremento de controladores y la mejora de las tripulaciones de los barcos públicos. Le pregunto qué previsiones hay en cuanto a incorporación de personal en 2005 y a qué fines se destinará. Me gustaría saber también qué cantidades destinan a la formación interna del personal de Sasemar, cuestión que consideramos muy importante, e igualmente las cantidades que se destinan a la base centralizada de almacenamiento, una base que los graves accidentes ocurridos pusieron de manifiesto la importancia de que esté bien dotada.

La construcción de buques es también objetivo importante del Plan nacional de salvamento marítimo.

Le pregunto en concreto en qué estado se encuentra la contratación, ejecución o construcción de los cuatro remolcadores polivalentes con capacidad de almacenamiento de residuos y de lucha contra la contaminación, dos de ellos de 90 toneladas de tiro y otros dos de 170 toneladas, qué cantidades se prevén en este presupuesto de 2005 para este fin y en qué fecha se van a entregar estos buques. Qué consignaciones se han previsto para el mantenimiento de la flota actual, y qué presupuesto se establece para la reposición y mejora progresiva de las lanchas tanto de 15 como de 21 metros.

En relación con los dispositivos de separación del tráfico, en concreto en cuanto al tráfico de Finisterre, tan importante para tratar al menos de paliar los grandes riesgos que se presentan en la fachada atlántica y en la cantábrica, nos gustaría saber si se han ejecutado ya las obras del dispositivo de separación. Me refiero a las instalaciones, a la obra civil que había que hacer para instalar los radares y elementos de control. Si no se han culminado todavía, qué cantidades se consignan en 2005 para este fin y en qué fecha se prevé que estén terminadas.

En cuanto a las actuaciones para luchar contra los accidentes con mercancías peligrosas e hidrocarburos —y no sólo contra los accidentes sino también contra los lamentables sentinazos que se producen frente a nuestras costas—, qué presupuesto se prevé para potenciar los medios anticontaminación.

Hay un tema puntual, señor presidente, que es el cumplimiento de una moción aprobada por el Congreso de los Diputados en sesión celebrada el día 29 de junio de 2004. Concretamente, una moción consecuencia de interpelación presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y aprobada por unanimidad, que tiene relación con el lamentable accidente ocurrido el día 2 de junio, cuando 10 hombres perdieron la vida al hundirse el pesquero *O Bahía* dedicado al cerco. Nos gustaría saber cuánto se consigna en los Presupuestos Generales del Estado de 2005 para las medidas que se proponían en la moción. Le recuerdo que una de ellas proponía dotar de personal suficiente a la flota de helicópteros de Sasemar, para solucionar en concreto el problema que se planteaba de ausencia de personal cubriendo las 24 horas y que pudiera atender rápidamente una emergencia; algo he oído al señor Palau esta mañana, pero me gustaría que lo precisara. También proponía dotar en particular al servicio de helicópteros Helimer en Galicia. No sé si evitar las deficiencias en cuanto a medidas correctoras para la gestión del sistema mundial de socorro exige o no consignaciones presupuestarias o si requiere otro tipo de gestiones. Me gustaría saber qué presupuesto hay para dotar de buques adecuados y de personal cualificado, incluidos buzos, a Sasemar en Galicia, tal y como se preveía en la moción. Qué medidas se establecen para garantizar que el sistema de control por radar en todo el corredor de Finisterre no tenga zonas de sombra, dentro de las posibilidades técnicas, y cómo se puede dotar mejor, de una manera más

descentralizada. Sin perjuicio de lo que he apuntado sobre que nos parece necesario que haya una base central bien dotada, creemos que en algunas fachadas costeras, y también en la de Galicia, es necesario disponer de más medios para la lucha contra los accidentes. Y no sólo de medios personales y materiales para salvar vidas, que es lo prioritario, sino también de medios para luchar contra la contaminación, porque en el momento de acudir a un pequeño accidente con fuga de hidrocarburos ocurrido en Vigo el pasado mes de agosto sólo había medios de la Xunta de Galicia.

Termino con algo que juzgo importante. En relación con las funciones que tienen ustedes de salvamento de vidas y con el terrible problema de inmigración ilegal y de las pateras en el Estrecho, que humanamente nos preocupa tanto a todos, qué consignaciones establecen para mejorar el servicio de salvamento de estas vidas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Mi intervención será brevísima, señor presidente.

En primer lugar, nos gustaría conocer el grado de ejecución del presupuesto del año 2004; en concreto, de los 10 millones de euros que formalmente estaban adjudicados para inversiones en Galicia.

En segundo lugar, quiero poner de manifiesto que llaman la atención las escasas inversiones que hace Sasemar por norma, no sólo con este Gobierno. No sabemos si se debe a que gran parte de los servicios están privatizados, pero en todo caso no están a la altura de lo que se dice en los debates parlamentarios sobre una mayor garantía de la seguridad de la vida humana en el mar y sobre la lucha contra la contaminación. Nos gustaría saber su opinión sobre que no haya para el ejercicio 2005 ninguna partida presupuestada para Galicia. ¿Quiere decir que con los 10 millones de euros del presente año es suficiente, o simplemente quiere decir que se sigue manteniendo una postura totalmente ajena a enfrentar de una vez las deficiencias que se ponen de manifiesto continuamente? No sólo cuando hay accidentes, que son siempre notorias, sino también cuando tenemos debates parlamentarios para intentar paliarlas. En ese sentido, quiero manifestar una vez más nuestra preocupación por el grado de cumplimiento que se vaya a dar a la moción consecuencia de interpelación presentada por el Bloque Nacionalista Galego.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: También con brevedad, no quisiera por ello dejar de hacer algunas reflexiones que creo que es oportuno recordar, aunque todos las sabemos, y es la relación de España con la mar, que es parte de nuestra historia, de nuestra cultura y que ha sido una de las formas de vida que se ha lleva-

do durante muchos años por muchos sectores y que, por tanto, es un factor a cuidar y a tener presente.

En el ámbito que estamos debatiendo, el salvamento y seguridad marítimos, el Plan de salvamento nacional vence el año que viene y, por tanto, la primera pregunta que le planteo, aprovechando su comparecencia —independientemente del presupuesto, que es sobre lo que le voy a preguntar hoy—, es cuáles son las directrices que tiene previstas el actual Gobierno de cara al próximo Plan nacional de salvamento. Lo digo porque creo que no nos podemos olvidar de recientes catástrofes que pusieron sobre la cruda realidad una cierta descoordinación, una falta de medios aplastante y, en definitiva, por no profundizar en un tema que fue penoso para todos —me estoy refiriendo al *Prestige*— evitar situaciones como aquella. Tenemos que aprovechar, por tanto, que se va a elaborar por el nuevo Gobierno un plan de salvamento nacional para el año que viene y hay que hacer lo que pensamos, al menos desde el Grupo Parlamentario Socialista, en este sentido —creo que queda así reflejado y usted ahora lo ampliará—, unos presupuestos proactivos en lugar de unos presupuestos retroactivos, que son los que se han tenido en este ámbito durante estos años atrás y que dieron como consecuencia aquella actuación que derivó en una falta de medios, de coordinación y de operatividad importantes.

Entrando ya en las preguntas, señor Martínez, quería plantearle: ¿Cómo contempla para el ejercicio presupuestario del año 2005 el incremento de los gastos corrientes, es decir capítulo 2, de la sociedad? ¿Cuál es el incremento previsto de las inversiones reales, capítulo 6, para el próximo año? ¿Cómo se contempla la cuestión de las embarcaciones de salvamento marítimo y la dotación de equipos de comunicación y electrónicos? ¿Se prevé la inclusión de más tripulantes en las embarcaciones operadas por Remasa y los salvamares que operan en el ámbito del estrecho de Gibraltar y en la zona oriental de Canarias y que, como ya ha dicho el anterior compareciente, tienen una incidencia muy importante, derivada del fenómeno migratorio, en una zona muy problemática cual es Canarias y el Estrecho, donde hay multitud de pateras que requieren actuaciones de emergencia para evitar situaciones también trágicas como la vivida en la Bahía de Cádiz en el naufragio de Rota? ¿Cómo se prevé el mantenimiento de las bases de helicópteros? ¿Se prevé en estos presupuestos la entrada de algún nuevo buque de rescate y lucha contra la contaminación? ¿Cuál va a ser la transferencia total de gastos de inversiones del Ministerio de Fomento para la financiación de Salvamar para el año 2005? ¿Se prevé algún aumento de plantilla, dotación y equipos en las capitanías marítimas y en los centros de coordinación de salvamento marítimo? Creo que realmente el Gobierno socialista ha recibido una herencia bastante pobre. Por citar un ejemplo que conozco muy bien, en el puerto de Algeciras, un puerto que está en primera línea de movimiento de contenedores, con una

situación derivada de vertidos totalmente preocupante muchas veces por el *bunkering* que se produce en la Bahía de Algeciras procedente de Gibraltar, la Capitanía marítima hasta hace dos días tenía 13 funcionarios y un solo inspector. Eso requiere un esfuerzo importante, yo lo sé, pero hay que hacerlo. Me gustaría que se planificara en estos presupuestos —que sé que sí se hace— y que usted me confirmara el aumento de plantilla en esos sitios. Por último, si se prevén algunos nuevos edificios para capitanías marítimas en el ámbito del litoral español.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez Martínez, tiene S.S. la palabra para contestar a las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)** (Martínez Martínez): Señores portavoces, señorías, con todo gusto comparezco hoy aquí como presidente de Sasemar y en función de lo que la ley dice que otorga al director general de la Marina Mercante. He comparecido algunas otras veces en este Parlamento pero hablando de temas muy diferentes, hablando de investigación y de obras públicas, en mi calidad de director general del CEDEX durante una larga época. Agradezco a los tres portavoces la preocupación por Sasemar, la preocupación por el salvamento marítimo; se lo agradezco sinceramente y esas palabras son de importancia capital, con independencia de los presupuestos, porque esta es una labor gratificante cuando se tiene éxito, gratificante casi todos los días y, sin embargo, como ustedes saben, plantea muchas amarguras cuando los fallos y las circunstancias lo imponen.

Como las preguntas son prácticamente análogas, voy a hacer una consideración sobre el Plan nacional de salvamento, por decirlo en síntesis; voy a hablar un poco de los presupuestos y voy a contestar en general a las preguntas que me han planteado. Si queda alguna cuestión tendré mucho gusto, si me la sé, en contestarla aquí y, si no, en enviársela por escrito. Evidentemente, el Plan nacional de salvamento 2000-2005 orienta y es guía para estos presupuestos, pero no podemos olvidar que 2005 es un año fulcro en el cual termina ese plan y ha de comenzar en el año 2006 el plan 2006-2009 y entre todos tenemos que volcar nuestros esfuerzos para conseguir, en el sentido que decía el portavoz del Grupo Socialista, que la programación y la presupuestación sea de medidas proactivas más que de medidas reactivas. En esta línea, los presupuestos de este año son presupuestos de transición pero ciertamente tienen una relevancia que yo considero sustancial, y tienen una relevancia sustancial en el sentido —como han recalcado esta mañana tanto la subsecretaria del Ministerio de Fomento como mi jefe, el secretario general de Transporte— de que los incrementos que se producen son importantes, no tan importantes como nosotros quisiéramos pero ciertamente en porcentaje tienen una rele-

vancia notable. ¿Hacia dónde van orientados estos presupuestos? Con independencia de las fichas, ¿cuáles son, a mi modo de ver, las orientaciones de los presupuestos? Yo distinguiría cuatro puntos fundamentales. Primero, yo diría que la materialización de las inversiones en esos cuatro buques polivalentes, elemento que durante los años 2004, 2005 y 2006 va a constituir una circunstancia singular y que nos va a colocar, particularmente en Galicia, en un estadio diferente que se va a ver completado con el buque recogedor que posiblemente aprobaremos en el Consejo de la Agencia Europea de Lisboa la semana que viene, dotando de una capacidad de recogida y de tiro importante a estos buques polivalentes. En línea con esto, concretaré que el año que viene entrarán en servicio y serán operados los dos que no van a ser de 90 toneladas sino que van a tirar hasta 120 a punto fijo y que van a tener una capacidad de recogida, una capacidad de almacenamiento, del orden de 300 toneladas. Al año siguiente, porque están a punto de adjudicarse, entrarán en servicio los otros dos nuevos buques con una capacidad de tiro del orden de 180 ó 185 toneladas y una capacidad de recogida muy superior a los 1.000 metros cúbicos, con lo cual el salto cualitativo es importantísimo. Si a eso se une que casi con toda seguridad colocará la Agencia Europea, además en la zona de Galicia, toda la fachada atlántica con Portugal, podríamos hablar de una capacidad de recogida de entre 1.600 y 2.000 metros cúbicos, y el panorama, que en buena parte ha sido reactivo, cambia sustantivamente. En nuestro presupuesto de inversiones la puesta en marcha de la operación de construcción de los dos polivalentes grandes y la finalización a lo largo de 2005 de los dos pequeños constituye una partida sustancial que consume prácticamente el 92 ó 93 por ciento del presupuesto. Y si esto constituye un adalid de nuestra inversión, hay también un elemento que, aunque sea modesto, conviene resaltar aquí. Se trata de la mejora de las capacidades de respuesta ante determinadas emergencias, mejora que se va a llevar a cabo con nuestro presupuesto de explotación y que si quieren, contestando a sus preguntas, les detallo en este momento. Considero que el helicóptero es un elemento relevante en el salvamento marítimo, quizá el más relevante de todos, aunque sobre esto puede haber opiniones. Vamos a conseguir mejorar los tiempos de respuesta, ya que si en el convenio que antes teníamos con la empresa figuraba una capacidad de respuesta de 15 minutos durante el día y de 45 durante la noche, ahora vamos a llegar a los 15 minutos a lo largo de las 24 horas, es decir, vamos a tener personal en base 12 más 12 horas, las 24 horas, y eso va a ser un paso significativo, aunque, comparado con los presupuestos de los colegas que me han precedido, no tenga la relevancia económica que debiera tener. La mejora de las capacidades de respuesta va a tener lugar también en cuanto a salvamares y en cuanto a remolcadores de una forma notable, sobre todo en las salvamares, puesto que —ya lo hemos experimentado durante este año— a las zonas

de inmigración ilegal, a las zonas de pateras, concretamente en el Estrecho y en Canarias, las hemos dotado de tripulación adicional porque podía sentir el tripulante una cierta sensación de desamparo, y las dos nuevas que mandamos, una a Tarifa y otra a Fuerteventura, están dotadas de escotaduras especiales para que la recogida desde la patera, desde la balsa, se haga con mayor facilidad.

Hay otro elemento que me gustaría destacar. Es algo que estamos haciendo durante el año 2004 y lo vamos a seguir haciendo en un programa continuado. Estamos siguiendo las líneas del Plan Nacional de Salvamento, en el sentido de renovar, modernizar y adaptar los equipos electrónicos, llámense pantallas, ordenadores, antenas, etcétera. Eso constituye un elemento sustantivo de todos los días de la actuación de la sociedad. Y como última estrategia yo señalaría para 2005, aunque creo que debe seguir en el futuro, una mejora de los medios y de las estrategias de lucha contra la contaminación. En los últimos años, y de forma reactiva, hemos llegado a disponer de una cantidad de kilómetros de barrera muy importante. Están localizados en dos bases, la base central o de Sisebuto, como le llamamos nosotros, y la de Agrelas en A Coruña. Ahí tenemos cerca de 60 ó 70 kilómetros de barrera y sustantivamente eso es importante. Tenemos *skimmers* absorbedores, y aunque puede haber ciertas dudas sobre la eficacia de unos y otros, lo que vamos a hacer es distribuirlos estratégicamente, aparte de seguir completando la dotación, en bases logísticas, cubriendo todas las fachadas. En la primera etapa no podemos llegar a hacer dentro de cada fachada cuatro o cinco núcleos, ya que hay que obtener los terrenos y tener masa crítica de material que justifique una instalación vallada y vigilada, pero esa va a ser una de las líneas fundamentales de actuación de Sasemar.

Con todo y con eso, en el plano no inversor o en el plano estratégico, a lo largo del año 2005 va a ver la luz un plan estratégico de la sociedad orientado a mejorar la calidad en la prestación de los servicios, a optimizar los recursos y también, naturalmente, a adaptarse a la presupuestación proactiva de la que hablaba el portavoz del Grupo Socialista. En cuanto a las transferencias, que son de las que se nutre fundamentalmente nuestra sociedad, me da casi vergüenza decir que tenemos volumen de negocio. Nuestro volumen de negocio se traduce en cuatro millones y pico de euros, que provienen fundamentalmente de los cursos que se hacen en Jovellanos, así como de algunos servicios que se prestan o que se cobran. Naturalmente, la sociedad vive fundamentalmente, como debe ser por otro lado, de las transferencias que recibe de la marina mercante, vía capítulo 4, para presupuesto de explotación y vía capítulo 7 para capital. Pues bien, este año la transferencia de corrientes asciende a 62 millones de euros, lo que representa un incremento del 11,65 por ciento aproximadamente respecto al año pasado, y la transferencia de capital va a ascender, si consideramos el endeudamiento —que vamos a hacer uso de él porque es

abrir una vía— a 33 millones de euros. Eso, respecto al inicial del año pasado, que eran 20,4 representa un incremento del 62 por ciento. Si ustedes lo miran en términos de incremento, es importante, y si lo miran en términos de cantidades, ustedes dirán, y vamos a ver si el año que viene podemos conseguir crecer en dos dígitos y además dos dígitos representativos. Al final, si descontamos la partida de amortizaciones, que aquí no tiene sentido, alcanzamos un presupuesto de 100 millones de euros en números redondos, de los cuales —la división es bien fácil— un tercio corresponde a inversiones y dos tercios a explotación. Si eso lo comparamos con el año pasado, en que el presupuesto estaba constituido aproximadamente por 80 millones de euros, el crecimiento total es de un 25 por ciento, siendo su distribución la siguiente: tres cuartas partes para explotación y una cuarta parte para inversión. Es decir, ahí también hay unos términos comparativos que pueden ser importantes.

Voy a entrar en detalle en el presupuesto de explotación, que está constituido por dos elementos sustantivos. Por un lado, los aprovisionamientos, que representan 41 millones de euros. Estos 41 millones de euros se reparten entre los medios de operación que tenemos: remolcadores, entre 9 y 10 millones de euros; helicópteros, unos 12 millones de euros —vamos a tratar de hacer un esfuerzo el año que viene para cubrir algún elemento de sombra que hay en este momento en la zona suroriental de España—; salvamares, 18 millones de euros, una partida importante, considerando el sexto tripulante del que hablaba mi secretario general esta mañana y el tripulante para las zonas de inmigración ilegal. Ahí está la colaboración con Cruz Roja y están también las contrataciones de servicios externos con los buzos, que, al tratarse de buzos especializados y plantearse como elementos de rescate, no podemos permitirnos el lujo de tener distribuidos por toda España, si bien se va a hacer algún esfuerzo en el sentido de localizar otra base.

En cuanto a personal, en este momento estamos ya por encima de lo que contemplaba el Plan Nacional de Salvamento, tanto en personal como en medios. Por ejemplo, en remolcadores, aunque no quedaba claro del todo, tenemos en este momento 12 remolcadores, 5 en dedicación exclusiva y 7 en disponibilidad, mientras que en el Plan Nacional de Salvamento se recogía para este año una cifra incierta, pero que parece que estaba en torno a 7 u 8 remolcadores. Ahí hemos dado un paso importante. En salvamares, frente a 40 que había, tenemos 42, y en personal también estamos por encima. El presupuesto de gastos del Plan Nacional de Salvamento de este año está un 19 por ciento por encima del de 2005 y el presupuesto de inversión es superior en un 59 por ciento. Naturalmente, hay una medida reactiva, hay una emergencia por medio que ha condicionado esto. Esperemos que aprendamos de ello.

En cuanto a otros gastos de explotación, le diré que Jovellanos prácticamente se autofinancia. Estamos

impulsado el *e-learning* y estamos impulsando también la autoprestación de servicios por parte de Jovellanos. Eso va a consumir del orden de 3,2 millones de euros; la explotación de los centros, otros 3 millones de euros, y el mantenimiento de equipos, del orden de 1,2.

En línea con la prevención de la contaminación —se ha hablado del sentinazo—, hay un elemento que nos queda este año, pero lo tenemos previsto para 2007-2008, que es la introducción de patrullas aéreas de aviones de ala fija al objeto de decir a los del sentinazo: Aquí estoy yo; al objeto de efectuar misiones de reconocimiento y al objeto de situarnos a la altura de los países más avanzados. Durante el año 2005 vamos a preparar los elementos para la licitación, porque estos aparatos no se compran en un bazar y su construcción lleva 20 ó 22 meses. Ese es el tiempo mínimo que nosotros necesitamos.

Me interesa dejar aquí sentadas algunas medidas que no tienen contenido económico pero sí tienen una repercusión importante. Me refiero al refuerzo de la coordinación, el acrecentamiento de las sinergias entre todos aquellos que estamos presentes en el mar, en el salvamento marítimo y en la lucha contra la contaminación. Ahí, entre otras cosas —estamos trabajando en ello—, tomando como base lo que hay, quiero hacer un refino del Plan de contingencias frente a la contaminación. En esa línea, nos gustaría dejar muy nítidas las actuaciones y nos gustaría también ensayarlas, es decir, hacer una simulación en tiempo real para ver si lo que estamos diseñando funciona realmente. Nos gustaría reforzar —y hemos empezado por ello— los elementos de coordinación de seguridad en los puntos calientes. Hemos empezado por el Estrecho, por razones del verano, pero lo vamos a hacer también en Galicia. Estamos haciendo también un esfuerzo de coordinación con Marruecos en la línea de alimentación en la parte oriental de entrada en el Estrecho. Estamos trabajando y vamos a continuar haciéndolo durante el año 2005 en el Plan de Zonas Especialmente Sensibles. Ahora, por razones de plazo, estamos volcados en Canarias. Queremos crear un estado de opinión hacia las labores de salvamento marítimo y coordinación, un plan de sensibilización y comunicación en el cual todos podemos jugar una labor relevante y vamos a implantar progresivamente en lo que a nosotros compete el sistema de información automática.

En cuanto a la política de personal, durante el presente año se han incorporado a Sasemar alrededor de 20 personas y está previsto, si la oferta pública de empleo nos deja, que se incorporen unas 20 ó 22 el año próximo. Estamos diseñando un plan de formación de personal tanto para Sasemar como para la mercantil o instrumental, nuestra operadora de flota, Remasa. En cuanto a las bases de almacenamiento, ya les comentaba el dispositivo de Finisterre. Estamos trabajando con la Xunta y en este momento se está cubriendo con el SIA, con los radares actuales, y en el primer semestre del año que viene estará implementado el nuevo radar.

De todas maneras, aunque con SIA está resuelto, dados los avances que se producen en materia de radares de apertura sintética, convendría introducir también una nueva generación de radares.

En cuanto a los helicópteros y a la ausencia de personal, entiendo que la nueva forma de actuar de las 24 horas va a dar lugar a tiempos de respuesta más cortos, los 15 minutos de los que hablaba. Las inversiones de Sasemar no son regionalizables. La flota se puede mover y hoy en día hay una base o dos de lucha contra la contaminación, una aquí y otra allí. Queremos distribuirlo, pero los medios se tienen que desplazar en función de la contingencia, teniendo una masa crítica necesaria.

En cuanto a las preguntas relativas a las capitanías marítimas, no son competencia de Sasemar. El elemento primordial, la autoridad marítima en la costa es el capitán marítimo, y en esa línea estamos trabajando. Precisamente estamos preparando un decreto que adecue a las circunstancias actuales las capitanías marítimas, adecue las competencias del capitán marítimo y deje muy clara la organización y qué es lo que tiene que hacer cada cual.

Respecto al lamentable asunto del *O Bahía*, tengo que decir que la comisión de investigación de accidentes está trabajando en este momento para contrastar algunas de las hipótesis. Se va a solicitar un estudio, un estudio en olas de papel, al Canal de Experiencias Hidrodinámicas del Mar. Por otra parte, en cuanto al grado de cumplimiento de la moción, por no alargar ahora este tema, en la comparecencia que tendrá próximamente la ministra explicará con detalle los pasos que se han dado desde la Dirección General de la Marina Mercante y desde la sociedad estatal.

Muchas gracias, señor presidente. **(El señor Delgado Arce pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Treinta segundos, señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Los utilizo para decir que recibimos sus explicaciones, escuchamos que hay que diseñar un nuevo plan de salvamento marítimo y desde el Grupo Parlamentario Popular le ofrecemos nuestra disposición a dialogar y opinar sobre el tema. Le he dicho al empezar que este es un tema de Estado y no está abierta la discusión partidaria, pero sí hay que tratar de incrementar los medios, y le anuncio que nosotros enmendaremos el presupuesto para dotar de más recursos, más transferencias a Sasemar. A usted le corresponde decirnos dónde considera que le vendrían mejor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Con la misma brevedad, para decir que estoy de acuerdo con lo que acaba de manifestar el portavoz del Grupo Popu-

lar, con que tendremos que estar, en lo posible, todos de acuerdo en que este es un tema de Estado y por tanto evitar situaciones polémicas absurdas que no conducen a nada. Pero eso no quita para que reconozca que espero que el importante incremento del 25 por ciento del primer año de Gobierno socialista continúe en los próximos ejercicios y que al final de la legislatura, si dura cuatro años, lleguemos a doblar el presupuesto que había. Eso es lo que queremos todos.

Le pido disculpas por no haberle deseado, sin duda en nombre de todos mis compañeros, el mejor de los éxitos en su gestión porque sabía que era usted ya un veterano en esta casa, en otra legislatura, pero es nuevo en estas lides y le deseo todo el éxito y una gestión feliz.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez, ¿quiere añadir algo?

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)** (Martínez Martínez): Yo estoy con los brazos abiertos a todo, por supuesto a todo. **(Risas.)**

Muchas gracias por su felicitación. Espero estar a la altura de las circunstancias.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos la comparecencia del señor Martínez Martínez.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (NAVAS GUTIÉRREZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000235.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado, don Mariano Navas Gutiérrez, que ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular.

Señor Campoy, tiene la palabra para formular las cuestiones que estime pertinentes.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Muchas gracias, señor presidente. Todo llega con un poco de paciencia.

Nuestra bienvenida al presidente de Puertos del Estado. Voy a ser conciso y concreto debido a la premura de tiempo. Yo iba a calificar esto de maratoniano, pero creo que ya no cabe en las olimpiadas después de las horas que llevamos aquí. Como el presidente, en el nuevo formato de la comparecencia, ha suprimido su exposición inicial, voy a dar por hecho algunas cuestiones que podría usted entender como la parte dogmática de los presupuestos; si no fuera así, en su posterior intervención le ruego que me corrija.

Por lo que se infiere del informe económico de los Presupuestos Generales del Estado, se mantiene el modelo portuario en lo que al sistema de autosuficien-

cia se refiere y, por tanto, también el modelo concesional, es decir, la financiación a través de la inversión privada, con la necesaria compatibilidad con el sistema de tarifas, cánones o, como le gusta llamarlo a nuestro portavoz, precios públicos. Mi primera pregunta está relacionada precisamente con la política de precios públicos, de cánones y de tarifas. ¿Tienen previsto subirlas o se van a mantener?

Quisiera conocer también la valoración que hace el presidente de Puertos del Estado sobre la aprobación de la propuesta de liberalización de servicios portuarios por la Comisión Europea, que guarda relación, como bien conoce, con la Ley de Puertos. En este sentido, me gustaría que hiciese una valoración de los efectos que va a representar para los puertos españoles. Hablando de autosuficiencia, es necesaria la oportuna rentabilidad de los puertos y me gustaría que hiciese una especie de balance de año 2004 y de previsión de 2005, y que si hay algún puerto deficitario, me explique cuál y por qué.

Vamos a entrar en la cuantía global de los Presupuestos Generales del Estado en relación con los puertos, y yo quiero hacerles notar una diferencia, que me imagino que será un error, que aparece entre los datos que presentó la señora ministra la semana pasada y el informe económico de los presupuestos. Si bien en un principio la señora ministra anunciaba la inversión total en puertos de 1.328 millones, sin embargo, en el informe económico aparecen 1.324. Hay una pequeña diferencia de cuatro millones de euros. Pero en el mismo informe que presenta la señora ministra, en la página 4 hace referencia a 1.753 millones y en la página 20, a 1.328. Me imagino que tiene una explicación, y como yo no he podido encontrarla, le ruego a usted que me ilustre acerca de estas diferencias. En cualquier caso, no sabemos si el cómputo que está utilizando el ministerio, o el presidente de Puertos en este caso, hace referencia al monto de la parte de inversión pública neta o también incluye la concesional. Si fuera así, resultaría que respecto a los presupuestos de 2004 hay un descenso del 41 por ciento porque en el año 2004 los Presupuestos Generales del Estado estimaban una inversión pública de 927 y una concesional de 1.300, con lo cual sumaban un total de 2.227. También le pido que me aclare si esta cuantía suma la parte concesional y la pública, y que en el caso de que no lo sea me explique el porqué y, por favor, me facilite esa diferenciación.

En cuanto a los objetivos, dentro de esta parte dogmática a la que yo aludía al principio de mi intervención, compruebo que desaparece el objetivo que estaba previsto de mejora de relaciones puerto-ciudad. Quiero saber si ya deja de ser un objetivo y, en ese caso, el porqué de esa ausencia.

Vamos a ir ya al origen de fondos, dentro de los presupuestos, y concretamente a la financiación de los fondos de la Unión Europea. ¿Me podría ilustrar sobre el porcentaje de fondos de los que participa el conjunto de las inversiones de Puertos del Estado, es decir, la

distribución de los diferentes fondos y concretar su procedencia, o sea, cuál es la dotación en relación con los fondos de la Unión Europea?

Señor presidente de Puertos del Estado, ¿cuál va a ser la política de suelo? ¿Se va a enajenar, no se va a enajenar? ¿Qué va a pasar con el espacio no ocupado o libre? ¿Se va a transferir al Ministerio de Vivienda o no se va a transferir? Veo que sonrío, pero también facilito la labor a mi abnegado compañero que después lleva la comparecencia de vivienda y la respuesta le servirá para preparar su intervención.

Voy a entrar ya en unas cuestiones un poco más detalladas y más farragosas, y por eso pido disculpas, del contenido de los presupuestos. Cuestiones de los balances. En primer lugar, suben de 15 a 77 millones los beneficios por enajenación de inmovilizado material. ¿Por qué esta subida? Seguro que tiene una explicación. En segundo lugar, en cuanto a la aplicación de fondos, las adquisiciones de inmovilizado, exactamente de otro inmovilizado material, suben de 920 a 1.317 millones. Un ascenso considerable que me gustaría que nos especificara un poco. Origen de fondos, financiación ajena a largo, préstamos de otras empresas, de 129 a 304 millones. Si voy un poco deprisa, señor presidente, es por acelerar el debate.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo agradecemos.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Casi triplica esta consignación y me gustaría que me lo explicara. En tercer lugar, también en cuanto al origen de los fondos, hay un aumento de la enajenación de 48.258.000 euros a 103 millones. También me gustaría que nos concretara a qué se debe.

Permítame, señor presidente, que me provincialice un poco y le haga unas preguntas concretas sobre las actuaciones o necesidades de algunos puertos, en concreto, una con relación a Andalucía. Hay una consignación que viene agrupada en los puertos de Motril y de Almería que, como usted conoce, pertenecen a provincias distintas. Me gustaría que me indicase la diferenciación de las inversiones destinadas a un puerto y a otro.

En Galicia y en cuanto al puerto exterior de Ferrol, donde, como sabe, la primera fase ya está en marcha y espera finalizarse durante el primer semestre del próximo año, me gustaría conocer por qué se niega la segunda parte de este proyecto, es decir, por qué no se apoya el inicio de estas obras el próximo año, lo que redundaría sin lugar a dudas en importantes ventajas tanto para el potencial de las instalaciones portuarias como para el desarrollo de toda la comarca. ¿Qué razones esgrime Puertos del Estado para negar este apoyo? Con relación al puerto exterior de A Coruña, quisiera conocer la opinión que le merece y la valoración que hace el presidente de Puertos del Estado de la firma de ese convenio que se ha suscrito entre el ayuntamiento de A Coruña y el Ministerio de Fomento para la financiación de las obras del puerto exterior de A Coruña y que la Autori-

dad Portuaria de A Coruña sorprendentemente no conoce ni tiene constancia del texto de este nuevo convenio. Quisiéramos saber a qué responde, porque no creemos que forme parte de la transparencia, el diálogo y talante que caracteriza a su Gobierno.

Por último, ¿nos puede decir el presidente de Puertos del Estado si la cofinanciación del Fondo de Cohesión está garantizada en el caso del puerto exterior de A Coruña? Lo preguntamos porque hay manifiestas dudas con informaciones contradictorias, y por eso queríamos saber la situación exacta del expediente de solicitud de ayudas al Fondo de Cohesión para financiar las obras del puerto exterior de A Coruña. Con esto finalizo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora intervendrá el resto de los grupos parlamentarios. Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, nos gustaría que el señor presidente de Puertos del Estado nos explicase cuál es la división de los 100 millones de euros que hay destinados a los puertos de Galicia por cada una de las autoridades portuarias y, en cuanto a los 13 millones de euros destinados al puerto de A Coruña, si es para expropiaciones o cuál es el destino de este dinero que aparece precisamente como proyecto nuevo a iniciar en el año 2005, porque el resto del montante, de los 100 millones de pesetas, es para proyectos iniciados antes del año 2005.

Una vez hecha esta pregunta, nos gustaría que nos dijera cómo valora el hecho de que un puerto exterior como el de Ferrol vaya a empezar a funcionar en la primera fase en el año 2005 sin tener accesos. ¿Qué alternativas tienen pensadas para una situación de interinidad pero de cierta duración en el tiempo? Porque la carretera que se propone estaría terminada en el año 2008, según los Presupuestos Generales del Estado. Por otra parte, ¿cuál es la viabilidad del acceso del ferrocarril a un puerto exterior de tal importancia? Todos sabemos que esa plataforma logística estará justificada en la medida en que tenga la capacidad de jugar con todo tipo de mercancías y en particular con contenedores si queremos que no sea un puerto subordinado exclusivamente a Endesa y a la chatarra, lo cual no justificaría semejante afectación al ecosistema y tamaña inversión.

En segundo lugar, con relación al puerto exterior de A Coruña, me gustaría plantearle algunas cuestiones. La primera de ellas es si tienen ya seguridad, a través de los estudios técnicos del CEDES, de que el puerto es viable desde el punto de vista técnico, porque en las respuestas del Gobierno, hasta hace prácticamente mes y medio, se dudaba de la viabilidad técnica del proyecto.

En tercer lugar, nos gustaría saber por qué el Gobierno no corrigió los defectos advertidos por la Comisión Europea en la solicitud inicial de fondos de cohesión para la financiación del puerto exterior en Punta Langosteira. Por tanto, ¿prevé realizar una nueva solicitud o

simplemente pretende dejarlo en *stand by* y que no haya la gestión oportuna ante la Comisión Europea? Si el puerto exterior no se financia con fondos de cohesión y tiene que ir a los fondos de carácter estructural, está claro que sería del dinero correspondiente a Galicia, porque eso sí está regionalizado. ¿De qué proyectos se detraerían estos fondos? Esta es otra cuestión muy importante, porque vemos que el Ministerio de Fomento no está dispuesto a sustituir con fondos propios los 280 millones de euros solicitados a la Comisión.

Por último, teniendo en cuenta la poco rigurosa o peculiar forma de buscar una financiación para esta gran inversión —sabe S.S. que es una estructura de financiación que está proyectada a base de un tercio de la venta especulativa de 400.000 metros cuadrados de terrenos públicos, otro tercio de fondos propios del puerto coruñés y el resto de ayudas europeas, los 280 millones—, si el Ministerio de Fomento solamente invierte 43 millones para los accesos, ¿no cree usted que esta forma de proceder pone en riesgo la capacidad de la Autoridad Portuaria para enfrentar una inversión de este tipo, tan importante, que supera con mucho los 100.000 millones de pesetas?

Para terminar, como usted sabe que vivimos en un país, en Galicia, en que, otra cosa no, pero propaganda recibimos a montones, y además acabamos estando todos medio perturbados, ¿qué piensa de ese otro proyecto de superpuerto Artabros? Porque ya es el tercero. A usted, como autoridad portuaria, ¿no le parece un dislate esta falta de planificación que nos hace vivir en la pura virtualidad cuando no en la estupidez, porque estamos viviendo ya en la estupidez? Pero ustedes tampoco ponen ningún tipo de racionalidad, porque ningún Gobierno actuó a su debido tiempo para clarificar de forma planificada unas infraestructuras que son necesarias, pero no tres al mismo tiempo, con una proximidad de doce kilómetros cada una de ellas, en un país con un declive económico y social brutal como el nuestro. Convendría orientarnos un poco en la racionalidad, en inversiones de carácter productivo. Nadie duda de que A Coruña necesita sacar sus petroleros del centro de la ciudad y Ferrol necesita progresar. Las preguntas que le he hecho son suficientemente preocupantes para que, una vez que se aceptan estos proyectos, lleven tantas deficiencias en las estructuras, en el caso de Ferrol, o tantos interrogantes, en el caso de A Coruña. Me gustaría que me respondiese a todo esto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: De forma muy breve.

Señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, usted sabe que en la Comunidad Autónoma del País Vasco hay dos puertos de interés general, uno es Bilbao y otro Pasajes. Bilbao está conociendo desde hace bastantes años un desarrollo y quiero preguntarle sobre el

otro puerto, el puerto de interés general de Pasajes, puerto en el que S.S. coincidirá conmigo en que las inversiones han sido muy escasas en los últimos años; puerto que está cercado urbanamente, que tiene grandes problemas para su desarrollo, si quisiera tenerlo, porque se le ha echado encima la ciudad, toda una mancha urbana de distintos pueblos, bien sea Pasajes, bien sea Rentería, bien sea Lezo, etcétera, y esto está haciendo que la zona deteriorada —hay una zona identificada como deteriorada urbanamente en Guipúzcoa, que es la zona de Pasajes— esté echándose encima del puerto y, al mismo tiempo, condicionada en orden a su desarrollo por este puerto; por qué va a hacer finalmente este puerto.

Usted conoce seguramente que hay ya una demanda de muchas fuerzas económicas, yo diría que prácticamente la totalidad de las fuerzas económicas, y muchas fuerzas políticas de que este puerto debiera desplazarse al exterior y trasladarse del interior de un núcleo urbano, que es donde está ahora, al exterior y que sea un puerto exterior de interés general.

Quisiera saber si usted participa de este tipo de reflexiones y si durante el año 2005 la autoridad Ente Público Puertos del Estado va a seguir abierta a estos planteamientos, estudiándolos y en disposición de, en su caso, un día plantearse el desarrollo, no sólo del puerto de interés general, sino también de la zona en base a un traslado al exterior.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, tiene S.S. la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Deseo dar la bienvenida en esta, creo, su primera comparecencia en esta Cámara a don Mariano Navas, presidente del Ente Público Puertos del Estado, al que deseo también y estoy convencido de que lo hago en nombre de todos los grupos parlamentarios el mayor de los éxitos.

De la lectura de los presupuestos se deduce claramente que son expansivos, en los que aumentan las inversiones, se intentan contener los gastos, todo ello dentro del objetivo final de un mercado de equilibrio financiero que permita la suficiencia financiera, que es lo que marca la vigente Ley de Puertos.

Yo le pediría, con carácter general —y yo creo que va a tener más tiempo que los demás porque hemos sido más breves en las preguntas, aunque voy a dedicarle cuatro o cinco minutos más—, una descripción genérica de estos presupuestos en relación con los presupuestos de capital, las aplicaciones de fondos y presupuesto de explotación dentro del presupuesto consolidado. De manera más precisa, me gustaría que nos dijera cuáles son los principales objetivos presupuestarios del sistema portuario y titular estatal, cómo valora, como presidente del ente, los datos de inversión que presentan estos presupuestos; cuáles son las previsiones de incremento de tráfico para el conjunto del sistema portuario español. Me gustaría, si puede, que precisara la previsión de la

ratio de gestión de ingresos sobre gastos. ¿Cuáles son las estimaciones de cierre del ejercicio presupuestario para este año 2004? Siquiera brevemente, nos interesaría que nos describiera las grandes infraestructuras portuarias previstas, y cuáles son las inversiones más significativas que se proyectan; cuánto están creciendo, en términos generales, los puertos españoles en tráficos internacionales; cuál es el volumen de negocio y, por tanto, la capacidad financiera de las autoridades portuarias, genéricamente, porque, son muchas. Me gustaría también que nos trasladara cuál es la estimación que prevén estos presupuestos del 2005 de inversión privada. Aquí no le digo que lo compute, como hacía el anterior Gobierno que introducía la inversión privada y salían unos presupuestos inflados. Le pido simplemente la estimación de la misma. Voy ya concluyendo. Me gustaría que nos dijera cuál es el ritmo de crecimiento en estos momentos de los tráficos de tránsitos, de los de transbordo, de los de cabotaje, y sobre todo los asociados al tráfico rodado. ¿Cómo se está desarrollando el cabotaje en los puertos del Mediterráneo especialmente, un tema importante para la economía de aquella zona? ¿Cómo valora la distribución que se ha hecho durante los últimos años de los fondos europeos en los puertos españoles? Por último, un tema que nos preocupa a todos, que es el de la seguridad ¿En qué situación se encuentran nuestros puertos a la entrada en vigor en julio de los nuevos códigos de seguridad para buques e instalaciones portuarias? Todos estamos de acuerdo en que hay que invertir mucho en seguridad en puertos, en aeropuertos ya se está haciendo, para prevenir y saber actuar ante amenazas.

Fuera del ámbito presupuestario, dentro del tiempo limitado que tiene, pero dado que es un tema que nos preocupa a todos, sobre todo al sector económico de los puertos, yo le pediría las previsiones que existen con respecto a la reforma o no de la Ley de Puertos.

Hay que decir lo bueno y lo malo y no se nos cae la palabra de la boca al reconocer que los puertos, y no por la gestión del anterior Gobierno sino por el sistema portuario que lleva muchos años consolidado, están funcionando de forma aceptable, a pesar de la reforma que hizo el anterior Gobierno en el aspecto financiero y económico. Todos estamos de acuerdo en que es necesario llevar a cabo una modificación de esa ley. Personalmente creo que no es bueno que el sistema portuario se esté modificando de manera permanente, sobre todo cuando hay modificaciones inexplicables como la reforma de la Ley 48/2003, que se hizo funcionando bien los puertos y no tenía sentido el régimen económico y financiero que se modificaba. Además, se hacía una modificación farragosa que fue rechazada por todo el mundo. Pero lo cierto es que se aprobó. Sé que usted y el Gobierno socialista tienen un compromiso para llevar a cabo la modificación de la ley. La ley de acompañamiento se ha suprimido, con buen criterio, porque se había convertido en un cajón de sastre donde se pervertía la democracia, introduciendo, vía enmienda,

reformas a las que no había lugar. Tenemos que enfrentarnos a esta situación, que me consta que para el sector empresarial español de ámbito portuario es preocupante. ¿Me podría decir las previsiones que tiene sobre este tema? Por último, ¿considera que ha sido un error la destitución de los servicios portuarios?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Mariano Navas para contestar las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO**(Navas Gutiérrez): Permítanme que con carácter previo exponga un hecho que me parece relevante, porque me parece exigible para que luego pueda contestar y entiendan lo que estoy diciendo. Los presupuestos del sistema portuario español son consolidados. Integran a las 27 autoridades portuarias y a puertos del Estado. Además, el proceso de elaboración tiene un trámite recogido en la ley que es interesante conocer y que me figuro conocen ustedes. Se basa en unos planes de empresa que se pactan autoridad portuaria por autoridad portuaria. Son documentos acordados en donde se establecen tres elementos fundamentales. En la previsión de tráfico para el ejercicio siguiente y dos años más se pacta y acuerda la inversión que se va realizar después de examinar cuál es la demanda de servicios portuarios que es exigible. Por último, se adecua la capacidad financiera, los orígenes de fondo, para responder a esta inversión. Estas negociaciones entre las 27 autoridades portuarias y Puertos del Estado se consolidan en un presupuesto único. Puedo asegurar que estos presupuestos que se presentan, siguiendo el procedimiento que el legislador adoptó como el último para una organización como la del sistema portuario español, son presupuestos consensuados con todas las autoridades portuarias, cualquiera que sea el signo político de la comunidad donde se enmarca. Esto es relevante. Me gustaría recordar algo que ustedes saben. En virtud de lo que dispone la Ley de 1997, las comunidades autónomas tienen mayoría en los consejos de administración de las comunidades autónomas y son los que tienen capacidad para designar y separar al presidente. Son presupuestos consolidados absolutamente pactados.

Dicho esto con carácter previo, voy a pasar, si me lo permiten, a dar respuesta a las preguntas que me han formulado. El modelo portuario español arranca de antes de 1992, y se basa fundamentalmente en un modelo en donde se crean las autoridades portuarias, que toman como referente los cuatro puertos autónomos, Barcelona, Bilbao, Huelva y Valencia. Se observó que ese nivel de autonomía de funcionamiento era el procedimiento idóneo para garantizar unos niveles de eficacia y eficiencia en la prestación de los servicios. Lo que hace la Ley de 1992 es universalizar esos modelos a las 27 autoridades portuarias e incrementar las competencias que tienen esos puertos. Y las comple-

mentan considerando no sólo que el puerto empiece en el cantil, sino reconociendo que hay algunos aspectos técnico-náuticos que tienen una incidencia comercial. Eso es lo que significa la Ley de 1992.

Por otro lado, la autoridad portuaria se convierte en el gran regulador de los espacios que tiene que otorgar en concesión o tiene que prestar servicios y opta por la gestión indirecta de los servicios portuarios como el procedimiento normal de prestar los servicios y siempre que sea posible en régimen de competencia, si se dan las tres condiciones fundamentales para que exista un mercado más o menos imperfecto, que es que exista espacio suficiente, que no afecte a problemas de seguridad y que exista masa crítica de mercancías suficiente como para compensar las inversiones que son exigibles para la prestación de las mismas, conscientes de que al mercado no se le pueden poner verjas, pero tampoco se puede imponer, siguiendo el espíritu de la directiva que surgió inicialmente en Bruselas.

Este es el modelo que ha tenido alguna modificación en la Ley de 1997, fundamentalmente relacionada con los criterios de designación de los consejos de administración y del presidente, y luego aparece la Ley de 2003 que pretende resolver la litigiosidad tarifaria que se había producido en el sistema español pero se mete, a mi juicio, en otro charco, como es la modificación de los servicios portuarios, que no parecía que fuera algo que constituyera una exigencia de la comunidad portuaria, ni de los usuarios, ni de nada; vino a solucionar un problema que no existía. Me parece que en esto hay cierto consenso en todas las autoridades portuarias. Este es el modelo en que estamos.

Estos presupuestos claro que respetan el modelo. El último elemento que falta para cerrar el modelo es el establecer un mecanismo razonable de relaciones entre Puertos del Estado, la autoridad portuaria, teniendo en cuenta las debilidades y la fortaleza que el legislador consideró que debía tener Puertos del Estado, las autoridades portuarias en las relaciones del día a día. El modelo efectivamente es un modelo en el que el titular del suelo es el Estado, donde generalmente todos los servicios se prestan en régimen de gestión indirecta, y si es posible en régimen de competencia, si se dan las tres condiciones que históricamente se vienen usando en España y que luego puso negro sobre blanco la Unión Europea en la directiva de acceso al servicio portuario, que posteriormente en la tercera o cuarta lectura del Parlamento cayó y ahora plantea el nuevo comisario Barrot, que asumirá la competencia en materia portuaria y de transporte. El modelo es el de siempre con esas modificaciones normativas que, de alguna forma, nos han obligado a enmendar la postura para recomponer el germen del modelo inicial.

Subir las tasas o no. Si me permite el señor diputado, enlace con la pregunta del diputado señor De la Encina. Nosotros hemos observado que en el título I de la Ley que entró en vigor el 1 de enero de 2003, relativo a las tasas, se han producido importantes disfunciones en la

actividad portuaria, la primera de ellas es que ha vuelto a surgir una importante litigiosidad contra las liquidaciones practicadas por la autoridad portuaria, asociada a la tasa de servicios generales. Tal como se concibe en esta ley esta tasa no es sino un recargo que se aplica a las tasas por prestación de infraestructuras, que son, fundamentalmente, del buque, mercancía, pasaje, tráfico deportivo, pesca y luego los canon de ocupación y actividad. Es un recargo del 20 por ciento que el legislador consideró que durante los dos primeros años debía ser común para todo el sistema portuario. Eso ha producido una pléyade de recursos contra las tarifas y algunos problemas funcionales importantes. A diferencia de otras tasas que sí son repercutibles al escalón siguiente, la tasa de servicios generales es difícilmente repercutible y eso ha producido, en opinión de cierto sector, un encarecimiento generalizado del 20 por ciento en el mundo de los armadores.

¿Qué es lo que nosotros pretendíamos? Nos parecía que lo lógico era ser productivos. Tenemos un problema, una disfuncionalidad que ha surgido a la entrada en funcionamiento de la ley. Parecía lógico que fuéramos productivos, lo detectáramos, lo diagnosticáramos, encontráramos solución y usáramos para ello el primer mecanismo normativo a nuestro alcance. Por ello consideramos conveniente utilizar la ley de acompañamiento para intentar modificar estas cuestiones. Estas materias a las que he hecho referencia, y alguna otra a la que me referiré a continuación, fueron pactadas con las autoridades portuarias y fueron difundidas en la comunidad portuaria para que hicieran observaciones. Si me permiten la expresión, queríamos apagar el fuego, pero éramos conscientes de que quedaban los rescoldos. Ese no era el modelo tarifario al que deberíamos tender, pero era el modelo que apagaba un poco el fuego. Incorporaba la supresión de la tasa de servicios generales y para no disminuir la presión tarifaria y, por consiguiente, los recursos generados por las operaciones de las autoridades portuarias, el incremento de ese 20 por ciento en todas las tarifas por prestación de infraestructuras. Primera medida. No significaba, un ahorro del 20 por ciento, teniendo en cuenta que nosotros entendemos que cualquier disminución tarifaria tiene que ir asociada a la disminución equivalente del coste de los servicios que prestan los prestadores de servicios, porque si eso no va capilarmente al usuario lo que estamos haciendo es engrosar la cuenta de resultados del tejido de empresarios en los puertos y ese no es el objetivo ni la misión de las autoridades portuarias. La misión de las autoridades portuarias, a mi juicio, en tanto que no es una misión endogámica puesto que lo que persigue es, como es bien conocido, coadyuvar al desarrollo económico y social de su zona económica de influencia, es garantizar que cualquier bajada de las tarifas que pone en peligro la estabilidad financiera y económica de un puerto tiene que ir asociada a la bajada correspondiente en las tarifas que cobran los

prestadores privados de servicios. De modo que no se trataba de una reducción del 20 por ciento.

Había una medida importante, sobre todo para los puertos del Cantábrico y para los puertos gallegos —para los puertos del Mediterráneo no porque tienen un porcentaje importante de líneas regulares—, que es evitar la concentración de buques que fondean los fines de semana para evitar tener que pagar las tasas portuarias durante el fin de semana. Eso produce un problema operativo y es que los lunes a las 8 de la mañana hay una concentración de demanda de servicios del práctico, de remolque, etcétera. Si SS.SS. han pasado por el Cantábrico habrán visto que los fines de semana está lleno de barcos fondeados. Lo que hicimos fue decir que los fines de semana, mientras no haya operación de carga y descarga, en vez de pagar 48 horas se pagan 5; era una medida urgente que estaba incluida. Había alguna otra mejora técnica y una forma distinta de concebir las bonificaciones tarifarias que se predicaban en la anterior Ley de 2003. En la exposición de motivos de la Ley de 2003 se decía que había que primar el tráfico ferroviario y el tráfico de la carretera que se captaba. Esos objetivos son absolutamente asumibles para cualquier persona que tenga la responsabilidad de gestionar puertos. Lo que pasa es que a la hora de concretar eso se llegaba a situaciones en las que la puesta en marcha de la ley ha demostrado que eran muy disfuncionales. Lo que hemos hecho es modificar las bonificaciones siguiendo los criterios que, por otro lado, Van Miert ha planteado a la hora de hablar de la autopista del mar. No se trata de que cualquier tráfico de cabotaje esté bonificado, sino que hay que bonificar el tráfico con vocación de carretera que decide cambiar el arco de transporte terrestre por el marítimo. Eso hay que bonificarlo porque es incentivar el transporte marítimo. Repito, para tráfico que tiene vocación de carretera, pero no para cualquier tráfico que tenga vocación de marítimo, porque eso es pura y simplemente una bajada tarifaria que, una vez más, engrosa la cuenta de resultados de un tejido empresarial intermedio entre los puertos y los usuarios últimos de los mismos.

La segunda era muy parecida, era el ferrocarril. La ley también decía que había que potenciar el tráfico por ferrocarril, objetivo —insisto— absolutamente asumible por este equipo. Lo que pasa es que hay que primar el tráfico que teniendo vocación de carretera decide salir de los puertos por ferrocarril y no es todo el tráfico ferroviario, hay cierto tráfico ferroviario que va a los puertos que no tiene vocación que tráfico ferroviario; por consiguiente, bonificarlo no es el objetivo último para atraer hacia el transporte marítimo y ferroviario tráficos que tienen vocación de carretera. Si lo han visto en la ley y si leen el documento Van Miert, la modificación está absolutamente en la línea que preconiza Van Miert. Me parece que Van Miert plantea bonificaciones en tres años, porque dice que esto no puede ser una bonificación *ad aeternum*, tiene que haber un período hasta que las empresas reconozcan que les

compensa económicamente, y desde todos los puntos de vista, el transporte marítimo y no el de carretera, porque si no les compensa —como dice Van Miert— lo que estamos haciendo es subvencionando ineficacia; por eso lo acortamos en el tiempo.

Entiendo que eran dos modificaciones técnicas y lo más sustantivo desde el punto de vista conceptual era la eliminación de la tasa de servicios generales, que era lo que pretendíamos hacer en la ley de acompañamiento. Como resulta que por razones superiores —común es provecho, dejar los particulares, como decía el poeta— no hay ley de acompañamiento, lo que parece razonable es que en la medida en que también tenemos que tocar algunas disfunciones que se han producido con el título III, de prestación de servicios, hay quien dice —y yo comparto esa tesis— que la pléyade de obligaciones de servicio público que se dan a un servicio de titularidad privada, los pliegos reguladores, los pliegos específicos a los que se somete la Autoridad Portuaria, es poco compatible con la libertad de empresa. Por consiguiente, habría que volver, y enlace con una pregunta que hacía el diputado señor De la Encina, a titularizarlos como servicio público y ahí ya se entiende. La Administración y el administrado se relacionan en pie de desigualdad en la medida en que la Administración representa el interés general, y al representar el interés general son posibles ciertas cláusulas exorbitantes, las famosas cláusulas exorbitantes de la doctrina del derecho administrativo que no se admiten en el ámbito del derecho privado. Eso afecta prácticamente a todos los servicios y es perfectamente compatible con una liberalización de los mismos, que, insisto, es una medida que yo creo que España puede asumir, incluso viene asumiendo desde hace muchos años.

Centrándome en la pregunta de la liberación de servicios portuarios le haré una reflexión en la que creo profundamente. Los puertos del sur no estamos conformes con la distribución de tráficos con relación a países terceros que se produce en Europa, porque Europa se está relacionando con el resto del mundo a través del arco portuario que va de El Havre a Hamburgo. El 50 por ciento de la mercancía europea va por ese arco. Entonces ahí se produce a mi juicio un posicionamiento distinto. Los puertos del sur queremos que la Comisión Europea se involucre en la actividad portuaria y cree un marco de libre competencia. Los puertos del norte, por el contrario, no están tan interesados, según parece, porque en definitiva cualquier cambio mejora esa distribución de tráfico. Cuando aparece la directiva los puertos del sur la apoyamos y sin embargo los puertos del norte negaban la capacidad de la Unión Europea para lanzar esa directiva. A medida que ha ido evolucionando la tramitación de la directiva y se iba descafeinando, se observaba curiosamente que los puertos del sur perdían la atención en apoyo de la directiva y la ganaban los puertos del norte, lo cual es fácilmente entendible. Los puertos del sur, que preconizan una situación *mutatis mutandi*, pretendían que la directiva

dijera cosas. A medida que se descafeinaba, a los puertos del norte que pretenden una situación *ceteris paribus* les parecía encantador que la Unión Europea se pronunciara, cerrara un tema y lo cerrara en una situación *mutatis mutandi* manteniendo la situación de privilegio de los puertos del norte respecto a los puertos del sur. Eso en los años que yo he tenido la oportunidad de ser miembro de la organización de puertos marítimos europeos es una constante que se ha producido siempre. De modo que bienvenida una directiva de liberación de servicios portuarios, bien entendido que, en mi opinión, son mucho más relevantes los criterios de competencia interportuaria, y no solamente interportuaria entre puertos españoles sino interportuaria entre puertos españoles y otras alternativas portuarias próximas, porque en definitiva España es un mercado único, y defender nuestro mercado respecto a otro es, a mi juicio, más importante que incidir en la competencia interportuaria, sabiendo que existen muchas alternativas de transporte. Por razones históricas España es un país plagado de puertos y, por consiguiente, en los problemas de cautividad, excepción hecha de ciertos tráficicos muy tasados, como son ciertos graneles líquidos asociados a refinería y ciertos graneles sólidos, hay capacidad de cambiar el puerto en función de los principios de calidad y precio que a uno le oferten. Lo que pasa es que a ver si es verdad que luego en el camino no se vuelve a descafeinar. A mi juicio, el problema que tiene España en el sistema portuario no es un problema de que existan tres, cuatro o cinco empresas estibadoras, que ya las hay y algunas muy bien capitalizadas, el problema es que haya nichos de exclusividad laboral y nichos de exclusividad empresarial, y sobre eso la directiva no decía nada. Se intuía algún guiño al principio, guiño que luego desapareció, y por eso yo entiendo perfectamente el vuelco que se produjo en la valoración de la directiva entre los países norte-sur: unos ilusionados, luego decepcionados; otros decepcionados y luego ilusionados, pensando que se cerraba una asignatura. Esa es una opinión personal que tengo el honor de someter a su consideración ya que me lo ha preguntado.

Puertos deficitarios, cuáles y por qué. El sistema portuario en su conjunto se autofinancia, si bien es cierto, como esta mañana comentaba la subsecretaria, que tenemos una pequeña subvención de tres millones de euros aproximadamente para atender los intereses de demora fruto de la litigiosidad que se produjo una vez que en el año 1996 el Tribunal Constitucional consideró inconstitucional la Ley de tasas y precios públicos, dejándonos sin percha por la que se justificaban los precios privados, tal como lo decía la Ley de 1992 y tal como lo decía la Ley de 1997. El cambio de precio privado a tasa aparece en 2003 y es fruto de un reconocimiento de que efectivamente hay una doctrina muy consolidada a nivel de Audiencia Nacional según la cual las tarifas portuarias son coactivas, esenciales y de prestación obligatoria y, por consiguiente, si me permiten la expresión, como los últimos de la cola, llevarán o

no llevarán razón, son los últimos de la cola, lo más pragmático es ponerse en primera posición de saludo. Son tasas y son tasas. En definitiva, resumiendo, no se va a subir, sino que se va a anular la tasa y el porcentaje de esa tasa se incorpora a las demás. Lo que sí se modifica es la letra de dos bonificaciones para responder al espíritu que perseguían y para responder a las recomendaciones que está haciendo Bruselas, y el documento más reciente es el de Van Miert en relación con las autopistas del mar. En cuanto a los puertos deficitarios, los hay de dos tipos, por un lado, puertos que tienen un déficit estructural. Un ejemplo es el puerto de Melilla, que tiene un *hinterland* muy pequeño circunscrito a la realidad geográfica de esa ciudad y con una competencia muy fuerte del puerto de Nador. Sin embargo, el puerto de Melilla juega un papel absolutamente fundamental en el desarrollo económico y social de la ciudad autónoma. Hablo de memoria pero creo recordar que este año ha recibido una aportación del Fondo de compensación interportuaria de 2,6 millones de euros. Hay otros puertos que tienen una situación no estructural sino transitoria, por ejemplo, el puerto de Málaga, que durante una serie de años —este año también— ha tenido un déficit de explotación. Ello obedece a que dicho puerto tenía aproximadamente 11 millones de toneladas; por una decisión de Repsol, una vez que se finalizó en oleoducto que va de Puertollano a Cartagena, esos 7 millones se fueron al puerto de Cartagena, con lo que el puerto de Málaga se quedó con 4 millones teniendo una estructura de gastos para 11 millones. Eso ha producido que durante estos años haya tenido una situación crítica que ya está superando gracias al muelle número 9 y a la apuesta que ha hecho la Maersk para convertir dicho puerto junto con el de Algeciras, en puerto de transbordo de sus mercancías. Luego hay puertos con déficit estructural y puertos con déficit coyuntural.

Hay otra realidad que creo que es importante que ustedes conozcan y es mi obligación hablar de ella, que son las bonificaciones tarifarias que se han producido en ciertos puertos que están colmatando su capacidad de generar recursos. Me estoy refiriendo a los puertos de Canarias. La Ley de 2003 predicaba —algo parecido ocurre en Baleares pero en menor medida— que en los puertos de Canarias hubiera una bonificación tarifaria con los tráficicos de la Península del 40 por ciento y del 80 por ciento en el tráfico interinsular. Como quiera que el puerto de Tenerife tiene un porcentaje de tráfico insular muy importante, su estructura de ingresos se ha venido abajo de la noche a la mañana. A la vez, está involucrada en obras importantes, como las obras de Granadilla, que tiene un apalancamiento del 50 por ciento comunitario pero, en todo caso, el otro 50 por ciento tiene que ser atendido con los recursos generados por la Autoridad Portuaria en un momento negativo de recaudación. Lo mismo le pasa a Las Palmas, pero su estructura de ingresos es distinta y tiene más relaciones con la Península, menos relaciones interinsulares, aparte de que hay una apuesta importantísima para con-

servar el puerto de Las Palmas como puerto base de transbordo de contenedores, que le está dando una gran relevancia. Creo que ahora el puerto de Las Palmas debe ser el cuarto puerto español en contenedores. Primero está claramente el puerto de Algeciras, luego el puerto de Valencia —que ha superado con creces al puerto de Barcelona—, el puerto de Barcelona y después el puerto de Las Palmas como gran plataforma de transbordo de contenedores.

En cuanto a las cifras, la confusión viene porque nosotros nos regimos por el plan general de contabilidad, como cualquier organismo de esta naturaleza; no somos un ente público empresarial porque somos un órgano excluido de la Lofage, pero de alguna forma somos un organismo público y nuestro régimen presupuestario se rige fundamentalmente por el Código de Comercio y por el plan general de contabilidad. Como todo el mundo, tenemos tres conceptos: el inmovilizado material, el inmaterial y el financiero. A veces se habla del financiero, generalmente no, y cuando no se habla del financiero aparece la cifra de 1.324.903 euros. La cifra es algo mayor si incluimos la inversión financiera como participaciones societarias que tienen algunas autoridades portuarias. Esa es la diferencia. Habla usted de otra cifra, aproximadamente de 1.600.000 euros. Esa cifra es la relativa a la inversión material e inmaterial, más la inversión financiera, más los gastos de explotación, menos amortizaciones. Por así decirlo, en un flujo de caja es todo lo que tiene que gastar en el año la Autoridad Portuaria. ¿Y qué gasta? Gasta en explotación, en conservación, en mantenimiento, en los intereses del endeudamiento y en la inversión. Le voy a dar las cifras exactas para su conocimiento. Por ejemplo, los gastos de personal ascienden a 232.700 euros. Los servicios exteriores son 157.961 euros. Otros gastos de explotación son 22.986 euros, todas las cifras en miles de euros. Si a esto le suma usted 1.324.903 miles de euros, que es la inversión material e inmaterial, le aparece la cifra de mil setecientos y pico euros —perdóname, no la tengo ahora sumada, pero es eso—. Por tanto, eso quedará resuelto.

Otra pregunta es sobre la inversión privada. El criterio que tenemos el equipo actual de Puertos del Estado y que está consensuado con la secretaría general de la que dependemos es que habría que volver a definir el concepto de inversión privada en puertos. En la legislatura anterior se tenía un criterio que era que cualquier inversión privada en la zona de dominio público portuario, dentro de la zona de servicio del puerto, se consideraba como tal inversión privada: por ejemplo, una estación de ciclo combinado que esté en la zona de servicios se computa como inversión privada. Nosotros entendemos, respetando ese criterio por supuesto, que la definición debería ser otra y que inversión privada es solamente la que está relacionada con el puerto como plataforma intermodal, no como polígono industrial. Otra cosa sobre la que se podría reflexionar es si es lógico que una instalación fabril esté dentro de la zona

de servicio del puerto o si lo que tiene que hacer la zona de servicio del puerto es modificar su programa de utilización echando fuera aquellas instalaciones que no tienen por qué estar dentro de dicha zona de servicio del puerto. En definitiva, ha habido un criterio distinto a la hora de computar la inversión ajena. Entendemos por inversión ajena aquella que está relacionada con el puerto como plataforma intermodal, o sea, que de alguna forma está vinculada a la prestación de servicios portuarios, entiéndase grúa, forklift, depósito, naves industriales, naves industriales para almacenaje y no de otro tipo. Por ejemplo, una estación de molienda de clinker, como hay en el puerto de Barcelona dentro de la zona de servicio, no se considera una inversión portuaria. Es una inversión que está dentro de la zona de servicio del puerto. Por eso se ha producido una diferencia de criterio a la hora de cifrar la inversión privada y, por eso, antes la inversión privada era tan alta.

Las relaciones puerto y ciudad pregunta S.S. si son o no un objetivo. Sí, son un objetivo evidente, no explícito, implícito. La realidad portuaria española es compleja en la medida en que nos encontramos, dada la centralidad urbana de nuestros puertos, con una presión muy importante que nos quiere expulsar, por un lado, y con una presión medioambiental, por el otro, que nos impide crecer hacia el mar. Exige una racionalización del uso del suelo, que es un bien escaso, absolutamente impresionante y que tengamos una política clara de relaciones puerto y ciudad. Si me permite S.S. y agotando poco tiempo, le voy a explicar un poco cuál es el criterio que hemos mantenido. Nosotros reconocemos que existen ciertos espacios que tienen un aprovechamiento marginal desde el punto de vista comercial, lo reconocemos, pero no podemos permitir que exista un adelantamiento de la fachada urbana, aprovechando esos espacios, que se convertiría en nueva presión, en el corto plazo, del puerto, hasta que realmente nos quedaríamos sin puerto, siendo el puerto como es un generador de PIB absolutamente importante en la economía de España a nivel Estado y a nivel de puerto a puerto. Entonces lo lógico es que creemos una interface entre la ciudad y el puerto, manteniendo la titularidad pública de sus suelos, y se permita una serie de usos y aprovechamientos terciarios, dotacionales, etcétera, para pasar gradualmente desde la fachada urbana a la fachada comercial portuaria, y es una defensa *ad futurum* de que no va a haber una nueva presión para el puerto, e incluso los retornos que se generen con esos cánones de ocupación podrán alimentar la cuenta de resultados del puerto para, aguas abajo, reproducir una infraestructura que se abandona. Este es el criterio de carácter general, lo cual no empece —porque toda norma general tiene sus excepciones— para que haya suelos que, por sus características, etcétera, sean perfectamente desafectables, y ese es otro mundo. El mundo de los suelos desafectables se residencia competencialmente en la ministra, a propuesta del Consejo de Ministros, pero se percibe la desafectación como la excepción, no la

norma. La norma es proteger al puerto con esa interface de suelo de dominio público marítimo-terrestre en donde no existen usos dotacionales y residenciales por voluntad del legislador. Fue el legislador en el año 1992 el que prohibió esos usos, fue el legislador en el año 1997 el que mantuvo ese principio, si bien lo flexibilizó admitiendo siempre que estén afectos a la actividad portuaria usos hoteleros, residenciando en el Consejo de Ministros la decisión para eso.

Orígenes de fondos. Le digo con mucho gusto que los dos conceptos más importantes de orígenes de fondos son los recursos generados. En el año 2005 están previstos unos recursos generados de 422.657 miles de euros y una subvención de capital de 358.525 miles de euros. La distribución de esos recursos de capital es la siguiente: 44.549 miles de euros corresponden a fondos FEDER, 277.002 miles de euros a fondos de cohesión y 36.974 miles de euros a otras subvenciones de capital, entiéndase Interreg, IFOP, etcétera. De modo que los recursos generados son estos. El total de los orígenes es de 1.313.222 miles de euros. Apreciarán que las aplicaciones superan a los orígenes. Eso quiere decir que hemos tenido que reducir nuestro fondo de maniobra, lo cual ha hecho que algunos puertos tengan que poner sus recursos acumulados y endeudarse —con un endeudamiento razonable, la cifra que usted citó—, lo que está permitiendo responder a las necesidades de la demanda.

Respecto a la política de suelo, creo que ya le he respondido. La cifra de endeudamiento neto es de 289.902. Esta cifra es muy importante en relación con la del año 2004, que era de 101.466. La explicación está en el retraso de la obra del dique exterior de Barcelona. Saben ustedes que como consecuencia de un oleaje sufrió un accidente, en el cual se cayeron algunos cajones —pues era un sistema constructivo basado en cajones fondeados y sumergidos—, lo que exigió un incremento presupuestario importante. La obra se ha retrasado y el endeudamiento que estaba previsto para el año 2004 se desplaza al año 2005, lo que produce un incremento importante desde el punto de vista de la financiación bancaria neta. De todas maneras, el nivel de endeudamiento del sistema portuario es bajo si se pone en relación con el activo afecto a la explotación. Tenemos un activo afecto a la explotación muy importante. Si tienen ustedes interés, les busco las cifras, pero la ratio de endeudamiento, inmovilizado, el activo afecto a la explotación es una cifra absolutamente asumible. Es asumible en cuanto a sistema se refiere; no lo es tanto en relación con ciertos puertos. La prudencia que tiene que tener Puertos del Estado —no es un tema consolidable— es vigilar no tanto las cifras a nivel de Estado sino las cifras puerto a puerto.

¿Por qué no se hace la segunda fase del puerto exterior de Ferrol? ¿Por qué Puertos del Estado no es partidario de la segunda fase? El plan de empresa del puerto de Ferrol se pactó en el mes de mayo o junio, si mal no recuerdo, porque yo tomé posesión de mi cargo el día

15 de mayo, y esto debió ser en junio. Los acuerdos que se tomaron con la Autoridad Portuaria fueron para reconocer que el concurso de adjudicación de la terminal de la fase 1 había quedado desierta y no tenía ningún sentido, hasta que no se testara cuál era la demanda de servicios portuarios en la primera fase, empezar con la segunda. Esto de la demanda y la oferta es como las siete y media: te pasas o no llegas. Es decir, la oferta tiene que adaptarse a la demanda, pero no más que los años que tarde la obra, porque si no tenemos inmovilizado material que son recursos desperdiciados. Yo soy ingeniero de Caminos y, si me lo permiten, citaré una famosa frase de un profesor conocido de mi escuela, don Modesto Viguera, ya una persona octogenaria, que decía: Mira qué ingeniero más estupendo: hizo una carretera en los dos sentidos de ocho carriles y esto se ha congestionado 200 años después. Ese era un malísimo ingeniero y no un buen ingeniero, que tiene que estar acompasando la demanda a la oferta, con un decalaje que no sea mayor que lo que tarda la obra. Con buen criterio, a mi juicio, tanto la Autoridad Portuaria como Puertos del Estado vimos la conveniencia de que no se planteara la segunda fase —estoy hablando del mes de junio—, bien entendido que si había algún inversor privado que quería generar infraestructuras, apelando a la posibilidades que le da la Ley de contratos de construcción de obras públicas, las podía generar en cualquier momento. Ese fue el acuerdo. No han pasado más que los meses de julio, agosto y septiembre para que se haya retomado el tema. El tema se ha retomado por la sencilla razón de que ha habido una adjudicación directa de la terminal de contenedores al grupo Acciona Peris y Torre, otorgando en concesión el 85 por ciento de los suelos de la primera fase. Ustedes comprenderán que dado que el suelo portuario es un suelo muy barato, el 6 por ciento del valor del mercado, con un uso de aprovechamiento similar en el entorno, es normal que haya personas que apuesten por ocupar cualquier metro libre. Los puertos no miden su desarrollo en concesiones sino en tráfico y, hoy por hoy, el tráfico del puerto es cero. El presidente de la Autoridad Portuaria nos ha dado unos estudios de evolución del tráfico y con eso vamos a estudiar cuándo se colmata la primera fase y cuáles son las peticiones de ocupación del suelo. Estamos en esa fase de reflexión para ver si, efectivamente, hay razones sustantivas para no pedir a los españoles que inmovilicen unos recursos que, en términos de oportunidad, se pueden utilizar en otra cosa, y que acompasemos la demanda a la oferta, sin más decalaje que el que la demanda impone y no muy adelantado a la demanda. Estamos estudiando los análisis que nos han aportado. El gran operador promete unos tráficos mínimos, pero sin gran nivel de convencimiento, porque, señor diputado, la demanda interna de Galicia está servida con el sistema portuario existente y la posición de Ferrol como gran transbordo de contenedores es difícil por pura posición geográfica. El gran transbordo de contenedores se está produciendo en el

Mediterráneo. En la cornisa cantábrica estamos demasiado cerca de la gran concentración portuaria de El Havre-Hamburgo como para plantear allí transbordo, de modo que habrá que madurar y reflexionar mucho antes de incurrir en una sobrecapacidad de inversión que, en términos de oportunidad, no se justificaría. En definitiva, esa es la solución. Estamos estudiando la nueva documentación que aporta el puerto, pero reabrimos una discusión que se cerró hace tres meses con total complicidad de la Autoridad Portuaria y, por consiguiente, entiendo que de la Comunidad Autónoma de Galicia.

¿Por qué el convenio no tiene la firma de la Autoridad Portuaria? Este convenio lo han firmado el Ministerio de Fomento y el ayuntamiento. El anterior convenio, que había que ratificar y cuya ratificación se tradujo en éste, también se firmó por la Consejería del Territorio, el ayuntamiento y el ministerio; la Autoridad Portuaria nunca ha sido firmante. Estamos en lo mismo que antes; ni antes ni ahora lo ha firmado la Autoridad Portuaria, que, en tanto órgano adscrito al Ministerio de Fomento, igual que Puertos del Estado, debe estar en posición de salud para resolver los aspectos portuarios que se deducen de ese convenio. Algunas competencias no están en manos de la Autoridad Portuaria ni están en manos de Puertos del Estado, pero este convenio no lo firmó la Autoridad Portuaria y el otro tampoco. Desde el punto de vista portuario, lo único que nosotros requeríamos es que ese convenio tuviera potencialidad para generar un retorno de 150 millones de euros, que son los exigibles para atender a la obra del puerto exterior y que, junto con los 280 millones del Fondo de Cohesión y los recursos generados por la operación a la Autoridad Portuaria, complementan los 630, que es lo que vale la inversión de Langosteira.

Me preguntan si están garantizados los fondos de cohesión. Los fondos de cohesión los tramita el Ministerio de Hacienda. Lo que hace Puertos del Estado es informar al Ministerio de Fomento sobre la oportunidad. El Ministerio de Fomento lo remitió al Ministerio de Hacienda y éste, el día 23 de julio, lo remitió a Bruselas. La interlocución en relación con esta obra o con cualquier otra le corresponde al Ministerio de Hacienda, que será el que deba responder a esta pregunta; a esta y a cualquiera otra de las que conforman los 277.002 miles de euros a los que me refería de subvención de capital ajeno. No sé si he sabido contestar a lo que me ha preguntado. Si no ha sido así, estoy dispuesto a volver a intentarlo y, si no lo sé, con mucho gusto lo haré por escrito.

La distribución de la inversión en puertos gallegos es como sigue: en el puerto de Marín y ría de Pontevedra, en 2005, se contemplan 5.575 miles de euros; para la Autoridad Portuaria de Vigo 20.966 miles de euros; para la Autoridad Portuaria de Vilagarcía, 5.933 miles de euros; para la Autoridad Portuaria de Coruña, 24.295 miles de euros y para la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, 43.351 miles de euros. El conjunto de estas

cantidades conforma una inversión de 100.120 miles de euros.

Respecto al puerto de Ferrol, sin accesos, evidentemente un puerto —ya lo decía esta mañana el secretario general para los Servicios de Transporte— no es un garaje de barcos. Históricamente, los gestores portuarios han tenido cierta tendencia a mirar desde el cantil al mar y no desde el cantil a tierra. Esa fase de la evolución portuaria es muy antigua; hay que darle accesibilidad. Efectivamente, la accesibilidad por carretera o ferroviaria es competencia de la Dirección General de Carreteras y de la Dirección General de Ferrocarriles, respectivamente. Dicho esto con carácter previo, quiero añadir que sí me parece que los que lo planificaron —que no fuimos nosotros— no lo hicieron bien; la planificación habría que haberla hecho de forma coordinada, y no se hizo. Teniendo en cuenta que el problema es el que es y que no se puede resolver cambiando el enunciado, lo que tenemos que hacer es tratar de seducir a quien corresponda para que las dotaciones presupuestarias de 2006 y 2007 sean más elevadas. Insisto, no obstante, en que el problema es el que es; estaba planificado así: que la obra se adelantara a los accesos.

Contenedores. Vamos a ver los estudios que plantea la Autoridad Portuaria y los que presenta el adjudicatario de la obra, no por concurso sino por negociación directa, una vez que el concurso quedó desierto. Vamos a ver qué capacidad tiene de atraer contenedores. No es un naviero, es un operador y por consiguiente depende del tráfico del naviero; vamos a ver cómo evoluciona esto. Lo que sí está claro es que la prognosis de tráfico que se hace de forma consensuada con la Autoridad Portuaria no da una evolución de contenedores notable en el puerto de Ferrol, por la sencilla razón de que la demanda interna de contenedores en Galicia está resuelta con el sistema portuario, como decía antes, y el gran puerto de contenedores de Galicia es el de Vigo, asociado, como usted bien sabe, a un tráfico nuevo que ha surgido, de repuestos de los vehículos de la PSA, que es el gran potencial de mercado que tiene. No se percibe en los estudios que hemos hecho otro nicho de contenedores. Sin embargo, hay un adjudicatario y ya veremos si cumple el contrato: es una terminal polivalente con un porcentaje de contenedores. Si no fuera así, la ley prevé un mecanismo para que la situación vuelva a la legalidad.

¿Es viable técnicamente el puerto de Coruña? ¿Cómo se han articulado los defectos de petición de fondos? Permítame que le recuerde primero algo que usted sabe sin duda: cómo se aprueba un proyecto desde el punto de vista procedimental. Según la legislación vigente, el proyecto lo aprueba técnicamente la Autoridad Portuaria. Lo que hace Puertos del Estado —también lo dice la ley— es un informe de carácter preceptivo, que no vinculante; informe que ha emitido y que proponía una serie de modificaciones —varias decenas— de las que sabemos que la Autoridad Portuaria quiere tener en cuenta en el proceso de tramitación.

Desde el punto de vista del diseño, estamos ante una obra que está, efectivamente, en el límite de la viabilidad técnica —como se dice tantas veces—, porque nunca se ha hecho en España, ni tampoco en ningún otro país, una obra en una zona tan agitada: hay olas con una altura significativa, de 15 metros, lo que significa alturas máximas de 1,83 aproximadamente. Estamos hablando de olas de 30 metros; se han medido en boya olas de 21 metros; o sea, que estamos hablando de una obra que no es cualquier cosa. Pues bien, el proyectista es Alatec, una empresa que tiene experiencia en este tema y que ha pedido consultas a algún gran diseñador extranjero. Algún diseñador extranjero ha sometido esto a ensayo de escala reducida —a escala 1:80—. Aquí se consideró que esa escala era exageradamente pequeña para reproducir la realidad y se hizo un ensayo en el Cedex, a escala 1:25. Los ensayos de 1:25 no han demostrado, efectivamente, que haya averías importantes desde el punto de vista de desplazamiento de bloques; los bloques que estamos manejando son de 150 toneladas, absolutamente récord; estoy hablando de olas de la altura que he dicho y de bloques de esta naturaleza, así está conformado el manto principal. Pues bien, lo que sí se ha demostrado en otro análisis del Cedex es que estaba mal diseñado el morro. El morro estaba mal diseñado y, como consecuencia de los nuevos análisis, ha habido una redefinición, cambiando la perma y cambiando el tamaño del bloque, o sea, haciendo una estructura absolutamente distinta de la que aparecía en el proyecto inicial; conclusión que se ha culminado hace aproximadamente un mes.

Esta es, pues, la situación. Es un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria, y Puertos del Estado tiene que tomar todas las cautelas, lógicamente, teniendo en cuenta que es una obra de alto riesgo, por la sencilla razón de que los ingenieros marítimos estamos acostumbrados a proyectar obras por debajo de un cierto umbral, pero no por encima del umbral. De esto tenemos experiencias en España: el dique de Punta Lucero, en Bilbao, que reunió a los mayores proyectistas internacionales, tuvo una avería muy importante. Estamos acostumbrados a una altura de ola y a diseñar de ahí para abajo. Hemos tenido que tomar todo tipo de precauciones y no le niego que hay algún catedrático que todavía piensa que debíamos de tomar más cautela, pero hemos seguido lo que dice la ley: aprobación de la Autoridad Portuaria, informe preceptivo de Puertos del Estado, análisis muy exhaustivos, del CEDEX, que han desembocado a que el morro estaba mal diseñado, que la estructura del manto principal parece que es adecuada, en principio, y lo único que tiene que hacer el CEDEX, una vez que se sepa cuál es el método constructivo de la empresa que lo va a construir, es volver a ensayar el modelo para asegurarse que esa puesta en obra, tal como la predica el eventual adjudicatario, garantiza que el diseño estructural del dique es el del proyecto. Esta es la situación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Navas, ¿podría abreviar?

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Navas Gutiérrez): Defectos de la petición de fondo. Es el Ministerio de Hacienda el que tendrá que valorarlo porque es el interlocutor que existe ante los fondos de cohesión. No lo es el Ministerio de Fomento, no lo es por supuesto Puertos del Estado, que no es más que el brazo técnico, asesor y especializado del Ministerio de Fomento.

¿Qué invierte el Ministerio de Fomento? El Ministerio de Fomento invierte todo. Usted dice que sólo invierte en accesos, pero no olvide que los recursos generados por la Autoridad Portuaria de A Coruña son ingresos del Tesoro y que en el sistema portuario español el legislador consideró, y eso no ocurre en otros sistemas, que los ingresos, que son tributos, se quedarán en el puerto. Yo le pongo un ejemplo, hasta ahora, porque van a cambiar la ley, en Italia, el recaudador de las tarifas portuarias era la aduana, iban directamente al Tesoro y luego la aduana le daba el 50 por ciento al puerto; un régimen parecido es el régimen portuario francés, que no recauda la Autoridad Portuaria. Nosotros disfrutamos de un modelo que me parece que es progresista y sano pero que da por hecho cosas que no lo son. Los recursos que genera la Autoridad Portuaria son recursos del Tesoro y el legislador consideró que se quedarán para atender, en virtud del principio de financiación, esos compromisos de la Autoridad Portuaria. Por tanto, claro que esos recursos son de la Autoridad Portuaria, e incluso los suelos están adscritos a la Autoridad Portuaria. ¿Qué pone la Autoridad Portuaria? El Ministerio de Fomento, vía Autoridad Portuaria, pone los suelos y pone los recursos generados por las operaciones, y luego el Ministerio de Fomento pondrá los accesos, luego yo entiendo que el Ministerio de Fomento pone bastante, lo cual no me parece nada anormal, simplemente quería aclarar cuál es el modelo legal que conforma el sistema portuario.

Puerto de Pasajes. Lo que estamos haciendo ahora es estudiar la viabilidad técnica, jurídica y económica de la operación. Técnicamente, ¿qué significa? Significa estudiarlo desde el punto de vista ingenieril. Estamos en unas aguas muy agitadas por lo que hay que estudiar, y es muy importante, el tiempo de excedencia, es decir, el número de horas o de días que el puerto no puede funcionar no vaya a ser que no sea un puerto útil para ciertos tráficó regulares, siendo como es el tráfico de coches la gran puerta del puerto de Pasajes, y pongamos en peligro el tráfico de coches. Estamos estudiando eso desde el punto de vista ingenieril. Estamos estudiándolo desde el punto de vista de la explotación, es decir, de la demanda de servicios portuarios y lo estamos contemplando no solamente con la lupa muy cerca de Pasajes sino con la lupa primero cerca de Pasajes y luego alejada para ver la fachada entera, y la fachada es Bilbao más Pasajes. Estudiemos qué tráfico

desviado se produciría de Bilbao a Pasajes siendo así que la integral de tráficos a nivel de comunidad autónoma es cero, porque lo que le quita a uno le pone a otro, y luego alejamos más la fachada y vemos toda la fachada española. Estamos haciendo esa reflexión. Desde el punto de vista jurídico es más claro porque es un puerto de interés general en los términos que el legislador ha considerado y desde el punto de vista económico habrá que ver los criterios de financiación que tienen que predicarse para ese puerto, viendo la capacidad de generar recursos que tiene Pasajes y la capacidad que tendrá el sector privado, acogiéndose a la ley básica de contratos de obras públicas, para crear infraestructuras.

Señor De la Encina, creo que gran parte de sus preguntas, de alguna forma, han sido contestadas en las respuestas que he dado al resto de diputados, sin embargo, me quedan dos. **(Risas.)** El código SPS se implantó el 1 de junio. Desde el 15 de mayo hasta el 1 de junio hicimos los planes de protección, hicimos una orden ministerial que atribuía a la Autoridad Portuaria la capacidad para los planes de protección y aprobamos también los cursos para los oficiales de protección, de forma que el sistema portuario español ha hecho que España sea uno de los países que ha cumplido de cruz a raya el compromiso temporal del código SPS. En cuanto al error de la destitución, yo creo que ha quedado respondido en la respuesta que he dado al señor diputado.

Perdonen que haya sido tan tedioso en las explicaciones, pero me parecía que era necesario.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Muchas gracias, señor Navas.

— **DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA) (AZUAGA MORENO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000239) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS (número de expediente 212/000320).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos a la siguiente comparecencia. Hay un cambio. Se han puesto de acuerdo los portavoces y vamos a pedir al director general del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea que comparezca antes que el señor presidente de FEVE —lo siento mucho y le pido disculpas—, porque ha habido una petición en este sentido.

Buenas noches, señor Azuaga. La comparecencia ha sido pedida por el Grupo Popular y por Izquierda Unida, cuya portavoz tiene la palabra.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: El objeto de la petición de esta comparecencia es conocer qué mejoras y, en su caso, qué obras de ampliación se piensan acometer tanto en el aeropuerto de Manises, Valencia, como en el de El Altet, Alicante.

En el caso del aeropuerto de Manises nos preocupa la ampliación del mismo, dado que supondría un grave perjuicio para los municipios de Quart de Poblet y de Manises; supondría el cierre de más de 50 empresas asentadas en el polígono industrial del municipio; y afectaría aproximadamente a 500 trabajadores. Se han presentado diversas mociones en los plenos correspondientes a ambos ayuntamientos y todas ellas han sido aprobadas por el Partido Socialista y demás grupos, como Esquerra Unida. Por tanto, hay un consenso para oponerse a esta ampliación del aeropuerto. El proyecto está claro que supondría un aumento del riesgo de inundaciones, un importante aumento en el nivel de ruido, un deterioro del entorno e incidiría en la salubridad y calidad de vida medioambiental de los ciudadanos. Por tanto, ante esta situación, se requeriría, si es necesario ampliar el aeropuerto, que se hiciera en otro lugar y que se adoptaran las medidas necesarias, como proponen todos. En el caso de El Altet, lo que nos preocupa es si se piensan acometer las mejoras que son absolutamente necesarias para ese aeropuerto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Campoy por el Partido Popular.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Muchas gracias por su benevolencia al atender mi solicitud y también la del Grupo Socialista de alterar el orden de las comparecencias.

Mis primeras palabras son para dar la bienvenida al director general de Aena. Quisiera empezar mi intervención, para ser conciso, basándome en lo que deben ser los ejes de la política de Aena: seguridad, calidad y eficacia, dentro del desarrollo y gestión de infraestructuras aeroportuarias; los tomaré yo también como ejes de mi intervención. En este sentido, querría que me hiciese una previsión acerca de la titularidad aeroportuaria, si se va a mantener la misma política, y también si tiene datos sobre la evolución, porque presupongo —por lo menos por los aeropuertos que yo conozco— que habrá un aumento considerable del número de pasajeros y vuelos. En cuanto al origen de fondos, sobre todo por lo que respecta a política de tarifas y tasas, si no me equivoco, hoy se ha aprobado un aumento del 3 por ciento en las tasas. Me gustaría saber cuál es el motivo y si esto se va a repetir durante el próximo año y, en definitiva, cuál va a ser la política de tasas y de tarifas. Por otra parte, en referencia a los orígenes de fondos, en cuanto a la explotación comercial, me gustaría conocer en estos momentos si usted tiene datos sobre la superficie que se utiliza a este fin dentro de la superficie total con que cuenta Aena en los aeropuertos españoles, es decir, distinguiéndolo de la superficie

destinada a servicios y de la destinada a actividad comercial. Por último, dentro de este apartado de origen de fondos, hay que mencionar la financiación. Me gustaría conocer qué acuerdo se ha alcanzado con financiación externa. Hoy ha aparecido en algún medio de comunicación alguna noticia al respecto, y me gustaría que nos ilustrara al respecto.

Aprovechando que contamos con la presencia del secretario general de Transportes, quería saber si usted comparte —que me imagino que dirá que sí— el calificativo que ha empleado el secretario general de preocupante endeudamiento y, si es así, que me explique el porqué de ese calificativo y de esa opinión que ha lanzado con anterioridad el secretario general de Transportes en su comparecencia, porque, como es bien sabido, Aena tiene un plan de inversión aprobado y publicado en los Presupuestos Generales del Estado, que prevé un endeudamiento a largo plazo y una amortización de esa inversión. Dicho plan financiero está hecho con las previsiones de ingresos y gastos y el endeudamiento que Aena puede soportar, de tal suerte que no está prevista la aportación de dinero presupuestario en ningún caso y sí está previsto el equilibrio entre ingresos, gastos y amortización hasta el final del plan de inversiones. Es decir, que Aena es una empresa y que por ello se autofinancia, y no es una carga para el Estado. Por ello es muy importante conocer si el Gobierno sigue manteniendo el criterio de mantener el modelo de red aeroportuaria para el sistema de los aeropuertos españoles de propiedad estatal.

Vamos a entrar ya en el destino de fondos. Inversiones. Doy por supuesta la validez de los planes directores, porque, aunque no están explícitamente en ningún informe económico, de las manifestaciones de la ministra y de otros altos cargos y responsables del Ministerio de Fomento se deduce que los planes directores, no como planes de inversión, sino como planes de previsión de necesidades, los van a tomar como referencia con las correcciones que sean oportunas en cada plan concreto. En el informe económico financiero de los presupuestos de 2005 aparecen dos conceptos: por una parte, la ampliación tanto de Barcelona como de Madrid, sobre la que no tenemos nada que objetar ni que decir; y otro apartado de las inversiones es la mejora, sobre todo de aquellos aeropuertos calificados de turísticos, y en especial la referencia a Málaga, Valencia y Alicante.

Señor director general, en este vademécum inversor del Ministerio de Fomento que presentó la ministra, que está regionalizado, si usted coge las cuantías que aparecen en la distribución por comunidades autónomas, verá que en la Comunidad Valenciana, comparada con otros aeropuertos que se podrían calificar de turísticos —no quiero decir que sea más o menos—, aparece una cifra que es infinitamente más baja que la del resto de aeropuertos. Usted me puede decir —y espero que así lo diga— que tienen previsto a partir de 2005 aumentar esas cantidades, según los planes directores o

el PEI que se vaya a presentar y a aprobar próximamente, como ustedes han anunciado. Pero lo cierto y verdad es que estamos ante los presupuestos de 2005, y comprenderá que es mi obligación interrogarle acerca del aeropuerto de Valencia, y muy especialmente del aeropuerto de Alicante, que aparece con una partida presupuestaria de 34 millones, que si desde cualquier punto vista es escasa, no digamos nada si hacemos una ratio número de pasajeros/euros invertidos, para ver a lo que toca por pasajero. Tal y como está ahora mismo el aeropuerto de Alicante, como ha señalado la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, no sólo tiene necesidad de una mejora —el lenguaje es muy importante y a mí en ese sentido me ha decepcionado que sólo lo califiquen de mejora—, sino también de una ampliación, una ampliación que está prevista y que no es otra que la nueva terminal, que cuenta —espero que me lo confirme— con un presupuesto de 179,9 millones de euros, casi 180 millones. ¿En qué situación se encuentra la nueva terminal? El secretario de Estado anunció que se licitaría en octubre, en mayo se dijo que en septiembre y ahora alguien ha dicho que en diciembre. ¿Cuándo se van a licitar esas obras? Además tiene una importancia añadida y es que no sólo tiene un valor turístico, sino que, como usted bien conoce, el aeropuerto de El Altet cubre una zona de influencia que va más allá de la provincia de Alicante. Me gustaría que me contestara a estas preguntas, sobre todo lo referente al plan director del aeropuerto de Alicante, cuyo monto final asciende en su globalidad a 376 millones de euros. ¿Cuál es su situación?

Entrando en la nomenclatura presupuestaria, quiero preguntarle acerca de algunas cuestiones, sobre todo por el presupuesto de explotación. Por supuesto, si no tiene la información de ninguna de las cuestiones que le he planteado o que le voy a plantear ahora, no es necesario que me conteste verbalmente, sino que lo puede hacer por escrito, como usted sabe. Presupuesto de explotación. Suben los gastos de personal de 609 a 664 millones; sin embargo, la Seguridad Social baja. Seré nuevo en esta materia, pero me pregunto cómo se puede hacer eso y si usted me lo puede explicar. Suben los préstamos —entramos en el tema de financiación— de 158 a 239 millones y me gustaría que especificara y concretara de dónde proceden y a qué se destinan. Después aparecen unas pérdidas de inmovilizado material que me han producido cierta extrañeza, 29 millones, y me gustaría conocer cuál es su origen. Y por último, por lo que concierne al presupuesto de explotación, bajan los ingresos extraordinarios en un 50 por ciento. ¿A qué es debido este descenso tan acusado? En cuanto a la aplicación de fondos, disminuyen casi a la mitad las adquisiciones de inmovilizado, de 2.319 millones a 1.472, concretamente la partida de terrenos y construcciones, que pasa de 814 millones a 466. Y a su vez aumenta el otro inmovilizado inmaterial, que se cuadruplica, pasando de 12 millones de euros a 41, así como también las provisiones para riesgos y gastos a

largo plazo, pasando de 211 millones a 365 y no se corresponde con el balance de situación. Me imagino que tendrá una explicación que, si no es ahora, me podrá hacer llegar.

Si es posible, me gustaría comentar algunas cosas que no guardan relación directa con los presupuestos. Quisiera que nos hiciese un balance de puntualidad y unas previsiones para 2005, así como una valoración-comprensión de cuáles son las relaciones existentes en estos momentos entre Aena y los sindicatos y si usted atisba algún horizonte de conflictividad laboral en los próximos meses, sobre todo cuando nos estamos aproximando a las navidades, porque excuso decir las consecuencias que eso puede tener. Si es posible, nos gustaría escuchar alguna previsión al respecto.

Por último, termino con el primer punto y más importante de los tres ejes, el de seguridad, que he dejado para el final. Utilizando el mismo anglicismo que ha usado el secretario general de Transportes, esa diferenciación entre *safety* y *security*, me gustaría conocer cómo va la aplicación de la Ley de Seguridad Aérea, cuál es la situación y qué efectos está produciendo esa ley. Asimismo, quisiera saber qué grado de implantación tiene actualmente la inspección de equipajes en bodegas, si se ha llegado al cien por cien y si no por qué y cuál es la previsión, qué me puede decir acerca del funcionamiento en estos momentos del SACTA, entrando ya en la otra vertiente de la seguridad, y por último, y con esto finalizo, qué recursos y qué medios va a poner Aena a disposición de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en los aeropuertos para cubrir esa parte de seguridad.

Le agradezco por adelantado sus contestaciones. Espero poder escucharlas y, si no fuera así, le pido que me disculpe. En cualquier caso, tomaré buena nota de todas aquellas que me haga llegar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Rodríguez, del BNG.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a intervenir brevemente, señora presidenta.

Señor director general de Aena, me gustaría que me explicase en qué consiste el nuevo proyecto a iniciar en el año 2005, no sé si para el aeropuerto de A Coruña o para el de Santiago, por un importe de 476.000 euros y en qué consiste el nuevo proyecto a iniciar también en el año 2005 para el aeropuerto de Vigo por importe de 40.000 euros. Dentro de este contexto, quisiera saber cuándo va a disfrutar el aeropuerto de A Coruña de ILS 23, que sabe que es una de las deficiencias fundamentales sin la cual no se puede juzgar la viabilidad de ese aeropuerto y si su caída de pasajeros se debe a causas estructurales y no vencibles o a que es imposible viajar desde ese aeropuerto porque la mayoría de las veces o se suspenden los vuelos o no aterrizan y así sucesivamente.

Por último, estos presupuestos son de final de periodo y de inicio de otro distinto respecto de los aeropuertos en general y de los gallegos en particular. Quisiera saber qué planes tiene el Gobierno para el futuro, primero, para clarificar el sistema aeroportuario del Estado español y, segundo, para clarificar cuál sería la interrelación entre los tres aeropuertos de Galicia. Sobre este aspecto, me gustaría saber qué opina del hecho de que el aeropuerto de Vigo tenga cada vez más viajeros, a pesar de sus limitaciones y de su infraestructura deficiente, el aeropuerto de Santiago suba ligeramente, el de A Coruña baje, derivado de sus deficiencias en cuanto a los servicios y, sobre todo, por qué razón bajó en los tres últimos años tan esplendorosamente el tráfico de mercancías. ¿Se debe a la carestía del transporte aéreo? ¿Se debe a que como hay autovías los productos que antes se trasladaban por avión ahora se prefiere transportarlos por carretera por su menor coste? ¿Qué interpretación hacen ustedes de ese fenómeno que es claramente alarmante en el conjunto de los tres aeropuertos de Galicia?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Si mis datos son exactos, creo que Aena invertirá en torno a los 28,5 millones de euros en el año 2005 en los aeropuertos de Álava, de Guipúzcoa y de Vizcaya. No voy a preguntarle el detalle de los 28,5 millones, pero sí quisiera conocer un punto. Usted sabe que en torno al plan director del aeropuerto de Fuenterrabía ha habido sus más y sus menos respecto a la ampliación o no de la pista. Al parecer, las noticias son que ustedes ya habrían tomado la decisión de no ir a la ampliación de la pista del aeropuerto de Fuenterrabía, pero la otra parte del plan director de inversiones que hay que hacer en ese aeropuerto la mantendrían. Mi pregunta, pues, es si en efecto eso es lo que ustedes van a empezar a hacer en el año 2005. Echarse para atrás en el camino ya iniciado de la ampliación del aeropuerto de Fuenterrabía por un lado y, por otro, echarse para adelante en las inversiones que no se han comenzado a hacer en la parte que no afecta a la ampliación de la pista.

Me interesaría todavía más que me situara las cifras del presupuesto del año 2005 desde una cierta perspectiva. ¿Por qué le digo esto? Porque usted sabrá que en un diámetro de ciento y pocos kilómetros los ciudadanos de San Sebastián tenemos varios aeropuertos; tenemos un aeropuerto a escasos 20 kilómetros en Fuenterrabía, a menos de cien kilómetros tenemos otro en Noaín (Navarra), tenemos también otro aeropuerto en Foronda (Álava) a ciento y pocos kilómetros, tenemos el aeropuerto de Bilbao también a cien kilómetros y por si no tuviéramos suficiente, tenemos otro a cuarenta y poco kilómetros en Biarritz. Nos preguntamos qué va a ser de nosotros entre tantos aeropuertos. Dicho de otra forma, ¿cómo se van a desarrollar a medio plazo estos

aeropuertos? ¿Todos van a ir a todo? ¿Nadie va a ir a nada? ¿Todos van a ir desapareciendo? Estos 28,5 millones son parte de un proyecto en el que vemos con claridad que el aeropuerto de Fuenterrabía va a tener este desarrollo, el de Noáin aquel... Dicho de otra forma, ¿están estudiando en Aena la parte aeroportuaria que afecta a esta zona desde esta visión de conjunto, al menos del conjunto de los aeropuertos que están situados en una circunferencia de un diámetro de algo más de 100 kilómetros? ¿Sí o no? Nos gustaría saber cuál es esa visión, para poderla transmitir allá, porque estamos bastante perplejos y no sabemos qué será de nosotros en este exceso que a su vez es un gran defecto.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Intervendré con mucha brevedad, porque llevamos más de doce horas y aún quedan tres comparecientes.

Antes de nada, deseo felicitar al presidente de Aena, don Manuel Azuaga, por su nombramiento y deseárselo el mayor de los éxitos. Señor Azuaga, en primer lugar, me gustaría preguntarle cuáles son las líneas estratégicas que se van a implementar en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2005, especialmente en el capítulo de inversiones, y pedirle le los comparara con los presupuestos de 2004. En segundo lugar, nos gustaría que nos indicara a qué ejecución presupuestaria se va a llegar a fines del año 2004. En tercer lugar, me gustaría preguntarle cómo está distribuida la inversión de 2005 en comparación con 2004.

También quiero expresarle una preocupación del Grupo Parlamentario Socialista sobre las deudas y las pérdidas de Aena. ¿Qué valoración hace usted del capítulo de pérdidas y deudas? En comparencias de años anteriores se nos trasladó la buena salud financiera de Aena, pero ahora, al analizar el capítulo de deudas y pérdidas, nos surgen enormes dudas respecto al futuro. ¿A qué es debida esta situación? También me gustaría que me concretara a cuánto ascienden los intereses financieros de Aena para el año 2005.

Por último, se ha hecho referencia a algo que nos preocupa a todos, que es la seguridad. ¿Cuál es el plan de seguridad en dependencia directa de la empresa?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor director general del Ente Público Aeropuertos Españoles, don Manuel Azuaga.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Ante todo quiero decirles que si no les puedo aclarar algunas de las múltiples preguntas que me han hecho, no se preocupen, porque en 48 horas tendrán cumplida respuesta por escrito. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

En cuanto a la deuda, actualmente existe un problema estructural muy importante. Aena está en una delicada situación financiera, debido sobre todo a su elevado endeudamiento. Lo voy a explicar. Para el 31 de diciembre de este año está previsto que el endeudamiento de Aena alcance una cifra superior a los 5.000 millones de euros. Además, para finales de 2010, teniendo en cuenta la inversión comprometida, la deuda alcanzaría un máximo superior a los 10.000 millones de euros; si hablamos de las antiguas pesetas, ascendería a más de 1 billón y medio de pesetas. La principal causa que ha provocado esta elevada deuda ha sido la realización durante el último año y medio de una política exacerbada de inversiones muy por encima de los recursos generados por Aena. En cuanto a inversión, las dos terceras partes corresponden a la ampliación del aeropuerto de Barajas, que ha sufrido una desviación que ha duplicado prácticamente la inversión inicialmente prevista y que alcanzará a la finalización de la misma prácticamente los 6.000 millones de euros. Estas inversiones han sido muy superiores a los recursos generados en el mismo período. Una mejor política financiera no hubiera permitido llevar a cabo un nivel de inversión tan elevado que afecta y afectará negativamente a la estructura financiera de la entidad y a la cuenta de resultados. Por tanto, una de las medidas urgentes para poder atender al programa de inversiones —contestando a su pregunta— ha sido la de buscar cobertura financiera para hacer frente al pago de las mismas. Ya hemos garantizado esta cobertura financiera hasta el 31 de diciembre de 2006 con operaciones con el Banco Europeo de Inversiones, el ICO y el Depfa Bank por importes de 2.300, 1.000 y 500 millones de euros, respectivamente, es decir, por un total de 3.800 millones de euros.

Por este motivo quiero comentar brevemente la cuenta de resultados prevista por Aena para el año 2005. Los ingresos previstos de explotación de Aena crecerán durante el próximo año un 8,6 por ciento hasta alcanzar los 2.257,9 millones de euros. Los gastos de explotación de la entidad se situarán en 1.973 millones de euros, lo que implica un crecimiento del 8 por ciento. Por tanto, el resultado antes de amortizaciones, intereses e impuestos ascenderá a 737,6 millones de euros. Esto lleva finalmente, una vez deducidas las amortizaciones y los intereses financieros por importe de cerca de 700 millones de euros, concretamente por 695 millones de euros, así como los gastos extraordinarios de 25 millones de euros, a que el resultado después de impuestos posiblemente sea próximo a los 16,2 millones de euros, pero teniendo en cuenta que no creemos que la puesta en funcionamiento de la nueva terminal de Barajas esté para finales del 2005. En caso de entrar en funcionamiento en el 2005 y de acuerdo con el calendario de amortización de la inversión supondría 80 millones de euros más en amortizaciones, lo que daría lugar a entrar inmediatamente en el año 2005 a unas pérdidas en torno a 70 millones de euros. Quiero

señalar que a partir del año 2006, en que entrará en pleno funcionamiento la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas y debido a la elevada amortización del inmovilizado, los intereses financieros y de explotación de las nuevas instalaciones, Aena entrará en pérdidas contables a partir de dicho año y de manera decreciente continuarán las pérdidas hasta el ejercicio 2015, año en que se prevé un cambio de tendencia y podrán obtenerse beneficios. Las pérdidas que se estiman van a producirse en el período 2005-2006 hasta el 2015 y ascenderán aproximadamente a 1.250 millones de euros.

Les voy a dar un ejemplo muy concreto. El incremento de los intereses financieros del año 2005 con respecto al año 2004 es de 88 millones de euros más que el año 2004. El incremento de las amortizaciones del 2005 sobre el ejercicio 2004 es de 85 millones de euros. En total 173 millones de euros más entre intereses financieros y amortizaciones, que tiene que generar Aena para no entrar en pérdidas en el ejercicio 2005. Como puede apreciarse de los datos anteriores en gastos financieros se ha pasado —permítanme poner un ejemplo— del año 2000, en el que los intereses financieros eran sólo de 6 millones de euros, al año 2010 que serán de 377 millones de euros. Desde el año 2003 hasta el 2010 los intereses financieros sumarán 2.216 millones de euros. Por lo que respecta a amortizaciones, se ha pasado de contabilizar un gasto anual de unos 300 millones de euros a tener que amortizar una media anual próxima a los 700 millones de euros. Por ello, debemos ser conscientes, tanto los gestores actuales como los futuros, de que habrá que mantener un control rígido y exhaustivo tanto de los gastos de explotación como de las inversiones nuevas a realizar, con objeto de no agravar más la situación actual de Aena.

En cuanto a las líneas estratégicas, quiero decir que el escenario del transporte aéreo en el que se desarrollarán los presupuestos de Aena para el año 2005 presenta las siguientes características. Primero, una coyuntura económica internacional todavía afectada por un cierto grado de incertidumbre, como la evolución de la guerra de Irak, el precio del petróleo; segundo, recuperación general del tráfico aéreo internacional, que en el caso de España ha crecido en este año, de enero a septiembre, respecto al año 2003 un 7,9 de pasajeros, un 3,5 en cuanto a operaciones de aeronaves y un 9,6 en mercancías; tercero, importante proceso de transformación de las compañías aéreas, que están tratando de redefinir sus estrategias y de reducir sus estructuras de costes, fusiones, alianzas, fenómenos de compañías de bajo coste; cuarto, exigencias cada vez más fuertes de los clientes en cuanto a calidad y precio y, por otra parte, la necesidad de hacerlas compatibles con unos requerimientos internacionales más importantes de seguridad por posibles actos terroristas, y por último, la intensificación de la convergencia de la navegación aérea hacia un cielo único europeo.

Teniendo en cuenta este escenario, hemos planteado cinco objetivos estratégicos que guiarán las actuaciones

de Aena durante el año 2005 y, por tanto, conformarán su presupuesto. Estos objetivos son, en primer lugar, aumentar la seguridad integral en aeropuertos y navegación aérea a través de la seguridad en las operaciones aeronáuticas, la seguridad de personas y bienes y la seguridad en la prevención de riesgos laborales. Por la alta prioridad estratégica de este tema, se acaba de finalizar la redacción de un plan de seguridad y se ha nombrado a un director específico para el seguimiento y coordinación de su implantación en dependencia directa de esta dirección general. En esta línea, las inversiones en seguridad para el año 2005 representan el 7,2 del total de las inversiones, mientras que en el periodo 2000-2004 ha supuesto sólo un 3,4 de media; bien es cierto que el último año ha sido el 4,7 lo dedicado a seguridad. Asimismo, los gastos de seguridad, dedicados fundamentalmente a la vigilancia privada para apoyar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, se incrementarán en un 4 por ciento respecto del año anterior.

En segundo lugar, debemos mejorar la satisfacción y expectativas de nuestros clientes, pasajeros y compañías aéreas de forma compatible con un desarrollo sostenible del medio ambiente, mediante el aumento de la calidad de los servicios de infraestructura, la protección medioambiental y la imagen percibida por la sociedad. En este punto hay que destacar el estrecho seguimiento de las actuaciones medioambientales de las ampliaciones de Barajas y de Barcelona a través de comisiones de seguimiento en las que participan las instituciones locales y de las comunidades autónomas, y la próxima creación de una comisión de seguimiento para el Plan Málaga y, por supuesto, para el archipiélago canario.

Como tercer objetivo se plantea el desarrollo de los servicios e infraestructuras de aeropuertos y navegación aérea con racionalidad económica e innovación, mediante la adaptación de la oferta a la demanda de servicios, la mejora del mantenimiento y conservación de la infraestructura, la optimización de los procesos y la potenciación de la innovación tecnológica. El desarrollo de estas nuevas estructuras es importante por la previsión del crecimiento del tráfico aéreo, que es positiva para los próximos años, y en particular para 2005 tenemos unas previsiones de 175 millones de pasajeros, con un crecimiento esperado del 5,8 por ciento; 2,2 millones de operaciones de aeronaves, con un crecimiento esperado del 4,8 por ciento, y 631.000 toneladas de carga aérea, con un crecimiento del 4 por ciento.

El siguiente objetivo será el de mejorar la eficacia y eficiencia económica de la gestión de Aena, generando recursos suficientes para mantener su viabilidad financiera mediante el aumento de los ingresos, especialmente el derivado del espacio de servicios comerciales, la reducción de costes y el control de la deuda. Finalmente, y no menos importante, el quinto objetivo estratégico se centrará en desarrollar y motivar al personal de Aena mediante una mejor gestión de los recursos humanos.

Estos objetivos y la necesidad de mejora de las infraestructuras aeroportuarias y su adecuación a la demanda del futuro tráfico aéreo obligan a seguir acometiendo inversiones que pese al esfuerzo de racionalización de las mismas se situará este año en 1.472 millones de euros para ir decreciendo hasta ajustarse a la capacidad de generación de recursos a la entidad, con objeto de ir compaginando estas inversiones con la necesidad de devolución de los préstamos dispuestos. En la mayoría de las comunidades autónomas el esfuerzo inversor del año 2005 será superior al de 2004, a excepción de aquellas comunidades autónomas en las que se ha concluido durante el año 2004 o están prácticamente concluidas las infraestructuras necesarias para adecuar las necesidades a las demandas del tráfico aéreo. Aunque respecto del 2004 aparece un descenso global del 32 por ciento que es debido a las inversiones de Madrid, concretamente a la ampliación del aeropuerto de Barajas cuya finalización está prevista para el año 2005 y que ha supuesto el 62,7 del presupuesto de 2004 que estaba cifrado en 2.307 millones, concretamente este 62 por ciento son 1.445 millones de euros que se aplicaron en el 2004 al Plan Barajas.

Las actuaciones inversoras más destacadas para el año 2005 son las siguientes: Las ampliaciones de los dos grandes aeropuertos de la red, Madrid Barajas y Barcelona. En el caso de Madrid el desarrollo de las dos nuevas pistas de vuelo y del nuevo edificio terminal que estarán plenamente operativos a finales del 2005 o principios de 2006. En el caso de Barcelona, la reciente entrada en servicio de la nueva pista de vuelo se completará con la puesta en servicio del edificio terminal y del resto de actuaciones para el 2008. Estas ampliaciones darán capacidad suficiente para atender las demandas previstas de estos aeropuertos en los próximos años. En segundo lugar, el desarrollo de aeropuertos turísticos con actuaciones como la construcción de un nuevo edificio terminal en el aeropuerto de Alicante en las que después me detendré más. La prolongación de la pista de vuelo para permitir la operación de aeronaves de gran tamaño en el aeropuerto de Valencia y prepararlo adecuadamente para la Copa América 2007. La ampliación del área terminal y las actuaciones preparatorias para la construcción de la segunda pista de vuelo en el aeropuerto de Málaga. La mejora de los aeropuertos canarios con las obras de ampliación y mejora en el área terminal del aeropuerto Tenerife Sur, la ampliación y adecuación del campo de vuelo del aeropuerto de Fuerteventura y actuaciones para la mejora de los servicios en los aeropuertos de Baleares. Asimismo, me gustaría resaltar el plan de radares puesto en marcha en Canarias a partir de este verano, con el objetivo de resolver definitivamente los importantes problemas estructurales de la cobertura radar en el archipiélago que provocan importantes pérdidas de puntualidad en los aeropuertos desde hace años. En tercer lugar, la adecuación del resto de aeropuertos de la red para permitir su desarrollo de acuerdo a la evolución del tráfico previsto. Las actua-

nes tenderán a adecuar y modernizar las instalaciones actuales. Destacan entre otras la adaptación a la climatología adversa, la baja visibilidad del aeropuerto de La Coruña con la instalación de un ILS en el aeropuerto de la Coruña que es de categoría II-III, la ampliación de la plataforma y urbanización de la zona de carga en el aeropuerto de Zaragoza y la ampliación del edificio terminal en el aeropuerto de Almería. En último lugar, el desarrollo de los sistemas de infraestructuras de navegación aérea con actuaciones destinadas a la adaptación de los sistemas a los requerimientos del cielo único europeo y eurocontrol, principalmente en mejora de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia, en especial en lo relativo a planes de radares, evolución a los sistemas tecnológicos más automatizados y mejora del diseño y sectorización del espacio aéreo español.

En cuanto a las inversiones en Canarias, tenemos un presupuesto que asciende para 2005 a 10.296.000 euros.

La inversión prevista en los aeropuertos gallegos para el período 2005/2010 asciende a 229.043 euros, con el consiguiente desglose, que lo tengo aquí por si lo quieren. El descenso de la inversión de Aena para el año 2005 en sus centros de la Comunidad Autónoma de Galicia se debe fundamentalmente a haber llevado a cabo una previsión realista de las obras a ejecutar, dado que para el año 2004 se presupuestó una ejecución muy optimista, de 20,8 millones de euros, como lo demuestra el hecho de que la actual previsión de cierre para el año 2004 es sólo de 10,7 millones porque no teníamos más obras que realizar en los aeropuertos gallegos. Por tanto, se va a quedar sólo en el 51,8 del presupuesto.

No obstante, el esfuerzo inversor de Aena tendrá un considerable incremento, como ya he comentado antes, entre 2005 y 2010, de unos 229 millones de euros en sus tres aeropuertos de Galicia, y entre las actuaciones más relevantes está la puesta de la categoría II-III, como antes he dicho, del aeropuerto de A Coruña, y la nueva torre y centro de control del área terminal de Galicia en el aeropuerto de Santiago.

Me hablaba del aeropuerto de Vigo, y le diré que desde julio está en servicio el ILS de categoría II-III que da cobertura a la pista por la cabecera 20 y existen algunos problemas para su completa utilización porque algunas aeronaves que operan en aeropuertos todavía no están adecuadas a ese sistema. Se nos ha comentado también la ampliación del horario operativo del aeropuerto. La compañía aérea Air France ha solicitado recientemente anticipar el horario de apertura del aeropuerto de Vigo en veinte minutos para así poder anticipar el primer vuelo matutino de París-Charles De Gaulle y poder permitir las conexiones internacionales; prácticamente tenemos cerrado el acuerdo interno para que se pueda utilizar veinte minutos más el aeropuerto. Por otra parte, desde la alcaldía de Vigo se nos viene comentando la posibilidad de ampliación del horario operativo del aeropuerto de Vigo para que pase a tener horario continuado en H-24, cuestión compleja y con dificultades por las múltiples partes a coordinar pero

que también estamos estudiando para ver si pudiéramos incorporarlo a la nueva regularización de los módulos de horario.

En cuanto a las inversiones de Valencia, ya he contestado a lo que es prioridad este año en el aeropuerto de Manises para tenerlo preparado para la Copa América 2007. En cuanto a la preocupación por una posible segunda nueva pista, está considerada en el máximo desarrollo posible pero ahora mismo no está programada en el actual plan director. Por tanto, ahora mismo no está contemplada dentro de las inversiones del aeropuerto de Valencia-Manises. La inversión prevista para 2005 asciende a 34,8 millones de euros.

En el aeropuerto de Alicante están previstas para 2005, entre otras, las actuaciones que dentro de los proyectos de inversiones voy a detallar, por lo menos las más importantes. Actualmente se encuentran en fase de ejecución las siguientes actuaciones: el área terminal de carga de la primera fase, por importe de 5.500.000 y el área de servicio aeroportuario por 2.200.000. La instalación del sistema de inspección de equipaje de bodega por 2 millones y ampliación de la plataforma zona de carga y suministros e instalaciones,

En cuanto a actuaciones en licitación está previsto que sean adjudicadas próximamente las siguientes: El área provisional de tratamiento de pasajeros, por un importe de 7.767.000 euros. La apertura económica fue realizada el 23 de agosto y, como sabéis, adjudicada para finales de octubre de 2004. La pavimentación de isleta de plataforma también adjudicada el pasado 16 de septiembre a Obrascon-Huarte y el plazo de ejecución es de 10 meses. Actuación en proyecto por la ampliación de plataforma y calle de rodaje, por 12 millones de euros. Nueva terminal por importe de 260 millones de euros y 36 meses de plazo de ejecución. Inicio licitación previsto para finales de octubre de 2004 y la fecha prevista de inicio de la obra será para marzo de 2005. También por mejora del sistema eléctrico, sistema de celda en central eléctrica, equipamiento área provisional y actuaciones planificadas para 2008 están aquí. En total la inversión prevista para el aeropuerto de Alicante 2005-2010, asciende a 355 millones de euros.

En cuanto a lo que me comentaba el señor Beloki, en el aeropuerto de San Sebastián la inversión prevista en 2005 ascendía a 3.057.000 euros. Aunque la inversión prevista en el aeropuerto de San Sebastián para el periodo 2005-2010 asciende a 66 millones de euros, el pasado mes de junio la Comisión de Fomento y Vivienda aprobó la proposición no de ley que insta, como bien sabe, la modificación de acuerdo con las instituciones competentes del plan director del aeropuerto de San Sebastián para que, renunciando a la ampliación de la pista, mantenga y acometa todas aquellas medidas dirigidas a incrementar la seguridad y modernización de la infraestructura. En cumplimiento de esta proposición no de ley Aena ha paralizado todas las actuaciones para acometer la ampliación de la pista de vuelo, incluido el

procedimiento de adquisición de suelo contemplado en el plan director para la ampliación del aeropuerto. Aena ya ha iniciado los primeros estudios para la revisión y posterior modificación del plan director del aeropuerto, tal como prevé el artículo 7 del Real Decreto 2591/1998, sobre ordenación de aeropuertos de interés general y su zona de servicio. Siendo consciente de la incertidumbre generada en el entorno por la afección a viviendas, comercio, pequeñas y medianas empresas, se va a proceder a realizar los estudios y tramitación del nuevo plan director con la mayor celeridad, pero también con la mayor profundidad, para que las actuaciones contempladas en el nuevo plan director aseguren la seguridad y calidad de las instalaciones y mantengan, en la medida de lo posible, la mayor operatividad del aeropuerto. Con fecha de septiembre de 2004, en contestación a la pregunta oral en el Senado sobre las previsiones del Gobierno ante la supresión del plan director del aeropuerto de San Sebastián, se estimó un plazo de seis meses para su modificación.

En cuanto a lo que le comentaba de bajada de presupuestos, en el País Vasco, en el PAT del 2004 había un presupuesto de 28.435.000 euros, el 1,23 del presupuesto, sólo se ha ejecutado a septiembre el 33,7 del presupuesto, 9,5 millones, y creemos que podemos cerrar en 18,5 millones, en el 65,4; la inversión para este año del 2005 es de 28.571.000, el 1,94, pero todo está sujeto a lo que antes hemos comentado:

En la Comunidad Valenciana, que también me preguntaban antes, el presupuesto del 2004 en inversión era de 31.665.000 euros, el 1,37 del total del presupuesto, está actualmente en el 28,3 de ejecución, y creemos que lo cerraremos en el 77,7, en 24,5 millones. El presupuesto total para el año son 78.663.000, el 5,34 del presupuesto total.

Insisto en que aquellas preguntas que no haya atendido se las mandaré por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Navarro, en primer lugar, tiene S.S. la palabra.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: La verdad es que sí ha contestado a las preguntas que se han formulado, se puede quedar tranquilo en ese sentido ya que lo ha repetido varias veces.

En cuanto al aeropuerto de Manises, en Valencia, ha dicho que se va a construir una pista para que puedan aterrizar aviones de gran carga. Mi duda es si para acometer la construcción de esta pista se van a practicar más expropiaciones o únicamente se va a finalizar el proceso ya iniciado, que se trataba de una primera fase de lo anunciado por el anterior Gobierno; es decir, si se necesita para acometer esto una ampliación del territorio o las cosas se van a quedar como están y, por tanto, se va a dar cumplimiento a las promesas del Partido Socialista en los municipios afectados.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, porque veo que sustituye usted al señor Campoy.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Yo sólo dos puntualizaciones.

Señor director general de Aena, está usted en sede parlamentaria, y yo, en sede parlamentaria, como quiera que usted ha hecho algunas manifestaciones muy serias, muy graves, que me parece que lógicamente tendrá usted que tener sustentadas en documentación y en cifras, sobre el coste final de la ampliación del aeropuerto de Barajas, que ha afirmado usted que costaría más de 6.000 millones de euros, le ruego que me conteste, porque debe usted tener ahí las cifras ya que ha sido tan contundente en sus manifestaciones, si cuando ustedes se hicieron cargo del Gobierno, en la fecha de abril de 2004, la ejecución del Plan Barajas era la siguiente o no: 2.044,6 millones de euros ejecutado; 1.301,4 millones de euros en ejecución; 44 millones de euros en contratación; 9,5 millones de euros en proyecto; y 68,7 millones de euros en planificación, todavía sin el proyecto; es decir, una inversión de 3.468,9 millones de euros, cuando ustedes se hicieron cargo del Ministerio de Fomento y, en consecuencia, de sus organismos autónomos como es Aena. No quiero que me lo mezcle usted con otras inversiones en el aeropuerto de Barajas distintas al Plan Barajas, que también le puedo pormenorizar, y que en total hacen desde el año 2000 en distintas situaciones 417 millones de euros. Entonces, Plan Barajas, por favor le ruego que con la contundencia con que usted ha dicho sus cifras me niegue la realidad de las que yo le acabo de decir, primera pregunta.

Segunda, también le pregunto si cuando usted se hizo cargo de la Dirección General de Aena el endeudamiento de Aena estaba previsto en su plan de empresa, si el mismo preveía no solamente el endeudamiento actual sino el futuro y si en ese plan de empresa, otra cosa distinta es que se vaya a cumplir o sean capaces de cumplirlo y ejecutarlo a continuación, estaba prevista la capacidad de amortización y el equilibrio final a ese plan de empresa. Me gustaría que me respondiera usted a esas dos cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, quiero agradecer al director general su información, que ha sido muy exhaustiva. En segundo lugar, teniendo en cuenta la importancia de los informes oficiales, como este documento que en algunos casos ha leído, y también la importancia desde este punto de vista de la actitud de los directivos de los organismos públicos, quería recordarle amigablemente que el nombre del aeropuerto del norte de Galicia es el aeropuerto de A Coruña.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: También de forma muy breve, señor presidente. Si le he entendido bien, estamos caminando hacia un plan director nuevo en el aeropuerto de San Sebastian-Fuenterrabía. Eso hace que las previsiones que haya para el año 2005 y esas otras de las que me ha hablado de 2005-2010, estén más o menos al aire, en el sentido de que habrá que ver en qué quedan finalmente. Por otro lado, como estamos en un nuevo plan director, le voy a dar no sé si una especie de consejo o una pregunta-consejo, como quiera usted calificarla. El anterior plan director no sé quien lo hizo, pero lo hizo en soledad. Y de aquellos polvos vinieron los lodos en los que estamos hoy día. Convendría que el nuevo plan director lo haga alguien con el conjunto de las instituciones, ya que seguramente algo podrían decir y ayudar para que este plan director fuera el de verdad, para que no estemos siempre de plan director en plan director sin poder hacer nunca una inversión definitiva.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Sin ánimo de entrar en polémica, sobre todo por las muchas horas que llevamos aquí y la hora que es, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero trasladarle nuestra preocupación por lo que ha manifestado en cuanto a los intereses financieros de AENA, que se sitúan en 170 millones de euros para final de año. Leyendo las declaraciones de su antecesor de hace un año por estas fechas, cuando también, como usted, nos trasladaba detalladamente la situación, él preveía ya lo que ahora asevera usted. Decía que la financiación necesaria para hacer frente al fuerte proceso inversor, hace que los gastos financieros pasen de 76,9 millones de euros previstos para 2003, a 158,9 millones de euros para 2004, lo que representa un incremento del 106 por ciento. Eso va a llevar a que el resultado después de impuestos sea de 1.1 millones de euros, muy superior a las previsiones que ya tenía el señor Seco, el anterior director general de AENA, lo que nos deja muy preocupados. Porque si bien tenemos una deuda que el Estado ha tenido que asumir en parte con Renfe, el camino que lleva AENA plantea muchas dudas e interrogantes sobre cómo ha dejado esta empresa pública el anterior Gobierno del Partido Popular. También sorprende, en línea con esta declaración, que se jactase de que las tarifas aeroportuarias siempre se habían mantenido por debajo de la inflación y que eran las más bajas de Europa. No entiendo cómo con esta situación financiera, que supone una carga tremenda para la empresa y una inestabilidad importante de futuro, se haya aplicado este tipo de político. Sólo quiero trasladar la preocupación del Grupo Parlamentario Socialista por esta situa-

ción que usted tan detalladamente nos ha trasladado esta noche.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra le señor Azuaga, para contestar las cuestiones que le han sido formuladas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Señor Beloki, efectivamente, cambiará el plan 2005-2010 en función de las modificaciones del plan director. Tengo que decir que estamos totalmente de acuerdo en cambiar el modelo de llevar los planes directores y de hecho el ejemplo claro está en las comisiones de seguimiento ambiental de las obras, por ejemplo, de ampliación del aeropuerto de Barcelona, en donde hay una comisión, en la que están el Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Aviación Civil, AENA, la Generalitat de Cataluña y los ayuntamientos afectados por todo el plan como el Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà y Sant Boi de Llobregat. Por tanto, no le quepa la menor duda de que todos los afectados estarán en esa comisión de modificación del plan director.

En cuanto a lo de Valencia —a ver si encuentro en mis papeles nuevamente el dato—, efectivamente entre nuestras actuaciones previstas está la prolongación de la pista de 500 metros, la cabecera 12 y el traslado de umbral, que pasará de los actuales 2.700 metros de longitud a 3.200 y permitirá la operación de aeronaves de gran tamaño, en particular de cargueros.

Se prevé terminar estas actuaciones antes de que comiencen los primeros acercamientos de material y primera eliminatoria de la Copa de América 2007. Es muy importante la obtención, cuanto antes, de la declaración de impacto medioambiental de las actuaciones inversoras en aeropuertos, que creo que no van a tener problemas, porque no afectan a impactos ambientales importantes, y eso es lo único que le puedo decir sobre ese tema.

Me ha hecho dos preguntas y yo le voy a contestar a la primera. Llevo cuatro meses y algo más en AENA y le puedo decir que yo mismo he sido el primer sorprendido del coste final del plan Barajas. Tengo tres auditorías que me certifican que el plan Barajas, al 5 de julio, por ejemplo, ascendía, sin modificados ni liquidaciones ni intereses de demora de expropiaciones, a 5.834,54 millones de euros. Lo dice infraestructuras, lo dice la auditoría externa y lo dice la auditoría interna. No tengo aquí el desglose que usted me ha pedido, pero yo se lo doy sin ningún problema.

Cuando se planifica una inversión de este tamaño, algunas veces se van los temas sin que uno lo haya pretendido. Le puedo decir que había un presupuesto de expropiaciones de 500 millones de euros y ya hoy en día vamos por 1.690 millones de euros, sin incluir los intereses de demora que tenemos provisionados de 700 millones. Dígame usted si eso no es del plan Barajas.

Habrà que incorporar alícuotamente al plan Barajas el plan de vuelo, las pistas y la terminal, no meta usted sólo la terminal. Pero yo le digo lo que me dicen las auditorías.

La generación de recursos asciende a 2.100 millones de euros, como he dicho anteriormente. Eso es así y está refrendado por una auditoría externa que he encargado al 30 de abril. Los intereses financieros no se pueden cubrir cuando no se generan los suficientes recursos, y le he dicho antes que ha sido sólo en dos años y medio. La política de inversión de AENA de los años 2000, 2001, 2002 ha sido magnífica, pero se ha llegado, fundamentalmente por el plan Barajas, a unas inversiones que, desde mi punto de vista, no puede soportar AENA. En el año 2000 los intereses financieros eran 6 millones. Cuando terminen de pagarse los préstamos en el año 2010 ya habremos pagado de intereses financieros 2.216 millones de euros, más de lo que generamos en un año. ¡Verá usted cómo está la institución! Desde luego yo no lo he hecho, porque llevo cuatro meses. Después vienen las amortizaciones. Yo estoy tremendamente preocupado por la empresa y creo que todos debíamos estar preocupados. Yo he recalado aquí: Debemos ser conscientes, tanto los gestores actuales de la entidad como los futuros, de que habrá que mantener un control rígido y exhaustivo tanto de los gastos de explotación como de las inversiones nuevas a realizar. No podemos estar invirtiendo en AENA 2.600 millones todos los años, la casa no da para eso. Pero le digo más, teníamos 312 millones de amortizaciones todos los años; este año pasamos ya a 700 millones. Ya le he dicho que sólo en un año tenemos 88 millones más de amortización que el año anterior. **(El señor Ayala Sánchez: Amortizaciones contables.)** ¡Hombre, evidentemente! Claro que sí. ¿Que usted me dice que no sale de caja? De acuerdo, pero los intereses financieros sí. Pero yo le estoy hablando de la cuenta de resultados y le digo que la cuenta de resultados de 2005 posiblemente no demos pérdidas porque afortunadamente vamos atrasados en el plan Barajas y quizá lo pongamos en funcionamiento en el año 2006. ¿Qué va a producir eso? Aproximadamente 78 ó 80 millones de euros más de no amortización; se lo digo yo. Si entra la amortización en el año 2005 daremos unas pérdidas en torno a 70 millones. Pero también le tengo que decir que desde 2006 hasta 2015 AENA va a seguir perdiendo dinero. Le digo que son 1.250 millones a razón de 125 millones de media. Eso es así y está refrendado por la auditoría. Lo único que le puedo decir es que —insisto— me ha parecido aceptable la política de inversión que ha llevado AENA en los años anteriores, pero que en dos años y medio nos ha dejado la situación que nos ha dejado. Estos son los datos.

En cuanto a la auditoría interna que me hicieron, la encargué el 5 de julio y tengo además la dirección de obra, que al 5 de julio son 5.834; unos dicen que el SATE no es del plan Barajas o del campo de vuelo y otros que sí. La cuestión es que la inversión total va a superar —se

lo digo hoy y aquí— los 6.000 millones. Le he puesto un ejemplo clarísimo, que son las expropiaciones. Cuando tú planificas una inversión tan grande a cuatro o cinco años vista y lo planificas a 4.000 pesetas metro cuadrado y te sale a 19.000 de las antiguas pesetas el metro cuadrado, ya ve usted. Si encima te has metido a presentar recursos, hay unos intereses de demora añadidos, que afortunadamente los tenemos provisionados en esta cuenta de resultados. Por lo menos no tendremos que incrementar esos 700 millones.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, no quiero plantear una cuestión al compareciente, sino a usted. Como ha hecho referencia a cuatro documentos de auditorías, tres referidas a la obra y una a la financiación de AENA, le rogaría que le pidiera que facilitara las cuatro auditorías a los miembros de la Comisión.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): La financiación de AENA está hecha por mí, no por auditorías sino por mí.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Es igual. Me refiero a la información de la que disponga y que dé fundamento a las manifestaciones que ha realizado.

El señor **PRESIDENTE**: Se formularán por escrito y se las trasladaremos como hemos hecho con el resto de las cuestiones.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE FEVE (SAÑUDO AJA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000237) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BNG (número de expediente 212/000179).**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizada la comparecencia informativa sobre AENA, pasamos a la última de las comparecencias correspondientes al Ministerio de Fomento —posteriormente queda, como ustedes saben, el Ministerio de Vivienda—, que es la del director general de FEVE, don Dimas Sañudo. La comparecencia del presidente de FEVE ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Mixto y por el Grupo Parlamentario Popular.

Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Solamente quería saber si por fin vamos a ver ejecutada la obra de desdoblamiento del ferrocarril de vía estrecha entre el Ferrol y Xubia. Son 12 kilómetros que están esperando desde el año 1998, que ya había las partidas, también las partidas europeas, pero que no sé qué paso, que estamos a finales del año 2004 y no tenemos desdoblamiento

de la vía. Me gustaría saber si esos 4.275.000 euros que hay en la provincia de A Coruña es para eso y para qué van destinados esos 2 millones de euros que hay para la provincia de Lugo. Hoy no le voy a dar más la lata, porque tiempo tendremos durante estos años de seguir en diálogo permanente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Dado lo avanzado de la hora vamos a tratar de ser lo más breves posible. En primer lugar, señor Sañudo, gracias por su presencia en esta Comisión, porque además es la primera vez que comparece. Le deseo lo mejor en su cargo.

Entrando en el funcionamiento de la propia sociedad, tengo que decirle que no empezó usted bien su mandato. Primero, porque quiso cumplir tan a rajatabla el mandato del Gobierno socialista, que se pasó. Cambió a todos los directivos nada más llegar y a muchos de los mandos intermedios también por si acaso, sin saber si eran competentes o no. Yo creo que debía usted de haber esperado un poquito. Yo creo que usted les despidió sólo porque estaban en el cargo con el Partido Popular. No contento con ello les envió dos cartas, una diciendo que cesaban y otra despidiéndoles, diciéndoles que consideraba no obstante el despido improcedente y que les ofrecía generosamente la indemnización de 45 días por año; todo un ejemplo sin duda para una persona como usted que procede del sindicalismo activo. Después de eso cambió las cuentas de la sociedad, que estaban bien gestionadas y que habían ido progresivamente en los últimos años reduciendo sus pérdidas. Yo creo que a ustedes eso de dar beneficios en las empresas públicas no les parece muy digno y entonces aumentó el déficit de 2 millones de euros, que es lo que había para el año 2003, a 11,5 millones de euros de déficit para ese mismo año. Y para eso tuvo que vestir las cuentas durante varios meses, lo que nunca se había producido en la compañía. Es verdad que fue aceptado sorprendentemente por la Intervención General del Estado, como también había aceptado las cuentas del 2001, del 2002, incluso del propio 2003, aunque después se cambiasen. Al contrario de lo que ha ocurrido en Renfe, no sólo no se sana, sino que se le aumenta el déficit de forma escandalosa. Yo pregunto: ¿qué pasará con los 2.000 trabajadores de FEVE cuando llegue la liberalización? Posiblemente a usted no le importe que al final paguen los ciudadanos todo ese déficit, que tan generosamente dedica a gastos de personal o a planes de pensiones o incluso a equipos de baloncesto. Para pagar los gastos se piden al señor Solbes 2,5 millones de euros más y se acabó. Las subvenciones de explotación lo soportan todo, incluso hasta el baloncesto. Es verdad que es la primera vez que una empresa pública del Ministerio de Fomento —y estoy por decir que de todo el Gobierno— patrocina equipos de baloncesto

con déficit, es decir, aumentando el déficit público de la compañía.

Después de ver los presupuestos de FEVE presentados en esta Cámara puedo decirle lo siguiente. Después de todo lo que ha expuesto no puedo fiarme de que los datos que se presenten sean correctos. He podido apreciar numerosos errores y diferencias entre los datos de los años 2003, 2004 y 2005 que figuran en el presupuesto del año pasado y en el de este. Si leemos los dos presupuestos que tenemos en nuestro poder podemos observar errores en el balance de situación, es decir, en los fondos propios, en la cuenta de pérdidas y ganancias, valor añadido de la empresa, en el resultado de las actividades ordinarias, en los resultados antes de impuestos, en los resultados después de impuestos. En fin, no quiero seguir, pero desde luego algo falla en este presupuesto que debería usted aclararme y, como le digo, he estado leyendo y comparando los dos, el de 2004 y el de 2005. En los años 2003, 2004 e incluso en 2002 se refleja el cuadro de financiamiento, el balance de situación, la cuenta de pérdidas y ganancias. No sé si será un error —a lo mejor lo es—, pero está claro que las cifras no coinciden en ninguno de los dos.

A la vista de todo lo que he expuesto y para terminar quiero hacerle unas preguntas y así seguramente se me aclaren bastantes cosas. En primer lugar, ¿por qué se cesa y se despide con cartas en las que en unas se argumentan las causas y en otras se dice que es despido improcedente y se ofrece un cheque por la indemnización? En segundo lugar, ¿por qué se cambian las cuentas de 2003 después de tres años de reducción de pérdidas y se hacen otras con unas pérdidas de 11,5 millones de euros? Si las anteriores estaban mal hechas, ¿por qué la Intervención General de la Administración del Estado las aprueba año tras año? En tercer lugar, ¿la compañía le paga a usted la casa en la que vive al trasladarse a Madrid? Si es así, ¿por qué razón si a sus antecesores no se les pagó nunca? ¿Es un privilegio suyo especial aprobado por el consejo de administración? ¿Por qué ha dado una subvención de 500.000 euros a un equipo de baloncesto de Bilbao con el déficit declarado que tiene usted de 11,5 millones de euros? ¿Por qué no subvenciona también, por ejemplo, al equipo de León dado que, además, la Junta de Castilla y León paga a FEVE y al Gobierno vasco no le da a usted un duro? ¿Por qué no pidió autorización al Ministerio de Economía y Hacienda, y más concretamente a la Comisión interministerial de retribuciones, para realizar tantos cambios y la creación de nuevos puestos de trabajo, como establece la ley? Por último, ¿con qué comunidades autónomas tiene actualmente convenios para financiar servicios? Esas son las preguntas, señor Sañudo, que me gustaría que usted me contestase para aclarar muchas de las dudas que han surgido sobre el funcionamiento de la sociedad desde que llega usted a la presidencia y posteriormente con la presentación de este presupuesto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea hacer uso de la palabra?

Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente de FEVE, en primer lugar, bienvenido a esta Comisión, aunque sea a altas horas de la noche. Dada la hora que es le haré algunas preguntas con suma brevedad sobre los presupuestos de explotación y los presupuestos de capital de la empresa. Me gustaría que, si es posible, me precisara cuál es la previsión concreta de inversión; en qué proyectos va a realizar FEVE la inversión en el ejercicio 2005; en qué situación está el proyecto de fibra óptica, que parece que era un proyecto importante para la empresa, que se ha ido incrementando sucesivamente en años anteriores y cuál es la perspectiva que tiene la empresa en estos momentos respecto de la fibra óptica.

En la aportación de capital por parte del Estado, en el año 2004 había una cantidad consignada de 11,33 millones de euros, que en el presupuesto del año 2005 se reduce a 5,73 millones de euros. Como pregunta más concreta me gustaría saber cuál es la razón de esa reducción. También si considera suficiente el incremento que se produce del año 2004 al año 2005 en la adquisición de inmovilizado, que pasa de 74 millones de euros a 76,32 millones de euros, es decir, un incremento de 2,32 millones de euros; por tanto, es inversión nueva. Me gustaría saber, si es posible, a qué se destina esa inversión nueva. En el presupuesto de explotación, en las subvenciones netas a la explotación, se produce un incremento de 76,47 millones de euros a 78,87 millones de euros; me gustaría saber sobre qué está basada esa estimación. (**La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.**) Finalmente, me gustaría conocer cómo está evolucionando el número de viajeros en los últimos años, no solamente la previsión del año 2004 al año 2005, sino la tendencia que está teniendo en los últimos años respecto del número de pasajeros transportados.

Para concluir ya definitivamente, en el presupuesto regionalizado hay una cantidad que este año no está asignada a ningún proyecto de 19 millones de euros. Me gustaría saber si estos 19 millones de euros van destinados a proyectos que corresponden a varias comunidades autónomas o por alguna otra razón no ha sido conveniente regionalizarlo; es decir, cuál es la razón de que esté de forma global.

Por supuesto, le deseo todo tipo de éxitos en la gestión de esta empresa; éxito que, sin lugar a dudas, será el de todos nosotros y de todos los ciudadanos, usuarios o no usuarios de este país.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el presidente de FEVE, don Dimas Sañudo.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Sañudo Aja): Señorías, intentaré contestar a todas las preguntas en la

medida de mis posibilidades y a las que no, les remitiré la contestación en el plazo de 48 horas para que tengan adecuada respuesta a todas las preguntas que me han venido haciendo.

Le tengo que decir al señor Rodríguez que, efectivamente, el desdoblamiento de la vía Ferrol-Xubia se producirá en el año 2005 porque ya están previstas las inversiones en ese tiempo. Es verdad que había una previsión, que se iniciaría en el año 1997 y que tendría que acabar en el año 1999. Ciertamente estamos en el año 2004 y todavía no se ha acabado por diversos problemas que se justificaban en las actuaciones de FEVE, pero la realidad es que el desdoblamiento se va a producir para que después, además, podamos acometer la electrificación futura en los diversos años, que irá integrado dentro del Plan Especial de Infraestructuras y Transporte.

La otra pregunta tiene que ver con el recrecimiento de los andenes para la adaptación de todos nuestros materiales a los andenes en la actualidad. Ya sabe que hay andenes que están más bajos de las máquinas, por lo que se hace el recrecimiento de los andenes, que tiene que ver con la provincia de Lugo que es a la que nos referíamos.

Alguna de las preguntas que me ha hecho el señor Merino no tenían que ver exactamente con el presupuesto, y reconozco que alguien le ha informado de algunas cuestiones, pero mal porque para empezar el mandato hay que estar un tiempo atendiendo la problemática de la empresa para saber qué decisiones hay que adoptar. Debo decir que nada más entrar nadie echó al personal directivo. Efectivamente, uno se tomó el plazo de dos meses para ver cuál era el desarrollo de la empresa y los problemas que se estaban planteando. Es evidente que el desarrollo de la empresa FEVE, no tiene tanto que ver con el presupuesto, sino con la gestión que se estaba llevando adelante. No se puede obviar que en los últimos dos años existía un enconamiento con el personal de FEVE y que había habido unos problemas laborales inmensos (estaban rotas las relaciones entre la dirección de FEVE y la presidencia) porque de todos es conocido incluso las marchas que hicieron trabajadores desde Asturias hasta Madrid para protestar, por cierto, por la elaboración de un convenio que no se había llevado adelante. Tengo que recordarle que Feve se rige hoy por dos convenios, uno de ellos extraestatutario, que se planteó para intentar romper las relaciones con los sindicatos de clase. Por cierto, yo no sé de dónde ha sacado que soy sindicalista activo, porque milito en el sindicato, pero nunca he sido activo; llevo 18 años en el Ayuntamiento de Bilbao y difícilmente podía llevar a cabo ninguna actividad sindical en el mismo, sino política. Quiero decirle con esto que había una conflictividad laboral enorme, concretamente por una persona que seguramente es la que le habrá comentado todos los problemas de los que usted está hablando. Se planteaban desde situaciones de conflictividad laboral y enfrentamiento injustificado con la

representación sindical hasta irregularidades e ilegalidades (tengo una relación, pero prefiero no nombrarlas, se la pasaré por escrito), con sentencias de tribunales en Asturias en las que decía que se habían violado los derechos fundamentales de la libertad sindical en la empresa por el anterior equipo directivo. Esa es la realidad que yo me encuentro cuando entro en esta sociedad y es entonces cuando tomamos la decisión de cambiar la dirección de la empresa. Es verdad que por una parte de esa dirección, se llega a acuerdos, con todos menos una persona, pues tampoco queríamos lesionar los intereses personales de la gente que había estado trabajando para Feve. Esta es la realidad por la que se toma la decisión de cambiar clarísimamente al equipo directivo.

Usted ha afirmado también que yo he incrementado las pérdidas de la compañía. Eso desde luego no se le ocurre a nadie. Yo no tengo ninguna capacidad para incrementar ninguna pérdida de la compañía. Es verdad que podíamos haber sido mucho más retorcidos en la gestión de la presentación de las cuentas de 2003, pero no lo hicimos. Ante una apreciación de la IGAE en la que se nos dice que la justificación de las cuentas está mal planteada y que no hay tres millones y pico de euros de pérdidas, sino que ascendía a once millones y pico, porque se habían dejado de contabilizar las amortizaciones de las inversiones que se habían hecho (algo injustificable a toda luces), lo que se estaba proponiendo por el equipo directivo era que no se contemplaran las amortizaciones de las inversiones que se habían hecho. Cuando nosotros presentamos esas cuentas la IGAE nos hizo una matización y dijo: Señores, esto lo tienen que cambiar. Ante eso nosotros asumimos lo que nos estaban planteando, pues creemos que es lo correcto, y se aceptó ese nivel de pérdidas; nada más y nada menos. Desde luego, no es voluntad mía haber incrementado las pérdidas, como usted está diciendo, o aumentar el déficit, porque creo que ha dicho que yo he aumentado el déficit ficticiamente. No, era debido a que no se habían contemplado esas amortizaciones que se tenían que haber contemplado.

Ha planteado también que yo no había pedido permiso a la CECIR para el despido de esas personas, lo que es falso. Se había pedido permiso a la CECIR y ésta nos había dado su consentimiento. Entre la gente que ha salido de la compañía y la gente que ha entrado (están los datos para que ustedes los tengan y se los puedo enviar) ha habido un ahorro en la empresa del 27 por ciento, en términos netos, porque entre otras cosas nosotros hemos recuperado personal que había salido de la empresa. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Dentro de las direcciones de la empresa que hemos nombrado hay gente que estaba dentro de la casa. Es verdad que hemos adaptado a nuestra posición política las necesidades que nosotros planteábamos, pero ha salido gente; ha entrado menos gente de fuera y se ha recuperado gente de la casa. Por cierto, los contratos que se le han hecho a la gente que ha entrado

fuera de estructura tienen fin. Hemos dicho que es un contrato como máximo a cuatro años, lo que no había hecho el anterior equipo directivo, que sacó a gente que llevaba veintitantos años en la empresa trabajando indemnizándoles, pero metiendo a personas de fuera y queriéndolas dejar indefinidamente en la casa, cosa que no me parece correcta, porque ya sabemos que los equipos políticos y los directivos empiezan una época y acaban con el que se va. La gente que ha entrado en la estructura de la empresa sabe que el día que yo salga saldrán ellos sin más; ese es el contrato que yo he hecho con los actuales directivos de la empresa Feve, cosa que no se había hecho con anterioridad.

Respecto de las subvenciones de que usted hablaba, en este caso con lo del Bilbao Basket, diré que es una política evidente de comunicación que está sustentada en un informe muy elocuente de las necesidades que se pueden plantear no sólo con la publicidad que tiene que establecer la compañía, sino con la manera de conectar con los sectores sociales en los que se desenvuelve. Por cierto, hay una apreciación para seguir profundizando en el resto de las autonomías y colaborar con diferentes equipos deportivos que permitan tener una introducción muchísimo mayor en lo social. Usted ha dicho una cosa que es falsa; ha dicho que ninguna empresa pública subvenciona a equipos deportivos. Tengo que decirle que sí, empezando por Televisión Española que subvenciona a la selección nacional española, y si alguien tiene pérdidas es Televisión Española; pero Renfe también lo ha hecho en el anterior mandato con un montón de equipos de baloncesto y de balonmano; también Metro de Madrid, Euskotren y un montón de empresas que tienen como labor de comunicación no sólo la publicidad pura y dura, sino introducir esas fórmulas de comunicación en la sociedad. Por cierto, en la anterior etapa en Feve se subvencionaban, concursos de hípica, curiosamente en San Sebastián, donde no tenemos línea; eso ocurría en la anterior época de Feve. Esa es la realidad que hay en la sociedad. No sé si me dejo alguna cuestión pero, si ha sido así, ya digo que las contestaré en las 48 horas pertinentes.

Respecto a las inversiones a que aludía el representante del Grupo Socialista, de los 76,32 millones de euros que presentamos, 35,87 millones tienen que ver con obras en la línea, 29,77 millones con material y 10,69 millones con obras diversas. Es verdad que en el anterior presupuesto se intentó regionalizar lo que no es regionalizable. Cuando se compra una máquina o un vagón que está circulando por los mil kilómetros de vía que tenemos no se puede adscribir a Asturias, a Cantabria o a Murcia porque un día estará aquí y otro allá; lo que hemos hecho es regionalizar todo aquello que pueda ser regionalizable. Esa es la inversión que propone Feve, que ha pasado de 74 a 76 millones de euros, con un incremento del 3 por ciento. Repito, el problema en la compañía que yo represento en estos momentos no tiene tanto que ver con la inversión, con los presupuestos (en los últimos años se ha hecho un esfuerzo

importante de incremento de las inversiones para compra de material, para adaptarnos a una nueva política ferroviaria), sino con la gestión que se estaba haciendo dentro. Es una empresa que no tenía una dirección concreta. Es verdad que la ley ahora mismo nos obliga a elaborar un plan estratégico, que se está diseñando en la actualidad, que además tendrá que adaptarse a las nuevas normativas europeas; eso nos deja fuera porque no hay una vinculación exacta como puede ocurrir en el caso de Renfe Operadora y el ADIF. Nosotros tendremos que adaptarnos a esa fórmula separando clarísimamente lo que tiene que ser Feve Operadora de Feve Infraestructuras (es evidente que dentro de la misma casa porque, si no, la misma no tendría razón de ser) y además intentar elaborar un contrato-programa que nosotros no tenemos, porque simplemente tenemos la subvención del Estado, que no tiene demasiado sentido. Es necesario vincularla a unos objetivos que nos dirá ese plan estratégico en el futuro para que podamos abordar con suficiencia y con eficacia la atención que debemos prestar a esos 13 millones de personas a las que ofrecemos servicio en el norte de España.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, tiene la palabra.

El señor **MERINO DELGADO**: Únicamente voy a contestar a alguna de las apreciaciones que ha hecho el señor presidente, al que agradezco las respuestas, si bien es verdad que no ha contestado a algunas preguntas que eran bastante sencillas: si la compañía le paga la casa en la que vive, y si se ha aprobado por el propio consejo de administración y con qué comunidades autónomas tiene en este momento firmados convenios para financiar servicios.

En lo que se refiere al fondo, al contenido de la intervención, diré que los despidos afectan a los gastos de personal, por eso yo tenía que hacer referencia a ellos; alguna relación tienen con el presupuesto. Los conflictos sociales no deben llevar al despido de tantos directivos. Usted me puede decir que quiere cambiar a todos los directivos y nombrar a otros más cercanos a su posición política y lo puedo entender, lo que no puedo entender es que porque haya un conflicto social cambie a todos los directivos y los eche. Podrá cambiar al director de recursos humanos porque no se entiende con los sindicatos, pero no al director de administración, al comercial, por ejemplo. Me parece excesivo que tenga usted que despedir a tantos directivos. Podría darles usted un puesto en la empresa, lo que en estas ocasiones sustituye a las destituciones que se puedan necesariamente producir. La IGAE aprobó las cuentas de 2002 y 2003, y siempre se había aceptado el procedimiento. No entiendo por qué se dice de pronto que en 2003 hay un déficit; no digo que lo haya creado usted, sino que se ha realizado el procedimiento para establecer un déficit de 11,5 millones de euros; eso es lo que ha ocurrido. No entiendo que en 2003 la IGAE acepte la contabilidad con un déficit

de 2,5 y luego sea de nuevo ella la que cambie y diga: Ahora vamos a cambiar, ahora le acepto 11,5 millones de euros. No entiendo el procedimiento que se ha seguido para llegar a establecer 2,5 millones por un lado y 11,5 por otro (y de un mismo ejercicio, porque no hablamos de dos ejercicios distintos), máxime cuando se venían aceptando esos balances y esos presupuestos en el año 2000, en 2001 y en 2002; pues bien, de pronto en 2003 se interrumpe de esa manera.

Yo le pido que apoye a otros equipos, como le he dicho que lo haga con baloncesto León. Precisamente la Junta de Castilla y León les está pagando a ustedes bastante dinero, pese a que tienen ustedes déficit y lo están dedicando a este tipo de actividades; se les está pagando bastante dinero por mantener una línea que estaba cerrada. El Gobierno socialista la cerró en su día, gracias a la Junta de Castilla y León se pudo reabrir (pagando el déficit, claro) y se ha ido ampliando: primero León-Guardo, luego Guardo-Burgos y más tarde Burgos-Bilbao. Es decir, se ha abierto la línea al completo, cuando llevaba bastante tiempo cerrada, con un coste que a la Junta de Castilla y León le supone un esfuerzo presupuestario, como usted comprenderá, y teniendo en cuenta además que no tiene nada que ver con la vía estrecha. Ha hecho un esfuerzo para mantener líneas deficitarias, por apoyar a una comarca, a las zonas mineras que tradicionalmente habían utilizado ese tren; de lo que está satisfecha.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, habíamos quedado en que este turno era exclusivamente para aclaraciones.

Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente de Feve, por sus respuestas.

Me agrada enormemente que haya confirmado la necesidad de que exista el contrato programa. El Grupo Parlamentario Socialista venía insistiendo en esta necesidad desde 1991. He estado buscando en el «Diario de Sesiones» cómo pedía el Grupo Parlamentario Socialista al presidente de Feve que se elaborase el contrato programa. El presidente de Feve decía en aquel momento: No es competencia nuestra, es competencia del Gobierno y no nos lo ha impuesto; sin embargo, en este momento vemos una forma nueva de abordar la gestión de una empresa que nos satisface enormemente. También me ha interesado oír que se va a separar Feve Operadora de la responsable de Feve Infraestructuras. Creemos que la gestión que está empezando a diseñar corre por los raíles del éxito.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sañudo.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Sañudo Aja): Intervendré con brevedad.

Primero, la empresa no me paga la casa, y no hay ningún acuerdo, por tanto, del consejo de administración. La casa, en la que vivo de alquiler, me la pago yo.

En segundo lugar, hay un convenio establecido con la Comunidad Autónoma de Castilla y León, con la que nos une una buenísima relación. Hoy he firmado, por cierto, la ampliación del convenio, porque se había cumplido y lo hemos ampliado hasta el 31 de diciembre, con el fin de poder hacer una evaluación más minuciosa de la puesta en marcha de la línea de La Robla a su paso por León; por supuesto, será importante la colaboración que se establezca. Estamos trabajando en la elaboración de convenios con el resto de las comunidades autónomas, porque efectivamente no los hay; y no sólo para la ayuda a la explotación, sino también para eliminar las barreras arquitectónicas de los pasos a nivel. En esto tiene que haber un compromiso no sólo del ministerio y de la compañía que represento, sino también de las comunidades autónomas. Estamos trabajando ciertamente sobre la base del convenio que se estableció en su momento con la Comunidad Autónoma de Castilla y León, con la que como he dicho tenemos una relación muy buena. Ella está ayudando claramente al desarrollo de este tren, tan importante para la comunidad.

Respecto de la IGAE lo ha cambiado, no tiene nada que ver. Aquí se presentaron unas cuentas de una determinada manera en la que se decía que había tres millones y medio de pérdidas porque el equipo anterior había hecho una evaluación que no contemplaba la dotación de las amortizaciones que se habían hecho en las inversiones, que contablemente parece según todos los criterios que es lo correcto: que se doten las amortizaciones una vez hechas las inversiones en el conjunto de las cuentas de la compañía. Ante eso hay un informe de la IGAE que dice: Ustedes están incumpliendo esta dotación de amortizaciones que tiene que contemplar. Ante esa alegación que nos plantea la Intervención General del Estado nosotros lo que hacemos es proceder a incluirla en las cuentas definitivas de Feve. No es al revés, no es que nosotros creamos que hay que cambiar el criterio; es que cuando se presentan las cuentas es la IGAE la que nos dice que están mal dotadas las amortizaciones y que nosotros lo tenemos que hacer. Como evidentemente compartimos ese criterio, es lo que hemos venido haciendo.

En cuanto a lo de Ademar León le voy a mandar un informe que se ha hecho muy exhaustivamente de cuáles son las consecuencias de esa política de comunicación en el conjunto de la estrategia de toda la política de comunicación que sustenta que esta es una fórmula en la que además tenemos muchos más retornos de las inversiones que hacemos, porque está cuantificado y evaluado que esa presencia ayuda muchísimo más no sólo a la expansión y a la marca de la sociedad a la que representamos sino que nos retorna mucho más de lo que se aporta en esa publicidad.

- **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE VIVIENDA (DEL PALACIO TASCÓN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/000279, 212/000282 y 212/000280) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/000318).**
- **DEL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO (SEPES) (PACHECO RUBIO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Números de expediente 212/000283 y 212/000281) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS (número de expediente 212/000166).**

El señor **PRESIDENTE**: Damos paso a las comparecencias previstas del Ministerio de la Vivienda, que se desarrollarán de manera conjunta por parte de la señora subsecretaria de Vivienda, en ésta su primera comparecencia ante la Comisión el día de su nombramiento como subsecretaria, lamentando que tenga que hacerlo a estas horas de la noche, y del presidente de Sepes; después intervendrán los grupos parlamentarios y contestarán los comparecientes posteriormente. Habrá una intervención preliminar de la señora subsecretaria de Vivienda, a la que, repito, doy la enhorabuena como presidente por su reciente nombramiento; lo único que lamento es la hora en que tiene que comparecer. Sin más preámbulos, tiene la palabra la señora Del Palacio Tascón.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Muchas gracias, señor presidente, muchas gracias, señorías. No quisiera comenzar mi alocución sin referirme al trabajo y dedicación, al apoyo parlamentario de los trabajadores y empleados de la Cámara, a quienes agradezco sinceramente, insisto, su dedicación. Por otra parte no concibo ni se me ocurre una manera mejor que empezar mi andadura como subsecretaria del Ministerio de la Vivienda que compareciendo ante los representantes de la soberanía popular, que por otro lado también es la mía. En consecuencia, señor presidente, señorías, para mí es un honor estar aquí en este primer día de mi andadura como subsecretaria y espero estar a la altura de las circunstancias.

En el discurso de investidura el presidente del Gobierno señaló la política de vivienda como una de las políticas neurálgicas del Gobierno para esta legislatura 2004-2008. Este carácter de política nuclear se corresponde lógicamente con las preocupaciones ciudadanas que sitúan el acceso a la vivienda como uno de los problemas más significativos junto con el desempleo y el terrorismo. Un Gobierno sensible, y este lo es, o por lo menos pretende serlo, tiene que adecuar necesariamente

sus prioridades a las del conjunto de la ciudadanía. Así las cosas, la política de vivienda se convierte en una política esencial en el conjunto de la política del Gobierno. Esta política se enmarca en el cuadro de las políticas sociales y querría subrayar que en este proyecto de presupuestos que presenta el Gobierno los gastos sociales superan el 50 por ciento del conjunto del gasto público. Esta política social, insisto, no es una política social ligada al concepto de beneficencia, sino que es una política social que me atrevo a calificar de intensamente productiva. No quiero decir con ello que el resto de las políticas sociales no lo sean; en mi opinión todas lo son, unas porque contribuyen directamente al incremento, a la intensificación del consumo de las familias, y otras porque sin más contribuyen a la calidad de vida de los ciudadanos, pero esta es intensamente productiva porque interviene en un sector económico, el mercado residencial, el mercado de la vivienda, que tiene una enorme importancia en términos económicos en el conjunto de la economía. Por otra parte, por la importancia social de la vivienda, es obvio que estamos ante un bien de primera necesidad.

Así las cosas, el proyecto de presupuestos que presenta el Gobierno en lo que atañe al Ministerio de la Vivienda hace un esfuerzo económico muy significativo con un doble objetivo: en primer lugar, incrementar el peso específico de la vivienda protegida, bien para compra o bien para alquiler en el conjunto del mercado residencial; y, en segundo lugar, intentando la potenciación del exiguo segmento de alquiler en el conjunto del mercado de la vivienda. Con ambos objetivos se pretende incorporar al mercado a aquellos segmentos de la sociedad que el mercado de la vivienda ha expulsado del mismo en los últimos años puesto que su nivel de renta, el nivel de renta de determinados segmentos sociales, no ha crecido en la misma proporción que el precio de la vivienda.

Dicho esto, como había apuntado, el presupuesto de vivienda para este año realiza un esfuerzo sin precedentes. El incremento total en relación con el presupuesto de la Dirección General de la Vivienda del año 2004 es del 31,7 por ciento, que se eleva al 33 por ciento si consideramos el presupuesto no financiero. El total, en términos absolutos, del presupuesto consideramos se eleva a 887.614.000 millones de euros. El 96 por ciento del total de los recursos se dedica al capítulo 6, inversiones reales, con un incremento del 17,25 por ciento y al capítulo 7, transferencias de capital, con un incremento del 33,82 por ciento, referido lógicamente al presupuesto global, a la clasificación económica del gasto. Pues bien, decía que el 96 por ciento de los recursos, 854 millones de euros en términos absolutos, se dedican a distintos tipos de ayudas, a la urbanización del suelo, a la inversión en patrimonio arquitectónico y a otras inversiones de menor cuantía. Esto quiere decir que los gastos corrientes y gastos de personal se sitúan en torno a un 4 por ciento del total del presupuesto;

cantidad que nos permite también calificar el presupuesto de saneado.

Desde el punto de vista de la clasificación por programas, el presupuesto presenta algunas novedades. El presupuesto 2004 contaba únicamente con dos programas, uno dedicado a vivienda y otro a arquitectura, y ambos dentro de la Dirección General de la Vivienda. En el presupuesto que presentamos, que es el presupuesto del Ministerio de Vivienda (quiero decir que es la primera vez en la historia de la democracia que una dirección general se transforma en ministerio por mor de la importancia que este Gobierno quiere dar a esta política que considera nuclear), el número de programas se eleva a cuatro y son los siguientes que paso a enunciar: El programa 261.M, dirección y servicios generales de la vivienda; el 261.N, promoción, administración y ayudas para la rehabilitación y acceso a la vivienda; el 261.O, ordenación y fomento de la edificación, y el 261.P, que también es una novedad, urbanismo y política de suelo. El primer programa, que podríamos llamar en términos coloquiales, de asuntos internos, acudiendo a la terminología de las películas de serie B, tiene un montante total de 10.060.000 euros y engloba dos capítulos (capítulo 1 y capítulo 2) el primero de los cuales es por un importe de 5.692.000 euros, que equivale al 50 por ciento del total del capítulo 1 del ministerio y al 56,8 por ciento del presupuesto asignado a este programa. El capítulo 2 se eleva a 4.090.000 euros, que significa un 87 por ciento del total del presupuesto del capítulo 2 y a un 43,2 por ciento del presupuesto total del programa. El capítulo 2 de este programa engloba la totalidad de los artículos 20, 21, 22 y 24. El artículo 23, que es el de dietas e indemnizaciones por razón de servicio, se distribuye entre los cuatro programas que integran el presupuesto del ministerio.

El segundo programa, que es el 261.N, en términos coloquiales lo podríamos llamar programa de vivienda, es el núcleo duro de la política de vivienda del Gobierno, que ejercerá el Gobierno en virtud de la habilitación que le ofrece el artículo 149.1 1.ª, 6.ª, 8.ª, y 13.ª de la Constitución española, títulos que concurren con la competencia exclusiva en materia de vivienda que el artículo 148.1, 3.ª, reconoce a las comunidades autónomas. En este capítulo se habilitan fundamentalmente distintos tipos de ayudas para el acceso a la vivienda, bien en compra o bien en alquiler. El montante total se eleva a 792.408.000 euros, es el 97 por ciento del programa y el 99,5 por ciento total del capítulo 7, transferencias de capital. Otro capítulo importante de este programa es el capítulo 1, con 2.700.000 euros, que constituye el 24 por ciento del total. Es significativo también el capítulo 8 que entra dentro del apartado de operaciones financieras. Está dotado con un importe de 7.685.000 euros, de ellos 6.000.000 de euros serán la aportación patrimonial del ministerio a la puesta en marcha de la agencia de alquiler que se prevé a lo largo del año 2006. Otra cantidad significativa son los

9.000.000 de euros en pasivos financieros. El presupuesto total del programa asciende a 814.404.000 euros, equivalente al 91,7 por ciento del total del presupuesto del ministerio.

El tercer programa es el 261.O, ordenación y fomento de la edificación, que tiene como objetivos la ordenación básica de la edificación en general, el fomento de la calidad de la función arquitectónica, la conservación y rehabilitación del patrimonio edificado y la puesta en valor de la arquitectura española como seña de identidad cultural y como factor de prestigio internacional. El total del programa se eleva a 61.869.000 euros; la parte del león de este programa es el capítulo de inversiones con unos 55.740.000 euros. Tengo que significar que el montante total del programa supone un incremento respecto del ejercicio 2004 de un 14 por ciento. Con este programa se pretende reacondicionar y rehabilitar los cascos históricos de los pueblos y ciudades de nuestra geografía, reurbanizarlos para tratar de que sean más humanos y habitables, y también se pretende poner en marcha un programa de rehabilitación de edificios históricos con destino a viviendas protegidas. Otros proyectos son diferentes convenios con instituciones de distinta índole, entre los que me gustaría destacar uno con el Instituto Cervantes que posibilitará que en las sedes internacionales de esta institución se realicen exposiciones de arquitectura y de arquitectos españoles. Existen otros convenios, como el firmado con el Instituto de Ciencias de la Construcción Eduardo Torroja que permitirán actividades de formación y difusión del código técnico de la edificación, o el firmado con la Universidad Politécnica de Madrid al objeto de redefinir nuevas tipologías de vivienda pública, así como la creación del Museo Nacional de Arquitectura y de la red de documentación y archivos de la arquitectura. La dotación presupuestaria nos permitirá que durante el ejercicio 2005 dispongamos de un proyecto para tal fin. Y luego hay otros convenios de menor cuantía destinados a la difusión de nuestra arquitectura.

Por último, el programa 261.P, urbanismo y política de suelo. En este programa, que también es de nueva creación, se pretenden desenvolver las funciones y competencias que conserva el ministerio en materia de urbanismo y de suelo. En concreto, al concepto 640, inversión inmaterial, se destinan fondos para la realización de estudios relativos a la posible modificación de la Ley del Suelo y a la puesta en marcha de estadísticas y series históricas sobre distintos parámetros que nos permitan conocer la realidad del suelo como factor definitivo en el mercado de la vivienda. Para profundizar en cuestiones de programas sectoriales, cedo la palabra al presidente de Sepes y quedo a su disposición para responder a aquellas preguntas que estimen pertinentes.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria, pero al presidente de Sepes le daremos la oportunidad de hablar en la segunda vuelta.

Esta comparecencia ha sido solicitada por los grupos parlamentarios Popular, Izquierda Unida, que no se encuentra presente, y Socialista. En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, buenas noches cuando, según el programa, son las 17:30 horas de la tarde. Quiero dar la bienvenida a la señora subsecretaria, a la señora De Palacio, y garantizarle que la escasez de público no se debe a la falta de capacidad de convocatoria, sino a la hora, pues le aseguro que los temas de vivienda están interesando muchísimo en esta legislatura.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (De Palacio Tascón): Eso me consuela.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Ha comenzado usted con algunas cuestiones que son verdad. Es la primera vez que se crea un Ministerio de la Vivienda en la historia democrática de este país. Existía antes, pero yo creo que si no ha existido durante estos 25 años es por tres razones. Una, porque es la propia Constitución la que atribuye a las comunidades autónomas todas las competencias en materia de suelo, siendo los decretos de transferencias que se expidieron y se llevaron a cabo en la etapa del Gobierno socialista del año 1984 los que transfirieron a las comunidades autónomas todas las competencias en materia de vivienda. Es lógico que sin tener competencias se haya considerado innecesario por parte de los gobiernos socialistas y por parte de los gobiernos del Partido Popular la creación de un Ministerio de Vivienda, como ahora veremos.

Ha hecho usted una manifestación en el sentido de que el crecimiento que ha tenido el presupuesto de vivienda del 32 por ciento no ha tenido precedentes. No es cierto. Tengo aquí los datos del plan de vivienda 2002-2005 y suponen con respecto al anterior plan exactamente un 32 por ciento de crecimiento. Por lo tanto, existen ya esos crecimientos con respecto a los planes de vivienda.

Ha hecho una disección del presupuesto y además lo ha hecho de la manera que yo lo había estudiado, que es analizando los programas, y es lo que voy a hacer. En primer lugar, quería destacar algo unido a lo que he dicho respecto al Ministerio de la Vivienda. Una de las cosas que debemos tener claro todos, porque es así de evidente, es que junto a este crecimiento de casi el 32 por ciento hay un dato que es cierto, que es que los capítulos 1 y 2 de toda la sección se incrementan en seis millones de euros, mil millones de pesetas, y eso no tiene otra razón de ser que la creación del ministerio. Es decir, que estos programas de vivienda los gestione un director general o un ministro, una ministra en este caso, cuesta mil millones de pesetas al año. Por lo tanto, este dato hay que tenerlo en cuenta. Efectivamente, en los presupuestos anteriores existían dos progra-

mas y ahora se pasa a cuatro, de los cuales dos son nuevos, y son a los que me voy a referir en primer lugar.

El programa 261.M, Dirección y Servicios Generales de Vivienda, al que usted ha llamado, y además yo creo que con buen criterio, de asuntos internos. Efectivamente, este programa tiene dos capítulos, 1 y 2, y en el mismo está el grueso de esos seis millones de euros, de esos mil millones de pesetas que nos cuesta a todos tener un ministerio en vez de una dirección general dentro del Ministerio de Fomento. El capítulo 1, gastos de personal, se incrementa con respecto al ejercicio anterior un 778 por ciento y el capítulo 2, gastos corrientes, arrendamientos, reparaciones, mantenimiento y conservación, material y suministros, gastos de publicaciones, etcétera, se incrementa un 999,99 por ciento, según los datos que están en los presupuestos. Este dato es así. Yo estoy seguro que cualquiera que confecciona un presupuesto, cuando el capítulo 1 y el capítulo 2 se incrementan tanto, no es una de las partidas para sentirse orgulloso. Y debe ser así porque he estado hoy leyendo la rueda de prensa que ha dado la ministra para presentar los presupuestos y hace referencia a los incrementos de otros programas o de otras partidas y no hace referencia al incremento del 779 por ciento y del 999 por ciento del capítulo de gastos corrientes. Yo creo que es porque se siente algo más orgullosa de otras partidas que de las del incremento de gastos de personal y gastos corrientes.

El otro programa nuevo es el 261.B, urbanismo y política de suelo. De este programa sí se debe sentir orgullosa la ministra porque sí ha hecho referencia al mismo, ha dicho que es nuevo y que recoge las políticas de suelo del ministerio. Lo que no dijo la ministra es que de ese millón 334.310 euros que constituye el programa, 804.310, algo más del 60 por ciento, corresponden otra vez al capítulo 1 de personal y al capítulo 2 de gastos corrientes. Eso es así. De un millón 334.000 euros, más del 60 por ciento corresponde a estos dos capítulos y lo que queda son 530.000 euros, que son 88 millones de pesetas. Es decir, el capítulo que contiene todo el urbanismo y la política de suelo, aparte del personal y de los gastos corrientes, dispone para gastar de 88 millones de pesetas para toda España. He hecho un cálculo de lo que correspondería a mi circunscripción, que es Santa Cruz de Tenerife, de acuerdo con la población que tiene. Pues bien, a un 2,5 de la población española le corresponderían unos 2.200.000 pesetas para la política de urbanismo y de suelo en toda la provincia de Santa Cruz de Tenerife, que tiene cuatro islas. Por tanto, presentan un programa de política de suelo según el cual una provincia que tiene cuatro islas se puede llevar 2.200.000 pesetas. Es una partida ridícula como para presentarlo como un buen programa de política de suelo dentro de las políticas de vivienda.

Ahora me voy a referir a los dos programas que son continuación de los anteriores. Uno de ellos es el programa 261.O, que es el antiguo 432.A, ordenación y

fomento de la edificación. Este programa tiene un aumento de unos 7 millones de euros y se refiere a la rehabilitación de los cascos urbanos. No voy a entrar más en él, porque no es el programa fuerte de vivienda y presenta ese incremento que nos parece oportuno. El otro programa es el 261.M, que es el 431.A antiguo, promoción, administración y ayudas para la rehabilitación y el acceso a la vivienda. Este es el auténtico programa del ministerio en el que se concentran todo tipo de ayudas. He hecho las sumas y las restas correspondientes y es verdad que tiene un incremento de 195 millones de euros, de los cuales 162 millones corresponden al incremento de ayudas para la entrada en la adquisición de viviendas, ayudas destinadas a las personas que van a comprar una vivienda. Ese programa tiene un incremento de 162 millones de euros que no les voy a discutir. Lo único que les voy a comentar es que este peso tan grande de las ayudas para la entrada de adquisición, que me parecen bien, no se corresponde con uno de los aspectos que usted comentó al principio. El Gobierno socialista pretende incrementar la oferta de viviendas en alquiler, pero el grueso de las ayudas, el grueso del crecimiento que tiene el ministerio se dedica a la compra de viviendas y no al alquiler: de esos 195 millones de euros, 162 millones. Aparte de esto, este incremento de 162 millones para las ayudas de la entrada se hacen quitando 11 millones de euros a la subsidiación de los intereses. No lo entendemos bien, porque todas estas ayudas para la adquisición de viviendas llevan una ayuda a la entrada y una subsidiación de los tipos de interés, aunque en su explicación en los presupuestos se justifica porque los tipos de interés han bajado. Sin embargo, curiosamente, hace referencia a tipos de interés del año 1993, del 13 por ciento, frente al 3 y pico por ciento que hay hoy día. Se podía haber hecho una referencia más cercana, porque no es tanta la diferencia con el plan anterior del Gobierno del Partido Popular, en el que los intereses estaban solamente un punto por encima y no al 13 por ciento en el que estaban con el Gobierno socialista. También se quita una parte a lo que son los patronatos provinciales. A mí me gustaría que en su intervención nos dijera a qué patronatos provinciales se les reduce esa inversión. Señora subsecretaria, sobre este programa 261.N, que es el programa de vivienda en sí, no le hubiera hecho más comentarios si no llega a ser porque en la página web del Ministerio de la Vivienda han colgado la rueda de prensa y la explicación del programa. Y aunque no esté en los presupuestos, sí está en la página web del ministerio que dice que la inversión de este programa, 814 millones de euros, se va a destinar a una serie de objetivos que cifra el ministerio. También habla de rehabilitación, 35.000 viviendas. Yo me imagino —y si no corrija— que estas 35.000 viviendas que son para la rehabilitación es a lo que se refiere la modificación del último real decreto que ustedes han llevado a cabo donde se le daba, porque está en la parte de alquiler, 6.000 euros al propietario de vivienda que la alquila. Yo

multipliqué 35.000 viviendas por 6.000 euros y me salieron 560 millones de euros. Asimismo, hay una subvención del inquilino que pone 16.000 viviendas o actuaciones, que las multipliqué por 2.880 euros al año, que es lo que recoge el real decreto último del mes de julio, y me salen 46 millones de euros. Luego, a viviendas existentes para la cesión de alquiler les apliqué las medidas que ustedes han aprobado de compra de vivienda para darlas en alquiler, que establece una subvención a fondo perdido del 15 por ciento y una subsidiación de los tipos de interés del 40 por ciento de la cuota, y me salen 159 millones de euros. Y para las viviendas protegidas en alquiler de nueva construcción me salen alrededor de 180 millones de euros. Es decir, para la parte en arrendamiento hemos consumido, con el objetivo que ponen ustedes en la página web del ministerio, el total del presupuesto de vivienda, y nos queda la adquisición directa de viviendas existentes para compra y nos queda la vivienda protegida de nueva construcción para compra, también de acceso a vivienda. Por tanto, las cuentas no cuadran si estos son los objetivos. Al final de estos objetivos se recogen 180.000 actuaciones, las célebres 180.000 actuaciones. Sin embargo, no se corresponden porque si a estas actuaciones se les adjudican las ayudas que pone el real decreto, duplicamos el presupuesto que ustedes tienen establecido en vivienda. Por tanto, ese presupuesto no me cuadra.

Le voy a entregar una serie de preguntas sobre datos que quisiera que me diera en un plazo de 48 horas porque es muy difícil sacarlas del texto en estos momentos, me refiero al importe de las ayudas estatales a la entrada de viviendas de nueva construcción, el importe de la subsidiación de los préstamos hipotecarios para la adquisición de viviendas de nueva construcción, el importe de la subsidiación de los préstamos hipotecarios para la adquisición de viviendas ya existentes, el importe de las subvenciones a los inquilinos, el importe de las subvenciones a propietarios de vivienda para alquiler en concepto de ayuda, rehabilitación y seguros y el importe de la subvención y subsidiación de préstamos hipotecarios para la adquisición de viviendas existentes para destinarlas al alquiler, para saber exactamente cuáles son los objetivos del Gobierno. Pero ya le digo que esto me lo puede responder en un plazo de 48 horas porque es difícil sacarlo.

Sólo quiero que me responda a dos preguntas, una referente a Canarias ya que soy de allí y soy diputado por esa circunscripción. El presidente del Gobierno, en su discurso de investidura, dijo que Canarias iba a tener un tratamiento especial en cuestión de viviendas respecto a lo que eran los planes de vivienda; luego, la ministra, en una contestación también en el Pleno, dijo, textualmente: En el próximo plan de choque, así como también en el próximo de vivienda 2005-2008, se van a contemplar las peculiaridades de la Comunidad Autónoma de Canarias. Se supone que el plan de choque ya está vigente, por lo menos lo presentaron uste-

des el 16 de julio. Yo he estado mirando a ver si ha habido una modificación en los presupuestos del año 2004 o en estos presupuestos para el año 2005 donde se recoja esa partida que contemple las peculiaridades de la Comunidad Autónoma de Canarias, y no la encuentro. Estoy seguro de que usted me lo sabrá decir en su contestación.

Por último, una pregunta que llevo haciéndola ya varios días en otras comparecencias de la ministra de Vivienda. En julio presentaron el famoso plan de choque, y además nos lo enviaron a todos por *power point* explicándolo, en el que se dice: Recursos adicionales plan de choque, 1.031 millones de euros. ¿Me puede decir en qué partida de los presupuestos de 2004 —se supone que el plan de choque era para el año 2004— o de los de 2005 hay una partida de recursos adicionales para el plan de choque de 1.031 millones de euros si resulta que el presupuesto de vivienda tiene 800 millones de euros? Me gustaría que me lo dijera. Yo no lo entiendo, pero puede ser porque soy de letras; desde luego, no lo entiendo. ¿En qué partida presupuestaria están los 1.031 millones de euros de recursos adicionales del plan de choque? Si le es muy complicado todo lo que le he dicho, con que me conteste a esta pregunta yo me doy por satisfecho y todos lo demás me lo puede contestar dentro de 48 ó de 72 horas.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Creo que entre el presidente y yo podremos ir desbrozando todo.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Al haberse acumulado las dos comparecencias, tiene ahora la palabra el señor Mancha Cadenas.

El señor **MANCHA CADENAS**: Yo quiero dar la enhorabuena a la señora subsecretaria por la toma de posesión de ayer y, por supuesto, la bienvenida a sede parlamentaria en el día de ayer y también en el día de hoy. Le deseo toda clase de éxitos en su difícil misión de carácter totalmente social. Por supuesto, como ha dicho el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, va a encontrar en el Grupo Popular toda su colaboración y apoyo.

También le doy la enhorabuena al presidente de la Sepes. Quiero decirle que, aunque he estado repasando muy minuciosamente «Diarios de Sesiones» de las ocho últimas legislaturas, no he encontrado ninguno donde el Grupo Parlamentario Socialista en la oposición solicitara la comparecencia de la Sepes, absolutamente ninguno. Sin embargo, al Grupo Parlamentario Popular le parece conveniente su presencia porque le damos importancia a todo lo que significa el suelo. A la hora en que ya nos encontramos, le voy a hacer telegráficamente una batería de preguntas con el mismo ruego que ha hecho el señor Matos, es decir, que si no pudiera

contestarme ahora, me lo haga llegar en el menor tiempo posible.

Entendemos que Sepes nace con una determinada vocación. Mis primeras preguntas van dirigidas precisamente sobre esa esencia primaria de la Sepes, y usted sabe por qué lo digo, porque se está produciendo positivamente una desviación de lo que fue la primaria Sepes para ser otra Sepes, otra sociedad. Mis primeras preguntas, y voy a ser muy telegráfico en mi exposición, señor presidente, son casi de colegio, pero me preocupan y se las voy a hacer. ¿Se van a continuar desarrollando convenios con las entidades locales en aras de la creación de equipamiento para el desarrollo de polígonos industriales? Es decir ¿nos vamos a distraer o vamos a seguir en la línea que estábamos y además algo más? Segunda pregunta. Se contemplan desgraciadamente en nuestro país importantes desequilibrios de poblaciones con una renta muy elevada y otras zonas con grave depresión. ¿Se va a intentar, como han hecho los anteriores gobiernos, la redención de esas zonas tan deprimidas por medio de la Sepes, por medio del desarrollo industrial? Los acontecimientos mandan, la realidad manda y desgraciadamente entendemos que no ha habido suerte, esa es la expresión, en la negociación de algunas OCM, de algunos acuerdos pesqueros; no ha habido suerte. En su consecuencia, yo que soy andaluz algunas zonas de mi tierra, como de Extremadura, como de Castilla, se han visto muy desfavorecidas con las negociaciones, pero esta no es la Comisión de Agricultura. Lo que quisiera preguntar es si se va a incidir precisamente en esas zonas deprimidas donde sus habitantes han perdido lustros de actividad en el campo. ¿Se va a intentar remediar por medio de transformaciones industriales que permitan el desarrollo de esa zona muy pareja, muy cercana, muy alineada a lo que significan las riquezas que producían, como puedan ser agrícolas, como puedan ser conserveras, etcétera?

Ayer mismo, lo ha dicho mi compañero el señor Matos, el Ministerio de Vivienda afirmó que en los Presupuestos Generales del Estado destinaría 792 millones de euros a ayudas para el acceso, rehabilitación y promoción de viviendas. Pretenden cumplir este compromiso que escuchamos diariamente de la creación de 180.000 viviendas al año. Ya hemos hablado de esto hasta la saciedad, pero quiero preguntarle al presidente de la Sepes, ¿se prevé dedicar nada más y nada menos que 165 millones de euros, es decir cerca de 30.000 millones de pesetas, a la producción de suelo sin cargo a los Presupuestos Generales del Estado? ¿Con qué fin? ¿Dónde? Porque el crecimiento, no es negado, significa un 15 por ciento más que en el ejercicio del año 2003, pero ¿eso significa que su filosofía se transforma, es decir, que estamos abriendo ahora nuevos campos y que ese incremento se va a producir. Nosotros lo queremos, el Grupo Popular lo quiere por lo que se llama ahora nuevas actuaciones residenciales de la Sepes?

El día 27 de mayo de 2004 se produjo la primera intervención de la ministra de Vivienda en sede parla-

mentaria para explicar las líneas que iba a llevar a cabo en su departamento y la escuchamos con interés. Me interesa destacar —es muy corto— una intervención del portavoz del Grupo Popular señor Matos, aquí presente, en la que dice textualmente —«Diario de Sesiones»— lo siguiente: Estamos completamente de acuerdo en que se destine todo el suelo de las administraciones públicas del Estado que se pueda a la vivienda de protección oficial. Yo le invito —le dijo a la ministra— a aceptar una de las propuestas que lleva en su programa electoral el Partido Popular, que es la creación de una agencia estatal del suelo, esta que está aquí, que actúe como agente urbanizador único de ese suelo propiedad en este momento de la Administración del Estado. Si usted no quiere crear esa agencia —le decía a la ministra— le propongo una alternativa, que utilice en esta legislatura a la empresa pública Sepes en esa labor. A esa pregunta la ministra no contestó, lo he leído varias veces, y yo quiero saber si está usted de acuerdo con esa propuesta del programa del Partido Popular a las elecciones de 2004. Parece que sí, porque por ahí caminamos. De ahí mis preguntas, bastante simples, al inicio de mi intervención, que voy acabando.

Le hago los siguientes interrogantes. En estos momentos, 15 de octubre, ¿ha firmado la Sepes alguna actuación residencial ya? ¿Puede ubicar en dónde se establecen los seis millones de metros cuadrados que se han ofrecido para hacer viviendas? ¿Ha firmado algún convenio con alguna administración para poder construir viviendas VPO? ¿Con qué criterios se va a cambiar el uso residencial por el industrial?

Por último, porque fue un debate que tuvimos en la Comisión de Defensa en la anterior legislatura con el Grupo Parlamentario Socialista, en la desafectación de suelo militar, que inició el Gobierno anterior y que significó muchos metros cuadrados de desafectación y de entrega a los municipios, concretamente en San Fernando, en la provincia de Cádiz, una diputada gaditana del Partido Socialista presentó una proposición no de ley atrevida y que a nosotros nos pareció muy interesante estudiarla, lo que pasa es que estaba mal enfocada, y hasta el Partido Andalucista, que entonces tenía representación parlamentaria, e incluso Izquierda Unida no pudieron aceptarla, pero decía: Nosotros entendemos que lo ideal sería que Defensa y Renfe, por ejemplo, que son dueños de gran cantidad de suelo, cediesen el suelo que van a desafectar a la Sepes y ésta fuese quien negociase con los ayuntamientos o con las administraciones. En esa línea vamos. En consecuencia, yo quisiera que se me contestase si, aunque parece que el señor Bono no va por ese camino, el suelo militar que se va a utilizar para viviendas, sobre todo para familias desfavorecidas, para viviendas de protección, va primero a ser cedido a la Sepes y después ésta va a negociar o se va a negociar directamente con la Gerencia de Infraestructuras del Ministerio de Defensa.

Nada más, la hora no me permite extenderme en mi intervención y en su consecuencia, deseándoles toda

clase de parabienes a los dos en su nuevo puesto, las preguntas que no puedan contestarme me las envían cuando tengan a bien.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mancha. Menos mal, por la hora.

Tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: También yo me sumo a los deseos de bienvenida, de agradecimiento y de éxito. No voy a hacer consideraciones generales sobre el presupuesto, sino que tengo una pregunta, eso sí, sobre el programa central, como se ha definido aquí, que es el 261.N, promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda, y dentro de ese programa sobre una partida, la 752, que es subvenciones para adquisición y rehabilitación de viviendas. Veo que viene desarrollado en Andalucía, Aragón, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, Madrid, Murcia, Valencia, Melilla y Ceuta, y tiene un importe total de 205 millones de euros. Mi pregunta es: ¿por qué están los que están, por un lado? Y, por lo mismo, ¿por qué no están los que no están? En segundo lugar, ¿hay alguna ecuación o algún algoritmo que reparta los 205 millones? Porque dice: Andalucía 18.519.000, Aragón 4.833.000. ¿Hay alguna razón de ser por la que se dé esto por aplicación de alguna ecuación o algo de eso? ¿Cuál es en su caso?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En primer lugar, en nombre del Grupo Socialista queremos dar la bienvenida al presidente de Sepes y felicitarla por su nombramiento y dar la bienvenida a la subsecretaria del Ministerio de Vivienda.

Desde el Grupo Socialista la justificación de estos presupuestos es evidente. Había un compromiso del Partido Socialista en las últimas elecciones muy importante con los ciudadanos de que una de las prioridades del nuevo Gobierno, si las ganaban, iba a ser resolver el problema de la vivienda, porque durante los últimos ocho años del Gobierno del Partido Popular —y no voy a entrar en los incrementos que experimentó la vivienda libre— habían caído en picado tanto las viviendas de protección oficial como las viviendas en alquiler. Estos eran los objetivos que el Gobierno del Partido Socialista se planteaba resolver. En ese compromiso también estaba que se iba a crear el Ministerio de Vivienda. El presidente del Gobierno dijo en varias ocasiones que si él ganaba las elecciones, habría un Ministerio de Vivienda. Por tanto, que se haya creado ha sido la consecuencia de unas elecciones y es lo que han querido los ciudadanos. Entrar a polemizar en estos momentos sobre esa cuestión es estéril, máxime a la hora en la que estamos. Por eso creo que es conveniente tener en

cuenta los importantes incrementos que se nos han dicho del 32,5 por ciento en el presupuesto de Vivienda, cuando el incremento medio del presupuesto para 2005 es del 6,2 por ciento. Creo que la cantidad es significativa y supone un compromiso claro y evidente del Gobierno socialista para un problema que padecen cientos de miles de ciudadanos.

También creo que es relevante, lo ha dicho la subsecretaria y así lo vemos desde el Grupo Socialista, que la inversión en este presupuesto sea del 96,28 por ciento. Creo que no habrá ningún ministerio, ni ninguna entidad pública empresarial o sociedad estatal que tenga un grado de inversión tan elevado como este, lo cual quiere decir que el gasto de personal y de gastos corrientes está por debajo del 4 por ciento. Creo que se trata de un presupuesto que va destinado a cubrir fundamentalmente los objetivos para los cuales se creó este ministerio. Hay que resaltar, y ya se ha hecho, que los conceptos fundamentales son las ayudas estatales directas a las entradas, la AEDE, que está en 348,72 millones de euros; en el presupuesto de 2004 estaba en 185,68 millones de euros; por tanto, tiene un incremento sustancioso del 86,8 por ciento. En cuanto al programa de promoción, alquiler y rehabilitación, también hay incrementos importantes. El programa 261.N, a través de subvenciones a las comunidades autónomas es de 205 millones de euros y la cantidad que se destinaba en el año 2004 era de 156,17 millones de euros. Creo que en estos dos programas que son sustanciales y básicas los incrementos son considerables y también hay una partida para otro de los compromisos explícitos de la ministra en numerosas ocasiones, que fue el de la creación de la agencia pública de alquiler, donde se consignan en torno a los 7,6 millones de euros. Yo creo que los datos respaldan ese compromiso que ha hecho el ministerio y en concreto la ministra de Vivienda.

Yo comprendo que el señor Matos no estaba en la anterior legislatura y entiendo perfectamente su interés, que sea un acicate para que el Ministerio de la Vivienda gestione bien lo que tiene que hacer, que permanentemente estemos alerta con este compromiso social que tenemos, pero no podemos ignorar desde el Grupo Socialista que en ocho años el Partido Popular no hizo nada en este terreno. Antes también ha dicho algo muy importante. Ha hecho referencia al Plan de Vivienda 1998-2001. Pronto se va a debatir en la Cámara cuál es el informe del Tribunal Cuentas sobre dicho plan que fue un absoluto fracaso. Decir que respecto del Plan 1998-2001 en el de 2002-2005 hubo un incremento importante, cuando se vio la catástrofe total que había, pues bien, pero no se han llegado a ejecutar esas subidas presupuestarias que se producían entre planes de vivienda, que además no son comparables, porque lo realmente significativo es cuando se compara presupuesto a presupuesto, año a año. En ese sentido usted, señor Matos, el otro día en la comparecencia de la ministra ya dijo también que de dónde salen los 1.031 millones de euros, y todos los que hemos leído cómo se van finan-

ciando los planes de vivienda sabemos que no se financian con un solo presupuesto, sino que cada plan de vivienda se va a financiar de aquí hasta el año 2024, de aquí al año 2024 se van a ir repartiendo fundamentalmente los subsidios y las subvenciones. Ajustando esto al año 2024 probablemente le saldrían las cuentas. No quiero ser más reiterativo en este tema, sino simplemente decir la satisfacción que tenemos en el Grupo Socialista por este presupuesto, que creemos que es un paso importante para tratar de avanzar en la solución de un compromiso electoral del Partido Socialista.

En cuanto al presidente de Sepes, que Sepes sea un operador de suelo residencial es fundamental y esa es una de las razones por las que pasa de Fomento al Ministerio de Vivienda y es un complemento fundamental de este ministerio para resolver un problema tan importante como éste. Sí me gustaría, si es posible, que nos indicara qué proyectos de suelo residencial están en marcha y cómo se consignan presupuestariamente en los presupuestos de la entidad pública para el año 2005.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra ahora los responsables del Ministerio de Vivienda. Creo que en primer lugar va a intervenir la señora subsecretaria. Tiene la palabra la señora Del Palacio Tascón.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Muchas gracias por los buenos augurios, en primer lugar, y espero que se cumplan.

En relación con las observaciones que el diputado Matos ha hecho respecto de las cantidades consignadas en los capítulos 1 y 2, le diré que el montante total del capítulo 1 es de 11.351.000 euros. Según los datos que obran en mi mano el presupuesto inicial del que se partía era de 9.488.000 euros, de ahí que el incremento esté en el 19,6.

Por lo que se refiere a los gastos corrientes, se pasa de una estimación inicial, porque hay que considerar que la Dirección General de Vivienda estaba integrada en el conjunto del presupuesto del Ministerio de Fomento en lo que se refiere al capítulo 2, de 790.000 euros a 4.695.000 euros; el incremento está en torno al 494 por ciento. A mí me gusta establecer analogías y la que me viene más a mano tiene que ver con la creación del Ministerio de Medio Ambiente. Cuando hablamos del peso específico de los gastos de personal o de los gastos corrientes en el conjunto de una organización productiva, ya sea ésta pública o privada, tenemos que hablar precisamente de ratio, esto es de porcentaje. Así, tenemos, por referirnos exclusivamente al capítulo 1 que los once millones largos de euros respecto de los 887 del montante total del presupuesto, están en un uno y pico por ciento. Cuando se crea el Ministerio de Medio Ambiente en el presupuesto del año 1997, el peso específico del capítulo 1 en el conjunto del presupuesto del Ministerio de Medio Ambiente era bastante saneado, pero estaba en un 5,8. Creo que los datos que se han de manejar son las ratios entre lo que son gastos

de personal o gastos corrientes y presupuesto total en una unidad productiva del tipo que sea. ¿Que hay un incremento de seis millones de euros? Se está presuponiendo que se va a hacer la misma política no se va a hacer la misma política; por eso, se requiere una estructura con otras dimensiones; por eso los ciudadanos han votado una determinada opción política que presentaba la vivienda, como he dicho al principio en mi exposición, como una de las cuestiones neurálgicas, como el nudo gordiano de ese programa. No era por ocurrencia del partido que presentaba el programa, sino en consonancia y correspondencia con las preocupaciones de nuestros conciudadanos en un momento dado, como consecuencia de una determinada política pública llevada a cabo por un gobierno concreto. No sé si puedo decir mucho más.

En lo que se refiere al programa 261.P, que es verdad que está dotado de una manera exigua con un millón trescientos y pico mil euros, no es menos cierto, se viene diciendo a lo largo de la comparecencia, que a partir del plan de choque de la vivienda, se prevé —el diputado señor Mancha así lo apuntaba, entendemos que hacía una valoración positiva— que la Sepes va a tener una intervención en lo que se refiere al suelo residencial. No va a quedar circunscrita al suelo industrial o terciario. Pues bien, en el presupuesto de la Sepes se prevé destinar, en torno, corríjame si me equivoco, a 165 millones de euros para la puesta en valor de suelo residencial.

En lo que se refiere al programa 261.M, es verdad que el importe destinado a la ayuda estatal directa se incrementa, como ha dicho el diputado señor Contreas, en torno a un 87 por ciento. No es menos cierto que este incremento deriva, por un lado, de la previsión de incremento de actuaciones y, por otro, porque también en el plan de choque se prevé una revisión del módulo en un cuatro por ciento. Esto quiere decir en la estimación que se ha hecho que el importe medio de la ayuda quizá se sitúe en torno a los 9.000 euros, creo que era, y de ahí se deriva que el incremento sea sustancial. Pero hay que apuntar que en el concepto 752, que son subvenciones genéricamente consideradas, se integran las ayudas al alquiler, bien sea al arrendador o al arrendatario. Aunque las cifras no las tengo todavía muy fijadas, creo que la cantidad prevista para el año 2005, dentro del montante total que se sitúa en 205 millones de euros, estaría en torno a los 80 millones. Lo revisaré y si las cifras no son correctas se las daré por escrito, pero creo que andan en esa línea.

Otra cuestión que ha planteado respecto a Canarias se refiere al capítulo 7, transferencias de capital, y en él, aparte de las transferencias, digamos, territorializadas que se tramitan como subvenciones genéricas, existe un conjunto de subvenciones nominativas, entre ellas están los patronatos de Las Palmas y Tenerife y es verdad que en general las cantidades destinadas a estas subvenciones nominativas tienen una tendencia decreciente. La razón, desde nuestro punto de vista, es obvia:

estas ayudas se apoyan en unos convenios que tienen una duración determinada. Esta duración, en el caso de los patronatos, creo, si mis datos son correctos, finaliza en el año 2006. De ahí que la cantidad sea decreciente, porque la ejecución de los planes asociados a estos convenios en los dos últimos años de vigencia del plan se considera que tienden a cerrarse a medida que se acerca la fecha de caducidad del plan.

Por lo que se refiere a los recursos adicionales del plan de choque, que creo que estaban cifrados en 1.031 millones de euros, efectivamente usted cuando se refiere al incremento que se produce en el plan de vivienda 2002-2005 habla de un 32 por ciento. Este 32 por ciento se aplica a la vigencia del plan, que es, cuando menos, de tres años, aunque sabe usted tan bien como yo que los planes de vivienda no se agotan en el periodo de su duración estricta sino que como el mercado de la vivienda tiene muchas peculiaridades, una de las cuales es que el bien que se pone en el mercado no se saca como un conejo de la chistera, sino que tiene un proceso de elaboración que dura, como término medio, dos años, la vigencia del plan tiene una prolongación, es de tracto sucesivo. Entonces, este 32 por ciento está asociado a la vigencia del plan y estos 1.031 millones de euros están también asociados a la vigencia del plan de choque, y la estimación normalizada de la vigencia de un plan está en torno a los quince años, porque es el periodo tradicional, no actual, porque digamos que actualmente los préstamos hipotecarios, desgraciadamente, como tienen esa cuantía tan elevada, superan con creces los quince años normalizados —creo que veremos, desgraciadamente, que nuestros hijos van a heredar nuestras hipotecas— y se sitúan en este escenario.

Respecto de la disminución de la partida asociada a la subsidiación, sabe bien el diputado señor Matos que desde el Plan de Vivienda 1998-2001 la subsidiación no es tanto a los tipos de interés como al total de la cuota, capital más tipos de interés, y precisamente porque la duración de los planes es de tracto sucesivo, hemos interpretado y hemos evaluado que en estos últimos años tendríamos necesidad de menos recursos para sustanciar este concepto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pacheco para continuar dando respuesta a las cuestiones planteadas.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO (SEPES)** (Pacheco Rubio): Buenas noches a todos los que quedan en esta sala de comparecencias a estas horas. Agradezco las preguntas realizadas y también, como presidente de Sepes, la petición de comparecencia. Si bien es la primera vez que intervengo aquí, estimo que no ha sido por falta de interés del Grupo Socialista, puesto que durante los años de Gobierno socialista —a los hechos me remito— se potenció Sepes y creo que esa

es una buena muestra del interés que para el Gobierno socialista siempre han tenido los temas del suelo.

Respecto a algunos temas, aunque los ha contestado perfectamente la subsecretaria del ministerio, si les parece oportuno, me gustaría hacer alguna pregunta —ya sé que no me corresponde a mí hacerlas sino a ustedes—, aunque sólo sea para dejarla en el aire, sobre los costes de la creación de un ministerio. Preguntaría a todos cuál es el coste económico y social de la falta de una política activa en materia de vivienda. Creo que eso lo hemos comprobado los españoles y me parece muchísimo más elevado que el de la creación de un ministerio que, como bien ha podido demostrar la subsecretaria, en ningún caso de trata de un coste desmesurado y que aguanta perfectamente cualquier tipo de comparación con la creación de cualquier otro ministerio que se haya podido realizar históricamente.

Respecto de algunos temas presupuestarios que ha planteado el señor Matos, creo que sería bueno que fuéramos capaces de hablar el mismo idioma, sobre todo aquellos que tenemos la obligación de utilizar un lenguaje común y que hemos venido utilizando además permanentemente la gente que hemos estado trabajando en vivienda. Cuando se ha pretendido hacer un debate terminológico de la política de vivienda creo que alguien se equivocaba, puesto que hemos venido utilizando los mismos términos que se han venido usando históricamente al hablar de Plan Nacional de Vivienda. Se ha hablado de actuaciones, se ha hablado de objetivos, se ha hablado de vivienda; en definitiva, hemos venido haciendo todos los gobiernos, desde que a finales de los noventa el Gobierno socialista puso en marcha los planes de vivienda. Desde entonces y hasta ahora se ha venido usando esos términos y esos criterios, lo que además es razonable. Como una vivienda no se construye de la noche a la mañana, no se puede presupuestar la ayuda de la vivienda de un año para otro, sino que se produce un desplazamiento a lo largo del tiempo. Teniendo en cuenta que se subsidian intereses, teniendo en cuenta que la vivienda pasa primero por una calificación provisional por parte de la comunidad autónoma, que posteriormente se lleva para la licencia de obras a los ayuntamientos y luego se empieza a construir y cuando se produce la ayuda de la AEDE a los beneficiarios de la subvención estamos en el cuarto o quinto año. ¿Hay que presupuestar en el año 2005 las 71.000 nuevas actuaciones del plan de choque? Obviamente no, porque todas estas actuaciones en ningún caso se producirán todas en el año 2004, sino que se irá produciendo un decalaje, como ha dicho la subsecretaria, en torno a los veinticuatro años. ¿Cuál es la distribución de ese coste presupuestario? Pues se la podría decir porque la tengo aquí. Son 1.130.625.608 euros, que son distribuidos desde el año 2004 al año 2027. ¿Por qué? Porque las subvenciones se producen entre los años 2005 y 2009, porque las viviendas no se construyen de un año para otro, sino que tienen un proceso de construcción, igual que el plan nacional del

Gobierno anterior, que también estaba aprobado para el período de 2004 a 2028. No hay ninguna variación en este tipo de terminología porque la realización de los planes nacionales sigue un mismo criterio de actuación.

¿Cuál es la diferencia? Primero, una política activa en materia de vivienda y, segundo, un cambio de objetivos importante que consiste en poner más viviendas protegidas en el mercado, es decir, se incrementa de forma sustancial el número de viviendas nuevas que se van a hacer, es decir, se financiarán 30.000 viviendas nuevas en el año 2004 y 41.000 actuaciones en alquiler. Ahí está la filosofía de este nuevo Gobierno socialista: por una parte, más vivienda protegida y, por otra parte, más vivienda en alquiler. Eso al final conlleva a que en este año se financien 180.488 actuaciones, no al cien por cien obviamente, se financiarán en estos 24 años, como han venido financiándose todas las actuaciones, todas las viviendas que se han protegido a lo largo de estos años; insisto, no de estos últimos ocho años, sino también de los años anteriores de Gobierno socialista.

En ese sentido, creo que el señor Matos tiene alguna confusión respecto a las 71.000 actuaciones nuevas del año 2004, cuando me preguntaba cómo se financiaban esas 35.000 actuaciones de rehabilitación. Esas 35.000 actuaciones de rehabilitación son las previstas ya en el plan del Gobierno anterior. Es decir, aquí con el plan de choque no se ha incrementado ninguna rehabilitación, porque las subvenciones para rehabilitación en alquiler, esos 6.000 euros, son 15.000 actuaciones que están previstas al margen de esas 35.000. Cuando lo vea en la página web del ministerio yo desde luego le aconsejaría que diferenciara entre el incremento de las 71.000 actuaciones del plan de choque y el resto de las actuaciones que ya estaban previstas como objetivos iniciales o como objetivos de reserva de eficacia del plan 2002-2005 del Gobierno del Partido Popular. Eso demostrará que con el coste mayor que tienen las 71.000 nuevas actuaciones del plan de choque se produce un incremento importante en la AEDE, porque no hemos variado las ayudas previstas en el actual Real Decreto 1/2002, que son muy potentes y muy positivas, y además el Partido Popular cuando las creó lo hizo también a instancia de algunas comunidades socialistas que planteábamos la creación de la ayuda a la entrada como una apuesta por la gente joven para ayudarle a acceder a la vivienda protegida; es decir, que era una propuesta compartida entre el Gobierno del Partido Popular y muchos gobiernos de comunidades autónomas que contemplaron positivamente ese tipo de ayudas. Y como esa ayuda es muy potente, las 15.000 viviendas protegidas de nueva construcción se llevan una parte importante de ese coste; como también se lo lleva otra actuación que desde el punto de vista de la subvención del plan también es muy importante, y es la vivienda protegida de nueva construcción para alquiler. Son viviendas que construyen los promotores para alquiler y que tienen unas subvenciones, en función de

que sea a 10 ó a 25 años, que son muy importantes. Debo decir que en este caso el programa está funcionando adecuadamente y que en el futuro debemos incrementarlo.

Respecto al tema de la subsidiación de intereses, creo que lo ha aclarado la subsecretaria, pero yo debo añadir algo. Cuando el anterior Gobierno presupuestó el plan 2002-2005 pensó que los solicitantes de las ayudas públicas iban a acogerse al régimen de ayudas de subsidiación en lugar de a la ayuda a la entrada. Ello ha conllevado que hayan presupuestado más dinero en subsidiación y menos dinero en la ayuda a la entrada. Ahora hemos tenido que corregir eso porque se ha demostrado que, ante la opción de elegir entre subsidiación y ayuda a la entrada, los jóvenes y las familias que han accedido a las viviendas han preferido la ayuda a la entrada en perjuicio de la subsidiación. No hay una buena presupuestación —y lo digo en descargo de mis antecesores— porque obviamente no se conocía quién iba a utilizar un sistema u otro. Esa es una razón que hay que añadir para explicar la disminución de la subsidiación de intereses porque se pasa a favorecer las ayudas a la entrada.

Respecto de Sepes, creo que la ministra ya lo anunció y lo hizo respondiendo al criterio planteado por el presidente del Gobierno en su discurso de investidura, que no era otro que reforzar las políticas de suelo del Gobierno realizando una bolsa de suelo público y gestionándola adecuadamente. No se gestionará única y exclusivamente con Sepes sino que se hará de otra forma distinta a cómo se gestionaba. Hay que recordar cómo se ha gestionado el suelo público hasta no hace mucho tiempo, utilizando los mecanismos de subasta e incrementado el precio del suelo y especulando con ese suelo público. Ese es un criterio que desde el Ministerio de Vivienda y desde el actual Gobierno se pretende cambiar. Se busca que, en línea con lo que usted dice, la empresa pública Sepes colabore en la urbanización de suelo público a través de los conciertos y los convenios con los diferentes ministerios. En el Plan de medidas urgentes aprobado por el Gobierno se contemplaba la creación de una Comisión interministerial del suelo y es en el marco de esa Comisión donde se planificará y se concertará cuáles son las actuaciones, dónde participará Sepes y qué otras actuaciones se realizarán conforme a conciertos o a enajenaciones por convenios con ayuntamientos o con otro tipo de entidades, como ha sido el caso de Guadalajara, donde se han seguido los criterios del ministerio, es decir, no vendiendo a precios desmesurados sino a precios que permitan construir vivienda protegida.

Respecto de la pregunta que me hacía sobre si vamos a continuar gestionando convenios con entidades locales, yo le diría —y lo uno con la filosofía que ha planteado la ministra de Vivienda para Sepes— que Sepes va a reorientar su finalidad de agente urbanizador hacia el suelo residencial, pero eso nunca ha conllevado que nos olvidemos de continuar como promotores o como

operadores de suelo industrial y de suelo terciario. Allí donde las comunidades autónomas o los ayuntamientos requieran y allí donde se concierte, a través de convenios con estas entidades, la realización de polígonos industriales, allí estará Sepes colaborando con las entidades locales o con las comunidades autónomas. Desde luego lo hará con esa perspectiva; una perspectiva que, personalmente, creo que ha faltado en los últimos años. Sepes, como entidad pública empresarial debe centrarse fundamentalmente en promocionar suelo allí donde la cohesión social o donde el equilibrio de solidaridad interterritorial sea necesaria. Por ejemplo, promocionar suelo industrial en determinadas grandes ciudades produce beneficio para Sepes pero creo que no aporta nada a ese desarrollo o equilibrio territorial que usted comenta. Sepes debe reorientarse siempre desde la filosofía del equilibrio territorial y de colaborar en la financiación de polígonos industriales allí donde las administraciones locales o las comunidades autónomas lo requieran, allí donde no existe la posibilidad de que lo desarrollen los empresarios privados. Estoy seguro de que en Valencia, en Zaragoza y en Madrid existen empresarios privados suficientes para gestionar suelo industrial, pero posiblemente no existan en determinadas comunidades como Andalucía, Extremadura o Castilla y León, y en determinados municipios donde es necesario que Sepes intervenga para corregir esos desequilibrios.

Respecto a la producción de suelo, me pregunta por los 165 millones de euros. Son los que están previstos como inversiones a realizar por Sepes para este año. Evidentemente supone una tendencia al alza muy significativa —en torno a un crecimiento del 15 por ciento— y conlleva que intervengamos en la contratación y ejecución de determinadas obras de infraestructura en los polígonos industriales que ya se han iniciado y en aquellos polígonos residenciales que ha comentado usted. Me preguntaba también cuántas actuaciones residenciales se han firmado hasta este momento, cuántas se van a firmar y en qué medida se preveía llegar a los 6 millones de euros que anunciaba el otro día la ministra. Aquí habría que distinguir entre las actuaciones ya iniciadas, que además hemos contratado en los últimos meses, como son las actuaciones que se están desarrollando en Mieres y en Ceuta, y las actuaciones en Guadalajara o en Navalcarnero, que obviamente se desarrollarán porque están en el plan del polígono industrial. Hay otros municipios sobre los que les informaré oportunamente. En este momento, como tenemos que hablar con los propios municipios, me gustaría que pudiéramos informarle en una comparecencia posterior.

Finalmente, el señor Beloki preguntaba por qué no están las comunidades autónomas que no están. La razón habría que buscarla en el año 1991, es decir, las comunidades que no están no estuvieron ni han estado desde 1991 hasta ahora. No se trata de un plan nacional nuevo de vivienda, lo que hemos hecho ha sido presu-

puestas las comunidades autónomas que están acogidas al Plan Nacional de Vivienda a través de los convenios que se han formalizado con el Ministerio de Vivienda. Tendrá que ver en el fondo con el sistema de financiación de las comunidades autónomas, pero no quisiera incidir en ese aspecto. Quiero comentar que hemos iniciado una colaboración muy positiva tanto con la Comunidad del País Vasco como con la Comunidad de Navarra, para que se incorporen de forma activa a las conferencias sectoriales de vivienda y para que en el futuro podamos profundizar en las relaciones y en la colaboración en materia de vivienda. ¿Por qué están esas cantidades y no otras? Estas cantidades responden a dos factores: primero, desde el año 1991 hay una distribución entre las comunidades autónomas en función de su población y de sus necesidades y, segundo, en esta anualidad también se han considerado la financiación y las subvenciones que las comunidades autónomas tienen que justificar y los objetivos que cada comunidad ha firmado; es decir, hay alguna comunidad autónoma que prefiere firmar más objetivos en materia de rehabilitación que en materia de nueva construcción; la rehabilitación tiene unos costes y la nueva construcción tiene otros. Esta es la diferencia entre unas comunidades y otras.

Creo que he contestado a todas las preguntas. En todo caso, las que falten se las remitimos por escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Una breve intervención. Señor Matos, tiene S.S. la palabra.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: En primer lugar, respecto a los mil millones de pesetas, los 6 millones de euros, de los capítulos 1 y 2, yo lo he destacado. Yo entiendo que ustedes no vayan por ahí presentando los programas de vivienda y diciendo que han subido estos dos capítulos mil millones de pesetas. Yo he dicho que están ahí y que la creación del ministerio cuesta mil millones de pesetas a los ciudadanos. Puede comparar la ratio con el Ministerio de Medio Ambiente o con el que quiera, pero ese es el dato y yo sólo lo he puesto de manifiesto, no he dicho si es mucho o poco, sino que la creación del ministerio ha costado, después de 25 años sin tener ministerio, mil millones de pesetas.

En segundo lugar, hablar el mismo lenguaje respecto a los 1.031 millones de euros, es lo que estoy pretendiendo desde que llegué al Parlamento, pero hay otros que no lo hablan, yo creo que ustedes, y le voy a decir por qué. En la comparecencia de la ministra de hace una semana, el señor Contreras, portavoz del Partido Socialista, al que usted debe conocer bastante bien, dice: Se ha empezado con la modificación del real decreto y se han incrementado 70.000 actuaciones, lo que supone un aumento de 1.031 millones de euros para el presente año 2004. Figura en el «Diario de Sesiones». Y la ministra dice: Como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, más de mil millones de euros. A raíz de estas declaraciones, yo lo

estoy preguntando. Además, si queremos hablar el mismo lenguaje, ustedes no pueden presentar un plan de choque que diga: total de viviendas para el año 2004, 180.488; recursos adicionales del plan de choque, 1.031 millones de euros. Tendrían que decir que son 1.031 millones de euros hasta el año 2027. La subsecretaria dijo que eran 15 años, yo calculé para el año 2019, el señor Contreras dijo que sería el año 2024 y el señor Pacheco dijo el año 2027. Ya sabíamos que era imposible tener 1.035 millones para este año. Lo que pasa es que ustedes no pueden ir diciendo por ahí que van a ser 1.031 millones de euros para el año 2004, cuando la verdad es que serán hasta el año 2027. Eso deberían comunicárselo a la opinión pública, porque según lo que ustedes les han comunicado en las ruedas de prensa, se creen otra cosa. Por lo tanto, es bueno que hablemos el mismo idioma, y es lo que estoy intentando desde el principio. Según los datos del programa de vivienda hasta el 2003, desde 1996, habrá 1.025 actuaciones, de las cuales, 480.000 son viviendas nuevas. El problema es no hablar el mismo lenguaje, el problema es que cuando ustedes se dirigen a los ciudadanos les hablan de 180.000 viviendas, sabiendo que son 180.000 actuaciones y son 30.000, 40.000 ó 70.000 viviendas, las que hagan, pero no 180.000. Estamos pidiendo que hablen el mismo lenguaje, que a la gente le digan la realidad: son 180.000 actuaciones. Es verdad que ustedes pretenden hacer 180.000 actuaciones; nosotros estamos haciendo 120.000 actuaciones al año.

Respecto a las viviendas protegidas de nueva construcción, para el plan 2005 habrá 62.500 y 15.800 viviendas de nueva construcción para alquiler, es decir, 78.000. Tengo los datos del año 2003, donde se hicieron 69.000 viviendas. Ustedes van a subir de 69.000 a 78.000, pero no a 180.000 como dicen a la opinión pública. Por lo tanto, yo estoy pretendiendo hablar el mismo idioma desde el principio.

Por último, el señor Contreras dijo que ustedes ganaron las elecciones y fueron votados por los ciudadanos, entre otras cosas, porque iban a crear el Ministerio de Vivienda. Cuando un adversario se equivoca y cae en el error de decir que lo votaron los ciudadanos porque iban a crear el Ministerio de Vivienda, jamás intento distraerlo; o sea, que puede seguir en ese convencimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Simplemente quiero agradecer al presidente la flexibilidad con que ha actuado en el día de hoy. No le agradezco por igual todas las flexibilidades; le agradezco la flexibilidad que ha tenido cuando, a los que no habíamos pedido la comparecencia, nos ha dejado preguntar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Agradezco las explicaciones que nos han dado, tanto el presidente de Sepes como la subsecretaria del ministerio.

El señor Matos se empeña en que tengamos un lenguaje común, pero no el lenguaje asumido comúnmente, sino el que él quiere establecer. Me dice: usted ha dicho que son 1.031 millones de euros en 2004. Claro, y lo reitero. En 2004 se adquiere ese compromiso, pero en el presupuesto no pueden ir 1.031, ni 200, ni 300 porque el presupuesto de 2004 ya está cerrado. Hay un compromiso de ampliación en 1.031 millones, igual que hay un compromiso de ampliación en 70.000 ó 71.000 actuaciones, que se pagarán a lo largo del tiempo, según corresponda, igual que los 3.000 millones anteriores que estaban comprometidos en el presupuesto inicial por el Partido Popular. Los 3.000 millones que estaban programados por el Partido Popular no se pagan en el año 2004; ni unos ni otros, pero son un compromiso adquirido en 2004.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pacheco, tiene la palabra para finalizar el debate.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO (SEPES)** (Pacheco Rubio): Voy a ser muy breve. Cuando hablaba del Plan de Vivienda 2002-2005 aprobado por el Partido Popular estaba hablando de 353.000 objetivos iniciales; son 353.000 objetivos iniciales que el Gobierno del Partido Socialista pretende incrementar en cuatro años hasta 720.000 actuaciones en materia de vivienda. ¿Qué son actuaciones en materia de vivienda? Son actuaciones que van a permitir que 720.000 familias puedan acceder a una vivienda, y eso, llamémosle objetivo, llamémosle actuaciones, responde a una necesidad social, que los ciudadanos españoles necesitan que se dé ese impulso a la vivienda protegida que el Partido Socialista ha venido reivindicando desde la oposición y que ahora esperamos hacerlo desde el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias a todos.
Se levanta la sesión.

Era la una y quince minutos de la madrugada.

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**