



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 359

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 21

celebrada el lunes, 10 de octubre de 2005

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 2006 (número de expediente 212/000053.)	3
— De la señora subsecretaria de Vivienda (Del Palacio Tascón). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000857), del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (número de expediente 212/000754) y del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/000907.)	3
— Del señor secretario general de la Vivienda (Ramos Guallart). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000858.)	19

	Página
— Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo (SEPES) y director general de Arquitectura y Política de la Vivienda (Pacheco Rubio). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000860) y del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/000908).	21
— Del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, S.A. (Rodríguez Mañas). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000859.)	26
— Del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación (Morlán Gracia). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/000889), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000795 y 212/000798), del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000745, 212/000739, 212/000737 y 212/000740), del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (número de expediente 212/000751), del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) (número de expediente 212/000760, 212/000762, 212/000761 y 212/000763) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000864 y 212/000865.)	31
— De la señora subsecretaria de Fomento (Vivanco Bustos). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000794.)	50
— De la señora secretaria general de Infraestructuras (Cruz Villalón). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000796), del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/000891) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000863.)	63
— Del señor secretario general de Transportes (Palao Taboada). A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/000890) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000797.)	72
— Del señor presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe (Salgueiro Carmona). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000802), del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000742) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000867.)	78
— Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif (González Marín). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000741), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000801), del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) (número de expediente 212/000759) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/000866.)	78
— Del señor presidente de FEVE (Sañudo Ajo). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000803) y del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000743.)	78
— 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 212/000800), del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000736) y del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) (número de expediente 212/000758.)	96
— -Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Navas Gutiérrez). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000738) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000799.)	106
— Del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S.A. (Santiago Martín). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/000804) y del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/000744.)	111

Se abre la sesión a las diez 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 2006. (Número de expediente 121/000053.)

— **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE VIVIENDA (DEL PALACIO TASCÓN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000857), DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS (Número de expediente 212/000754) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000907.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, iniciamos la sesión en la que solicito, de entrada, la benevolencia de SS.SS. para que podamos celebrar una sesión lo más ágil posible y que, a la vez, satisfaga sus demandas de información. Para que todos sepamos la mecánica que vamos a seguir, tres de los altos cargos que comparecen son los responsables de política general en los ministerios y tendrán una intervención inicial para expresar las líneas maestras de los presupuestos. Son, por orden de comparecencia, la señora subsecretaria del Ministerio de Vivienda, el señor secretario de Estado de Infraestructuras y la señora subsecretaria del Ministerio de Fomento. El resto de los altos cargos que comparecen contestarán directamente a las preguntas o cuestiones que les formulen los señores diputados. Los grupos parlamentarios que hayan solicitado la comparecencia intervendrán en primer lugar; cuando haya varios, lo harán de menor a mayor. Finalizada esa parte, el resto de los grupos parlamentarios podrá formular las preguntas que estimen pertinentes.

Sin más preámbulos, tiene la palabra la señora subsecretaria de Vivienda.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Quiero comenzar mi intervención agradeciendo a la Comisión la deferencia y la sensibilidad que ha tenido para con el ministerio modificando el orden cronológico natural de intervenciones. Les deseo una jornada interesante y que la maratón que se les acerca sea liviana. En la medida en que de mí dependa, contribuiré a la bondad de la jornada de trabajo.

El presupuesto que presenta el Gobierno en las políticas de vivienda y suelo contiene tres condiciones que lo podría definir brevemente. En primer lugar, es un presupuesto que persevera en el esfuerzo económico

realizado por el Gobierno de la nación el año anterior. Sabido es que para este Gobierno las políticas de vivienda y suelo son neurálgicas, estratégicas dentro de la acción general de gobierno; este carácter se manifiesta en el incremento que refleja este proyecto de presupuesto, que es del 20,35 por ciento, que se suma al incremento experimentado por el presupuesto actualmente vigente, lo que nos permite situar el incremento general del bienio 2005-2006, tomando como base el presupuesto de 2004, que es el último que elaboró el Gobierno del Partido Popular, en un 57,1 por ciento. En segundo lugar, posee un carácter productivo. En efecto, el 95,8 por ciento de los recursos que moviliza el presupuesto que en este momento presento se dedica a operaciones de capital, bien inversiones reales, en capítulo 6, bien transferencias de capital. Los gastos corrientes, capítulo 2 y capítulo 1, se elevan a un 2 por ciento y el presupuesto financiero se eleva a un 2,16 por ciento. De ahí, insisto, que el 95,8 por ciento del presupuesto se destine a operaciones de capital, lo cual subraya su carácter productivo. En tercer lugar, es un presupuesto en el que hemos pretendido introducir, moderadamente y desde el realismo, criterios de racionalidad; digo moderadamente y desde el realismo porque, como dijo el eminente artista, que el sueño de la razón produce —o al menos, puede producir— monstruos. Estos criterios de racionalidad pretenden adecuar la estructura presupuestaria a la estructura de la nueva organización del ministerio. Dicho de manera más sencilla, se busca que cada cosa esté en su sitio y que cada recurso sirva a los objetivos que pretende.

Así, desde un punto de vista de clasificación orgánica, vemos que se ha suprimido un servicio, el 27.02, que se refería a la secretaría general técnica, integrándolo en el 27.01: ministerio, subsecretaría y servicios generales. La secretaría general técnica es una unidad, como saben, con rango de dirección general que se encuadra dentro de la subsecretaría y que sirve con carácter horizontal al conjunto del ministerio, siendo su función, sobre todo, instrumental. Además, se ha producido un reajuste en los créditos de inversiones y en otros créditos de capítulos 7 e incluso 8. ¿Por qué? Porque el presupuesto actualmente vigente se elabora con una fuerte inercia del presupuesto anterior desde un punto de vista organizativo. De ahí que en los programas sectoriales se ubicaran créditos que atendían funciones horizontales o generales y se ha producido ese reajuste de créditos ubicándolos donde creemos que es su lugar natural, que es el programa 261.M. Además, al anexo de inversiones se le ha dotado de un mayor nivel de desagregación, eliminando los proyectos genéricos y sustituyéndolo por otros proyectos específicos que reflejan fielmente la actividad del departamento. ¿Cuál es la razón que nos ha llevado a pretender ubicar cada cosa en su sitio? Que los programas sectoriales tengan precisamente ese carácter sectorial y que se visualice mejor el plan de vivienda, la política de vivienda, las políticas de inversiones sectoriales, para que de esta manera haya una mayor transpa-

rencia y facilidad para el seguimiento del presupuesto. Eso nos ha llevado a concentrar los incrementos de capítulo 1 y de capítulo 2 en el programa 261.M.

Como no puede ser de otra manera, este presupuesto responde a los objetivos de la política de vivienda y suelo del Gobierno que podemos resumir en los siguientes puntos. En primer lugar, ampliar el alcance demográfico de las políticas sociales de vivienda, contribuyendo a equilibrar el régimen de tenencia y disfrute de una vivienda, entre alquiler y propiedad, incrementando el número de actuaciones incorporadas al plan de vivienda que se traducen en un mayor número de beneficiarios de estas ayudas, hasta alcanzar para el próximo ejercicio el número de 170.000 actuaciones o ayudas. El segundo objetivo es extender la política de vivienda a la ciudad. Entendemos que la vivienda no es un elemento aislado, sino un elemento de un conjunto más amplio cual es la ciudad y el territorio, de ahí que un porcentaje de los recursos del Plan de vivienda y el programa de inversiones en materia de conservación del patrimonio arquitectónico se destinen a fortalecer el tejido urbano, a consolidar los centros históricos y a regenerar aquellas áreas urbanas tradicionales que presentan síntomas de degradación. El tercer objetivo es impulsar la calidad, la innovación y la sostenibilidad en la edificación residencial y en la urbanización estableciendo cauces de colaboración no solo con las administraciones territoriales, faltaría más, sino también con instituciones científicas, académicas, profesionales y con los agentes económicos del sector. Con el siguiente objetivo pretendemos ofrecer a los agentes económicos, sociales y profesionales del sector y a los ciudadanos servicios de valor añadido que les ayuden en sus tomas de decisiones cuando operan en el mercado. Por último, pretendemos con este presupuesto impulsar una nueva cultura organizativa que sea referente, modelo de gestión de las políticas públicas, sobre todo modelo de evaluación y, con ello, dar cumplimiento al mandato del Congreso, cuando vota la declaración con la que se cierra el debate sobre el estado de la Nación, que nos insta a esforzarnos en establecer mecanismos de seguimiento y evaluación de la política de vivienda y suelo.

Si consideramos el presupuesto ordenado por capítulos, esto es, haciendo abstracción de su pertenencia a los diferentes programas, nos encontramos con que el capítulo 1 experimenta el incremento del 28,4 por ciento. La razón de este incremento obedece, en primer lugar, al aumento de las tareas y de la gestión que se deriva automáticamente del incremento presupuestario y, a la consolidación de los créditos de los empleados, que, fruto del acuerdo de segregación entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Vivienda, pasan a formar parte de la relación de puestos de trabajo de nuestro departamento. Además se pretende subsanar deficiencias de créditos estructurales en el presupuesto. La más llamativa, y que ha sido objeto de una pregunta de S.S. el diputado Matos, hacía referencia a la ampliación del crédito de Seguridad Social. Me acuerdo porque ha sido

informada hace pocas semanas. Pues bien, el crédito de Seguridad Social en el presupuesto actualmente vigente alcanza los 721.000 euros, el 6 por ciento del total del crédito del capítulo 1. Hay que considerar que en el momento en que se elabora el presupuesto, más del 60 por ciento de la plantilla de la entonces Dirección General de Vivienda estaba adscrita al régimen de Seguridad Social. De ahí que nos hayamos visto obligados a poner en marcha una ampliación de crédito en los meses abril-mayo, creo recordar, por valor de 523.000 euros, que a lo largo de este mes, seguramente tendrá que verse completada con otra cantidad de menor enjundia, pero relativamente significativa. Además, se pretende atender la reivindicación de los representantes de los trabajadores para adecuar las retribuciones de los puestos de trabajo a los nuevos perfiles y nuevas tareas que están desarrollando, teniendo en cuenta además que nuestro ministerio ha sido considerado deficitario en lo que a recursos humanos se refiere por el Ministerio de Administraciones Públicas. De ahí que la carrera administrativa *ad extra*, fuera del departamento, se vea lógicamente constreñida y que legítimamente los trabajadores del ministerio reclamen mayores posibilidades de carrera dentro del departamento. Además, queremos reforzar aquellas áreas que consideramos dan valor añadido a los agentes que actúan en el mercado y a los ciudadanos, que son la administración electrónica, el área de estudios y estadísticas, calidad e innovación y urbanismo y suelo; piénsese que la Dirección General de Urbanismo y Suelo tiene, creo recordar, 15 efectivos. Con este incremento pretendemos atender la oferta pública de empleo que este año se ha autorizado por el Gobierno para el ministerio y que se reduce a 20 efectivos de cuerpos superiores, sobre todo arquitectos superiores de la Hacienda Pública, arquitectos técnicos de la Hacienda Pública, administradores civiles del Estado, técnicos de Comunicación e Información.

El siguiente capítulo que experimenta un crecimiento importante en términos relativos es el capítulo 2; el incremento se eleva a un 50 por ciento. La motivación de este incremento obedece a que cuando se elabora el presupuesto actualmente vigente no se ha despejado una incógnita fundamental para el ministerio cual era su ubicación, en aquel momento se barajaban distintas posibilidades como que permaneciera en el complejo de Nuevos Ministerios, que se fuera a un edificio nuevo en la periferia, o que se quedara en un edificio administrativo antiguo, que es la opción que finalmente ha cuajado. El edificio del ministerio es magnífico arquitectónicamente, el próximo año cumple su cincuentenario y en todo este periodo no ha sufrido una necesaria reforma estructural, de ahí que los gastos de mantenimiento y suministros estén muy por encima de lo inicialmente previsto. Además, con el presupuesto se hace frente a un más que previsible incremento de las tarifas. Por otra parte, hay que considerar que los servicios estándares estaban presupuestados en unas cifras increíblemente bajas que no se corresponden con la realidad. Además

ha habido cuestiones que no se han podido acometer por insuficiencia de créditos. A título de ejemplo, suscribir pólizas de seguros que afectan al edificio o articular un programa que nos permita tener un inventario actualizado no solo en lo que a inventario convencional se refiere, sino al inventario histórico que formará parte del Museo Nacional de Arquitectura y Urbanismo. Desde el capítulo 2 se deben apoyar aquellas áreas que consideramos de valor añadido, y, asimismo, hay que considerar que los nuevos equipamientos del ministerio durante este año han estado en periodo de garantía y el próximo año entran en mantenimiento.

En el capítulo 3 se hace frente a los intereses de demora que devengan las resoluciones judiciales, que proceden en su totalidad de expedientes históricos; se pretende, con el incremento del 149 por ciento, dotar de realismo al capítulo, que históricamente —no solo el año 2005, sino también cuando existía la Dirección General de Vivienda y Suelo— ha tenido que verse incrementado y este año con un crédito de 74.000 euros. En cuanto a las inversiones, hay que señalar que consolidan el incremento del año anterior, que se situaba en parámetros próximos al 30 por ciento, creo recordar que un 29,4 por ciento. Por tanto, este año experimentan un incremento del 0,5 por ciento. No obstante, esto nos ha permitido crear un proyecto de edificación sostenible en el programa 261.O, dotar el capítulo de inversiones del programa 261.M, lo cual nos va a permitir desarrollar proyectos de administración electrónica, a los que me referiré a continuación, y el plan estadístico. Además, se ha dotado en el programa 261.M el registro de viviendas protegidas, en concreto, la herramienta informática que permita la creación de dicho registro. Queda el programa 261.O, que engloba las actuaciones en materia de patrimonio arquitectónico y aquellas otras inversiones inmateriales destinadas a subrayar la importancia de la arquitectura, como arte aplicada, con una intensa proyección social.

El capítulo 7, transferencias de capital, se concentra sobre todo en los programas 261.N, en el Plan de Vivienda, y 261.O, programas de innovación, calidad y sostenibilidad, de tal suerte que se permiten transferencias a entidades administrativas de naturaleza científica o académica, la universidad de Alcalá de Henares, la Universidad Politécnica, el Instituto Torroja, y se crean dos proyectos nuevos que se canalizarán a través de convocatorias públicas, al amparo de la Ley de Subvenciones; asimismo, un programa de investigación, desarrollo e innovación y un programa de laboratorio, que titulamos laboratorio de la vivienda, con el que se pretende impulsar la reflexión y el análisis en materia de eficiencia energética y de investigación en nuevas tipologías de vivienda de morfología urbana y de desarrollo futuro de las ciudades.

El capítulo 8 contempla también un incremento muy sustancial, pasando de 7.685.000 euros a 14.018.000 euros. Este incremento se debe a la transferencia que el ministerio realizará a Sepes para que esta entidad empre-

sarial dé cobertura al 75 por ciento que queda por depositar del capital social de la Sociedad Pública del Alquiler que, como saben es una sociedad anónima de capital público cuyo único accionista es la entidad empresarial Sepes. Si lo desgranamos por programas, observamos que el programa 261.M, dirección y servicios generales de la vivienda, que es el imprescindible programa instrumental que dota a la organización de los medios humanos y materiales que fundamentan la toma de decisiones de carácter estratégico en el ámbito de esta política pública, experimenta incrementos importantes. En el capítulo 1 se concentran los incrementos que experimenta la totalidad del presupuesto, con excepción de un incremento relativamente sustancial en el programa P. Lo mismo sucede con el capítulo 2. El resto de los capítulos podríamos considerar que tienen un crecimiento infinito porque, si recuerdo bien del bachillerato, cualquier crecimiento sobre cero nos conduce al infinito. En el presupuesto actualmente vigente no había dotación para los capítulos 3, 4, 6, 7 y 8. En este esfuerzo por intentar racionalizar el presupuesto y por poner cada cosa en su sitio, este año estos capítulos se han dotado. Al capítulo 3 me acabo de referir, el capítulo 4 son transferencias corrientes a entidades sin ánimos de lucro, entre las que están el Consejo de la Juventud, el Secretariado General Gitano, la Federación de Usuarios y Consumidores de España y el Cermi, que es la organización representativa de las personas discapacitadas.

En el capítulo 6, al que me he referido con anterioridad, los programas más significativos son los proyectos de administración electrónica, que está previsto desarrollarlos en un trienio, que se inician este año y son los siguientes. En primer lugar, crear una extranet con aplicaciones integradas para el seguimiento y la evaluación del Plan de Vivienda. En segundo lugar, la creación de un portal que soporte una herramienta de trabajo cooperativo para el seguimiento y evaluación del Plan de Vivienda, herramienta que ya se ha utilizado con carácter de experiencia piloto durante la elaboración del plan y que, a nuestro juicio, ha dado excelentes resultados y ha permitido que 55 organizaciones representativas de intereses sociales, económicos y profesionales, participaran activamente en la elaboración del plan, además de las comunidades autónomas, de la Federación de Municipios y Provincias y de otras entidades de la Administración General del Estado. También queremos crear una sala virtual de exposiciones en el ámbito de la actual sala de arquerías, que está en el complejo de Nuevos Ministerios, un registro telemático en el ministerio, y la creación de un sistema integrado de comunicaciones sobre base IP. Además, pretendemos impulsar el proyecto de estudios y estadísticas, dotado con 735.000 euros, si no recuerdo mal. En este año hemos puesto en marcha el núcleo de las estadísticas del departamento, la estadística de precios de viviendas, la estadística de transacciones inmobiliarias y la estadística de vivienda protegida, mejorando la metodología, no solo en nuestra opinión, sino en la de entidades relevantes que tienen gran pres-

tigio en el sector, como es la del gabinete de estudios del Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, que no es sospechoso de connivencia con el ministerio. Queremos seguir avanzando, una vez que hemos consolidado este núcleo duro en esta área de estudios y estadísticas. Queremos avanzar en tres líneas. Por una parte, con estudios económicos, sociales y ambientales; ejemplos de este proyecto son la elaboración de cuentas satélite de vivienda, la encuesta sociodemográfica de acceso a la vivienda, los índices de precios del suelo urbano y estudios de demanda, sobre todo de demanda internacional, puesto que no hay que olvidar que la demanda de segunda residencia o de turismo residencial es uno de los pilares que está sosteniendo este sector y que, hasta ahora, no ha sido objeto de un estudio en profundidad. Estamos hablando con el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio al objeto de afrontar conjuntamente este estudio. Una segunda línea consiste en crear un banco de datos que integre toda la información estadística, la más relevante y la más cualificada, relacionada con la vivienda y el suelo, no solo por lo que se refiere a información estadística de la Administración General del Estado, sino también de otros organismos y entidades privadas. El tercer vector es la difusión de la información, no solo fortaleciendo la página web del ministerio, que se ha puesto en funcionamiento hace pocos meses, sino difundiendo periódicamente información de tipo coyuntural para facilitar indicadores que permitan un análisis a corto plazo.

Paso al programa 261.M, promoción, administración y ayudas para la rehabilitación y el acceso a la vivienda. Este programa, que sirve a los objetivos descritos inicialmente de ampliar la base demográfica de las políticas sociales de vivienda, extender o integrar la política de vivienda en la política de ciudad e incorporar experiencias innovadoras en el ámbito de la edificación y de la urbanización, tendrá como corolario inexcusable el mantenimiento de la actividad de un sector capital para nuestra economía en un momento en el que algunos analistas auguran una moderación en el crecimiento experimentado en los últimos años. Analizando por capítulos este programa, observamos que el capítulo 1 experimenta una disminución del 4,42 por ciento. Quiero subrayar, y quizá debería haberlo subrayado antes, que cuando se crea el ministerio lo primero que se hace es reasignar los recursos humanos de la antigua dirección general, de tal suerte que los efectivos que en número aproximado de 70 integraban la secretaría general de la dirección general han pasado a los servicios horizontales del departamento, de ahí también que el crecimiento del programa 261.M en los créditos de personal sea tan importante.

El capítulo 2 se mantiene en las mismas cifras. El capítulo 6 disminuye porque en el presupuesto vigente se contemplaban créditos que servían a la totalidad del ministerio, que atendían funciones horizontales. En este capítulo 6 subsisten inversiones que aparecen íntimamente ligadas a la política de vivienda y que tienen un origen histórico como es el programa de conservación y

rehabilitación de viviendas patrimonio de la Administración general del Estado. Igualmente se mantienen inversiones de carácter inmaterial vinculadas al Plan de Vivienda, fundamentalmente, como dije antes, aquella destinada a la creación del registro de viviendas protegidas.

En el Capítulo 8 se incluye la aportación patrimonial a Sepes para que a su vez complete el capital social de la Sociedad Pública de Alquiler, el grueso de esta inversión, como no puede ser de otro modo, es el Capítulo 7, que recoge las ayudas estatales a los ciudadanos beneficiarios de la política de vivienda. En el año 2005 se incrementaron por encima del 35 por ciento, considerando exclusivamente las ayudas respecto al presupuesto que nosotros consideramos base, que es el presupuesto 2004, último presupuesto que aprueba el Partido Popular. En el presupuesto que presento, este incremento será del 24,1 por ciento. Si consideramos el periodo 2005-2006, veremos que los créditos destinados a ayudas han crecido por encima del 70 por ciento en solo dos años. En términos absolutos este crédito se sitúa por encima de los 960 millones de euros y se distribuyen en cuatro grandes grupos. Por una parte, las subvenciones que gestionan directamente las comunidades autónomas. Hay que indicar que sobre todas las subvenciones la decisión es de las comunidades autónomas y en algunas la ejecución es del Estado. En este caso, tanto la decisión como la ejecución caen del lado de las administraciones autonómicas y son las ayudas a inquilinos, a propietarios, ayudas a la rehabilitación, ayudas a la urbanización y ayudas a promotores para promover —valga la redundancia— viviendas de alquiler que suponen un total de 239 millones de euros; la variación de estos créditos supone un incremento del 17 por ciento respecto al presupuesto vigente y del 53 por ciento si lo comparamos con nuestro presupuesto base que, insisto, es el del año 2004. La subsidiación de préstamos hipotecarios se sitúa en 239,78 millones de euros, con un incremento del 28 por ciento. Las ayudas estatales directas a la entrada atienden a los compradores de primera vivienda en propiedad; presenta también un incremento importante, situándose en 438,42 millones de euros. El incremento de este ejercicio respecto del vigente 2005 es del 26 por ciento y en el conjunto del bienio 2005-2006 será de más del 136 por ciento.

Hay otra línea de actuaciones que son subvenciones para atender, mediante convenios específicos, actuaciones de rehabilitación, reposición de parque de viviendas degradadas o regeneración de zonas urbanas tradicionales que presentan deficiencias importantes. Entre estos convenios destacan los acordados con comunidades autónomas, por ejemplo con la Comunidad Autónoma de Cataluña, el convenio de barrios de Barcelona se ve incrementado en cuatro millones de euros por la aportación extraordinaria con motivo de la desgracia del barrio de El Carmel. Subsisten los convenios de barrios de Madrid, Ceuta y Melilla, Extremadura y Canarias, experimentando este último un incremento

del 22,5 por ciento. El conjunto de estos créditos alcanza los 42,77 millones de euros. Esta cantidad puede verse incrementada a lo largo del ejercicio con nuevos convenios que se suscriban con las comunidades autónomas y que vayan destinados a viviendas protegidas que presenten experiencias innovadoras y respondan específicamente a los criterios de sostenibilidad y de eficiencia energética. Estos convenios se financiarán con los créditos de este programa.

El programa 261.O, ordenación y fomento de la edificación, sirve a los objetivos de integrar las políticas de vivienda en la ciudad y el territorio, respetando y fortaleciendo sus centros históricos, dando un nuevo uso a nuestro patrimonio arquitectónico, de tal suerte que los edificios, una vez renovados, una vez rehabilitados, sirvan a los equipamientos y a las dotaciones urbanas que demandan los ciudadanos. Los capítulos más significativos de este programa son el capítulo 6 y el capítulo 7; en el capítulo 6, el superproyecto más importante, si utilizamos la terminología presupuestaria, es el de conservación y rehabilitación del patrimonio arquitectónico que experimenta un incremento muy moderado próximo al 1 por ciento.

Otra partida importante dentro de este capítulo es la promoción de la actividad arquitectónica mediante la organización de exposiciones, seminarios, congresos, etcétera. El importe presupuestado se mantiene en las mismas cifras del ejercicio anterior, 3.861.800 euros. Además, incorpora un capítulo 7 en el que lo más sustantivo es el proyecto de innovación, calidad y sostenibilidad que, como dije antes, se desenvuelve en dos programas nuevos de gran interés: el programa de I+D+i y el programa llamado laboratorio de la vivienda. Además se pretende completar a lo largo del próximo ejercicio la puesta en marcha del código técnico de la edificación, que previsiblemente se aprobará antes de final de año puesto que ya está en la última fase de su tramitación, habiendo recibido el informe favorable del Consejo de Estado. Además el capítulo 8 recoge una serie de subvenciones nominativas a entidades académicas, científicas y profesionales.

El siguiente programa es el 261.P, urbanismo y política de suelo. Este programa sirve al objetivo de crear instrumentos que sirvan al conocimiento y a una ponderada utilización de un recurso que no es renovable cual es el suelo. De igual manera, desde este programa se continuará impulsando la movilización de suelo propiedad de la Administración General del Estado que, como saben, está produciendo resultados cuantificables y que no tiene más coste económico que los recursos humanos y materiales que se utilizan en esta iniciativa. Hoy podemos decir que el Estado tiene comprometidos más de 5 millones de metros cuadrados de su titularidad —titularidad de la Administración General del Estado— que permitirán construir en torno a 29.000 viviendas protegidas. A estos 5 millones de metros cuadrados hay que añadir otros 2 millones de suelo para distintos usos de interés social: dotaciones públicas, equipamientos

educativos, culturales o sanitarios. Otro objetivo es dotar al sector del suelo y del urbanismo de mayor transparencia, por lo que el ministerio está desarrollando un sistema de información urbana. De ahí que las inversiones en este capítulo experimenten un crecimiento del 38 por ciento. Este sistema de información urbana mejorará la información pública en la materia, puesto que se pretende que facilite todos los datos de los planes generales de urbanismo de los municipios españoles de más de 50.000 habitantes, además de incorporar toda la normativa en la materia con un nivel de desagregación que llega hasta las ordenanzas municipales.

Del Ministerio de la Vivienda dependen dos entidades: una entidad pública empresarial, Sepes, y una sociedad anónima de naturaleza pública en cuanto a su patrimonio, es decir, el único accionista —como dije antes— es la Administración General del Estado a través de la propia entidad pública Sepes. Saben ustedes, por lo que no les voy a descubrir nada, que Sepes es una entidad de larga trayectoria cuyo objetivo es asegurar la disponibilidad de suelo urbanizado, tanto industrial, que fue el origen de la actividad de esta entidad, como residencial. Desde el Gobierno, desde el ministerio y desde la nueva administración de Sepes se ha profundizado en la senda de crear suelo residencial ya urbanizado y dotado. En el presupuesto para el año 2006, en el capítulo de aprovisionamientos, se observa que la entidad pública empresarial destinará 197,57 millones de euros a la adquisición y a la urbanización del suelo. De estos 197 millones, 32 corresponden a inversiones en suelo y 165 se destinarán a obras de urbanización. En el ejercicio vigente la cantidad destinada por Sepes a la adquisición y a la urbanización del suelo fue de 165 millones de euros. De ahí que el incremento que se experimenta sea del 19,4 por ciento. Me voy a referir solamente a aquellas actuaciones más recientes en materia bien de suelo residencial o bien de suelo industrial. Entre las primeras están las iniciativas que se siguen en el municipio de Aspe para 1.200 viviendas protegidas; en Navalcarnero, para 1.049; en Manzanares, 760; en Casar de Cáceres, 300 y está pendiente de firma aunque ya está materializado un convenio en Valdepeñas para 800 viviendas protegidas. En total serán más de 4.100 que irán aumentando a medida que se vayan materializando los convenios que están en fase de estudio de viabilidad. Además hay actuaciones que están recibiendo un impulso intenso, aunque ya estaban iniciadas y que hoy se encuentran en fase de obra o pendientes de licitación, cual es el caso del convenio de Mieres, con más de 700 viviendas protegidas, o el de Guadalajara, con 2.113. En suelo industrial las actuaciones más importantes se encuentran también en Aspe, con un polígono de 53 hectáreas; en Alfaro, con un polígono de 57; en Marchamalo, 70 hectáreas; en Manzanares, 110; en Narón, 94, y la plataforma logística del suroeste, cuya instalación está prevista en Badajoz con más de 300 hectáreas. En total son más de 600 actuaciones en parques empresariales y logísticos.

La otra entidad empresarial, que en este caso adopta la naturaleza de sociedad anónima de capital público, es la Sociedad Pública de Alquiler. Como saben ustedes, se crea esta primavera pasada con el objetivo primordial de movilizar el mercado del alquiler, de dinamizar el mercado, poniendo en producción un activo que ninguna economía saneada puede permitirse cual es la existencia de un tan abultado parque de vivienda desocupada, que el último censo de viviendas del Instituto Nacional de Estadística del año 2001 cifraba en 3.100.000. El presupuesto que presenta la sociedad responde al plan de negocio que fue realizado con suma prudencia basándose en dos coordenadas: un escenario máximo de gasto y un escenario mínimo de ingresos. De ahí que el desenvolvimiento de la actividad que hasta ahora lleva la Sociedad Pública del Alquiler haya mejorado los parámetros contenidos en el plan de negocio. Una manifestación de esta prudencia es que el plan de negocio inicial contemplaba que en el primer año de funcionamiento de la sociedad se intermediarían 1.000 viviendas y al jueves de la semana pasada más de 2.000 propietarios se habían puesto en contacto o habían elegido a la Sociedad Pública del Alquiler como intermediador de su vivienda. En los expedientes que ya están cerrados, más de un 60 por ciento lo hacen positivamente. La SPA recibe de media diaria 35 nuevos propietarios que depositan su confianza en ella. La depositan porque la Sociedad Pública de Alquiler ofrece al propietario garantías que no encuentra en el mercado y las ofrece la Sociedad Pública de Alquiler directamente. Quien garantiza al propietario el cobro de la renta y el estado de la vivienda es la sociedad. Otro tema diferente es que la sociedad se asegure en el mercado —creo recordar que son tres— con una póliza de seguro multirriesgos que garantiza el estado de la vivienda, una póliza que garantiza el impago de la renta y una tercera póliza que garantiza los posibles periodos de desocupación. Como saben, la Sociedad Pública de Alquiler garantiza al propietario la percepción de la renta desde el momento en que la vivienda se alquila, haciendo abstracción de que pueda haber periodos en los que esta vivienda, por cambio de inquilino o por otra circunstancia, esté desocupada.

Las previsiones del plan de negocios se han visto superadas favorablemente, puesto que se han reducido las partidas más importantes de gastos. De estas partidas, las más importantes eran los seguros, con una disminución media del coste de la póliza sobre el importe previsto del 35 por ciento; los gastos de publicidad, que se han visto reducidos en un 85 por ciento porque se ha comprobado que hasta la fecha no ha hecho falta hacer grandes campañas, y también los gastos de personal están por debajo de la previsión inicial. En este momento la plantilla de la Sociedad Pública de Alquiler se eleva a trece personas, cifra inferior en un 33 ó 34 por ciento a lo previsto. Los datos más importantes del presupuesto de la Sociedad Pública de Alquiler son gastos de explotación que se sitúan en 25.183.000 euros, de los cuales los más importantes son los aprovisionamientos, es decir,

gastos vinculados a la actividad mercantil, que son la retribución a la red de agentes homologados. La Sociedad Pública de Alquiler colabora con el sector empresarial de la intermediación y no dispone de red propia, sino que cuenta con la colaboración —no impagable, porque se paga— muy valorada del sector. Además, en este capítulo de aprovisionamiento se incluyen las cuotas que se devengan a los propietarios y el importe de los seguros y asciende a 20.267.000 euros. Los gastos de personal se elevan ligeramente por encima de los dos millones de euros, alcanzando los 2.078.000 euros.

Otros gastos de explotación que soportan la actividad general de la sociedad se cifran en 2.465.000 euros. Asimismo, existen otras pequeñas cantidades en amortizaciones del inmovilizado o de variación de las provisiones de existencia. La previsión de los ingresos es que sean de 18.250.000 euros. De ahí que resulte, como es lógico en una sociedad que acaba de empezar su funcionamiento, un resultado de pérdidas de 6.815.000 euros. La previsión es que comience a equilibrarse a finales del año 2007. Esa es la previsión del plan de negocio y estamos seguros que esa previsión se va a cumplir.

Con estas palabras termino. Agradezco su atención, espero no haberme pasado del tiempo. Nada más quisiera reiterarles la amabilidad y la deferencia que han tenido al permitir que el ministerio intervenga hoy. Asimismo, quedo a su disposición para aquellas cuestiones que consideren, oportuno plantearme.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia la habían solicitado el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra, señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Nuestro grupo parlamentario solicitó la comparecencia, en esta caso de la señora subsecretaria, para saber y para poder determinar algunas cifras sobre las que teníamos serias dudas. Las teníamos porque de hecho nuestro grupo parlamentario había manifestado al ministerio la necesidad de corregir determinadas tendencias producto del presupuesto del año pasado, y creemos que en algunos casos esas tendencias no se han corregido.

Voy a detallarle las dudas que tenemos. Muchas de ellas las tenemos en el capítulo 261.N, de promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a vivienda. La primera de ellas es que cuando se refieren a las comunidades autónomas, a la política de remodelación de barrios, nos encontramos con la sorpresa de que las cifras son las mismas que en el presupuesto del año pasado. Usted pone el ejemplo —me voy a centrar porque es el que conozco más de cerca— de la remodelación de barrios en Barcelona, del incremento de más de 4 millones de euros. Sin embargo, como usted bien decía y explicaba, este incremento se debe a la acción comprometida, por otro lado, por el presidente José Luis Rodríguez Zapatero

en el barrio del Carmel. Descontando estos 4 millones de euros nos encontraríamos con que la remodelación de barrios de Barcelona, pero también la remodelación de barrios de Madrid, acaba siendo la misma, siendo ésta una política que desde el punto de vista discursivo aparece como una prioridad para el ministerio. Por tanto, la primera duda y preocupación es que la política de remodelación de barrios en este caso es la misma, cuando por ley el ministerio está comprometido a participar en un 40 por ciento de las remodelaciones de barrios. De hecho, cuando se produce una remodelación de barrio un representante del ministerio va al barrio rehabilitado y dice que ha participado con un 40 por ciento, pero para que esta participación se diese, por ejemplo, en la remodelación de barrios en Barcelona tendrían que incrementarse estas partidas como mínimo entre unos 12 y 16 millones de euros a partir precisamente de la Ley de remodelación de barrios.

El segundo interrogante se refiere a las subvenciones por adquisición y rehabilitación de viviendas. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, todos sabemos que precisamente aquella Administración más cercana es la que debe tener los recursos suficientes para conseguir una política de vivienda de rehabilitación y de adquisición lo más potente y lo más cerca al ciudadano posible. Si vamos al detalle de las subvenciones por adquisición y rehabilitación de viviendas nos encontramos con que las partidas están congeladas porque el incremento es de un cero por ciento. Dicho de otra manera: las partidas disminuyen por el IPC y nos encontramos con que la partida en cuestión, desde Aragón a Murcia, pasando por Castilla León y por Cataluña, es la misma. Por tanto, nuestra preocupación —y quisiéramos que nos lo explicara— precisamente es en torno a la congelación de estas partidas.

Entendemos —y quisiera que lo aclarase— que en el 782, en la subsidiación de intereses, hay un incremento del 28,4 por ciento. Creemos que aquí va incluida la subsidiación de la cuota, porque si no no entendemos por qué sube tanto teniendo en cuenta que el precio del dinero no ha subido en la misma proporción. No es tanto una recriminación o desacuerdo, sino que nos gustaría que nos diese una explicación al respecto.

Por otro lado, en la ayuda estatal directa a la entrada, una ayuda estatal que nuestro grupo parlamentario ya cuestionó en los presupuestos del año pasado, nos encontramos un incremento del 26 por ciento cuando esta ayuda estatal directa a la entrada debería ser una ayuda territorializada. ¿Por qué? Porque la ayuda estatal directa a la entrada tiene sentido en función de la realidad de cada mercado, de cada situación. No puede ser que se haga la misma política en una ayuda a la entrada en comunidades autónomas donde el precio de la vivienda no sube al ritmo ni en la proporción ni tiene la envergadura de comunidades autónomas donde sí sube mucho. Nuestro planteamiento aquí es no tanto poner en cuestión la subida como poner en cuestión el concepto, si esta ayuda estatal directa a la entrada tiene sentido. Nuestro

planteamiento, ya se lo digo ahora, es que ha de medirse una partida a territorializar. A esto le añadiría el elemento de la Sociedad Pública de Alquiler. Nuestro grupo parlamentario entiende que el problema no es tanto la pérdida de los 6 millones de euros como el concepto de la Sociedad Pública de Alquiler. A estas alturas la Sociedad Pública de Alquiler tiene, si no me equivoco, un convenio firmado con una comunidad autónoma, con la de Cantabria, y lo cierto también está en que existen serias dificultades para que esos convenios se amplíen a otras comunidades autónomas, incluso aquellas que provienen de gobiernos del Partido Socialista y también donde gobierna Iniciativa-Verds, el caso de Cataluña, o Izquierda Unida o Ezker Batua en el caso de Asturias o de Euskadi. ¿Por qué existe esta dificultad? Porque en las políticas que se quieren liderar desde la Sociedad Pública de Alquiler es fundamental el liderazgo y la proximidad, el principio de subsidiariedad de nuevo. De hecho, se necesita conocer las leyes de cada localidad, ya no solo de cada comunidad autónoma, y se está exigiendo que no se abran oficinas de la Sociedad Pública de Alquiler en cada una de las comunidades autónomas. Se lo traslado porque esto está siendo una dificultad manifiesta, al menos por lo que nos consta, en aquellas comunidades autónomas donde estamos llevando la tarea política de vivienda y porque precisamente la Sociedad Pública de Alquiler tiene que dar recursos a aquellas administraciones que son mucho más eficientes en conseguir esa política de intermediación, que pueden ir mucho más allá de 2.000 viviendas, que repartidas por el conjunto del Estado no dejan de ser una cifra simbólica, importante pero simbólica. Le podría dar datos de lo que se ha conseguido en Euskadi en poco tiempo o lo que se está consiguiendo en Cataluña y son cifras muy superiores. De lo que se trata es de aplicar aquello que le ha mandado el Congreso y aquello que se había comprometido el ministerio.

Por último, volviendo a lo que les planteaba al principio, nos encontramos que en la subvención para adquisición y rehabilitación de viviendas territorializadas en 2005 hubo un decremento del 22 por ciento, en el presupuesto del año pasado. Este año tenemos un incremento del 0,0 por ciento. Aquí tenemos un problema manifiesto importantísimo porque esto no va a favor del principio de subsidiariedad, a favor de este principio de liderazgo de aquellos que tienen las competencias en materia de política de vivienda, que no son otras que las comunidades autónomas. Por eso le vamos a trasladar esta necesidad de territorializar las ayudas estatales directas a la entrada. En definitiva, también tiene que haber una última reflexión en lo que se refiere a las partidas a familias e instituciones sin ánimo de lucro. Quisiera que nos explicase a qué va a ir destinado ese 26,9 por ciento de incremento a familias e instituciones sin ánimo de lucro.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Bienvenida, señora subsecretaria, de nuevo a explicar los presupuestos como ya hizo el año anterior pasada la una de la madrugada. Hemos escuchado con atención, también nos hemos leído y analizado el presupuesto que presentan para 2006, que el presupuesto crece en un 20 por ciento. De los 887 millones de euros se sube a los 1.068 millones de euros y ese es un dato positivo. Estoy seguro de que a usted y a su ministra les gustaría tener un mayor incremento y como portavoz de esta Comisión me gustaría que tuvieran un mayor incremento, pero crece razonablemente respecto al resto de los presupuestos. Ese dato positivo se convierte en desconcertante, muchas veces en incomprensible y también en rechazable cuando nos adentramos en la distribución de ese importe total y en las decisiones que en la asignación de partidas parece haberse tomado por el ministerio.

Mi intervención se va a referir a tres apartados. Primero, los gastos de funcionamiento. Segundo, los objetivos del plan. Tercero, hacer un comentario de cada uno de los programas. Respecto a los gastos de funcionamiento, agradezco el esfuerzo que ha hecho la subsecretaria por explicarlo y por justificarlo. Hay que tener en cuenta una cosa: en el año 2004, último presupuesto aprobado por el Partido Popular en el cual no existía el Ministerio de Vivienda y la gestión la llevaba un director general, capítulos 1 y 2, los gastos de funcionamiento ascendían a 10 millones de euros. En el presupuesto de 2005 estos capítulos se aumentan a 16 millones de euros, es decir, el cambio de que la responsabilidad de esta sección pase de un director general a un ministro le costaba a los ciudadanos españoles 1.000 millones de pesetas más. No contentos con esto, en el presupuesto de 2006 se produce un nuevo incremento hasta 21,6 millones de euros, esto es, 5,6 millones de euros más, casi 2.000 millones más que en el año 2004, con lo cual el hecho de que esto lo dirija un ministro en vez de un director general está costando a los ciudadanos cerca de 2.000 millones de pesetas para 2006. Fueron 1.000 millones de pesetas más en 2005 y 2.000 más en 2006. Cuando decimos esto del ministerio que tiene menos competencias de todo el Gobierno, porque todas las competencias las reserva la Constitución a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas, nos parece asombroso el crecimiento de estos gastos de funcionamiento. Usted ha dicho que de los 1.068 millones de euros 960 son transferencias de capital. Transferencias de capital supone firmar talones a alguien, firmar talones a las comunidades autónomas, firmar talones a las entidades financieras, porque quien lleva la gestión de la promoción de viviendas, de la adquisición de suelos, de la rehabilitación, del comprador, de enviar ayudas a la entrada, de construir las viviendas, son exclusivamente las comunidades autónomas. Por tanto, en un ministerio que tiene dos capítulos importantes, firmar talones de las transferencias y pagar los sueldos del personal, parece absurdo que su presupuesto aumente. Usted lo justificaba así, por un exceso o un mayor trabajo. El

mayor incremento que ha habido en el presupuesto por firmar algún talón más o firmar los mismos talones pero de mayor cuantía no justifican los 2.000 millones de pesetas, los 12 millones de euros en que se incrementa el presupuesto. El ministerio no contrata ni dirige ni una sola obra de construcción de vivienda protegida ni una sola obra de urbanización y su presupuesto en dos años se ha duplicado: estaba en 10 millones de euros y pasa a 21,6; me refiero a los capítulos 1 y 2, gastos corrientes. A mí me gustaría que se hiciera un esfuerzo mayor en explicar estos incrementos, porque desde luego no creo que lo entendamos ninguno de los grupos parlamentarios.

Segundo apartado, objetivos del plan. En los objetivos que se establecen en la memoria de los Presupuestos Generales para 2006 se da a entender que el ministerio ha cambiado radicalmente su política de vivienda, y le voy a explicar por qué. En viviendas de nueva construcción para el presupuesto de 2005, los vigentes, ustedes establecían como objetivo la construcción de 78.300 viviendas nuevas, 62.500 para venta y 15.800 para alquiler, y ustedes plantean en estos un aumento a 121.400 viviendas, 74.400 en venta y 47.000 en alquiler. Nosotros desde el Partido Popular vemos positivo que se trace ese objetivo, tan es así que nosotros presentamos una proposición no de ley que se debatió en esta Comisión en la cual pedíamos que el ministerio fijase en viviendas de nueva construcción 125.000 al año. Ustedes lo han fijado en 121.400, pero cuando nosotros lo planteamos fue rechazado por el Grupo Socialista de una forma mayoritaria diciendo que pasar de 78.000 viviendas a 121.000 era un auténtico disparate y que esa no era la política del Ministerio de Vivienda porque era un incremento de presupuesto que no se podía admitir y porque no había que seguir llenando de ladrillos España. Mi sorpresa, agradable, es que en este presupuesto se fijen como objetivo lo mismo que nosotros habíamos presentado en la proposición no de ley. Pero hay algo que nos llama la atención, y es que subiendo esos objetivos un 55,6 por ciento las transferencias a las comunidades autónomas, que son las que ejercen y construyen esa obra nueva, solo sube un 16,7 por ciento. Yo he intentado hacer las máximas operaciones posibles y reglas de tres, sobre todo porque soy de letras, y no me cuadran los números de que ustedes puedan subir un 50 por ciento las obras de nuevas construcción, cuando son las que tienen ayudas a las entradas, subvención al promotor, subvención al adquirente y subsidiación de cuota, y en ese montante solamente aumenten un 16 por ciento las transferencias. A mí me gustaría que nos explicara cómo ha calculado la asignación a las partidas para conseguir un objetivo tan ambicioso como la construcción de 121.400 viviendas protegidas en España durante el año 2006.

Otro dato que nos llama la atención, y que digo que es un cambio en su política de vivienda, son las subvenciones al alquiler, me refiero a las subvenciones al propietario para cesión o alquiler. En 2005 ustedes plan-

teaban 15.000 actuaciones como objetivo y en estos presupuestos 500, de 15.000 a 500; y en las subvenciones a los inquilinos, al alquiler, los 240 euros al mes que en los presupuestos de 2005 se fijaban en 16.000, ahora pasan a 6.000, según los datos que figuran en la memoria. Desde luego estos objetivos no concuerdan con ese objetivo del fomento del alquiler que planteaba el ministerio, y esos objetivos de 500 actuaciones y 6.000 nos parecen ridículos. Yo cuando quiero hacer un cálculo siempre lo hago en la proporción de mi provincia, la de Santa Cruz de Tenerife, y ese objetivo supondría, por el 2,5 por ciento de la población que es más o menos como reparten el número de viviendas desde el ministerio, doce subvenciones a propietarios, en una provincia que tiene cerca de un millón de habitantes, y 150 actuaciones para inquilinos. A mí me parece absolutamente ridículo. Yo no sé si se trata de un error de la memoria del programa, o es que el ministerio ha fracasado en el diseño y gestión de estos programas, porque los datos que había el año pasado —no sé cómo están ahora— eran realmente ridículos con respecto al número de ayudas tanto al inquilino como al propietario.

Tercer programa, el 261.M, que es el que usted llama de estructura del ministerio, es el programa donde se incrementan los 2.000 millones de pesetas, los 12 millones de euros, de los capítulos 1 y 2. Incluye una partida de 243 millones de euros en el capítulo 6 de inversiones que nos gustaría que nos explicara. **(La señora subsecretaria de Vivienda, el Palacio Tascón: 2,43.)** Pido disculpas, 2,43 millones de euros. Y había una partida de inversión en terrenos e inversión nueva social, no me refiero a gastos de inversión de carácter inmaterial sino de carácter material y sobre todo en terrenos, en un programa que es de los gastos de funcionamiento del ministerio. Con respecto al programa 261.O, ordenación y fomento de la edificación, también nos gustaría que nos detallara el importe del capítulo 6, para inversiones que no sean de carácter inmaterial. En el programa 261.P, prácticamente solo tiene el capítulo 1, y es la política de suelo. Me imagino que como las ayudas al suelo están metidas en el programa 261.M, es un programa que casi no tiene importancia más que por la redacción de documentos por parte del ministerio.

Por último, nos referimos al 261.M, que es realmente el programa del Plan de viviendas, el auténtico programa de viviendas. No voy a repetir lo que he dicho con respecto a los objetivos del plan, a mí me parece que hay cambios sustanciales en la política de viviendas y con algunos datos que nos parecen ridículos, pero hay algunas cuestiones que nos han llamado la atención. En primer lugar, la transferencia para la remodelación a barrios. Coincido con el portavoz de Izquierda Unida de que, quitando el incremento por las ayudas al barrio del Carmel, aparecen congeladas. De todas formas, con respecto a esas ayudas del barrio del Carmel se supone que son cuatro millones de euros, que con las dimensiones que tuvo el drama del Carmel no sabemos exactamente cómo están calculados y si son suficientes para

la sustitución de tantas viviendas que fueron derribadas por la irresponsabilidad en la ejecución de la obra. Por tanto, me gustaría me remitiera los datos para saber exactamente con estos cuatro millones de euros cuál es la aportación del ministerio y con qué porcentaje está colaborando con la Generalitat de Catalunya.

Nos sorprende muchísimo la reducción que se realiza en la partida 757, que se refiere a planes y dotaciones básicas de Ceuta y Melilla, que pasa de una asignación para cada una de las ciudades autónomas de 12,6 millones de euros en 2005 a 7,6 en 2006, un 40 por ciento menos. Con la situación dramática que están viviendo estas dos ciudades, un recorte de este calibre nos parece realmente impresentable y nos gustaría saber por qué se hace este recorte del 40 por ciento en los planes de dotación a las ciudades de Ceuta y Melilla.

Nos sorprende también y mucho que en el capítulo de transferencias a las comunidades autónomas, que son las que ejecutan los planes de vivienda, los importes de las partidas asignadas a cada una de ellas se mantengan exactamente iguales a las del año anterior, 2005, a pesar de haberse aprobado un nuevo plan de viviendas y a pesar de haberse ampliado los objetivos. Sin embargo, de esas transferencias a las comunidades autónomas las nominadas, las que tienen el nombre de cada una de ellas, siguen exactamente igual, pero hay una partida que se titula varias comunidades autónomas que es la que sube de 105 millones a 139. Que del total de las transferencias a las comunidades autónomas casi el 60 por ciento esté innominado y se lo reserve el ministerio para su libre distribución a mí me parece inadmisibile. Creo que esos 139 millones de euros innominados de varias comunidades autónomas el ministerio tiene que asignarlos inmediatamente a cada una de ellas de acuerdo con los convenios que está negociando en estos momentos, pero no creo que ninguno de los grupos parlamentarios de esta Cámara vaya a permitir que el ministerio se mantenga con un 60 por ciento de transferencias a las comunidades autónomas de forma innominada.

Por último, nos sorprende, a todos, la partida que se destina a la aportación patrimonial a la Sociedad Pública de Alquiler. En los presupuestos del año 2005 ya considerábamos impresentable que se destinaran seis millones de euros a la sociedad, porque usted ya sabe —lo sabe también la ministra— lo que pensamos de esta sociedad, cosa que piensan también otros grupos parlamentarios, porque acabo de escuchar al portavoz de Izquierda Unida y dice lo mismo: que en aquellas comunidades donde ya haya una sociedad o un organismo oficial propio de la comunidad o de un ayuntamiento que ya esté haciendo las labores de intermediación entre un propietario que quiera garantías en el alquiler de su vivienda y un inquilino, no sabemos qué va a hacer la Sociedad Pública de Alquiler; me imagino que hacer la competencia a la que ya está funcionando. Nosotros pensamos que eso no es bueno y que no debe hacerse. Lo pensamos cuando se destinaron el año pasado seis millones de euros, pero es

que este año se le destinan 14 millones de euros, 2.330 millones de las antiguas pesetas. Cuando ha hablado ahora de la Sociedad Pública de Alquiler, de la SPA, ha dicho que lo que hace es intermediación, que su labor mayoritaria es intermediación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, le ruego que termine.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Termino ya.

A nosotros nos parece muy elevada la cifra y nos gustaría saber en qué se van a gastar esos dineros. Ahora, en su plan de negocios, se ha dado la cifra de 20 millones de euros, que es lo que se paga a la red de agentes homologados, y a mí me parece un disparate. Lo que está previsto en la SPA es que prácticamente, como he dicho, sólo ejerza como intermediaria entre propietario e inquilino, no está previsto que construya una sola vivienda para alquiler, porque esas competencias las tienen las comunidades autónomas. Si ya existen en casi todas las comunidades autónomas sociedades u organismos públicos que realizan esas funciones y lo que se pretende es firmar convenios con ellos, esa cifra nos parece astronómica; para una labor de convenir, de transmitir algunas ayudas nos parece un disparate que el ministerio se gaste esas cifras tan escandalosas. Nosotros vamos a intentar, como hicimos en el ejercicio pasado, rechazar esa cifra, fundamentalmente por los principios que le están diciendo desde el año pasado todos los grupos políticos: que la Sociedad Pública de Alquiler no puede intervenir donde ya están interviniendo sociedades de alquiler de las comunidades autónomas. Eso pasa en la mayoría de las comunidades autónomas de este país en estos momentos. Puede ser que haya comunidades autónomas donde todavía no estén establecidas o creadas estas sociedades, pero es absurdo que el ministerio se gaste 20 millones de euros para actuar en sitios donde ya lo están haciendo las comunidades autónomas y que les haga competencia; sobre todo cuando se está estableciendo como objetivo de la Sociedad Pública de Alquiler mil viviendas, 800 viviendas. Si usted lo distribuye entre todas las comunidades autónomas, salen cifras simbólicas, como dijo el portavoz de Izquierda Unida; yo digo que son cifras absolutamente ridículas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Contreras.

Dado que la intervención de la subsecretaria fue amplia, estoy dejando un poquito de margen, pero tendrán que respaldar SS.SS. al presidente en cuanto a que me vaya volviendo cada vez más inflexible, porque si no va a ser un día largo.

Señor Contreras, tiene S.S. la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Gracias, señor presidente, no por lo de inflexible, sino por concederme la palabra.

En primer lugar quiero agradecer a la subsecretaria su intervención, la información que ha trasladado a la Comisión. En segundo lugar quiero felicitarla por este presupuesto, que sin duda está armonizado con aquello de lo que se trata, de un ministerio. El año pasado, el programa, aunque incrementaba sustancialmente lo que era el presupuesto en el programa dirigido al Plan de vivienda, tenía una estructura presupuestaria continuista con lo que había sido la Dirección General de Vivienda y Suelo.

Para entrar en materia en relación con el presupuesto para el año que viene, habría que empezar diciendo que nuevamente el Grupo Popular dice que no debía existir ministerio, que hay muchos gastos de personal, gastos corrientes, etcétera. Yo les recordaría que este era un compromiso electoral del Partido Socialista, porque en nuestro país existía un problema de vivienda y existe un compromiso del Gobierno Socialista de abordar con seriedad y rotundidad este problema, si bien es cierto que con respeto a las comunidades autónomas y a las competencias que tienen estas en materia de suelo y de vivienda. Es necesario que desde el Estado se pongan en marcha medidas que ayuden, a través de acuerdos —como se hace con el Plan de Vivienda, con las comunidades autónomas— a resolver un problema que no es de una sola comunidad autónoma sino que es de todo el Estado español.

Sobre la crítica que se ha hecho al incremento de capítulo 1 y capítulo 2, yo diría que estas cosas hay que verlas en su conjunto. Yo he sumado los capítulos 1 y 2, he visto el porcentaje —también haciendo reglas de tres, como el señor Mato— que se dedica a gastos de personal y a gastos corrientes, en función del monto total que gasta el Ministerio de Vivienda, y veo que es realmente pequeño si lo comparamos con cualquier ministerio; comparándolo con el ministerio que usted quiera, de los de ahora o de los de antes, con los de nueva creación del Gobierno del Partido Popular, el porcentaje es del 2 por ciento. Todos los ministerios de nueva creación del Gobierno del Partido Popular tuvieron gastos bastante superiores a este porcentaje. No conviene mezclar las cosas, sino que hay que hacer comparaciones homogéneas, porque podría parecer que estamos haciendo demagogia y no creo que en una presentación y en un análisis de los presupuestos se trate de hacer demagogia sino que más bien se trata de clarificar estas cuentas.

La subsecretaria ha dicho que el carácter productivo de estos presupuestos se cifraba en el 95,8 por ciento. Evidentemente, porque una parte sustancial de estos presupuestos se gestiona por comunidades autónomas. Es un dato muy importante que prácticamente el 96 por ciento tenga carácter productivo. También hay que contextualizar este presupuesto en el marco de lo que es el nuevo Plan de Vivienda 2005-2008; es importante hacerlo porque ahora el Partido Popular pide mucho más gasto en vivienda. Han dicho que este es el presupuesto que se ha incrementado un 20 por ciento, que está bien, pero que también le gustaría al portavoz del Partido

Popular que fuese mucho más también. Ha dicho que le gustaría que fuese más. A todos nos gustaría que fuese más, porque efectivamente hay un problema en materia de vivienda en este país. Pero son unas cifras razonables; para el plan 2005-2008 se establece una cifra de 6.822 millones de euros; en el plan del Gobierno del Partido Popular eran 3.380 millones de euros. Si comparamos el plan 2002-2005 con el plan 2005-2008, veremos que el incremento es prácticamente del 50 por ciento. Esto es lo que mide los compromisos. En los debates parlamentarios uno puede utilizar más o menos retórica, puede poner más o menos énfasis en determinadas cosas, pero los números son incuestionables y los compromisos se miden cuando se cuantifican; en este caso están cuantificados. Ante la presión de los ciudadanos y de los grupos parlamentarios, el Partido Popular hizo el Plan de Vivienda 2002-2005 —y no lo comparo con el plan 1998-2001, que fue el que realmente llegó a ejecutar, porque ese ya lo hemos debatido muchas veces, señor Mato, y sabemos que no había compromiso— con una cantidad bastante importante en ese momento, 3.380 millones de euros. El Gobierno del Partido Socialista duplica esa cantidad. ¿Le parece poco, señor Mato, que dupliquemos el compromiso en el Plan de Vivienda 2005-2008?

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras, en esta intervención estoy permitiendo el tono general, pero no es esta una intervención de debate. Les agradecería que traten de ceñirse a esto, porque si no no acabaremos ni hoy ni mañana. No es un debate con el Grupo Popular ni con la subsecretaria. La subsecretaria expone y cada grupo le hace las preguntas que le interesen, solamente eso. Lo recalco ahora porque quiero que nos ceñamos a eso. Ya tendrán SS.SS., en la Comisión de Presupuestos, oportunidad de debatir con los grupos políticos sobre la política del presupuesto, pero hoy ceñámonos a la cuestión, por favor.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor presidente, lo haré en la medida de lo posible, porque hay cuestiones que se han tratado aquí que son política de vivienda. Cuando se dice por ejemplo que no hay actuaciones nuevas se habla de estudios y de estadísticas; no hay estadísticas a nivel general y nos hemos tenido que estar basando en las estadísticas que nos ha dado el Banco Hipotecario.

El señor **PRESIDENTE:** Usted me ha entendido perfectamente, señor Contreras. Puede continuar su señoría.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** A mí me parece que es importante que se resalte que hay nuevas políticas por parte del ministerio y que esas políticas requieren un gasto presupuestario. Hay un laboratorio de la vivienda, se van a hacer unos programas informáticos para que el ministerio tenga estadísticas sobre la subida del precio de la vivienda, cómo está el suelo, cuál es el grado de

urbanización del suelo y cómo va creciendo esa urbanización en el tiempo, porque, como también se ha dicho aquí, el suelo no es un bien ilimitado, sino que está tasado. Ese trabajo que está haciendo ahora el Ministerio de Vivienda no se realizaba antes por parte de la Dirección General de Vivienda y Suelo. Al hablar de presupuestos es importante que se vea que ha habido un cambio sustancial entre lo que era la política de vivienda en los gobiernos del Partido Popular y la política de vivienda en este momento, cuando es una de las prioridades más relevantes del Gobierno.

No voy a seguir por esta línea, atendiendo a la petición del presidente, pero sí quiero resaltar algún dato que se ha dicho en torno al presupuesto. Es relevante que la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda, que es la que lleva el peso del Plan de Vivienda, se haya incrementado en prácticamente un 20 por ciento. También querría hacer alguna reflexión en torno a lo que se ha dicho sobre las subvenciones a familias e instituciones sin ánimo de lucro, que fundamentalmente —no todo— está en los conceptos 78.2, subsidiación de intereses; se incrementa un 28,38 por ciento. Cuando se trata de separar la subsidiación de intereses o la ayuda estatal directa, la entrada de lo que va a las comunidades autónomas, hay que hacerlo matizadamente. ¿En qué sentido? Que quien decide a quién se subsidia los intereses o quién recibe ayuda estatal directa a la entrada no es el Ministerio de Vivienda, sino la comunidad autónoma, cuando establece, mediante su orden correspondiente, quiénes son los beneficiarios del plan. Eso lleva automáticamente a una ayuda estatal a la entrada o a una subsidiación de intereses, pero quien lo decide es la comunidad autónoma. Visto de esta forma, también se debería considerar que estas ayudas son gestionadas por las comunidades autónomas, aunque tengan un epígrafe distinto.

El incremento de la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda no es muy grande, pero hay que resaltar que el peso de esta dirección tenía un presupuesto de 1.334.000 euros y pasa a 1.729.000; el incremento es muy considerable, un 29,63 por ciento. Globalmente, el total del ministerio sube más de un 20 por ciento. Desde el Grupo Socialista entendemos que el Gobierno ha hecho un buen presupuesto para el año 2006; es un presupuesto que, como decía la subsecretaría, es perseverante en el compromiso con el problema de la vivienda. Por hacer una comparación entre el compromiso de un gobierno y otro, si consideráramos el incremento respecto del presupuesto del año 2004 se vería que se ha pasado de 669 millones de euros a 1.068 millones de euros; un incremento de casi el 58 por ciento en tan solo dos ejercicios presupuestarios.

Sin pretender entrar en polémica con el Grupo Popular, quiero decir que hay iniciativas, aparte de los planes de vivienda, que es lo fundamental, que ha tomado este ministerio y que son fundamentales si queremos solucionar el problema de la vivienda. Tenemos que saber cuál es la realidad en materia de vivienda y en

materia de suelo y para eso hay que hacer unas estadísticas que ahora está intentando hacer el ministerio. Se está trabajando en eso, pero permanentemente están saliendo estudios y estadísticas en los medios de comunicación totalmente contradictorios según sea el centro de estudios del BBVA, el del Banco Hipotecario u otro. El ministerio, como garante del interés general, del bien público y de la objetividad, tiene que buscar unas estadísticas que nos den a todos una misma realidad: cuál es la situación de la vivienda, cuál es la situación del mercado inmobiliario, para que a partir de ahí podamos establecer debates más rigurosos. Por eso me ha parecido muy interesante el programa del laboratorio de la vivienda que se pone en marcha y lo que se ha dicho sobre el programa para hacer el registro de vivienda; así podremos tener una visión lo más certera posible de en qué realidad nos estamos moviendo.

Quiero finalizar felicitando al ministerio por este presupuesto. Se ha hecho una crítica y habrá que verla. No es verdad que las comunidades autónomas tengan menos dinero. El plan de choque tiene 139 millones frente a los 105 que tenía el año anterior; se ha incrementado el margen de maniobra del ministerio. Pero esto no responde a ninguna razón oculta. Todos sabemos que hay comunidades autónomas que no gastan el dinero y, si tuvieran asignado el dinero esas comunidades autónomas luego no se les podría recoger o sería mucho más difícil hacerlo. Lo que se pretende con esta medida es no encorsetar excesivamente el presupuesto y tener margen de maniobra, de forma que la comunidad autónoma que con más agilidad vaya ejecutando ese presupuesto pueda recibir dinero de ese fondo y así, al final del ejercicio presupuestario, no quede ninguna parte de esa cantidad asignada a las comunidades autónomas que no se haya gastado.

El señor **PRESIDENTE**: De los grupos parlamentarios que no han solicitado la comparecencia ¿quién desea intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Voy a intentar ser concreto y sólo hacer preguntas, porque alguien debe tener la responsabilidad de que yo este fin de semana haya estado tan confundido leyendo los papeles.

En primer lugar, el representante del Grupo Popular ha dicho cómo han subido en estos años el capítulo 1 y 2 y no lo voy a repetir. Se podrían sumar el 1, 2, 3 y 4 y ver cuánto han subido; de 9.000 han subido a aproximadamente 32.000, se ha multiplicado más de tres veces. Quiero saber qué nuevo personal van a coger ustedes en el año 2006; cuántos y para hacer qué. Esta es mi pregunta. En segundo lugar, en el capítulo de subvenciones uno observa, en su ministerio y en otros también, que hay una continuidad enorme en las subvenciones, que los que figuraban incluso cuando estaba el Grupo Popular, seguían el año pasado y siguen este. Mi pregunta es, ¿son todas nominales? ¿Responden a algún tipo

de convenio? ¿Esos convenios tienen algún tipo de fin o no lo tienen? ¿Cuáles han caído y cuáles han desaparecido? En concreto, una que veo que aparecer y que me llama la atención es la del Consejo Nacional de Juventud. Me gustaría saber la razón de ser de que aparezca esta transferencia que se hace a este organismo, tratándose del ministerio del que se trata. Por otro lado ha dicho usted —y lo ha dicho muy bien— que algunas resoluciones tomadas en el debate sobre el estado de la Nación obligan; ese ha sido el término que ha utilizado. Pues bien, le voy a leer una resolución que se adoptó a propuesta de mi grupo, que dice: Se insta al Gobierno a que, en el proyecto de presupuestos a presentar en este Congreso para el año 2006, consigne de forma específica y nominativa las partidas presupuestarias que cada ministerio y/o institución propone dedicar en el ámbito de sus competencias a la promoción de la investigación, desarrollo e innovación, debiendo tales partidas alcanzar en todos y cada uno de los ministerios y/o instituciones un porcentaje mínimo común a establecer por el propio Gobierno en relación con el volumen presupuestario global de cada uno y que asimismo el proyecto presupuestario contemple de forma separada y en documento aparte la suma de dichas partidas presupuestarias, así como una distribución funcional de las mismas en relación con las áreas, líneas y proyectos que el Gobierno pretende desarrollar en el campo de la investigación, desarrollo e innovación. Esto se aprobó y no lo han cumplido ni su ministerio ni ninguno de los ministerios, por lo que al menos se me considerará el derecho a preguntar cuál es el porcentaje que este ministerio tiene previsto dedicar a temas de investigación, desarrollo e innovación en el proyecto de presupuesto para 2006 y el detalle, programa a programa, de los proyectos e instituciones que el ministerio ha apoyado en el ámbito de la investigación, desarrollo e innovación a través de las partidas presupuestarias consignadas a tales efectos en el año 2005 y las que tiene previsto aprobar en el año 2006. El objetivo no es otro que cumplir una resolución que se aprobó por mayoría en el Parlamento en el debate sobre el estado de la Nación. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Tras estas tres preguntas que de alguna forma hacen referencia al conjunto del ministerio, me gustaría entrar programa a programa, que es donde este fin de semana he tenido mayores confusiones. Paso al programa 261.M, que es dirección y servicios generales de vivienda. En el año 2005 decía, hablándose de objetivos e indicadores de seguimiento: el programa de dirección y servicios generales de vivienda, por sus especiales características, no cuenta con objetivos específicos. Esto se decía en el proyecto de presupuesto que ustedes nos enviaron. Pues bien, en el año 2006, si uno se fija en el programa 261.M se dice: La relación de objetivos e indicadores que a continuación se expone recoge el nivel de realización alcanzado en el año 2004, el establecido para el año 2005 y el previsto para el año 2006. Explíquenmelo. No tenía indicadores y ahora existen dos indicadores que, por otra

parte, dicen lo que dicen. Tampoco sé por qué no tenían y ahora sí tienen. Hablando de indicadores, en concreto cuando se refiere a viviendas de interés general y expropiaciones, hay un indicador que es la inversión anual de justiprecio en expropiaciones. Y si uno observa en el programa 261.N —que es a donde lo han llevado ustedes— dice que el realizado a este efecto el año 2004 es de 3.098.530 euros. Siendo este el realizado —que, por cierto, no aparece y no sé por qué en el programa 261.M, pero sí en el 261.N—, se señalan como objetivo, sin embargo, 300.000 euros. Y digo yo: siendo el realizado de 3 millones, ¿por qué ahora para 2006 se consignan 300.000 euros? Paso al programa 261.N, que se refiere a promoción, administración y ayudas para rehabilitación y acceso a viviendas. De entre las comunidades autónomas con las que se establecen acuerdos, una vez más no aparece ni la Comunidad Autónoma del País Vasco ni Navarra. Y digo una vez más aunque este diputado es relativamente nuevo en este Congreso, porque en los últimos dos años el resultado ha sido 2-0; no ha aparecido en ninguno de los dos presupuestos. Y quiero saber por qué, si hay algún problema estructural, si esto va a ser siempre así, si hay problemas; la razón por la que tampoco en el año 2006 está previsto que haya nada de esto.

Metidos en objetivos e indicadores de seguimiento, esto es un auténtico galimatías. Siempre comparando el año 2005 y el 2006 —porque parece que los objetivos deberían ser los mismos, y ya le he señalado lo que ocurre con el de la inversión anual de justiprecio—, si nos fijamos en los convenios con entidades de crédito, no coincide lo que se dice que se presupuesta el año 2005 y lo que en el proyecto actual se dice que se había presupuestado en 2005. Si vamos a subvenciones para promoción, alquiler y rehabilitación de viviendas a comunidades autónomas, lo que figura en el proyecto de este año como presupuestado para el año 2005 y lo que estaba presupuestado en el año 2005 no coincide ni una cifra, ni una. En la subvención para rehabilitación, promoción y ayudas al alquiler, el año pasado estaba presupuestado 158,82 y este año se dice que lo presupuestado era 123,11. En la subvención para adquisición de viviendas de promoción pública y cofinanciación en el proyecto de este año se dice que lo presupuestado en 2005 era 250, pero si voy al presupuesto del año pasado veo que era 420. No le quiero aburrir, pero no coincide ni una. Y digo yo, ¿por qué? Esto no solo ocurre con estos indicadores. Si usted lo repasa o manda a alguien repasarlo, verá que hay muchas diferencias entre lo que se dice que se presupuestaba en el año 2005 y lo que aparece en el proyecto de presupuesto del año 2005. Todo esto me lleva a preguntarme qué valor tiene esto de los indicadores y si esto es riguroso o no. Esa es mi pregunta de fondo, porque si fuera tan riguroso no aparecerían tantas diferencias.

Pasando al programa 261.O, ordenación y fomento de la edificación, quisiera saber a qué se debe la desaparición de las partidas 75 y 76, que el año pasado estaban

destinadas, como sabe usted, a transferencias a comunidades autónomas y corporaciones locales. Sospecho que algo tendrá que ver la nueva gestión del 1 por ciento cultural en este tema. Repaso su proyecto de presupuestos y observo que ustedes dicen que la reducción del número de actividades de 2006 respecto a 2005 —80 frente a 159— obedece a las transferencias que durante el ejercicio 2005 se han realizado desde el Ministerio de Vivienda a los ministerios de Fomento y de Cultura, a raíz de la creación de la comisión interministerial del 1 por ciento cultural. Mi pregunta es: ¿ustedes se retiran del 1 por ciento cultural? Y, si no se retiran, ¿con qué criterios siguen y con cuáles no? Seguramente esto también tiene algo que ver con el texto que aparece en la página 69. Si uno compara el texto que se escribió hace un año y el que se escribe ahora, observa que este año se dice: intervenciones arquitectónicas puntuales en aplicación de lo establecido en el Real Decreto 1718/2004, de 23 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Vivienda. Ahora ustedes quitan de este texto una cosa que tenía su significado. En aquel momento ustedes también citaban —además de esto que acabo de comentar— el artículo 58 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo de la Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico Español. En el presupuesto del año pasado había diez programas distintos: el plan de catedrales, el programa de museos, el programa de teatros. Todo esto ha desaparecido de la literatura de este año y quiero saber qué significado tiene. Podría seguir dándole todos los ejemplos que usted deseara de la falta de coincidencia.

Finalmente, paso al programa 261.P, que se refiere al urbanismo y la política de suelos. En el capítulo 1 se sube de 667,5 a 1.039. El gasto corriente sigue igual, lo cual es raro, porque siempre que hay más personal hay más gasto corriente. Nunca he visto que esta ley se rompa, pero ustedes ponen bastante más aportación en personal y el gasto corriente lo mantienen igual. En inversiones, suben ustedes de 400 a 553 y en las transferencias de capital pasan ustedes de 130 a cero. En el proyecto de presupuestos del año 2005 ustedes citaban cuatro actividades. Si uno lee las actividades de este año, hay diez. No sé si es pura literatura y no tengo tiempo para leer las cuatro que figuraban el año pasado y las diez que figuran este año, pero a veces da la impresión de que estamos a la búsqueda de funciones que no sé de dónde salen. Si el marco por el que el ministerio tiene que actuar es el del real decreto por el que se formó la estructura del ministerio, no puede ser que cada año se inventen nuevas funciones. Aquí pasan de cuatro a diez, y quisiera saber cómo se explica esto. Asimismo, quiero saber cómo se explica otro hecho, que a primera vista me resulta contradictorio. Es que, si nos fijamos en los indicadores, de dos se pasa a uno, que es el de informes, y está presupuestado de seis a ocho. Este fin de semana a mí no me casaba nada de esto; si me lo pudiera aclarar, se lo agradecería.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Andreu, de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Seré muy breve, para no reiterar los criterios que ya se han expuesto, sobre que en la ayuda estatal directa a la entrada en la Sociedad Pública de Alquiler tendría que predominar el concepto de subsidiariedad y de cercanía, y que son competencias que se tendrían que dar por transferencia de capital a las comunidades autónomas. Igual ocurre con la referencia que se ha hecho a la ley de barrios y al incremento del Carmel.

En el capítulo 6, inversiones reales, la señora subsecretaria nos ha dicho que había un incremento muy pequeño, de un 1 por ciento. En el 6.0 se ha pasado de 3.000.000 a 1.000.000; en el 6.2 sí que se ha aumentado un 1 por ciento. Sabe que tenemos una gran dificultad ya que en la pasada legislatura se firmaron numerosos convenios por parte del entonces Ministerio de Fomento, en los cuales no había consignación presupuestaria, pero que son obligaciones que tenemos que asumir. Con la lista que existe de actuaciones pendientes en Patrimonio, si no se produce un incremento sustancial de este capítulo, no podremos hacer frente a esas obligaciones que contrajo el Estado, no podremos avanzar en las mismas por falta de presupuesto. En este mismo capítulo, quiero reflejar una situación que se da con respecto a Cataluña. De los 49 millones que figuran en el presupuesto, si analizamos este capítulo, resulta que a Cataluña van destinados 2,2 millones de euros; estamos en una proporción que no llega ni al 5 por ciento, cuando, tanto por número de habitantes como por PIB, tendríamos que estar hablando del 16, 17 ó 18 por ciento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Jané, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, en primer lugar, en nombre de Convergència i Unió quiero agradecer la presencia de la subsecretaria de Vivienda.

Al igual que el anterior portavoz, seré muy breve, ya que solo quería pedirle que nos diera la visión de lo que considera que debe ser el presupuesto de la Sociedad Pública de Alquiler, de cuáles son sus competencias, de cuál es su función en un Estado compuesto en el cual son las comunidades autónomas las que tienen la responsabilidad en política de vivienda y para cumplir las funciones que esa Sociedad Pública de Alquiler, esa sociedad estatal, tiene encomendadas. No quiero ocultarle a la subsecretaria de Vivienda la oposición de Convergència i Unió a la existencia de esa sociedad. Entendemos que es una injerencia en el ámbito autonómico; recordamos que en esta Comisión se aprobó una proposición no de ley que pretendía paralizar su puesta en marcha, aunque bien ese cierto que posteriormente se aprobó otra resolución parlamentaria en la cual se

preveía que en cualquier caso se sería muy respetuoso con las competencias atribuidas a las comunidades autónomas. Convergència i Unió entiende que de lo andado hasta hoy no podemos afirmar que se esté cumpliendo la voluntad de este Parlamento. En una democracia parlamentaria esto es grave. Convergència i Unió entiende que están saltándose presupuestariamente el mandato del Parlamento. Lo digo con una sensación desalentadora, porque no creo que en esta Cámara exista una mayoría suficiente para llevar a cabo las políticas de la Sociedad Pública de Alquiler que se han llevado a cabo en la última campaña de verano, con anuncios en comunidades autónomas como la de Cataluña en los que se hace una clara exposición de una competencia estatal, que no lo es. Convergència i Unió entiende —no sé lo que pensarán otros grupos de esta Cámara— que nos estamos saltando con presupuesto público la voluntad del Parlamento.

Termino con esto, señora vicepresidenta. Quiero que nos explique el presupuesto de la Sociedad Pública de Alquiler para el próximo año y cómo se va o no a invertir en publicidad en comunidades autónomas que tienen asumida esa competencia exclusiva. Entendemos que no son procedentes esos anuncios y no sabemos si en los presupuestos que vamos a aprobar para el año 2006 va a haber esas previsiones de anuncios. Además, algunos de ellos tampoco se destinan a lo que debería ser una finalidad importante y absolutamente decisiva en materia de vivienda, que muchos grupos de esta Cámara creo que compartimos, y que es la necesidad de movilizar patrimonio que está en manos de Renfe, en manos de la Guardia Civil por antiguos cuarteles, e intentar que todo ese patrimonio pueda ayudar a que exista una mayor oferta de vivienda pública. Entendemos que no siempre se prioriza bien la desafectación de ese patrimonio para dirigirlo a la creación de un parque de vivienda pública y, por el contrario, vemos con preocupación esas actuaciones veraniegas, que entiendo que tampoco han dado el resultado esperado, pero que al final han sido llevadas a cabo con presupuesto público y sin que dieran respuesta a la voluntad mayoritaria de esta Cámara. Si los grupos no me contradicen —y aquí estamos una pluralidad de grupos—, no había en esta Cámara voluntad mayoritaria para que ustedes pudieran hacer con presupuesto público las campañas que se han hecho durante este verano. Por tanto, quiero conocer cuáles son sus previsiones para el presupuesto del año 2006.

Agradezco a la subsecretaria de Vivienda su comparecencia, pero quiero reiterarle que mi grupo parlamentario, que presentó una moción en el Pleno que finalmente fue aprobada, quiere mostrar una vez más su vocación de consenso en este ámbito —que no es fácil—, pero entendemos que ese consenso debería venir acompañado de un escrupuloso respeto a lo que este Parlamento aprueba.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la subsecretaria de Vivienda.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Agruparé las respuestas por razón de la abundancia en las preguntas, que han sido más abundantes sobre algunas materias y más concretas sobre otras.

Me referiré, en primer lugar, a aquellas materias que han sido objeto de un mayor interés por parte de sus señorías. En primer lugar están los gastos de funcionamiento, entendiendo como tales el capítulo 1 y el capítulo 2. Es verdad —lo he dicho al principio— que estos gastos se incrementan de manera sustancial: el 28 por ciento el capítulo 1 y el 50 por ciento el capítulo 2. He desglosado las razones que justifican este incremento y abundaré más. Quiero poner de manifiesto que los empleados públicos que ha reclutado el ministerio en este último año se han reclutado en el mercado público de empleo. ¿Qué quiero decir con esto? Quiero decir que ya eran empleados públicos en su infinita mayoría, en un 95-96 por ciento, de la propia Administración General del Estado. Conviene que recuerde que en el Real Decreto de oferta pública de empleo para el año 2005 el incremento para la Administración General del Estado en el número de efectivos se cifraba en la tasa de reposición. ¿Esto qué quiere decir? Tantos jubilados, tantas incorporaciones nuevas; ergo el saldo final es el mismo. Todos los recursos humanos reclutados por el Ministerio de Vivienda, con excepción —creo recordar— de cuatro puestos de trabajo del entorno de confianza de la señora ministra, son empleados públicos, cobraban una nómina pública, trabajaban en otros lugares de la Administración General del Estado donde recibían su nómina que ahora reciben del Ministerio de Vivienda. Esta es una precisión. La segunda precisión es que la ratio gastos de funcionamiento, gastos corrientes y gastos de capital es extraordinariamente positiva; se cifra en el 2 por ciento y para que —como coloquialmente se dice— el diablo no se ría de la mentira, en el 2,01 por ciento. En cuanto a la ratio habitual, por ejemplo —lo dije el año pasado y lo repito hoy—, cuando se crea el Ministerio de Medio Ambiente esta ratio está en el 5,8 por ciento. Emplazo a cualquiera a, con cualquier ministerio o con cualquier comunidad autónoma, aportarle algún dato. La consejería homónima de la Generalitat valenciana tiene una ratio de gastos corrientes del 19,15 por ciento. La Comunidad de Madrid supera levemente el 13 por ciento. El Instituto de la Vivienda de la Comunidad de Madrid supera largamente el 12 por ciento y se sitúa cerca del 13 por ciento. En consecuencia, considero que es un presupuesto productivo. Respecto a los gastos de funcionamiento asociados a lo que es la infraestructura física del ministerio no se ha construido ningún edificio nuevo y no se ha alquilado ningún edificio nuevo. Estamos en un edificio que preexistía nada menos que 50 años y que lógicamente hay que mantener, hay que adecuar y hay que hacer más eficiente, sobre todo en términos energéticos, porque habrá que predicar en cabeza propia además de predicar en cabeza ajena.

Otra de las objeciones recurrentes ha sido la territorialización de las transferencias de capital. Es verdad que

se mantienen en los mismos términos, sin incrementar ni un céntimo de euro el presupuesto del año anterior. La razón es que cuando se elabora el presupuesto están en negociación los convenios con comunidades autónomas. Ustedes saben bien que el actual Plan de vivienda, es un precipitado, y no en sentido físico sino en sentido químico, de los puntos de vista de las políticas de vivienda por supuesto del Gobierno de la nación, también de las comunidades autónomas, de las organizaciones sociales y los agentes del sector. Se fijan una serie de actuaciones a realizar cada año. En el actual Plan de vivienda son 180.000 actuaciones por año y se fija un límite máximo de gasto y una distribución apriorística en una cesta compuesta por las distintas ayudas. Esta cesta y este límite máximo de gasto hay que instrumentarlos a través de convenios que están en fase de negociación, algunos ya en fase de cierre, y es en estos convenios donde se produce la segunda territorialización del gasto. Ahí están esos 139 millones de euros que contemplan, por una parte, un gasto que no se va a territorializar y, por otra parte, un fondo para hacer frente a los gastos que se deriven de catástrofes y desgracias, como es el caso de El Carmel, que para el ejercicio próximo se cifra, creo recordar —si no es así me corrigen—, en 15 millones de euros en total y cuatro millones de euros para El Carmel. El hecho de que no esté inmediatamente territorializado en el presupuesto no quiere decir, en absoluto, que no se vaya a territorializar. Se territorializará en los convenios precisamente para adaptar los recursos que se ponen a disposición de las comunidades autónomas a las políticas que cada una de ellas quiere desarrollar en su territorio, de acuerdo con las preferencias o las prioridades de ese territorio. Se ha hablado de la ayuda directa de la subsidiación de intereses y de cuotas, etcétera. ¿Por qué no se territorializan estos gastos? Se territorializan las actuaciones, naturalmente que se territorializan, de tal suerte que cada comunidad autónoma decide sobre la cuota parte que le corresponde de ayudas estatales directas a la vivienda o de ayudas a la subsidiación de créditos hipotecarios. Otra cosa es que, contrariamente a lo que suele suceder, en este caso estas ayudas las ejecuta el Estado del mismo modo que las ha venido ejecutando porque tiene el amparo de un título competencial, como es la política financiera. Las relaciones con las entidades de crédito, las relaciones en el nivel central son naturalmente competencia del Gobierno de la nación y, en consecuencia, la ejecución de lo que se decide en las comunidades autónomas —y quiero subrayar que la decisión está en mano de las comunidades autónomas— la desenvuelve el Estado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Ha habido preguntas relacionadas con la Sociedad Pública del Alquiler. Pues bien, el capital social de la Sociedad Pública del Alquiler es de 20 millones de euros. Como prevé la Ley de Sociedades Anónimas, cabe la posibilidad de que en un ejercicio se desembolse el 25 por ciento y se difiera el desembolso de lo restante al ejercicio futuro. Pues eso es lo que se ha hecho. La Sociedad Pública del Alquiler es un instrumento de

política de vivienda dirigido a dinamizar el mercado del alquiler. Naturalmente, el mercado es único; de ahí que la negociación con las entidades financieras se desenvuelva en un nivel central porque —como digo— el mercado financiero es único y el mercado en general es único.

En cuanto a los gastos de publicidad, que preocupan al representante de *Convergència i Unió*, la previsión para el próximo año está en 145.000 euros. Había una previsión muy abultada en el plan de negocio para este año que no se ha ejecutado directamente porque no ha hecho falta. La sociedad abre sus puertas, para ser más exactos media puerta, porque media puerta —la hoja izquierda o la derecha— es lo que se dirige a los propietarios a finales del mes de julio, creo recordar que sobre el 21 ó el 22, y el 6 ó el 7 de octubre había 2.000 propietarios que habían depositado su confianza en la Sociedad Pública del Alquiler. Luego, teniendo en cuenta que las previsiones eran que en el primer año se intermediaran 1.000 viviendas, solo con esta bolsa de 2.000 viviendas, de 2.000 propietarios que han acudido a la Sociedad Pública del Alquiler se puede cumplir ese objetivo. Además, a esta sociedad pública o a esta bolsa de vivienda se incorpora el patrimonio de viviendas de algunas entidades de la Administración General del Estado, como es el caso de la Seguridad Social y en un futuro próximo también el de Muface; en total no llegan a 300 viviendas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, le ruego concisión.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Perdón.

Se me ha preguntado si consideraba que la aportación de cuatro millones de euros para la regeneración o la rehabilitación del barrio de El Carmel era suficiente. En opinión del ministerio, posiblemente no, pero no es la única. Es una contribución que el Gobierno de la nación hace a la Generalitat de Catalunya y al Ayuntamiento de Barcelona ante una eventualidad tan grave como el hundimiento del túnel de El Carmel.

Se ha hecho referencia a cuestiones más concretas relativas a inversiones en terrenos. No son propiamente inversiones en terrenos; esa es la denominación pero el desglose está en el anexo de inversiones. Con estos 300.000 euros se hace frente al pago de obligaciones expropiatorias derivadas de transferencias a comunidades autónomas o al pago de sentencias por indemnización, en un caso 100.000 euros y en otro 200.000 euros.

Me han preguntado qué nuevo personal piensa reclutar el ministerio. Está recogido en la oferta pública de empleo del próximo año y el total son 20 efectivos. No puedo desglosar exactamente los distintos colectivos pero creo recordar —si me equivoco mucho se lo envío por escrito— que son seis arquitectos superiores de la Hacienda pública, tres arquitectos técnicos, cuatro admi-

nistradores civiles del Estado, tres TIC, técnicos en tecnologías de la información, y un auxiliar para el servicio de prevención de riesgos. Me preguntan también por qué no se recoge en las comunidades autónomas de Euskadi y de Navarra. La respuesta es fácil, porque su sistema de financiación está diferenciado y, como coloquialmente se dice, sentarse en un queso y comer de otro tiene algunas dificultades.

No nos retiramos del 1 por ciento cultural —esa era otra pregunta—, estén tranquilos. El 1 por ciento cultural se gestiona, por lo menos en sus criterios generales, en una comisión interministerial y, como saben, deriva de las inversiones que cada departamento realiza. De ahí que la participación efectiva del Ministerio de Vivienda en el 1 por ciento cultural sea reducida, sobre todo porque el grueso de nuestras inversiones va al patrimonio arquitectónico. No tendría mucho sentido que detrayeramos de esas inversiones el 1 por ciento cultural para dedicarlo a lo mismo. Estén tranquilos que no nos retiramos del 1 por ciento cultural y tenemos un programa sustancial en inversiones en patrimonio arquitectónico. Que nos hubieran gustado más amplias, pues sí, pero también tengo que decir que nunca en los últimos años el grado de ejecución de estas inversiones ha superado el 70 por ciento. Es uno de los puntos críticos de la gestión del ministerio sobre el que estamos actuando, al igual que lo estamos haciendo sobre otros. Es verdad que las obras de rehabilitación son complicadas (si lo son las obras nuevas, mucho más las de rehabilitación), pero estamos actuando decididamente para incrementar este porcentaje de ejecución, lo que nos permitirá acometer nuevas obras.

Es posible que haya errores en la memoria de objetivos del presupuesto. Lo que no sé es si tales errores los tiene el presupuesto del año 2005, el cual se hizo con cierta premura, como es lógico, habiendo intentado en este presupuesto aquilatarlo un poco más.

Se me ha preguntado también por el programa de I+D+i. Hay un concepto específico en el capítulo 7 que destina 489.000 euros a subvenciones en esta materia. Son subvenciones genéricas que se articularán a través de una convocatoria pública, al amparo de la Ley de subvenciones. Además, hay subvenciones específicas. La más notable es la del instituto Torroja que, como habrán observado, disminuye; pasa de 1.500.000 euros a 900.000. ¿Por qué disminuye? La colaboración con el instituto Torroja, que es el organismo de investigación más importante del país en edificación residencial y en construcción en general, se circunscribía sobre todo a la elaboración del Código técnico de la edificación. El código se ha elaborado, quedan actuaciones que lo tienen que complementar, pero no es lo mismo cuantitativa ni cualitativamente las actuaciones que complementan una actuación principal que la actuación principal en sí misma. El apartado de laboratorio de la vivienda también se destina a investigación, desarrollo e innovación; son 675.000 euros. Y hay subvenciones a universidades, básicamente a la Politécnica y a la de Alcalá de Henares,

que también tienen esta finalidad. Otras transferencias no se dedican implícitamente a I+D+I sino a subrayar la importancia de la arquitectura como arte aplicada, con una intensa proyección social.

Respecto al recorte en las aportaciones a Ceuta y Melilla, estas aportaciones se han reducido siguiendo el nivel de ejecución de los últimos ejercicios.

También han preguntado por qué han desaparecido proyectos genéricos del programa de inversión: catedrales, bordes urbanos, etcétera. Dije al principio de mi exposición que se han eliminado aquellos proyectos que actuaban como cajón de sastre y se han transformado en proyectos específicos para dar una mayor visibilidad al presupuesto que permita una mayor facilidad de seguimiento y de control.

Creo que he respondido a casi todo. **(El señor Matos pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No hay réplica, señor Matos. Apíadese de todos nosotros. Además, creo que con la exhaustiva comparecencia de la señora subsecretaria lo que viene va a ir muy rápido. Estoy seguro de que todos ustedes tienen todas las dudas satisfechas.

— **DEL SECRETARIO GENERAL DE LA VIVIENDA (RAMOS GUALLART). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000858.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia del secretario general de la Vivienda. En este caso, no hay intervención inicial sino que pasamos directamente al turno de cuestiones a formular por los grupos parlamentarios. Pido a todos los portavoces que se ciñan a lo que es este turno, que es formular cuestiones sobre el presupuesto de la Secretaría General de la Vivienda, que contestará el señor secretario general. La comparecencia la ha solicitado el Grupo Parlamentario Popular. Señor Matos, tiene usted la palabra para dirigir las cuestiones que estime pertinentes al compareciente.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, no protesté cuando me denegó el uso de la palabra para réplica en la comparecencia anterior porque seguro que el secretario general, al que damos la bienvenida a esta Comisión, nos lo aclarará.

Señor secretario general, la señora subsecretaria ha manifestado que la ratio del 2 por ciento de los gastos corrientes de los capítulos 1 y 2 es muy inferior al de las comunidades autónomas —y citó varias—, que ronda el 12 ó el 13 por ciento. Me gustaría saber si hay alguna diferencia entre las competencias que ejercen las comunidades autónomas en materia de vivienda a las del ministerio. Las comunidades autónomas tienen todas las competencias, de ahí nuestro rechazo a un presupuesto en el cual se duplican en dos años los

gastos de personal y de funcionamiento. Dejando al margen esa manifestación de que las comunidades autónomas, como es lógico, tengan gasto porque son las que contratan, dirigen, cargan proyectos, los revisan y contratan a los promotores, las que tienen absolutamente toda la gestión de un plan de vivienda, el ministerio no tiene ninguno. Se nos ha dado algún dato que dice que todas las nuevas incorporaciones son de funcionarios. Yo tengo aquí un dato en el programa 261.M que dice que prácticamente se duplican los laborales y me gustaría saber por qué o qué nuevas competencias tiene el ministerio para haber duplicado su presupuesto. Me refiero a los funcionarios, que pasan de 2.500.000 a 4.444.000, y los laborales pasan de 419.000 a 856.000. Hay otros datos. Por ejemplo, los arrendamientos y cánones también se multiplican por dos veces y media, de 106.000 a 253.000. Las reparaciones, mantenimiento y conservación pasan de 487.000 a 690.000, casi el doble. El material y suministro, material de oficina, agua, gas, vestuario, comunicaciones, pasa de 2.540.000 a 4.546.000; ahí están metidos la publicidad y propaganda, las reuniones, conferencias y cursos y la limpieza, gastos que se duplican también sin tener ninguna justificación o, por lo menos, no nos han dado ninguna. Por tanto, nos gustaría que justificara por qué se duplican los gastos del ministerio si resulta que no tiene ninguna competencia nueva y lo único que hace es firmar talones de más importe.

La segunda cuestión que me gustaría que nos aclarara y que no ha sido explicada por la señora subsecretaria son los objetivos del Plan de vivienda. Como dije antes, las viviendas de nueva construcción, tanto en alquiler como para venta, pasan de 78.300 a 121.400, es decir, suben un 55,6 por ciento, y quien hace esas viviendas recibe solamente un 16,7 por ciento más. Me gustaría saber cuáles son los cálculos que hace el ministerio para saber cómo se pueden cumplir esos objetivos.

Tercera cuestión. Me gustaría que me justificara por qué se pasa a 500 actuaciones si había previstas 15.000 actuaciones de pagos al propietario para su cesión en alquiler para el año 2005. Tienen que estar de acuerdo conmigo en que es una cifra llamativa: de 15.000 actuaciones a 500. También me gustaría saber por qué se pasa de 16.000 actuaciones de subvenciones a los inquilinos a 6.000 en toda España. Esto no son errores, porque tengo los datos de la memoria del año pasado y la de este año y al final el número de actuaciones suma la cifra mágica de las 180.000. Por tanto, tendrá alguna justificación, a menos que lo hayan hecho para cuadrarlo. Estoy seguro de que tiene alguna justificación, pero me gustaría que se la contaran al grupo parlamentario de la oposición, que digan abiertamente si es porque ha fracasado ese programa y que digan: Como el año pasado no pudimos dar ninguna subvención a propietarios, lo hemos bajado de 15.000 a 500 para toda España. Les recuerdo lo que les dije para mi provincia, que eso

supone 12 subvenciones en una provincia de cerca de 900.000 habitantes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir?

Señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Intervengo brevemente, en primer lugar, para agradecer las explicaciones recibidas y reclamar si es posible al secretario general una mayor precisión. He entendido que va a seguir el 1 por ciento cultural y me pregunto por qué desaparecen —hecho absolutamente inusual en los presupuestos— dos partidas, la 75 y 76 en la 261.0, ordenación y fomento a la dedicación, que están destinadas a transferencias a las comunidades autónomas y corporaciones locales. Si efectivamente van a seguir ustedes, por qué sin embargo quitan estas dos partidas del presupuesto.

En segundo lugar, le voy a agradecer las explicaciones que me ha dado sobre el I+D+i pero, en virtud de la resolución que he leído, voy a reclamar más precisión. Usted me ha hablado de a quienes se transfieren dineros, de la universidad tal y de la universidad cual, y me parece bien, pero yo estaba preguntando para qué. No solo a quién, sino para qué. Para saber si son cosas que en algún momento se acaban, o estamos en un genérico que se transfiere, o si son proyectos que tienen un cierto desarrollo y, además, para saber a quiénes sí y a quiénes no. En la lista que me ha citado usted estaban el Torroja, la Universidad Politécnica de Madrid y Alcalá de Henares, pero en el 747 está el Instituto Cervantes y supongo que no es para I+D+i, aunque está en la misma lista. Quisiera que nos contestase, aunque no es necesario que sea hoy. En este tema estamos reclamando el cumplimiento de una resolución que se adoptó en el debate de política general. Por nuestra parte, vamos a ser exigentes por lo que usted ha dicho: que hay que cumplir estas cosas.

En tercer lugar —y con esto termino—, en el capítulo de las subvenciones yo le hubiera agradecido algún comentario sobre si las subvenciones responden a convenios, si estos convenios tienen o no tienen fin, si es una cosa que aguanta siempre, si ahora cuando entra el Consejo de Juventud también entra en un convenio que no sé si se va alargar *in eternum*. ¿Cuáles son los criterios con los que se está gestionando en concreto todo este concepto de subvenciones, tanto de transferencias corrientes como transferencias de capital? Le hubiera agradecido algún tipo de aclaración porque no termino de comprender cuáles pueden ser de hecho los criterios.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Brevemente, quisiera dar la bienvenida en nombre del Grupo Parlamentario Socialista al señor secretario general del Minis-

terio de Vivienda. Al hilo de esto quisiera hacer una reflexión porque se ha insistido numerosas veces en la situación del presupuesto de 2005 y la de 2006. Hay que tener en cuenta un elemento fundamental —lo introduzco como elemento de reflexión—, y es la situación en el presupuesto del año 2005 y la del año 2006. Actualmente existe un plan de vivienda, que se aprobó el 13 de julio, mediante el Real Decreto 801/2005, que determina cuáles son las actuaciones concretas y cuál es la proyección de trabajo para el plan de vivienda. Señorías, este decreto no existía con anterioridad, cuando debatimos los Presupuestos Generales del Estado para 2005. Por tanto, puede que existan algunos cambios en cuanto al establecimiento de objetivos. Tal como ustedes recordarán, allí se hizo el presupuesto de 2005 y sobre ese presupuesto se hizo un plan de choque; es decir, había el presupuesto de 2005 y el plan de choque. Esto puede haber producido ciertos cambios. Digo esto como elemento de reflexión. En el futuro está claro que tenemos un elemento permanente de referencia, que es el Real Decreto 801/2005, para aquellas cuestiones que afecten al programa 261.N, que es el relativo al plan de vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario general, tiene la palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE VIVIENDA** (Ramos Guallart): Señor presidente, señorías, empezaré por responder a las preguntas realizadas por el representante del Grupo Parlamentario Popular, que le agradezco, sobre la ratio, el aumento del presupuesto del ministerio. La eficacia de los presupuestos se mide por la ratio. Evidentemente las competencias de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y del Estado, el representante del Grupo Parlamentario Popular las conocerá posiblemente incluso mejor que yo, lo que no quita para que no tengamos competencias, tenemos las que tenemos. Las comunidades autónomas tienen y gestionan las suyas y nosotros las nuestras, algunas de transcendencia importante para el conjunto del Estado. Como usted sabe, se creó el ministerio, fue una apuesta de programa electoral, elevando la categoría del organismo que se ocupaba de los temas de vivienda y de suelo, para afrontar con un mayor rigor un problema de interés general. Esta apuesta por la creación de este ministerio y sus actuaciones ya ha generado una importante dinámica social. No solamente la actuación del ministerio está afrontando y poniendo las bases de una nueva forma de encarar el problema de la vivienda, sino que además la propia existencia del ministerio ha generado la creación en las comunidades autónomas de importantes políticas, organismos y agencias que se dedican a todo aquello que el ministerio se dedica en origen, es decir, a potenciar el alquiler, a trabajar a favor de la vivienda protegida y a conseguir que los ciudadanos tengan más fácil acceder a una vivienda.

El personal laboral, al que usted se refería, viene del Ministerio de Fomento, como ha explicado la subsecretaria del ministerio. Las nuevas incorporaciones fundamentalmente son de personal que ya tenía una asignación a cargo de los presupuestos de la Administración General del Estado. Hay una serie de gastos de conservación y mantenimiento del edificio que no voy a enumerar, pero si quiere puedo enviárselos por escrito. Lo más importante que me gustaría resaltarle es que la actuación y la existencia del ministerio en gran parte está justificada por el deseo de este Gobierno de elevar a política de Estado la cuestión de la vivienda y a generar una auténtica cultura de Estado sobre la solución de este problema y también sobre la sostenibilidad de todo aquello que esté relacionado con la edificación. Esto requiere emprender una serie de acciones, una culturización y educación de la ciudadanía para concienciar de un problema que a todos nos atañe, ya sea una Administración local, autonómica o del Estado.

Usted ha hecho preguntas relativas a las ayudas del alquiler. Debe haber un error en las 500 que cita, porque yo tengo 2.500. No obstante, también puedo remitirle el dato real. Gran parte de las subidas del alquiler se afrontan desde los programas de rehabilitación. Existen unos programas de rehabilitación para el alquiler, hay 39.500 ayudas y una parte de estas está dedicada al alquiler, no todas.

Respecto a las cuestiones que ha planteado el representante del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), insisto en que en este país, como en los países de nuestro entorno, se empieza a generar una importante cultura relacionada con la sostenibilidad de nuestras intervenciones y el uso de los recursos que tenemos a nuestra disposición y que, como sabe, la mayoría no son renovables. Esta es la intención y la idea del ministerio: convertirse en el punto de encuentro y lugar común de todos los organismos, instituciones y administraciones que preocupadas por estas materias, están haciendo un importante esfuerzo en la investigación y en el desarrollo, tomando una iniciativa sobre importantes programas que a todos nos afectan y a todos nos deberían preocupar. El sentido de los programas que ahora inicia desde su andadura el Ministerio de Vivienda va en esa dirección. Son programas de largo plazo que ahora comienzan y que se dedican sobre todo a mejorar el conocimiento, a sensibilizar a la ciudadanía y a seguir investigando en todo aquello que pueda hacer más sostenible y más habitable las ciudades y el territorio en el que vivimos. Se basan en acuerdos marco de colaboración, desarrollados después a través de convenios. Con mucho gusto le enviaré el desglose, el tipo de gestión y protocolos de cada subvención prevista o establecida, si así lo desea.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario general.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO (SEPE) Y DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y POLÍTICA DE VIVIENDA (PACHECO RUBIO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000860.) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000908.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, la comparecencia del presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo (Sepes) ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, y el Grupo Parlamentario Socialista ha solicitado la comparecencia del director general de Arquitectura y Política de Vivienda. Aunque las funciones son distintas, como los cargos coinciden en la misma persona, las sustanciaremos simultáneamente, y posteriormente pasaremos a la comparecencia del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. ¿De acuerdo? (**Asentimiento.**)

Señor Mancha, tiene la palabra para formular las cuestiones al presidente de Sepes.

El señor **MANCHA CADENAS**: Señor presidente, la dinámica que la Mesa y portavoces han configurado solo permite a este diputado formular preguntas o cuestiones a las autoridades, en este caso al presidente de Sepes, sin que haya lugar a turno de réplica, y con espartana disciplina voy a cumplir este cometido.

Señor presidente, en la comparecencia que se celebró el 14 de octubre del año pasado en relación con los presupuestos este diputado formuló una batería de preguntas, que en parte fueron contestadas y en otras se comprometió usted a dar cuenta por escrito, en breve plazo, y que no se ha llevado a cabo, por lo que volveré a formularlas en la seguridad de que, in situ o bien por escrito, me serán contestadas.

Sepes colabora con la urbanización del suelo público a través de conciertos y convenios con diferentes ministerios. ¿Puede aclarar con qué departamentos ha colaborado en el año 2005 y cuáles son los que va a celebrar en el próximo ejercicio, haciendo hincapié en las principales actuaciones? Me refiero principalmente a los ministerios de Defensa y de Interior, y a Renfe. Nos adelantaba por entonces la puesta en marcha de una comisión interministerial del suelo donde participaría Sepes. ¿Qué planificación ha llevado a cabo esta comisión en 2005 y cuáles son los programas para 2006? ¿Con cuántas comunidades se han realizado conciertos en 2005 y con cuáles se convendrá en 2006, tanto con operadores de suelo residencial como de suelo industrial?

Señor presidente, en la rueda de prensa celebrada por la ministra de Vivienda el 5 de octubre en relación con estos Presupuestos Generales del Estado, la señora Trujillo, de un total de 30 minutos de intervención,

dedicó escasamente tres minutos a Sepes. Y al referirse a convenios que requieren inversión, la ministra, el 13 de abril de 2005, manifestaba lo siguiente. Suelo puesto a disposición por Sepes: Aguas Vivas Guadalajara, 2.113 viviendas; Loma de Colmenar, Ceuta, 1.800 viviendas; en Aranjuez, 150 hectáreas; en El Escorial, un convenio; en Carral, A Coruña; en Alcalá de Henares, una parcela en el polígono Alcalá Galiano; en Utiel, un polígono; en Valencia, una parcela de 165 viviendas; en Navalcarnero, un suelo gestionado en 1998, de 1.049 viviendas; en Mieres, 711 viviendas; en Garellano, Bilbao, 560 viviendas. Y suelo para viviendas, por el Ministerio de Defensa: en Guadalajara, fuerte de San Francisco, 1.004 viviendas; en San Sebastián, en Lore Toki; en Zaragoza, en Valdesparterra, 1.400 viviendas; en Madrid, operación Campamento, 7.000 viviendas. Por último, dijo la ministra que en Aspe, por iniciativa del PSOE, se ha firmado un convenio para construir 1.200 viviendas, pero que no se van a poder construir hasta que se realicen los trámites de planeamiento y gestión urbanística, urbanización y edificación; al menos tres años para las primeras viviendas.

De un total de 28.000 viviendas de las que la ministra señora Trujillo hablaba el 12 de abril, en este momento podemos decir que por el Gobierno del Partido Socialista la única actuación que se ha iniciado en esta época ha sido la de Aspe, las demás estaban todas iniciadas por el Gobierno del Partido Popular, como he ido enumerando, que usted evidentemente conoce. En consecuencia, quisiera saber si a usted le parece satisfactorio el resultado. En cuanto a suelo industrial, la ministra hablaba de un total de 684 hectáreas. ¿Le parece pobre el esfuerzo o es suficiente? Por cierto —y me delata mi localismo—, aprecio la orfandad de la comunidad andaluza. No aparece ni una sola actuación residencial, ¿existe alguna explicación al respecto? Tampoco aparece en Ceuta, aunque ya estaban programadas por el Gobierno del Partido Popular, como ya he dicho. ¿Son viables?

La inversión prevista por Sepes para el año 2006 —voy terminando, señor presidente— asciende a 197 millones de euros, lo que significa un aumento del 19,4 en relación con el año 2005. Lo aplaudimos. ¿Se ha ejecutado el presupuesto de 2005 íntegramente? En una filosofía correcta, y que saludamos, el presidente de la sociedad proclamaba el año pasado que el fin de Sepes era promocionar suelo donde la cohesión social o donde el equilibrio de solidaridad interterritorial lo haga necesario. Y añadía que el objetivo se enmarcaba con prioridad en Andalucía, Extremadura, Castilla y León o las islas Canarias. ¿Cuántas promociones se han hecho en estas comunidades o se van a hacer en 2006?

Conociendo sobradamente la crítica situación en que se encuentran zonas que solo sobreviven de actuaciones agrícolas, ganaderas o relacionadas con la pesca, ¿ha trazado Sepes canales de ayuda para conseguir el desarrollo de estas tierras? ¿Dónde ha incidido? Suponiendo —y así es— que están parejos los ayuntamientos gobernados por el PSOE y los regidos por el PP, ¿podría

hacerme llegar en qué localidades ha intervenido Sepes, distinguiendo las de color socialista y las del Partido Popular? ¿Qué actuaciones ha llevado a cabo en colaboración con Renfe y con el Ministerio de Defensa? ¿Se han respetado íntegramente las competencias que constitucionalmente corresponden a las comunidades autónomas en políticas de vivienda? ¿Ha actuado Sepes alguna vez como urbanizador privado o solo ofrece suelo de titularidad pública?

Por último, señor presidente, y agradeciendo su notoria benevolencia, solo una manifestación que me preocupa y que hago como portavoz de los ciudadanos, reflejada en todos los medios de comunicación. ¿Le consta, señor presidente de Sepes, que la ministra de Vivienda y, por ende, su departamento se encuentran colocados en último lugar del ranking de los ministerios en cuanto a eficacia, popularidad y resultados?

Muchas gracias, señor presidente, y un favor. No me haga excesivas comparaciones con el Gobierno del Partido Popular porque perdimos las elecciones el 14 de marzo, gracias a los subliminales programas del Partido Socialista y la paralización del precio de la vivienda, que, como ustedes saben, señores diputados, en dos escasos años ha quedado prácticamente congelado.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Bienvenido de nuevo, señor presidente de Sepes, y en nombre del Grupo Socialista, enhorabuena por el trabajo desarrollado al frente de la entidad durante este tiempo. Y decimos esto ya que, tras varios años de políticas afortunadamente superadas, en las que la teoría del mercado perfecto oferta-demanda pretendía dar soluciones a las necesidades de las personas en materia de suelo a través de una hipotética liberalización del suelo a transformar para distintos usos, tanto industriales, residenciales o terciarios, y con la pretensión de que su coste final no incidiera notablemente en el precio final de los productos demandados, nos hemos encontrado con el fracaso absoluto para los intereses de la inmensa mayoría de los ciudadanos y una vergonzante ampliación de los intereses especulativos de una minoría. Así las cosas, y con las nuevas políticas de suelo impulsadas por la Sepes, adecuadamente trasladada a la tutela del Ministerio de Vivienda, vemos con enorme satisfacción que quienes entienden de suelo, la Sepes, ese operador público experimentado en la disponibilidad de suelo urbanizado, residencial o industrial, está desplegando una notable actividad en la respuesta a las demandas sociales. Visto que la actividad de la entidad ha dinamizado actuaciones estancadas durante años y que evoluciona positivamente la preparación de suelos para uso residencial, que contribuyen también, como no podía ser de otra manera, a la política de vivienda del ministerio y que también le encarga el Plan de vivienda 2005-2008, y aunque hay voces que discrepan de esta actividad de Sepes, nos

gustaría conocer la evolución del gasto en actuaciones residenciales respecto a ejercicios anteriores y las nuevas previsiones.

Por otro lado, y atendiendo la afirmación de la subsecretaria del ministerio, comprobamos que los aumentos en inversiones de la Sepes van a ser considerables. Nos gustaría, por tanto, que nos aclarara la justificación de tales incrementos en las inversiones.

Reiterando desde este Grupo Socialista nuestro agradecimiento por su presencia y especialmente por sus aclaraciones, le deseamos éxito en la gestión de Sepes, porque ello supondrá atender las necesidades de quienes son objeto inequívoco de nuestra preocupación.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les anuncio que, cuando acaben las comparecencias del Ministerio de Vivienda, nos trasladaremos de sala, porque está habiendo problemas de sonido en la grabación de esta sala. Nos iremos a la sala Cánovas, que está en la primera ampliación y que es más cómoda y amplia que esta. Es decir, cuando acabemos con la comparecencia del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, suspendemos durante diez minutos para bajar a la sala Cánovas. Así, advierto a los responsables del Ministerio de Fomento que sus comparecencias se producirán allí.

¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir?
(Pausa.)

El señor Jané tiene la palabra, por Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con mucha brevedad, quiero dar la bienvenida a la Comisión de Fomento y Vivienda al presidente de Sepes y director general de Arquitectura y Política de la Vivienda y plantearle una cuestión concreta relacionada con una moción que mi grupo parlamentario presentó ante el Pleno de la Cámara y que fue aprobada el pasado mes de abril, en la que hay un punto específico en el cual el Pleno del Congreso de los Diputados mostró su voluntad de impulsar que el Gobierno pusiera a disposición de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos suelo público del Estado para la construcción de viviendas protegidas, evitando ventas y subastas públicas de suelo susceptible de acoger este tipo de viviendas. También se establecía en la moción aprobada la necesidad de impulsar convenios con las comunidades autónomas o ayuntamientos para la cesión urgente de terrenos y/o inmuebles que han quedado con usos obsoletos o en los que se aconseja su traslado para destinarlos a la construcción de viviendas protegidas. **(La señora vicepresidenta, Puig Casol, ocupa la Presidencia.)**

Estoy convencido de que el presidente de Sepes conoce el contenido de esta moción y de este punto específico, que mereció además el voto favorable del Grupo Socialista en el Pleno de la Cámara, y lo que yo le quería preguntar es cómo se refleja en los presupuestos del año 2006 este impulso de la puesta de suelo público

a disposición de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos por parte del Estado como consecuencia de la desafectación de inmuebles que ahora son patrimonio del Estado y que previsiblemente se pueden poner a su disposición para aumentar ese parque de suelo público. Por tanto, cuáles son las previsiones y si en los presupuestos ustedes contemplan uno de los puntos de esta moción, y es que no se produzcan ingresos por ventas o subastas públicas de suelo susceptible de acoger este tipo de viviendas, con lo cual esa precaución que aprobamos en la Cámara de que con ese suelo no haríamos subastas públicas ni ventas se reflejaría en el presupuesto, es decir, que no incluyan en el presupuesto posibles ingresos provenientes de subastas o ventas. Este era el punto que le queríamos plantear desde Convergència i Unió.

Le agradecemos una vez más su comparecencia y le deseamos éxitos en la gestión que lleva a cabo, porque sin ninguna duda un éxito en este ámbito beneficia claramente el interés general. Por tanto, le deseamos que pueda ir bien, pero nos gustaría que nos aclarara concretamente estos aspectos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Casol): Tiene la palabra el presidente de Sepes.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO (SEPES) Y DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y POLÍTICA DE LA VIVIENDA** (Pacheco Rubio): Agradezco la invitación a comparecer en esta Comisión para responder a sus preguntas y si alguna de ellas no queda suficientemente clara adquiero el compromiso, que yo pensé que habíamos cumplido —lo lamento si no fue así—, de enviársela por escrito.

En primer lugar, creo que sería conveniente diferenciar el papel de la Entidad Pública Empresarial, que, como saben, es una entidad dependiente del Ministerio de Vivienda, que tiene como misión operar con el suelo a efectos de generar suelo industrial y suelo residencial, y las competencias administrativas del Ministerio de Vivienda respecto de política de suelo. Quiero recordarles que en mi comparecencia de entonces ya les insistí en que la voluntad del Ministerio de Vivienda y de la Entidad Pública Empresarial era incrementar el papel del suelo residencial, por cuanto entendíamos que en este proceso de puesta en marcha de ese compromiso público del Gobierno de la nación respecto del plan de vivienda y de la potenciación de la vivienda protegida en todo el Estado era absolutamente imprescindible que por parte de Sepes también se colaborara y se incrementara la actuación, cosa que además no es novedosa, pues Sepes, en los primeros años de la década de los 90 también hizo urbanización residencial y fue posteriormente, en la segunda parte de la década y los primeros años de 2000, cuando ese papel residencial quedó reducido prácticamente a la nada.

Como digo, hay que diferenciar entre el papel de Sepes como agente público empresarial, como operador de suelo público, y las competencias administrativas del Ministerio de Vivienda respecto de política de suelo, que están, como bien saben, encuadradas dentro de la Dirección General de Política de Suelo y Urbanismo, y del resto de ministerios que tienen competencia en materia de suelo. Digo esto a efectos de comentar cuál es el papel de Sepes respecto a la Comisión Interministerial de Suelo, en la que en principio no tiene ningún papel, es un proyecto del Gobierno que está encima de la mesa y que pretende crear una comisión de coordinación entre los ministerios que disponen de suelo público a efectos de generar una coordinación administrativa que permita que ese suelo público pueda generar suelo residencial específicamente para vivienda protegida. En ese sentido, el papel de Sepes en esa comisión inicialmente no tiene sentido, y sí lo tendría el Ministerio de Vivienda, que tendría un papel importante en esa comisión interministerial.

Evidentemente, Sepes —y con ello pretendo responder a su primera pregunta respecto de la coordinación con otros ministerios—, como operador público de suelo que es, como ente público empresarial que es, está dispuesto a colaborar con cualquier entidad pública para generar suelo residencial. De hecho, Sepes desde su creación, en el año 1981, ha venido estableciendo como mecanismo de actuación prioritaria la concertación con los ayuntamientos, con las comunidades autónomas y con otros ministerios. De hecho, puedo recordar que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes entonces convino con Sepes la ejecución de un programa de edificación de viviendas en Extremadura, o que no hace mucho tiempo se convino la colaboración con la comunidad de Canarias al objeto de edificar, o con el Ministerio de Fomento para desarrollar determinadas actuaciones en el campo residencial o inclusive en el campo industrial. Quiero recordarles también el papel que se ha realizado, por ejemplo, con la participación de Sepes en Bilbao Ría 2000, utilizando toda la infraestructura ferroviaria para generar una dinámica muy positiva en la ciudad de Bilbao en colaboración con el Gobierno vasco y con el ayuntamiento de Bilbao. Ese tipo de actuaciones en Bilbao, en Cádiz o en Valencia se han hecho para generar, como digo, suelo residencial o suelo industrial, y en definitiva es el mecanismo de colaboración normal. Estamos abiertos también a convenir con el Ministerio de Defensa y con estos ministerios el utilizar suelos públicos. Quiero recordarles que a primeros de año, en la operación residencial Campamento de Madrid, la ministra de Vivienda, en el marco de los convenios con el Ministerio de Defensa, con la Comunidad Autónoma de Madrid y con el Ayuntamiento de Madrid, acordó que en el desarrollo de esa operación importantísima que va a generar unas 20.000 viviendas protegidas, Sepes tuviera un papel destacado en colaboración con el Ministerio de Defensa. Estamos planificando la actuación para desarrollar ese papel del ministerio.

Me preguntaba cuáles eran los convenios que se habían firmado hasta el momento. Estamos satisfechos del papel que en este año está ejecutando Sepes. Durante este año se han firmado 11 convenios, en comparación con los dos o tres que se firmaron en la primera parte de 2004, lo que va a permitir que la actuación de Sepes se refuerce a partir del próximo año. Quiero recordarle que se han firmado 11 convenios con Aspe. S.S. ha comentado anteriormente que solo había habido un convenio residencial y que este caso era con Aspe. **(El señor Mancha Cadenas: ¡Nuevo!)** Sí, nuevos. Existe el convenio firmado con Aspe para 1.200 viviendas; con Manzanares para 760 viviendas, con Casar de Cáceres, para 300 viviendas; con Valdepeñas está a punto de firmarse otro convenio para 800 y con Navalcarnero, para 1.049 viviendas. Aparte de esos cinco residenciales, también se han firmado seis convenios industriales. Con esto respondo a parte de la pregunta del Grupo Parlamentario Socialista. (El señor presidente ocupa la Presidencia). De esos seis industriales se ha firmado uno en Aspe. Lo anunciamos como política de la entidad pública empresarial. Se pretendía coordinar las actuaciones residenciales con las industriales de forma que fueran actuaciones mixtas que, además de generar suelo residencial, generaran empleo productivo, incorporando criterios de sostenibilidad a todos los desarrollos residenciales de Sepes. Porque, no solo es importante el papel de urbanizador de suelo residencial, sino que en este caso las administraciones públicas tenemos un papel de ejemplificación respecto de los demás operadores y tenemos que actuar en la vanguardia de los desarrollos industriales y residenciales. Se han firmado seis convenios industriales con Aspe, Marchamalo (Guadalajara), Manzanares, Navalcarnero, Alfaro, y hemos tenido una actuación importante en la plataforma logística del sudoeste con Badajoz. En lo que va de año hemos firmado once convenios y a estos se unirán algunos otros que se están preparando o que están en estudio de viabilidad. Señorías, esas actuaciones inciden, por una parte, en el aspecto residencial y, por otra, en el aspecto industrial. El aspecto industrial sociedad pública del alquiler —a ello se refería S.S. en una de las preguntas— sociedad pública del alquiler sociedad pública del alquiler no ha sido olvidado. En este momento realizamos un 50 por ciento de actuaciones residenciales y otro 50 por ciento de actuaciones industriales.

Me preguntaba S. S. por el partido político de los municipios. El Ministerio de Vivienda y Sepes no actúan por colores políticos. Actúan en todos los municipios y las comunidades autónomas con independencia del color político. Nuestra divisa de actuación no pretende marginar a comunidades autónomas o ayuntamientos en función de los colores políticos. Puede verlo perfectamente en las actuaciones de los 11 convenios firmados en aquellos municipios o comunidades gobernados por el Partido Popular y en los gobernados por el Partido Socialista. Con independencia del color político del gobierno municipal o autonómico, el Ministerio de la

Vivienda y Sepes están siempre dispuestos a colaborar. Quiero señalar también que Sepes actúa en función de las peticiones de los ayuntamientos. Estamos abiertos a negociar con cualquier ayuntamiento, siempre que el proyecto industrial o residencial que se nos presente sea viable social y económicamente, en definitiva, proyectos que contribuyan a los fines que proponían, tanto industrial como residencial; nos da igual cualquier comunidad autónoma. En Andalucía en este momento no hay actuaciones iniciales, pero quiero recordar que se están desarrollando actuaciones muy importantes especialmente a nivel industrial. Por ejemplo, tenemos actuaciones en Algeciras; en Cádiz; un proyecto de urbanización para un polígono industrial en San Roque; en Huelva estamos haciendo una actuación logística muy importante; en Jaén; en Sevilla y en Málaga. Andalucía es una comunidad autónoma que tiene actuaciones. Lo mismo sucede en Ceuta, con Loma Colmenar, una actuación residencial e industrial que está desarrollando el ministerio, con un número muy importante de viviendas. El ministerio quiere que Sepes actúe no solo como urbanizador, sino que seamos capaces de proyectar una promoción de viviendas como edificador. La ministra de Vivienda se ha comprometido también a hacerlo en la actuación residencial en Mieres (Asturias), donde se están urbanizando 711 viviendas, de las cuales el Ministerio de la Vivienda edificará 84 para convenir posteriormente con la comunidad su gestión. Sepes tiene interés en servir de ejemplo a los actores privados para abrir caminos en materia de urbanización bioclimática, edificación sostenible, etcétera.

En cuanto a la ejecución del presupuesto de 2005, el de Sepes va de forma adecuada. La ejecución no se cierra hasta el 31 de diciembre, pero en cuanto a inversión estamos por encima de las previsiones iniciales. En el último consejo de administración celebrado el pasado viernes, creo recordar que el 31 de agosto íbamos por el 105 por ciento de ejecución respecto de las inversiones. El dato me parece positivo por cuanto toda inversión que se pueda realizar supondrá poner cuanto antes suelo industrial y residencial en el mercado. Ir por encima de las previsiones iniciales es un hecho muy positivo.

Preguntaban también por el respeto a las comunidades autónomas. La actuación de Sepes está concertada y en colaboración con los ayuntamientos en el marco de los convenios que tenemos firmados y en colaboración con todas las comunidades autónomas. En todos los convenios firmados por la ministra durante este año ha habido presencia de la comunidad autónoma competente, estuviera gobernada por el Partido Popular o por el Partido Socialista.

Estamos intentando que los mecanismos de coordinación administrativa funcionen. Cuando Sepes actúa lo hace como un operador público dependiente del Estado pero, evidentemente, en colaboración y concertación con el resto de comunidades autónomas. Me preguntaba si actúa como urbanizador de suelo, entiendo que privado. Sepes actúa no solo en suelo público, en suelo cedido o

cuya enajenación ha sido acordada con los ayuntamientos, sino también comprando suelo privado. No tengo en este momento el dato porcentual, pero puedo decirle que la mayoría del suelo donde se actúa es privado, desarrollando planes parciales, bien sea en suelo residencial o industrial, en la mayoría de los casos con acuerdo de los propietarios. Evidentemente, cuando no hay acuerdos con los propietarios se hace a través de los mecanismos que la Ley de Expropiación Forzosa señala, porque estamos hablando de actuaciones de interés general. Cualquier mecanismo de expropiación forzosa retrasa la ejecución, por lo que intentamos llegar a acuerdos con los particulares y yo creo que en la mayoría de los casos lo conseguimos.

Me va a permitir S.S. que no haga referencia alguna al grado de popularidad de la titular del ministerio. El trabajo que se está realizando es perfectamente conocido por los ciudadanos y al final lo que tiene de verdad o mentira la política se verá en los resultados de las políticas que el Ministerio de Vivienda va a poner en marcha. En concreto, como se ha dicho anteriormente, en el programa 2004 del Plan de vivienda más de 184.000 familias se han beneficiado de las ayudas. Eso es un dato constatable, lo demás son encuestas.

En cuanto a la pregunta que hacía el diputado de Convergència i Unió, ya he comentado anteriormente ese papel diferenciado entre Sepes como entidad pública empresarial y ministerio como Administración General del Estado, donde iba dirigida esa resolución del Congreso de los Diputados —el ministerio ha apostado por ello— de que el suelo público sirva para la construcción de vivienda protegida. El ministerio está trabajando para eliminar las subastas porque suponen un incremento de costes del suelo que luego se traslada a los privados, lo que luego se traduce en un incremento desmesurado del coste de la vivienda. Como decía el diputado del Grupo Popular se incrementa considerablemente la inversión y, dentro de ella, la compra de suelo que en la mayoría va dirigida a los propietarios privados. Pero Sepes parte siempre de la base de que gestionamos esa compra de suelo como operador residencial y luego se vende a precio de módulo de VPO. Sepes ha roto con una tendencia que anteriormente existía, que era urbanizar para luego vender como vivienda libre. Desde el punto de vista público, nos parece que eso no es legítimo. Lo que hace Sepes es urbanizar suelo para venderlo con el fin de recuperar el coste de inversión como vivienda protegida. Tiene un límite que, como S.S. sabe, está entre el 15 y el 20 por ciento del coste de la edificación de una vivienda protegida, ese es el límite que nos marcamos de venta. Esto nos permite recuperar los gastos de la inversión de la urbanización, los que hayamos tenido en la compra de suelo, si los hemos tenido, y seguir construyendo y urbanizando suelo para impulsar la vivienda protegida en toda España.

El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista preguntaba por la evolución del gasto. Comentaba antes que la mayoría de las actuaciones han sido residenciales. Eso va a suponer que más de 4.100 viviendas, con los convenios que hemos firmado este año, se van a poner en

marcha. A esas 4.100 viviendas, producto de estos cinco convenios, Aspe, Manzanares, Casar, Navalcarnero y Valdepeñas, se van a unir las 711 viviendas que se están urbanizando en Mieres, además de las 2.113 cuya gestión del convenio estamos finalizando en Guadalajara. Hay otras actuaciones en las que estamos trabajando, como la de Alcalá de Henares o un concurso público que se va a hacer por parte de Sepes para construir vivienda en alquiler. El interés y la obligación de Sepes es coordinarse con el ministerio, desde el punto de vista de políticas públicas en materia de vivienda, potenciando la vivienda en alquiler, así como el derecho de superficie. Próximamente en Alcalá de Henares habrá una convocatoria de suelo para edificar unas 100 viviendas. A ello añadiría otras actuaciones que en este momento están en fase avanzada de estudio, como la relativa a viviendas en Aranjuez; otra en Valladolid, que en este momento está en un concurso público de jóvenes arquitectos, como Europan. En definitiva, estamos trabajando en varias actuaciones para que eso se incremente. Este hecho permitirá que en los próximos años la inversión de suelo vaya incrementándose y que, por tanto, el gasto público de Sepes continúe en la línea de crecimiento.

Se justificaba ese importante incremento de la inversión, un 32,6 por ciento más que en el año 2005, que es debido al ritmo que ha marcado Sepes de incremento de los convenios con los ayuntamientos y comunidades autónomas, lo que llevará consigo, que a partir del año 2006, el poner en el mercado muchos metros cuadrados de suelo industrial y residencial; colaborar con la política residencial del Ministerio de Vivienda y con la creación de suelo industrial, con el crecimiento de la economía productiva de este país, por el que este Gobierno también ha apostado.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente de Sepes.

— **DEL PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S.A. (RODRÍGUEZ MAÑAS). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000859.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, a solicitud del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Matos, para formular las cuestiones que considere pertinentes.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Quiero comenzar dándole la bienvenida al representante de la Sociedad Pública de Alquiler, sobre todo por haber escuchado hoy algo que estoy seguro ya habra leído en los diarios de sesiones de esta Cámara, que es la oposición mayoritaria de los grupos parlamentarios de esta Cámara a la crea-

ción, funcionamiento y desarrollo de la Sociedad Pública de Alquiler. Quiero centrar esta cuestión, para que S.S. entienda el sentido de mis preguntas. Yo creo que todos los grupos políticos nos preguntamos por qué hay viviendas vacías no utilizadas por los propietarios, es decir, por qué un señor que ha metido sus ahorros en la adquisición de una o dos viviendas o un apartamento lo mantiene vacío y renuncia a obtener unas rentas. Si la compra para obtener un beneficio por venta y la tiene en su posesión tres, cinco o siete años, nos preguntamos por qué durante ese tiempo renuncia a tenerla alquilada y obtener un rendimiento. La única respuesta posible es que ello se debe a la falta de seguridad jurídica, porque los problemas o dificultades que puedan surgir con el inquilino no tienen una fácil solución, no tiene garantizado el cobro de los alquileres, no tiene garantizado expulsar al inquilino si no le paga, puede tardar dos años en expulsarlo y no cobra arrendamientos durante esos dos años.

Tampoco tiene garantizado que si se producen daños en la vivienda pueda resarcirse de ellos. Es un problema de seguridad jurídica. ¿Para qué nacen las sociedades públicas de alquiler? Precisamente para garantizar al propietario estas cuestiones, para dar seguridad jurídica a la relación propietario-inquilino. Desde un principio nosotros hemos planteado que esa seguridad jurídica no solo la debería tener el propietario que alquila a través de una agencia pública, sino cualquier propietario que alquile su vivienda. Por eso hemos presentado aquí iniciativas para que se modifique la Ley de Arrendamientos Urbanos, para que se dote de mayor seguridad jurídica, para agilizar los procedimientos y poner en marchas los juicios rápidos civiles en materia de desahucio, que fueron aprobados en 2003. Toda nuestra lucha de este año es para que esa seguridad jurídica la tengan todos los propietarios y no solo los que alquilan a través de las empresas públicas. Mientras esa seguridad no llegue, hay muchas comunidades autónomas que en los últimos tres o cuatro años, y con esa falta de seguridad, han puesto en marcha sociedades públicas y organismos encargados de hacer esta labor, consistente en una bolsa de viviendas cuyos propietarios tienen miedo a alquilar directamente al inquilino y una bolsa de inquilinos, ponerlos en contacto y garantizar al propietario el cobro de la renta, el resarcimiento de los daños en caso de que surjan en la vivienda o solventar los problemas de desahucio que puedan surgir; es decir, realizar una labor de intermediación. El rechazo del Congreso de los Diputados —excepto del Grupo Socialista— a la sociedad pública se debe principalmente a que ya existen en muchas comunidades autónomas, a que no es bueno que haya dos sociedades públicas en un mismo municipio y que los ciudadanos vean en una calle una sociedad pública de alquiler autonómica y otra de alquiler estatal. Ese es el principal motivo de rechazo. Yo me pregunto dónde va a actuar la Sociedad Pública de Alquiler, si exclusivamente en las comunidades autónomas donde no exista este tipo de sociedades. Si es así, sería más fácil

que el Estado diera financiación a las comunidades autónomas que son las que tienen las competencias desde 1984 en materia de urbanismo, arquitectura y vivienda, para que éstas las crearan. Si se considera que la comunidad autónoma es poco ágil para crearla, entonces tendría justificación la existencia de esta sociedad estatal. En ese caso, querría saber dónde va a actuar. Si va a actuar en comunidades autónomas donde ya hay organismos públicos o sociedades que prestan este servicio de intermediación, querría saber cómo va a actuar la sociedad. ¿Va a crear su propia estructura y hacer competencia a la autonómica? Establecer competencia entre dos entidades públicas, una estatal y otra autonómica, es un auténtico disparate. Creemos en la competencia, pero en la de la iniciativa privada. Por otro lado, sería una competencia desleal porque la sociedad estatal contaría con 20 millones de euros que le proporciona el Estado. Es muy fácil hacer la competencia con esos 20 millones de euros de todos los ciudadanos españoles. Si va a actuar no debería hacer competencia a las agencias ya establecidas. Si no le hace la competencia y trata de colaborar, ¿cómo es esa colaboración? Hay dos fórmulas: o darle una cantidad a la sociedad autonómica, participar en su estructura y controlar sus decisiones —algo que sería rechazado por nuestra parte, ya que una sociedad estatal no debe intervenir en una sociedad autonómica puesto que las competencias son autonómicas— o darle una cantidad de dinero y que la agencia autonómica le proporcione los datos para que se lleven al Congreso de los Diputados y se pueda decir: tengo 14.000 viviendas en alquiler, cuando resulta que esas viviendas son alquiladas por empresas públicas autonómicas. Ese gasto de dinero no tendría sentido para que la señora ministra viniera aquí y nos expusiera cuantas viviendas tiene en alquiler cuando las habrían alquilado las comunidades autónomas. De estos argumentos que expongo es de donde nace el rechazo de las Cortes Generales —excepto del Grupo Socialista— a la Sociedad Pública de Alquiler.

Vayamos ahora a la realidad. La SPA ya se ha creado y en estos momentos tiene un balance con un pasivo, capital social, de 20 millones de euros y un activo, en caja, de 20 millones de euros. Ese es el balance inicial de cualquier sociedad: capital social y caja. Usted también debe contar con una previsión de la cuenta de resultados. Me gustaría saber, teniendo en cuenta que en caja tiene 20 millones —gastos financieros va a tener pocos—, cuál va a ser la estructura porque yo no la tengo, no figura en los Presupuestos Generales del Estado. Me gustaría que me contestara y me enviara esa información, que debe tener al tratarse de una sociedad pública. También quisiera conocer la previsión de la cuenta de resultados, qué gasto va a tener de personal —incluida, por supuesto, la Seguridad Social—, si, como imagino, no tendrá gastos financieros, y en qué se va a gastar el dinero. Nos gustaría saber de dónde van a proceder los ingresos. Me imagino que una parte importante provendrá de los inquilinos, si es que le pagan directa-

mente de a la Sociedad Pública de Alquiler, pero no sé si también le van a cobrar a los arrendatarios. Esos constituirán los ingresos de la sociedad, no puede tener otros, aparte de los ingresos financieros de los 20 millones de euros. Aclárenos en qué se va a gastar el dinero. Si se lo va a gastar en comisiones a los API por la gestión de poner en contacto al propietario con el inquilino, los que van a hacer el negocio son los API. Usted ha creado un monstruo de 20 millones de euros y los API van a estar colocando viviendas a la Sociedad Pública de Alquiler. Si le va a cobrar a los arrendatarios, la sociedad pública obtendrá unos ingresos —la sociedad debe tener también unos beneficios; no se tratará solo de gastar lo que ingrese— un porcentaje de los cuales se los quedará el API y el otro la Sociedad Pública de Alquiler. No entiendo cómo van a abaratar los alquileres cuando habrá varias comisiones de por medio. Como resumen, me gustaría que me aclarara qué va a hacer la sociedad pública, sobre todo en las comunidades autónomas donde ya hay sociedades públicas de alquiler, y qué es exactamente lo que les están ofreciendo. También me gustaría que me informara detalladamente —y si es muy amplio me lo puede mandar— sobre la previsión de la cuenta de resultados tanto para 2005, que todavía no se ha cerrado, como para 2006.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir?

Señor Santamaría, tiene usted la palabra.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: En nombre del Grupo Socialista quisiera darle la bienvenida, en su primera comparecencia ante la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados. Sin duda, para usted será una experiencia inédita, a la par que enriquecedora. Le aseguro que para el grupo al que represento constituye un verdadero placer escuchar cuanto tenga a bien aclarar a esta Cámara en materia presupuestaria, pero lo que realmente nos proporciona satisfacción es la posibilidad de comprobar personalmente y en sede parlamentaria los resultados y planes de futuro de tan importante instrumento como la Sociedad Pública de Alquiler; instrumento que puede, debe y estamos convencidos de que es así, convertirse en dinamizador de las condiciones que propician con carácter general una significativa ampliación del mercado de alquiler de vivienda en España; compromiso adquirido no solo por el Partido Socialista sino por el Gobierno que preside el señor Rodríguez Zapatero. En ese mismo sentido, en el del compromiso, sabemos no solo que el pasado abril se creó en el seno de la Sepes y con la tutela del Ministerio de Vivienda la sociedad que usted preside, sino que se van cumpliendo los plazos establecidos para su puesta en marcha y que muy pronto podremos ver en toda su extensión la importancia y acierto de su creación y funcionamiento. Sería de nuestro interés, por serlo de los ciudadanos a los que representamos, conocer su opinión sobre si la medida adoptada por el Gobierno de España

y concretada en la sociedad pública que preside es o no adecuada a las necesidades de la ciudadanía. Conocemos que hasta el momento el mercado de alquiler estaba estancado o en retroceso por diferentes razones: desconfianza, inseguridad frente al riesgo, falta de profesionalidad en el sector, opacidad y especialmente una despreocupación del sector público hasta la llegada del nuevo Gobierno por un producto, el alquiler, que favorece sin duda a las personas con menor renta y por tanto necesitadas de mayores oportunidades para acceder en condiciones al derecho constitucional de la vivienda.

Los objetivos de dinamizar la oferta en alquiler, de activación del parque existente e inactivo, de reducción de los riesgos con la ampliación de la gama de seguros o el de ofrecer información veraz, actual y transparente junto al de ampliar la libertad del ciudadano a la hora de elegir el acceso a la vivienda fueron establecidos de manera clara desde el principio y reiterada con profusión la vocación de concierto con el resto de administraciones competentes en materia de vivienda, sin interferencia o intención de anular o sustituir la actividad privada. Aún así, tan solo el anuncio de la creación ya suscitó polémicas entre las filas conservadoras y recelo en otras, aunque por distintos motivos; incluso determinadas iniciativas parlamentarias instaron sin éxito la paralización de las actuaciones para la consolidación de la sociedad, atreviéndose en algún caso a afirmar con rotundidad que no se constituiría nunca; lean si no el «Diario de Sesiones» del pasado 20 de abril. Prefiero pensar que estas iniciativas fueron planteadas por desacuerdo con el modelo, el sistema o la figura elegida y no contra los objetivos o los intereses de los ciudadanos, aunque si contemplamos la actividad del Gobierno conservador anterior en esta materia cabría pensar en el objetivo claro de la derecha de seguir teniendo esclavos de la hipoteca ante un mercado de alquiler rígido, oscuro y desconfiado. ¿Cuál ha sido el coste, señorías? El coste que se empeña tanto en pronunciar el Grupo Popular hay que compararlo en si se cumplen o no los objetivos. El cumplimiento de los objetivos por parte de la Sociedad Pública de Alquiler está por ver, lo que sí se ha visto hasta el momento es el claro y rotundo fracaso del anterior director general, que como el señor Matos decía presuntamente solo se dedicaba a firmar talones, y eso sí fue caro para los españoles, tanto para los que no pudieron acceder a la vivienda como para los que estamos hipotecados de por vida, señorías. La realidad, al menos por las noticias que tenemos, es bien distinta y los ciudadanos, sabedores del compromiso con ellos adquirido desde el Gobierno y desde el Ministerio de Vivienda han acogido con satisfacción las garantías ofrecidas por la Sociedad Pública de Alquiler. Por ello sería conveniente que pudiéramos conocer en esta fase presupuestaria la respuesta ciudadana ante esta medida del Gobierno de España. Es indudable que el ciudadano propietario, concededor de las condiciones en las que se deposita su propiedad en el programa de la sociedad y el nivel de concertación con el resto de administraciones,

así como de la seguridad que ofrece la intervención del Estado y el ejercicio de la sociedad como servicio público al que se puede acceder de manera universal, ve garantizados sus derechos de manera eficiente y en inmejorables condiciones. Confían, pues, en el plan de dinamización de alquiler puesto en marcha por la sociedad pública de alquiler, plan del que deseáramos conocer los ejes fundamentales en torno a los que gira y los objetivos que se plantea el Ministerio de Vivienda a través de este plan puesto en marcha por la Sociedad Pública de Alquiler.

Las viviendas ofertadas para su gestión en la sociedad pública entran sin duda en una corriente constante adecuada a las demandas de los inquilinos. Sin duda existirán multitud de actuaciones y proyectos de la sociedad que avalarán las expectativas depositadas en ustedes y que desde nuestro grupo deseáramos conocer. Llevamos poco tiempo con esta nueva experiencia y es de interés para el Grupo Socialista conocer los datos de que se disponga hasta el momento de la respuesta ciudadana tras la campaña de captación de viviendas, y si fuera posible agrupadas por provincias, pues mucho nos tememos que las mayores demandas de servicios puedan producirse en aquellos territorios en los que la política de vivienda está encaminada a la especulación, el negocio inmediato y la sobreexplotación del suelo para usos residenciales, alejados de las necesidades ciudadanas, con grandes costes medioambientales presentes y futuros. Claro ejemplo es la comunidad de la que yo procedo.

Acabo, señorías, como comencé, reiterando nuestra bienvenida al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, señor Rodríguez, y especialmente felicitándole por los éxitos, a pesar de los agoreros conservadores, ya que seguro que son en beneficio de quienes más oportunidades necesitan. Sin duda esta medida del Gobierno de España marca un antes y un después en la política estatal en materia de vivienda de alquiler.

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

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, agradezco la presencia en esta Comisión de Fomento y Vivienda del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Agradecemos su presencia en una Comisión que quiero recordar que el 10 de mayo pasado aprobó una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno a suspender el proceso de creación de la agencia pública estatal de alquiler y a destinar los fondos previstos para su creación y desarrollo a contribuir económicamente al funcionamiento de las agencias o empresas ya creadas o que se creen con la misma finalidad en los ámbitos autonómico o local. Esto fue lo que se votó en esta Comisión de Fomento el pasado 10 de mayo. Ciertamente es que después hubo resoluciones que podíamos entender que amparaban la creación de esta sociedad, pero yo no le voy a ocultar al presidente de la misma que mi grupo la ve con recelo;

con recelo por lo que ha sido el devenir de estos primeros meses, con las campañas publicitarias que entendemos que atentan a las competencias autonómicas, y porque está funcionando—lo decía antes la subsecretaria de Vivienda—como mercado único. No, no, se comparten competencias en el ámbito de la vivienda, pero esa unidad de mercado no debería corresponderse, según mi grupo parlamentario, con la actuación publicitaria que ha realizado. Por tanto, vaya por delante la frialdad de mi grupo parlamentario hacia ese nuevo ente estatal creado. Entendemos que no va a compatibilizar bien sus funciones con las que tienen encomendadas las comunidades autónomas, lo dejo dicho en la Comisión y quedará reflejado en el «Diario de Sesiones». El Gobierno ha decidido, a pesar de esa proposición no de ley, continuar con su creación, con su impulso. Nuestro grupo parlamentario le quiere formular dos preguntas. Primero ¿qué previsión de ingresos tiene la sociedad en cuanto a operaciones que prevé realizar en el año 2006? Segundo, de esas operaciones que se prevé realizar en el año 2006 nos gustaría conocer exactamente cuáles prevén como consecuencia de lo que es patrimonio actual de la Seguridad Social, de Renfe, de alguna manera de patrimonio público actual que pueda convertirse después en promociones de vivienda que se dediquen al alquiler, qué previsión hay en este ámbito. La señora subsecretaria nos ha hablado de 145.000 euros previstos para publicidad en el presupuesto de 2006 y nos gustaría conocer para qué campaña. Nos gustaría conocer qué campañas tienen previstas, con qué objetivos, con qué finalidad y si su contenido va a ser o no respetuoso con el ámbito competencial autonómico, porque las que se han llevado a cabo en este ejercicio 2005 no lo han sido. Es una opinión de mi grupo parlamentario, de Convergència i Unió; como entendemos que no lo han sido e incluso algún responsable en el ámbito de la Generalitat de Catalunya ha visto con un inmenso recelo las campañas realizadas, que han tenido su difusión en el territorio catalán este pasado verano, nos gustaría saber cuáles van a ser los anuncios publicitarios que van a dirigir con esos 145.000 euros inicialmente previstos.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler.

Advierto a SS.SS. que, cuando finalice la intervención del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, nos trasladaremos a la sala Cánovas, que es donde va a tener lugar la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras.

Tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S.A.** (Rodríguez Mañas): Para mí es un verdadero honor comparecer en esta Comisión y les agradezco muchísimo a los grupos parlamentarios que lo han expresado su bienvenida a la misma.

Señor Matos, en primer lugar quiero poner de manifiesto que el Congreso de los Diputados no solo se ha pronunciado con respecto a la Sociedad Pública de

Alquiler pidiendo su retirada, sino que cuando las Cortes Generales aprueban la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2005 en ella aparece una partida presupuestaria para financiar lo que entonces se denominaba Agencia Pública del Alquiler y posteriormente, cuando el Gobierno aprueba un real decreto-ley, que luego, evidentemente, pasa a ser ley a través de la consolidación como tal en el propio Congreso de los Diputados, la Sociedad Pública de Alquiler ya como tal se cita como una de las herramientas de política económica para la dinamización de la productividad de la economía nacional en esa norma de rango legal. Por lo tanto, la Sociedad Pública de Alquiler como sociedad mercantil de capital público ha tenido más bendiciones que aquellas de las que ustedes hablan, que no son precisamente bendiciones, sino recriminaciones, y vuelvo a repetirle que con rango legal; por eso, respetemos la ley para empezar.

En segundo lugar, por lo que respecta a la falta de seguridad jurídica, no le voy a engañar, ha sido una de las causas iniciales por las cuales el Gobierno de la nación se plantea crear la Sociedad Pública de Alquiler. Se están poniendo todos los medios a través del órgano competente del Gobierno, el Ministerio de Justicia, para dinamizar la atención a los ciudadanos afectados por los incumplimientos contractuales mediante la dinamización de determinadas unidades que regula la Ley de Demarcación y Planta Judicial. La Sociedad Pública de Alquiler es una herramienta más dentro de la política del Gobierno. La Sociedad Pública de Alquiler convive con el Plan de vivienda, que utiliza toda una serie de mecanismos e instrumentos para dinamizar esta fórmula de acceso a la vivienda, fórmula por lo tanto de dación a la ciudadanía de vivienda, como constitucionalmente se reconoce. También se están estudiando otra serie de medidas de carácter fiscal y posiblemente se esté reflexionando sobre la normativa reguladora de los arrendamientos urbanos; vuelvo a repetir que el Ministerio de Justicia está poniendo los medios para que el ciudadano propietario cuyo contrato se incumplió, y el ciudadano inquilino también, obtenga el reconocimiento de su derecho a la mayor brevedad posible, lo cual no quita para que el Gobierno de la nación quiera crear y haya creado una herramienta dinamizadora de un mercado con dos objetivos fundamentales: dar seguridad al ciudadano propietario, que hasta ahora no ha tenido la suficiente seguridad para encontrarse cómodo en el mercado; e incrementar el parque de vivienda a la que puede acceder el ciudadano, que no necesariamente tiene que ser vivienda por compra, vivienda que exige a los ciudadanos estar sometidos en la inmensa mayoría de los casos a una presión del sistema crediticio y ofrecer otras posibilidades, otras modalidades de acceso y de disfrute del derecho a la vivienda.

Por lo que respecta a la duplicidad competencial o a la duplicidad de actuación —aprovecho este momento para contestar al señor Jané—, la Sociedad Pública de Alquiler tiene vocación de actuar en todo el territorio del Estado español. Por supuesto, lo hace a través de la negociación

con las comunidades autónomas, negociación que está muy avanzada y quizá sea el momento de mostrar mi sorpresa ante las declaraciones del diputado Herrera, que en este momento no se encuentra en la sala, quien ha puesto de manifiesto concretamente que con la Generalitat de Catalunya no hay ningún tipo de relación y que la Generalitat de Catalunya no quiere que opere la Sociedad Pública de Alquiler en territorio catalán. El señor Herrera y yo no debemos tener los mismos datos o la misma información, porque yo tengo por escrito comunicada a la Sociedad Pública de Alquiler la aceptación del convenio entre la Sociedad Pública de Alquiler y la empresa autonómica de la vivienda, Adigsa, remitida por quien tiene competencias para remitirla, que es la directora general de Vivienda. Además, la presentación de la Sociedad Pública de Alquiler en Barcelona a la posible red de empresarios privados de la intermediación estuvo copresidida por un representante de la Dirección de la Sociedad Pública de Alquiler y por la directora general, quien anunció en público a las empresas que estábamos a punto de cerrar un convenio de colaboración. Refiriéndome a Asturias, que también ha sido mencionada por el diputado Herrera, tengo una comunicación oficial de Vipasa, que es la empresa pública de la vivienda en Asturias, comunicándome que su consejo de administración aprueba el texto del convenio entre la Sociedad Pública de Alquiler y el Principado de Asturias, concretamente Vipasa. De hecho, cuando se iba a proceder a la firma con Vipasa hubo un problema de calendario, de agenda, y no se pudo efectuar, pero insisto en que tenemos comunicación oficial de que ese convenio está aprobado por el consejo de administración de la empresa autonómica. Sumados a estos dos casos saben que se ha formalizado ya el convenio con Cantabria, y en este momento tenemos confirmación oficial y aceptación de las siguientes comunidades autónomas para firmar un convenio con la Sociedad Pública de Alquiler: En primer lugar, Galicia, que, si no recuerdo mal, lo firmará el día 17 en Santiago de Compostela; Ceuta y Melilla, que aceptan los convenios de la Sociedad Pública de Alquiler, y ya ha sido comunicado por escrito; Canarias, que nos ha comunicado su intención de firmar; Andalucía, que en este momento está dando los últimos retoques al texto del convenio y además, al igual que en Barcelona, en Sevilla el director general de Vivienda copreside con el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler la presentación de la Sociedad al mercado de Andalucía occidental y anuncia, al igual que la directora general en la Generalitat de Catalunya, que se va a llevar a cabo un convenio con la Sociedad Pública de Alquiler y con la agencia o bien con la Dirección General de Vivienda del Gobierno andaluz. El que tiene interés directo en trabajar o en empezar a negociar —digo empezar porque la negociación se inicia mañana— es el Ayuntamiento de Madrid. El Ayuntamiento de Madrid, como bien saben todos ustedes, tiene una bolsa de alquiler que ha dado una serie de frutos, pero considera inicialmente que sería bueno empezar a tener tratos con la Sociedad Pública de Alquiler, tratos que no se han tenido

antes porque había —luego lo hemos visto— un cambio de responsables en la concejalía y el interlocutor definitivo estaba por determinar. Ya está determinado y mañana por la tarde, si mal no recuerdo, es la reunión con el gerente de la Empresa Municipal de Vivienda.

Con respecto a la Comunidad Autónoma Valenciana, las reuniones con sus responsables han sido reiteradas en varias ocasiones, habiéndose producido además una situación bipolar: mi relación fue con el director general de Vivienda de la Generalitat Valenciana, pero la responsable de la empresa autonómica de la vivienda de Valencia se personó en la sede de la Sociedad Pública de Alquiler pidiéndonos negociar y firmar un convenio. No me voy a entretener en relatarles cómo son las relaciones de la Sociedad Pública de Alquiler con las comunidades autónomas, pero les digo que son absolutamente favorables y fluidas. Por eso me ha llamado muchísimo la atención que se plantee oposición autonómica a la Sociedad Pública de Alquiler, porque a mí no se me ha manifestado en esos términos.

El señor Matos comentaba que la cifra de 2.000 viviendas era simbólica, que no tenía repercusión. Voy a aclarar una cosa importante. La Sociedad Pública de Alquiler opera con un flujo de oferta que va ofreciendo a la demanda: hoy son 2.000, mañana 2.030, pasado 2.060, porque la media de entrada de propietarios en la Sociedad Pública de Alquiler oscila entre 35 y 40 pisos diarios. A partir del momento en que se produce la llamada del propietario a la Sociedad Pública de Alquiler se inicia un largo proceso de evaluación, análisis, comprobación de calidad de los pisos y, si no, propuesta de puesta a punto de ese piso y, posterior análisis de renta, en colaboración con la red privada, así como establecimiento de toda una serie de controles que dan lugar al ofrecimiento de renta al propietario. Vuelvo a insistir; es un flujo, y cada día se ofrecerán al ciudadano inquilino los que ese flujo nos vaya dando; es decir, un día tendremos el proceso para 40, al día siguiente para 62, al día siguiente para 82 y habrá algún día que habrá 2 y otro que habrá 100. Es decir, no es un parque fijo de viviendas a gestionar; es un instrumento de doble entrada y una salida. ¿Cómo va a actuar la Sociedad Pública de Alquiler? Va a actuar con un procedimiento que todos ustedes conocen, porque es público y aparece en la página web, que espero hayan consultado. Si necesitan mayor precisión, no duden en ponerse en contacto con la Sociedad Pública de Alquiler, que les explicará dato a dato, punto a punto, el proceso. Acabo de relatarlo de una forma muy sintética. El propietario nos envía la petición de alquiler de su piso; su piso pasa a ser evaluado por la red, red privada que opera en todo el territorio nacional; una vez que se ha producido esa evaluación y el establecimiento de la renta orientativa, pasa a la sociedad, que fija un precio concreto para el propietario y le ofrece una renta, y en el momento en que este nos da su aprobación pasa a ofrecerse al inquilino, siempre a través de la red. Vuelvo a repetir que los 20 millones de euros son de capital social. En el momento en que tenga su presupuesto equilibrado, la sociedad irá

viviendo con los ingresos que va obteniendo, ingresos que lo único que retribuyen son los gastos de funcionamiento y operación de la Sociedad Pública de Alquiler. ¿De dónde proceden esos ingresos? Proceden de la retribución que al propietario se le solicita por la gestión de un servicio que recibe. Hay otros modelos; hay comunidades autónomas como la valenciana que dice que esta prestación la da gratuitamente. ¡Hombre!, gratuita pagada por todos los contribuyentes, es decir la da con cargo a los presupuestos de la comunidad autónoma, que no caen del cielo. Nuestro sistema pretende que el contribuyente que se beneficia de forma especial de una gestión pública al menos la retribuya. Como usted comprenderá, no hay ánimo de lucro, pero sí de financiar una especial labor de la Administración pública, en este caso de una sociedad, que presta un servicio a un ciudadano con respecto a otro. Es la razón fundamental, no hay otra; hablo de razón política, de filosofía, luego hay otra serie de razones contables. **(La señor vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

El señor Jané se refería a la difusión y la publicidad. La difusión y la publicidad son modestas y con un gasto muy controlado y se hacen en los periódicos de mayor tirada en el territorio nacional. Al igual que se hizo la campaña para propietarios y para captación de red de empresarios privados para la intermediación, se hará en fechas próximas para el inquilino en el mismo formato y con la misma difusión.

Por lo que respecta al patrimonio público, otra de las funciones y objetivos que tiene la Sociedad Pública de Alquiler es rentabilizar el patrimonio inmobiliario ocioso —perdóneme el término—, es decir, no operativo en este momento —los famosos 3 millones de viviendas a los que se refería la subsecretaria cuando expuso el presupuesto—, y detectar en el propio patrimonio del Estado qué inmuebles no están suficientemente rentabilizados, están desocupados hoy y posiblemente no están en buen estado. Inicialmente se ha firmado un convenio con la Seguridad Social, que ha aportado 226 inmuebles, a los que evidentemente se les dará idéntico trato que a los bienes de los propietarios privados, con su evaluación, establecimiento de renta, etcétera, y 50 pisos más —hablo de pisos, porque no hay chalés ni viviendas unifamiliares— de la Muface, la Mutualidad de Funcionarios Civiles del Estado, que firmará el convenio con el ministerio en breve. Además también les anuncio que la Sociedad Pública de Alquiler está estudiando otros patrimonios públicos y está en relación con otros departamentos ministeriales para que se produzca el encargo de gestionar ese patrimonio inmobiliario a la Sociedad Pública de Alquiler, con presencia de toda esta serie de inmuebles en toda la geografía nacional.

Por último —y no sé si dejo algo sin contestar—, a mí me parece, ya que se me pregunta mi opinión como responsable de este proyecto de Estado, de esta realidad, que el Gobierno de la nación, cuando decide crear la Sociedad Pública de Alquiler, había detectado claramente una necesidad ciudadana que no estaba suficien-

temente atendida, se necesitaba, sin duda alguna, una herramienta de ámbito estatal, de apoyo a la ciudadanía, de dación de la vivienda al ciudadano que la estaba demandando. Por tanto, crea la Sociedad Pública de Alquiler que recibe, en dos meses de vida en la calle, una respuesta ciudadana más que llamativa. Hablo solo de los propietarios porque la sociedad ahora mismo está abierta solo a la propiedad; en breve, se abrirá a los demandantes de vivienda, a los ciudadanos quienes el sistema no ofrece la vivienda donde quieren vivir, el espacio donde quieren vivir. Sencillamente, lo que hace el Gobierno es intentar dar mayor satisfacción, adaptarse más a las necesidades, a los ciclos de vida, a los movimientos de carácter laboral, personal y familiar. El alquiler lo facilita mucho más que la compra, por lo tanto, opta por hacer convivir al alquiler con la compra y su instrumento, entre otros, es la Sociedad Pública de Alquiler. **(El señor Herrera Torres pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No hay turno de réplica. Esta Presidencia no va a cambiar lo acordado, ha acabado el turno.

El señor **HERRERA TORRES**: Es que no pido réplica, es por alusiones.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Yo no lo he visto así.

Ahora nos vamos todos abajo, para continuar con la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación. **(Pausa.—El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (MORLÁN GRACIA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 212/000889), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Números de expediente 212/000795 y 212/000798), GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Números de expediente 212/000745, 212/000739, 212/000737 Y 212/000740), GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS (Número de expediente 212/000751), GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (Números de expediente 212/000760, 212/000762, 212/000761 Y 212/000763) Y GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIO) (Números de expediente 212/000864 y 212/000865.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, dado lo apretado de la agenda que tiene la Comisión en el día de hoy no va a ser posible interrumpir la sesión para comer. En consecuencia, hemos gestionado con la Mesa del Congreso que en un lugar externo y adyacente a esta sala

puedan prepararnos un servicio de catering. Así, SS.SS. puedan entrar y salir, utilizando el menor tiempo posible para poder mantener el ritmo de la Comisión.

Continuamos con la comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación. Esta comparecencia tiene el mismo formato que la primera. Habrá una intervención inicial del señor secretario de Estado; a continuación intervendrán los grupos que han solicitado la comparecencia y posteriormente los que no la hayan solicitado.

También quiero decirles que hay un escrito del Ministerio de Fomento en el que se solicita que las preguntas dirigidas al director general de Carreteras, al director General de Aviación Civil, y al director general de Infraestructuras —que en el orden del día figura que se dirijan al señor Secretario de Estado— a ser posible las dirijan ustedes a los Titulares de las secretarías que vienen a continuación.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¿Como nos vamos a saltar el acuerdo de la Mesa?

El señor **PRESIDENTE**: Me ha entendido usted perfectamente, si usted no se lo quiere saltar, ejérzalo y la respuesta la obtendrá usted de los altos cargos correspondientes.

Sin más preámbulo, tiene la palabra el señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Comparezco con mucho gusto ante esta Comisión para presentarles a grandes rasgos las actuaciones e inversiones en infraestructuras que va a realizar el Ministerio de Fomento y que están previstas en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006. Después de contestar a las cuestiones que ustedes quieran plantear, comparecerá la subsecretaria del ministerio para explicarles las grandes cifras del presupuesto del conjunto del Ministerio. Además, tanto la secretaria general de Infraestructuras, como el secretario general de transportes y el presidente de las empresas públicas cuyas comparecencia han solicitado, están a su disposición para contestar a las preguntas que ustedes estimen oportunas.

En primer lugar, me gustaría explicarles algunas novedades en la organización del Ministerio que se han producido en este año 2005. A este respecto, debo referirme a los cambios que se han producido como consecuencia de la aplicación de la Ley del Sector Ferroviario, y tal y como anuncié en la comparecencia de presupuestos del año pasado, el presente ejercicio 2005 ha sido el primero en el que la gestión de dicho sector por parte del Estado se ha realizado aplicando la Ley 39/2003 del sector ferroviario. El nuevo modelo ferroviario definido por la ley se ha traducido en la separación efectiva de la gestión de la infraestructura ferroviaria y de los servicios, mediante la creación de dos entidades públicas

empresariales. como son ADIF y Renfe Operadora. Durante 2005 hemos continuado el desarrollo normativo previsto en la ley a la vez que el ciudadano no ha percibido menoscabo alguno en la calidad de los servicios que ha recibido, como consecuencia de esta separación a la que he hecho referencia.

Un aspecto importante a destacar en la puesta en marcha del modelo ferroviario fue la decisión de sanear financieramente a Renfe, para lo cual el Estado asumió 5.459 millones de euros de deuda de la citada empresa, con el objetivo de sanear lo más posible la estructura financiera de las nuevas entidades que se han creado. De cara al ejercicio 2006, este esfuerzo por parte del Estado se mantiene y se traduce, en el caso de Renfe Operadora, en una aportación de capital de 404 millones de euros. Este hecho, sin precedente en las dos últimas legislaturas, servirá para impulsar el plan estratégico de Renfe Operadora cuyo principal objetivo consiste en mejorar la calidad de la prestación del servicio ferroviario, acometiendo un plan de modernización de su material y prestando los servicios adecuados en el momento en que se vaya produciendo la finalización de las obras en curso de las infraestructuras de la red de altas prestaciones y de las que se lleven a cabo en la red convencional.

Por otra parte, el pasado mes de julio se creó la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seitt. Esta sociedad facilitará la financiación de infraestructuras de transporte, tanto en carreteras, como en infraestructura ferroviaria, de forma que pueda mantenerse un fuerte ritmo inversor. Esta sociedad permitirá licitar nuevas actuaciones en carreteras y ferrocarriles por importe de 1.238 millones de euros. La sociedad se ha creado en este ejercicio 2005, con un capital social de 500 millones de euros y el próximo año se ampliará el capital en otros 400 millones de euros que se aportan a través de capítulo 8, activos financieros, con lo que contará con 900 millones de euros de recursos propios.

Antes de entrar en las cifras, me gustaría destacar los aspectos más relevantes de los presupuestos de este año. Como ustedes saben, el pasado 15 de julio el Consejo de Ministros aprobó el Plan estratégico de infraestructuras y transportes que supone un esfuerzo planificador sin precedentes para las infraestructuras y servicio del transporte en España para el periodo 2005-2020. Los presupuestos para el año 2006 son, por tanto, los primeros que se plantean en el marco del PEIT, y en este sentido quiero destacar la gran coherencia existente entre los objetivos del plan y los de los propios presupuestos. Así, el presupuesto que les presento responde a los siguientes objetivos recogidos en el PEIT: impulso de la competitividad de nuestra economía, refuerzo al equilibrio territorial y la cohesión social, contribución a la sostenibilidad ambiental y mejora de la eficiencia del sistema de transportes. Además, recoge como prioridades la seguridad, el mantenimiento y conservación, la creación de nuevas infraestructuras, con especial impulso

al ferrocarril, atención a los territorios no peninsulares y a las conexiones transfronterizas y el impulso a la movilidad urbana. Dichos objetivos y prioridades se materializan en las siguientes grandes líneas de actuación. En carreteras, avanzan estos presupuestos en la ejecución de los grandes ejes de mallado y en el cierre de itinerarios estructurantes. En ferrocarriles se impulsa el cambio modal a través de la ejecución de los ejes estructurales de alta velocidad, la modernización de las infraestructuras del ferrocarril convencional y de cercanías y la mejora en la prestación de los servicios ferroviarios. En aeropuertos, se avanza en la vertebración y accesibilidad del territorio a través de la ampliación de la capacidad de los aeropuertos, y en puertos se fomenta la intermodalidad y las actividades logísticas.

Las principales características de este presupuesto son, en primer lugar, que aporta continuidad y estabilidad a la nueva política de infraestructuras y consolida el cambio iniciado en el primer presupuesto de la legislatura, mantiene un fuerte ritmo inversor, dota de continuidad y estabilidad a la nueva política de infraestructuras y transportes, recoge las estrategias del PEIT y traslada sus directrices al ámbito presupuestario, de manera que la inversión crece un 9,4 que se sitúa por encima de la tasa contemplada en el PEIT que es un 6 por ciento, y alcanza ya la media anual prevista en el mismo. Es coherente con la estrategia de impulso al ferrocarril ya que este modo de transporte concentra el 48,6 por ciento de las inversiones y recoge los compromisos del Gobierno a través de los distintos planes, Plan Galicia, Plan Extremadura, Plan Oeste, compromisos en desarrollo de convenios, como puede ser el convenio con la comunidad valenciana. Si ustedes preguntan les podría pormenorizar con más detalle pero iría en esa dirección.

Entrando ya en el detalle de las cifras he de decirles, en primer lugar, que el presupuesto gestionado directamente por el Ministerio de Fomento para 2006, en créditos totales de gasto, es de 10.347,3 millones de euros que suponen un incremento de 1.272,6 millones de euros respecto a 2005, con lo que el crecimiento que se produce es del 14 por ciento respecto a 2005. Además, se llevarán a cabo actuaciones en carreteras por 794,2 millones de euros, por el sistema de abono total del precio (método alemán), que no figuran en las cifras presupuestarias antes indicadas, pero que sí se imputan en el año 2006 como una de las partidas que en la contabilidad nacional se computan como gasto. El volumen global de inversiones por modos de transporte del Ministerio de Fomento y del conjunto de sus organismos y entidades públicas asciende a 15.542 millones de euros, incluida la anualidad para 2006 del plan extraordinario de carreteras, por el método alemán, y la inversión prevista por la nueva Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre. Este presupuesto de inversión supone un incremento respecto al del año 2005 de 1.332 millones de euros, es decir, 9,4 de crecimiento, que es garantía de la solvencia financiera necesaria para la

implantación y desarrollo de las actuaciones en infraestructura y transporte previstas en el PEIT.

Esta cantidad global se distribuye por modos de la siguiente manera. En ferrocarriles, se van a invertir 7.553 millones de euros, que es un 48,6 del presupuesto de inversión; en carreteras, 4.246 millones de euros, que es un 27,3 por ciento del presupuesto de inversiones; en aeropuertos, 1.784 millones de euros, que son el 11,5 por ciento; en puertos, 1.361 millones de euros, que son el 8,8 por ciento y el resto de las inversiones que hay en el Ministerio supone el 3,8 por ciento. El peso relativo de las inversiones por modos de transporte se ajusta a las previsiones del PEIT en el que se recoge la prioridad inversora del transporte ferroviario.

Paso a destacar las principales características de la inversión por modos. Como he mencionado anteriormente, en ferrocarriles la inversión presupuestada para 2006 es de 7.553 millones de euros, lo que supone la continuidad del esfuerzo inversor en este medio de transporte. La composición de esta inversión es la siguiente. Renfe Operadora, para prestación de sus servicios, va a invertir 1.030 millones de euros; en infraestructuras, se van a invertir 6.523 millones de euros. A su vez, la distribución de la inversión en infraestructura ferroviaria es en alta velocidad de 4.265 millones de euros, y en la red convencional 2.258 millones de euros. Es decir, dos terceras partes de la inversión en infraestructura ferroviaria se va a destinar a la construcción de nuevas líneas de alta velocidad y un tercio de la inversión se destinará a la conservación y mejora de la red convencional, así como a nuevas actuaciones en la red de cercanías. Las principales actuaciones inversoras en alta velocidad se localizan en los siguientes ejes: Lleida-Barcelona-frontera francesa, Madrid-Levante, Córdoba-Málaga, Madrid-Segovia-Valladolid, Orense-Santiago, variante de Pajares, el eje atlántico en Galicia, e Y vasca. En carreteras, incluyendo la anualidad del plan extraordinario, la inversión presupuestada para 2006 es de 4.246 millones de euros, lo que supone un 22,5 por ciento del incremento respecto del año 2005. Del total de la dotación para 2006, 2.589 millones de euros, se destinarán a la construcción de nuevas autovías. Entre las principales actuaciones se destacan la autovía del Mediterráneo, el cierre de la ruta de la Plata, Cantabria-meseta, la autovía Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, la autovía Mudéjar, la autovía Oviedo-La Espina, la autovía Lleida-Huesca-Pamplona, la autovía Ávila-Salamanca, la autovía de Castilla y la autovía del Duero.

El programa de conservación, explotación y seguridad vial está dotado con 896 millones de euros. Todo el incremento presupuestario de la Dirección General de Carreteras se dedica a este programa. Se integran en el mismo la conservación integral, corrección de tramos de concentración de accidentes, señalización, barreras de seguridad, visibilidad invernal, rehabilitación de firmes y puentes, etcétera. Al programa de acondicionamientos que incluye las mejoras de las carreteras convencionales principalmente con variantes de población, se des-

tinan 436 millones de euros. Al programa de actuaciones en medio urbano, integrado por actuaciones de acceso a grandes poblaciones y circunvalaciones, se destinan 325 millones de euros.

En lo relativo a aeropuertos, las inversiones previstas y gestionadas a través de AENA ascienden a 1.784 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 20,7 por ciento respecto a 2005. Estas inversiones en aeropuertos se dirigen a aumentar la seguridad de los viajeros y de las instalaciones, a través del Plan General de Seguridad, a mejorar la calidad de los servicios prestados a los viajeros y a aumentar la capacidad de los terminales y las pistas de vuelo.

Por último, las inversiones presupuestadas en puertos de interés general gestionadas por las autoridades portuarias y por el Ente Público Puertos del Estado, ascienden a 1.361 millones de euros. Estas cifras suponen el mantenimiento del ritmo inversor en la red de puertos de interés general del Estado, tal como estaba previsto. Las inversiones están dirigidas al aumento de la capacidad operativa de los puertos, al fomento de la intermodalidad y a la creación de las autopistas del mar.

No quiero terminar esta breve intervención sin reiterarles el importante esfuerzo que hemos realizado para elaborar unos presupuestos que apuestan firmemente por las inversiones en infraestructuras, que siguen una línea clara en relación con las prioridades marcadas por el PEIT, que permiten continuar el cambio en la política de infraestructura del transporte que se empezó con los presupuestos del año 2005, de acuerdo con los compromisos adquiridos, y que dotan de viabilidad financiera a los principales modos de transporte. En la línea de lo iniciado en los presupuestos para el año 2005, son en definitiva unos presupuestos que apuestan por unas estructuras que contribuyen al equilibrio territorial, con un impulso decidido por la intermodalidad y con respeto escrupuloso por la sostenibilidad ambiental, y ello como un medio para incrementar la productividad de los factores que contribuyen al crecimiento económico y a modernizar nuestro país.

Muchas gracias. Estoy a la espera de sus preguntas.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia ha sido solicitada por cinco grupos parlamentarios que son los que intervendrán en primer lugar, y posteriormente lo harán los grupos que deseen pedir alguna aclaración. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Como creo que hay aspectos que van a ser tratados en otras comparecencias, me voy a limitar a señalar algunas de las cuestiones más importantes que son objeto de preocupación del Bloque Nacionalista Galego. Efectivamente, para el año 2006 hay preparada una inversión en el caso de Galicia, en lo referido a ferrocarriles, carreteras, puertos

y aeropuertos, que alcanza la cantidad de 1.040 millones de euros por todos los conceptos. Esta cantidad significa el 8,3 en el conjunto del Estado y es un avance en términos absolutos con relación a las partidas que figuraban para el año 2005, haciendo la salvedad de que las partidas del año 2005 ni siquiera se han ejecutado en un 20 por ciento, cosa que es interesante tener en cuenta para saber los problemas de los presupuestos, y como muchas veces hay que juzgar más por el resultado final de lo realizado y no sólo de lo presupuestado inicialmente.

Dicho esto, nos gustaría plantear un problema de fondo bastante grave. En el libro que ustedes publican de presentación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado, en su página 129, advierten que la inversión, según todas las infraestructuras, incluyendo las hidrológicas, el desarrollo de las comarcas mineras y otras, alcanza una cifra total de 16.118 millones de euros. Al hablar de los ferrocarriles, presentan dos cifras, una cifra de 5.062 millones de euros, entre entes públicos, sociedades mercantiles y estatales, y de 1.380 millones por cuenta del ministerio, lo que equivaldría a una cifra de 75.704 millones de euros. Me advierten que a la cifra de 5.604 millones de euros, que consideran ustedes cifras consolidadas, para evitar duplicaciones se ha eliminado la cantidad de 778 millones de euros correspondiente a la gestión y administración de la red ferroviaria de titularidad del Estado que realiza el ADIF. Esto es correcto, pero resulta que al analizar los presupuestos de la comunidad autónoma, observamos que esta duplicidad no se elimina, sino que se mantiene, aparecen 58 millones de euros para Galicia, en el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Ferrocarriles, convenio con el ADIF, y después vuelve a aparecer otra vez en el ADIF. El montante global de la inversión en Galicia pasaría de ser de 1.479 millones de euros en el conjunto de todo el presupuesto, a 1.420 millones de euros al retirar los 58 millones de euros. Nos gustaría que esto se clarificase, porque evidentemente no es igual un presupuesto para Galicia de 1.479 millones que de 1.420 millones, admitiendo, eso sí, que en lo que tiene que ver con las infraestructuras del transporte efectivamente Galicia en el conjunto del Estado tiene un 8,3 por ciento que globalmente, en el conjunto de todos los presupuestos, sería el 5,8 y el año anterior tuvo el 5,3. En todo caso, señor secretario de Estado, nos gustaría que aclarase esto, porque es muy importante recuperar esa duplicidad para que la cantidad destinada a Galicia en los Presupuestos Generales del Estado sea para Galicia de 1.479 millones de euros.

En segundo lugar, nos gustaría llevar a su ánimo el cierto estupor que causó en la opinión pública de Galicia y en los sectores más preocupados el hecho de que el eje atlántico aparezca presupuestado con un horizonte del año 2010, cuando realmente, según el plan de infraestructuras del anterior Gobierno, estaba presupuestado para el año 2007; después, en los debates parlamentarios, lo situamos todo lo más en el año 2009, siempre incluyendo Ferrol y la frontera portuguesa. Sin embargo, en

los presupuestos actuales se cifra el horizonte de A Coruña-Vigo en el año 2010; son 158 kilómetros, teóricamente asumido en 1998, empezadas las obras malamente en el año 2000. Si ahora también nos lo trasladan al año 2010, creemos que no es un horizonte asumible. Esto es así porque ustedes, en relación con lo que sería el ritmo adecuado de las obras, le dedican partidas presupuestarias muy pequeñas, solamente 139 millones de euros. Lógicamente a este paso no hay manera de tener siquiera el eje atlántico A Coruña-Vigo, no digo ya con Ferrol incluido. Esto va conectado con el hecho de que no aparezca nada para Ferrol-A Coruña, con lo cual la preocupación es enorme; el horizonte temporal que puso el Congreso fue del año 2009 y vemos que no se saca siquiera el estudio informativo, que ya debía estar más que publicitado, cuando usted sabe que fue retrasado por motivos de una supuesta oposición de algunas instituciones u organizaciones en el Ayuntamiento de A Coruña. Pero ese no puede ser el pretexto para tener el tramo Ferrol-A Coruña prácticamente en un horizonte del que no sabemos siquiera el año. Lo mismo pasa con la salida sur de Vigo.

Más preocupante —fue lo que intranquilizó más a la opinión pública de Galicia— es que el gran boom del presupuesto para llegar a este 8,3 por ciento está centrado en la línea de alta velocidad Ourense-Vigo, a la que se coloca un horizonte del año 2010 —en el Congreso lo teníamos en el año 2009—. Todo el mundo está preocupado porque son 83 kilómetros y aparece ahora presupuestada con 1.800 millones de euros, lo cual provocó un cierto escándalo, porque 1.800 millones de euros para 83 kilómetros no se entiende muy bien, además con 400 millones de euros para este año, que nadie cree que se puedan invertir, porque los 200 millones del año pasado no se invirtieron en nada. La gente se pregunta, ¿cómo es posible un presupuesto con 400 millones de euros para 83 kilómetros, mientras que para lo que está ejecutándose, en lo que se necesita correr, se le ponen 130 millones de euros? ¿Es esto creíble? ¿Qué pasa, que se va a pagar la mina a Villar Mir? ¿Cómo puede costar igual el trozo de A Coruña, que son prácticamente 14 kilómetros, que el trozo de Pontevedra, que son unos 30 y el trozo de Ourense, que son más de 40? No lo entiende nadie. En todo caso nos gustaría que, si puede, empezasen a analizar este problema para no retirar dinero en cantidades importantes de Ourense-Santiago, sino que queden al menos 300 millones, pasar al eje atlántico el resto y a ver si podemos hacer un trabajo coherente en este sentido.

También preocupa, señor secretario de Estado, la línea Lubián-Ourense, que según el Parlamento iba a estar en el año 2010, pero según estos presupuestos la primera vez que se va a hacer una inversión algo notoria, de 22 millones de euros, sería en el año 2009, lo cual nos coloca el horizonte temporal de la línea Lubián-Ourense dentro del PEIF para los años 2015-2020. Nos gustaría también —acabo ya, señor presidente— aclarar algunas

cuestiones que dejaré para después, porque son más pormenorizadas.

En relación con las carreteras, hay un problema de carácter político. Ustedes hicieron mucho hincapié en que se tomaba muy en serio la cuestión de la autovía del Cantábrico al llegar a Galicia, que ya sabemos que no es del Cantábrico, que se convierte en una autovía interior para conectar con la A 6 rápidamente y con la A 9. Hay tres tramos que ustedes dijeron que se iban a ejecutar por la vía del plan extraordinario de carreteras, que deben figurar las partidas anuales, aunque se pague al final todo junto según este método. Hay un tramo que figuraba en el plan extraordinario de carreteras como tal, con este sistema de pago y con el horizonte del año 2008, que en los presupuestos pasa a ser un trayecto que queda para el año 2010 y que ya no se va a ejecutar con esta fórmula de dejar el pago para el final. Pero lo grave es que pasa al año 2010, como algún otro tramo de la autovía del Cantábrico en Galicia que tiene el horizonte del año 2011, cuando todos estábamos de acuerdo en que habría que hacerla con el horizonte del año 2004. Le voy a decir concretamente que es el tercer tramo de autovía de los contemplados en el plan extraordinario de carreteras, Abadín-Castro Mayor, que debía estar acabado a mediados de 2007 y figura en el proyecto de ley como cualquier otro tramo normal de esta autovía, no bajo la modalidad de abono total de precio, como debía ser, y con un horizonte de realización del año 2010.

Acabo ya diciéndole que sería interesante que pudiésemos aclarar esto, primero, porque significa 58 millones de euros más o menos para el presupuesto de Galicia y, segundo, por el problema del ferrocarril, para que sean coherentes las actuaciones y podamos enfrentar el problema con credibilidad y que nos posibilite en todo caso apoyar los presupuestos. Si esto no es así, no podríamos apoyarlos, porque se ve que no se trata de pedir el oro y el moro, sino simplemente racionalidad y un mínimo de consecuencia no con la propaganda o con las promesas, sino simplemente con lo que se está dispuesto a ejecutar, que ya proviene del horizonte del año 2007.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, señor Herra.

El señor **HERRERA TORRES:** De la forma más concisa posible, quisiera hacer las siguientes reflexiones y alguna pregunta. La primera pregunta-reflexión que hago al señor Morlán se refiere a la licitación que se realizó el año pasado, entre otras cosas porque difícilmente podemos hablar del presupuesto del año 2006 sin saber cuál ha sido la ejecución. Quería trasladarle esta reflexión en función de dos criterios: si hay diferencias de ejecución entre la infraestructura viaria y la ferroviaria y si en el marco de la infraestructura ferroviaria existen diferencias entre lo que es el AVE, el tren de cercanías y el tren convencional. Se lo pregunto porque a mi grupo parlamentario le preocupa mucho que los

datos de que disponemos, a partir de preguntas que hemos registrado en el Congreso, dicen que precisamente la licitación y ejecución se da más en la infraestructura viaria y mucho menos en el ferrocarril convencional.

Segunda reflexión y preocupación. Quisiéramos saber si nos podría dar datos de la ejecución de la inversión presupuestada para el año 2005 por comunidades autónomas, ya que un reciente informe de la Cámara de Comercio de Cataluña habla de que por ejemplo en la Comunidad de Madrid hay un 101 por ciento de ejecución y en Cataluña un 76 por ciento, existiendo apreciables diferencias también en función del tipo de inversión que se realiza.

Tercer elemento a trasladar. En los presupuestos que nos ha presentado aparece el presupuesto del año pasado tal y como lo presentó el Gobierno; es decir, en el presupuesto que nos adjuntan, en los datos referentes a 2004 aparecen los datos tal y como los presentó el Gobierno en esta Cámara, no tal y como los aprobamos. Le pongo un ejemplo. En ferrocarril, en cercanías, para Barcelona se aprobaron en el año 2005 más de seis millones de euros, entre otras cosas, porque nuestro grupo parlamentario presentó una enmienda que hizo que cercanías se acercase a una cifra muy superior. Este es un elemento que nosotros hemos tenido que incorporar pero que nos gustaría transmitir que para próximos ejercicios el presupuesto que presente el Gobierno, y no solo en esta materia sino en muchas otras, incorpore el presupuesto tal y como se aprueba en el Congreso de los Diputados.

Nuestro grupo parlamentario entiende que en estos Presupuestos Generales del Estado continúa existiendo un excesivo énfasis en infraestructura viaria y a construcción de nuevas autovías. Ustedes aprobaron el PEIT con un precio del petróleo y estamos ejecutando infraestructuras como si el precio del petróleo fuese el de los años ochenta o noventa. Por tanto, le digo que nuestro grupo —y el señor Morlán lo conoce bien— tiene una discrepancia troncal en estos presupuestos en lo referente a infraestructura viaria y especialmente a la construcción de nuevas autovías algunas de las cuales no compartimos. Por otro lado, nuestro grupo parlamentario traslada la necesidad de incrementar el gasto en ferrocarril y, en particular, en ferrocarril convencional. Aquí, señor Morlán, nuestro grupo se ha encontrado con algunas sorpresas en la tramitación de este presupuesto. ¿Por qué sorpresas? A nuestro grupo parlamentario le choca mucho que existiendo un debate en Cataluña en torno al modelo de movilidad y existiendo una petición del Govern de la Generalitat para que estudie la movilidad, por ejemplo, del Vallès Occidental, estos Presupuestos Generales del Estado incorporen una partida importante —en torno a los 26 millones de euros— para el cuarto cinturón. Nos sorprende mucho porque en el Govern de la Generalitat no hay consenso sobre la materia y nos sorprende aún más porque en torno a la movilidad del Vallès Occidental, por ejemplo, existen otras alternativas

en materia ferroviaria que se deben estudiar y que se deberían, como mínimo, valorar antes de plantear o planear una infraestructura. Se lo traslado porque nos hemos encontrado en este presupuesto, aparte de la primera petición que le trasladaba, una petición del calendario en la ejecución de los presupuestos del año pasado que aprobamos en el Congreso, con la segunda preocupación y es que se han puesto a capón, si me permite la expresión, proyectos que difícilmente van a ser ejecutados este año. Dicho de otra manera, se nos trasladaba que proyectos de cercanías este año no se podían ejecutar pero en cambio se pone un proyecto como el cuarto cinturón que difícilmente se va a poder ejecutar este año, y seguramente para solventar algunos problemas. Le transmitimos que no vamos a votar un presupuesto de la sección de Fomento que lo que haga sea dilucidar un debate que existe en Cataluña. Es decir, nadie en Cataluña puede pensar que los problemas que se deben solventar en Cataluña se solucionen por la vía de los hechos con los Presupuestos Generales del Estado, con lo cual nuestro grupo le traslada la necesidad de abrir partidas para la movilidad, en este caso en el Vallès Occidental, pero no poner infraestructuras de este tipo ya que si así fuese nuestro grupo no votaría la sección de Fomento. De igual manera tenemos el problema con la A-26, que conecta Besalú con Figueras, y otras infraestructuras viarias que nuestro grupo parlamentario como mínimo pone en cuestión.

Una pregunta que le quería hacer al señor Morlán es cuál era la partida concreta y, por tanto, cuál ha sido el incremento en las partidas destinadas a intermodalidad, sabiendo que esta era una de las banderas del nuevo PEIT y sabiendo que la intermodalidad es una de las claves del éxito de la nueva política de movilidad.

Otro elemento que nos preocupa es que en programas referentes a ferrocarril, concretamente el 453.A, infraestructura del transporte ferroviario, en partidas de cercanías nos encontramos con partidas inferiores al año pasado. El año pasado hablábamos de 238 millones de euros y este año de 231 millones de euros. Quisiera que aquí nos aclarase los 26 millones que se destinan a Barcelona, sabiendo que la partida del año pasado era superior a la que aquí se contempla y cómo liga, además de que hay una disminución en la partida global, que en el área de Barcelona se vayan a ejecutar este año esos 26 millones de euros y en Madrid casi 100, cuando existen mayores problemas de movilidad en el área de Barcelona. En diferentes estudios de ocupación de los trenes de cercanías en el área de Barcelona se dice que la ocupación está entre el 90 y el 100 por cien en hora punta, lo que supone un desplazamiento de usuarios de ferrocarril al vehículo privado.

Quería preguntarle también al señor Morlán si han planteado en estos presupuestos —nuestro grupo no ha sabido encontrarlo— nuevos contratos programa para nuevas áreas metropolitanas, porque hoy existe una discriminación a favor de los ciudadanos de Madrid y de Barcelona. ¿Por qué lo decimos? Estamos absoluta-

mente de acuerdo con que haya gestión de la movilidad y por eso creemos que el contrato programa en Madrid y en Barcelona debería incrementarse. Pero existen nuevas áreas metropolitanas que requieren de contratos programa y de una acción liderada por el Ministerio de Fomento que haga de la gestión de la movilidad una bandera y de los nuevos contratos programa una política concreta. Existía la propuesta de Zaragoza, existen otras realidades como la de Tarragona, por poner un ejemplo en Cataluña, como la de Valencia y tantas otras como muchas zonas de Galicia, y nuestro grupo parlamentario quería trasladar la necesidad de implementar estos nuevos contratos programa en la línea que dice el PEIT, la gestión de la movilidad. Entendemos que en estos presupuestos aún hay mucha física del cemento y poca gestión de la movilidad y la verdad es que nos gustaría que se rompiesen tendencias y que la orientación de este ministerio fuese más en la gestión de la movilidad.

Por último hay un elemento que el señor Morlán sabe que nos preocupa, que es la necesidad de nuevo material móvil en materia ferroviaria. Difícilmente podemos abordar una nueva movilidad sin más material móvil. De hecho los planes de renovación de material móvil en los servicios ferroviarios han servido para sustituir los antiguos trenes por otros nuevos, pero no para aumentar la flota. Por eso, le trasladamos —no existiendo la partida— la necesidad de un plan renove que permita precisamente no solo sustituir la flota antigua —los antiguos 440—, sino que en un plazo de dos o tres años se disponga de nuevo material móvil en el marco de esta estructura de impulso del tren de cercanías y el tren convencional que, al fin y al cabo, lo utilizan más del 90 por ciento de los ciudadanos y permite abordar una nueva gestión de la movilidad.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO:** La publicación el jueves de la semana pasada de un estudio de la Cámara de Comercio de Barcelona creo que despertó zozobra en los diputados de Cataluña. Decía el estudio que la ejecución de la inversión en Cataluña se situaba en 2005 en el 76 por ciento, el último en el ranking de todas las comunidades autónomas del Estado español. Sinceramente, creo que este estudio no es real pero la ejecución de los presupuestos pertenece al Gobierno y no he visto a nadie del Gobierno ni del grupo que lo sustenta que haya manifestado alguna contrariedad o un punto de vista diverso sobre este estudio. Me gustaría que nos aclarara cuál ha sido el grado de ejecución del Ministerio de Fomento en Cataluña y cuál va a ser en este año 2005. Creo que el silencio que ha habido hasta ahora poco nos ayuda a crear un marco para hallar un punto de encuentro en la aprobación de este presupuesto. Soy consciente de que en los presupuestos del año 2005 nuestro Grupo Parlamentario de Esquerra

Republicana pecó de un exceso de optimismo cuando situamos algunas partidas en obras cuando sabíamos que los proyectos constructivos aún estaban redactándose, confiando en que la maquinaria administrativa se podría acelerar. Esto es difícilísimo y en las explicaciones del proyecto de presupuesto del Estado que se ha entregado en esta Cámara se decía que solo figurarían obras con un enfoque realista, que verdaderamente se pudieran realizar. Pero consideramos que mal empieza la SEITT, la Sociedad Estatal de Infraestructuras y Transportes en Cataluña. Para el tramo Abrera-Tarrasa, cuyo proyecto constructivo está muy retrasado, consignan 24 millones de euros; la cifra más alta en cualquier tramo de carreteras en Cataluña. Conociendo la experiencia del año anterior y por las intenciones que se reflejan en este presupuesto, queremos manifestar que lo entendemos como una cuestión política. Si algún parón de la obra pública hay en Cataluña no es el cuarto cinturón; el gran parón de la obra pública en Cataluña es la situación en que se encuentra el tren de gran velocidad y la falta de decisión para la tunelación de Sants-La Sagrera, con lo cual se ponen en cuestión las fechas para la ejecución del tramo Barcelona-Girona-Figueras y el tramo internacional Figueras-Puigcerdá. Como después se nos va a acusar sobre el cuarto cinturón, quisiera que quedaran muy claras las responsabilidades del consejero de obras públicas de la Generalitat, del alcalde de Barcelona y de quienes ahora promocionan una nueva campaña en el octavo itinerario del cruce del TGV por Barcelona, que reclaman el AVE por el litoral. Existe un contrato firmado el 13 de febrero de 2003 entre la sociedad TP Ferro, el Reino de España y la República Francesa con 60 meses de ejecución, es decir, que al ritmo que van los trabajos en febrero de 2009 podría estar en marcha. Aunque no llegue el tren, porque no hayamos superado Barcelona o porque no hayamos superado Girona, los mecanismos que establece este contrato son que, pasen o no estos trenes, el Estado español tiene que pagar. Esta es la gran cuestión de la paralización de las obras en Cataluña. Además, ya que hablamos de TP Ferro, me gustaría que me hablara del viaducto Pont de Molins sobre el río Muga, que está contemplado en el proyecto y en el acuerdo del TP Ferro con los dos Estados y que se quiere cambiar por un terraplén contradiciendo la vía. En este momento el tema está en la Subdirección de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y el señor director general de TP Ferro dice que el viaducto se hará, cuando Medio Ambiente aún no ha dado audiencia al alcalde de Pont de Molins ni a la Generalitat de Catalunya. ¿Quién manda, el Estado o TP Ferro? Nadie del ministerio ha salido diciendo: señor director de TP Ferro, esto está en proceso y quien tiene que decidir aquí es el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Fomento.

Es verdad que en el presupuesto hay un aumento inversor que consideramos extraordinariamente apropiado, pero repetimos el esquema del año pasado con

respecto a Cataluña: una gran inversión en tren de gran velocidad, poca inversión en ferrocarril convencional y en autovías y carreteras. Existe un proceso que algún día tendremos que estudiar que es que cuando se está construyendo el tren de gran velocidad en un territorio, para equilibrar milimétricamente después los presupuestos por comunidades autónomas se rebajan otras partidas. En Cataluña tenemos dos grandes inversiones que son el puerto de Barcelona y el tren de gran velocidad, pero hay partidas para carreteras que se nos quedan muy escasas. En el presupuesto del Ministerio de Fomento de este año, básicamente carreteras, se destinan a Cataluña 359 millones de euros y la comunidad de Aragón tiene 344 —y nos alegramos por Aragón y lo apoyamos plenamente—, teniendo Cataluña cuatro veces más población.

Hay una cuestión, señor secretario de Estado, que quisiera reclamar para ver si este año podemos empezar a ajustarlo en los presupuestos a través de las enmiendas. En infraestructuras y, sobre todo de peajes, quiero una absoluta simetría con las otras comunidades del Estado español. No puede ser que presupuesto tras presupuesto sigamos con que unas comunidades pagamos peajes y que otras que no los tengan.

Para acabar, me quería referir al 1 por ciento cultural. Ya sé que la gestión viene de anteriores ministerios, pero tenemos muchas obras ejecutadas por ayuntamientos —algunos de ellos muy pequeños y que cuentan con muy poco presupuesto— que no saben en qué momento podrán cobrar, lo que les crea unos desequilibrios financieros terribles. A pesar de lo que dice el Tribunal de Cuentas, varios organismos del Ministerio de Fomento continúan con la política anterior consistente en decir que a ellos no les corresponde pagar el 1 por ciento cultural. Este problema lo tienen muchos ayuntamientos y lo tenemos que solucionar. Tendríamos que consignar una partida extraordinaria para dar cumplimiento a los compromisos que se contrajeron con los ayuntamientos.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Jané. Señorías, aclaro que el señor Jané había solicitado la comparecencia del director general del Carreteras. Por eso le corresponde intervenir ahora.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, mi grupo parlamentario había solicitado la comparecencia del director general de Carreteras y del director general del Ferrocarril, comparecencias que han sido subsumidas en la del secretario de Estado. Lo celebro porque comparece el señor Morlán, a quien el Grupo Parlamentario Catalán da la bienvenida a esta Comisión dado que es buen conocedor de estos debates previos a la tramitación como proyecto de ley de presupuestos.

Si me lo permite, señor presidente, para ajustarme a los tiempos, seguiría una práctica que el señor Morlán,

cuando ocupaba nuestro lugar como diputado en esta Comisión, que en otras legislaturas se llamaba de Infraestructuras, sugirió de manera brillante, que es dar al compareciente un listado de preguntas concretas. Dado que tengo más de 50 leerlas aquí sería, además de aburrido, poco operativo, porque estoy seguro de que en muchas de ellas el secretario de Estado no dispone en este momento de información. En buena práctica parlamentaria haré entrega de estas preguntas a la Mesa y pediría al ministerio, en este caso al secretario de Estado, recibir cumplida respuesta antes de que finalizaran los plazos de enmiendas al presupuesto, que es el ritmo que siempre nos hemos dado en este tipo de comparecencias para que sean útiles.

Los señores Herrera y Andreu se han referido a un informe que ha elaborado la Cámara de Comercio de Barcelona, que es crítico con estos presupuestos sobre la inversión en Cataluña. Algún otro portavoz se preguntaba si este informe reflejaba o no la realidad. El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) teme que sí la refleja, ya que se ha hecho de forma objetiva y lamentamos que una de las conclusiones sea que es un presupuesto cuya evolución es la menos favorable para Cataluña desde 1998. Es una de las conclusiones que también ha señalado el señor Andreu al referirse al grado de ejecución de los presupuestos anteriores. Por lo que se refiere a Cataluña, el informe lo sitúa en el 76 por ciento. El señor Andreu ha pedido alguna aclaración del Gobierno y Convergència y Unió se une a tal petición. Señor Morlán, nos gustaría que, cuando nos dé el porcentaje de ejecución que le consta al Gobierno, se diera para las 17 comunidades autónomas, para tener así un cuadro comparativo, porque la Cámara de Comercio de Barcelona sitúa a Cataluña en ese 76,3 con un gráfico global en el cual se puede observar cuál ha sido esa ejecución para el resto de comunidades autónomas. De hecho, dicha institución sitúa a Extremadura en un nivel superior al 90 por ciento y, por el contrario, a Andalucía en un 61 por ciento. Hay un cuadro comparativo entre comunidades que podría ser interesante conocer. Si el Gobierno tiene una versión distinta a la que ha aportado la Cámara de Comercio de Barcelona, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) le agradecería que se aprovechara esta comparecencia para explicarla.

En cuanto a infraestructuras en Cataluña, el presupuesto tiene un eje que en muchos ejercicios comporta casi el 50 por ciento de la inversión, y que se refiere al tren de alta velocidad. Si juntáramos las obras de este tren con lo referente al puerto y aeropuerto de Barcelona, prácticamente llegaríamos al 75 por ciento de la inversión. Al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) le preocupa la falta de proyectos nuevos que puedan asegurar que, una vez finalizadas estas grandes obras, Cataluña pueda mantener un nivel adecuado de inversión.

Paso ahora a las preguntas concretas pues, aunque como ya he dicho entregaré a la Presidencia el conjunto

de las mismas, quiero detenerme en algunos aspectos. En cuanto a las carreteras en Lleida, según nuestros datos, la inversión total del Ministerio de Fomento disminuye en un 47 por ciento, nos gustaría conocer por qué razón. Respecto a las carreteras en Girona, según los datos de los que dispone mi grupo parlamentario del estudio de los presupuestos, esa inversión en este ejercicio desciende un 30 por ciento. También nos gustaría conocer por qué razón. En la A-2, o N-II en las comarcas de Girona, nos consta que las cifras disminuyen a la mitad y que se destinan 12,8 millones cuando, con relación a los 27,8 millones del ejercicio 2005, esto significa un 53 por ciento menos. Nos gustaría conocer la razón de este descenso en una vía importante, como es el caso de la A-2.

En cuanto al cuarto cinturón, tengo que manifestarle, señor Morlán, que el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) comparte la necesidad de realizar ese cuarto cinturón y nos gustaría conocer las previsiones del Gobierno. Aplaudimos que se quiera impulsar el cuarto cinturón, porque es una obra que también teníamos definida y la entendemos necesaria y estructural para Cataluña. Sabemos que no es una opinión unánime, pero sí lo es de Convergència i Unió. Nos gustaría saber si las cifras que figuran en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 permiten afirmar que el Gobierno apuesta por la realización de ese cuarto cinturón. Nos gustaría que nos concretara dichas cifras para poderle dar una interpretación final a ese proyecto que, repito, mi grupo parlamentario celebraría, si la respuesta fuera positiva, porque ya hemos perdido dos años de presupuesto con el cuarto cinturón, y no nos podemos permitir ese retraso. *El periódico de Cataluña* hace pocos días informaba de lo que se entendía como pérdidas de impulso a la economía catalana que supone el retraso del cuarto cinturón. Eran cifras realmente importante por lo que si finalmente se decidiera a impulsarlo, tendrían el total apoyo del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), porque que es una obra importante. Nos preocupa, señor Morlán, la variante de Vallirana porque está paralizada. Hay una serie de estudios geológicos, pero el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) le pide que se acelere al máximo todo lo relativo a esta variante, porque no nos podemos permitir más retrasos en una vía troncal en la que se generan atascos, como saben bien sus miles de usuarios que diariamente la utilizan para desplazarse a Barcelona. También nos gustaría conocer cuál es su visión al respecto.

En este ámbito de carreteras, quiero recordarle al señor Morlán que en el ejercicio presupuestario anterior se aprobó una dotación para financiar la rotonda de la N-340 a su paso por la localidad de L'Arboç, en la comarca del Baix Penedés. Hubo una previsión presupuestaria, dos enmiendas y, finalmente, se aprobó una dotación de 400.000 euros; lo cierto es que esa infraestructura la ha pagado al cien por cien el Ayuntamiento de L'Arboç. Se nos dijo que había un problema de ubi-

cación de la enmienda aprobada en el ejercicio anterior pero que se solventaría con el proyecto que ha tenido entrada en el Congreso de los Diputados. Por ese motivo, quería preguntarle cuál es la previsión para dar respuesta efectiva a ese compromiso del ejercicio anterior, que afecta al punto kilométrico 1.197,8 del término municipal de L'Arboç, en la carretera N-340, de forma que la previsión del ejercicio anterior se pueda ver cumplida en este ejercicio del año 2006.

Para finalizar, en cuanto a los ferrocarriles, nos preocupa, señor Morlán, que la línea Barcelona-Puigcerdà queda prácticamente sin inversión, pues de los 16,4 millones que estaban previstos en el año 2005 hemos pasado a 1,6 millones en el proyecto de presupuestos para el año 2006. No entendemos esa grave disminución de inversiones para la línea Barcelona-Puigcerdà, que es claramente deficitaria. También le queremos preguntar, señor Morlán, qué previsión hay sobre la línea siete, porque quiero recordar que hace una semana en la Comisión de Fomento se aprobó una proposición no de ley, presentada por nuestro grupo parlamentario, en la cual expresamente se pide una partida específica en el presupuesto del año 2006 para el tramo entre Sardañola-Universitat y Mollet del Vallès en esa línea siete. Nos preocupa también ver que no existe una partida —o no la hemos sabido encontrar— para el soterramiento de las vías en Sant Feliu de Llobregat. Queremos preguntarle por este asunto, así como si hay alguna previsión de remodelación de estaciones en la línea siete, se nos dice que existe, pero no la hemos sabido encontrar. Nos gustaría también conocer si, se va a remodelar o no la estación de Martorell y si está prevista en el presupuesto.

Termino ya, señor presidente, señorías, agradeciendo al señor Morlán una vez más su comparecencia. Haré entrega de las preguntas concretas y le agradecería contestase a las que he formulado en esta intervención y aquellas sobre las que pudiera aportar ya una respuesta serían bienvenidas por parte del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar, quiero saludar nuevamente al señor Morlán, amigo de esta casa, y desearle como siempre que tenga una comparecencia cómoda y agradable.

En segundo lugar, señor presidente, y como una cuestión de orden, quisiera señalarle que el señor Morlán tiene seis comparecencias acumuladas, la suya más cinco más, y que los anteriores portavoces han hablado refiriéndose a partes concretas de España no a todo el territorio nacional, sino tres a Cataluña y uno a Galicia. Es, por tanto, necesario —y así lo solicito de antemano— cierta generosidad en la intervención de este grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Le voy a pedir generosidad para el conjunto de la Comisión, señor Ayala. Tendré la

generosidad razonable, pero solo la razonable por dos cuestiones: vamos retrasados, este presidente no decide cuáles son los grupos parlamentarios en esta Cámara y los grupos parlamentarios constituidos tienen el mismo derecho sea cual sea su ámbito territorial. El Reglamento otorga diez minutos, tendrá diez minutos y la generosidad de la Presidencia. Espero que la suya sea como la mía con el resto de la Comisión, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, al margen de que ya me está consumiendo el tiempo su propia intervención (**Risas.**), le diré que no pongo en duda cuáles son las competencias de los grupos parlamentarios, sino que constato una realidad; contemplo, no opino, señor presidente.

Quiero significar que me ha extrañado que el señor Morlán se haya ventilado estas seis comparecencias en escasos trece minutos porque la mera comparación con la subsecretaria de Vivienda, que ha estado casi una hora, señala la profundidad que el señor Morlán ha dado a su comparecencia. Esperemos que no se trate de un ardid para que luego, cuando ya no tengamos oportunidad de contestar, el señor Morlán se expanda y se despache a gusto en unas manifestaciones que no van a ser contradichas.

Dicho esto, señor presidente, los presupuestos de este año empiezan por presentarse de manera distinta a los del año pasado y no precisamente en los términos que el señor Morlán ha dicho, sino al contrario porque las cifras que se dieron de la aprobación por el Consejo de Ministros, que también aparecen en la memoria del presupuesto, tratan de unir las infraestructuras que afectan a tres ministerios y así se refleja en el informe económico-financiero, lo cual da una idea de un intento de opacidad, de mezclar unas cuestiones con otras. Hoy el señor Morlán nos ha dado los datos de forma distinta a los del proyecto. Nos ha hablado de ciertos incrementos que, con los números en la mano del proyecto de presupuestos, no se corresponden con la verdad.

Nuestro grupo opina que estos presupuestos crecen menos que los del año 2005. En el año 2005 el total de inversiones del grupo Fomento —los datos están en el proyecto, no los ha sacado esta señoría de la manga— subían un 8,1 por ciento sobre el año anterior y sin tener en cuenta la inversión privada que en el 2004 sí que estaba prevista, hubieran bajado un 17,8 por ciento. Recuerdo que era el primero de los cinco últimos años en los que el presupuesto subía menos del diez por ciento, pero en el 2006 las inversiones suben todavía menos. El señor Morlán ha dado cifras: el 9,4 por ciento por un lado y el 14 por ciento por otro. No es verdad, señor Morlán. Las inversiones reales de todos los programas del Ministerio de Fomento, todas las empresas y entidades públicas suben un 6,3 por ciento, menos que el porcentaje del Ministerio de Medio Ambiente que sube un 7,1 por ciento. Ya lo dijo la ministra cuando presentó el presupuesto, que se conformó con un 6,8 por ciento. Son palabras de la ministra; no son palabras nuestras.

Pero ahora esa inversión es todavía inferior, es un 6,3 por ciento.

Luego hablaremos de si es bastante o no para el PEIT. Usted ha dicho que es el 6 por ciento y, desde luego, no es así. Si comparamos las cifras totales la comparación es bastante penosa. Las inversiones en 2004 —cifra reconocida por ustedes—, eran de 15.915 millones. Las inversiones en 2005 eran de 13.724,17 millones. En 2006, 14.595 millones. Insisto, grupo Fomento, como antes no les gustaba denominarse aunque ahora mantienen esa denominación. En 2006 se invierten 1.320 millones de euros menos que en 2004 o que se deberían haber invertido, porque ahora hablaremos también de la ejecución presupuestaria. Señor Morlán son unos presupuestos que perjudican el empleo, a las empresas de obra pública y, desde luego, suponen seguir por un mal camino que en ningún caso cumple el programa del Grupo Socialista. Los programas fundamentales a los que usted ha hecho referencia, tanto el 453.B como el C como el A se incrementan el 7,2 por ciento. Las cifras, son de ustedes: de 4.383,38 a 4.696,94 millones.

Un mejor análisis necesitan las empresas y entidades públicas. Ustedes hablan de una columna de inversión prevista a realizar para el 2005 que alcanza 7.504,1 millones de euros, pero el presupuesto de 2005 para esas mismas sociedades es de 9.269,95 millones. Es decir, ustedes están reconociendo de antemano que la ejecución presupuestaria de ADIF, AENA, Puertos del Estado, Renfe Operadora, Grupo Correos y FEVE —los datos no me los he sacado yo de la manga, sino que están en el presupuesto— será solo del 80,95 por ciento. Luego será menos porque esto es a 30 de septiembre, a no ser que hagan alguna transferencia de crédito a lo cual ustedes están muy acostumbrados. Si reconocemos que en este ejercicio solo se van a ejecutar 7.500 millones de los 9.270, tenemos la esperanza de cumplir un presupuesto en el que —estoy de acuerdo con alguno de los que han intervenido anteriormente— hay partidas imposibles de ejecutar por el estado en que se encuentran los proyectos y, por lo tanto, sospechamos que se trata de un engorde artificial de los mismos. Por poner un ejemplo, en el capítulo 8, señor Morlán, hay una partida de 679 millones de euros para préstamos a promotores de infraestructuras que, salvo que volvamos a las autopistas de peaje lo cual sería un incumplimiento flagrante de su programa electoral, no sabemos a qué se corresponde, de la misma manera que los 74 millones de euros dedicados a promotores de infraestructuras ferroviarias. Tenemos la sospecha de que se trata de lo que le he dicho anteriormente, una partida para maquillar el crecimiento. Me gustaría que usted me dijera —si no tiene los datos ahora, facilítemelos— en qué se han invertido los 950 millones de euros que en el presupuesto para 2005 estaban previstos para estos promotores de infraestructuras de carretera. De la misma manera que no habla usted de la aplicación de los fondos europeos y parece que el cumplimiento es también. Me gustaría saber cuál es la previsión para 2006 y si se están cumpliendo las

previsiones para 2005, porque en una respuesta parlamentaria por escrito nos dijeron que se iban a emplear 1.034,36 millones de euros para fondos Feder y 965,69 para fondos de cohesión, cifras que dado el cumplimiento del presupuesto, me parece difícil de alcanzar.

Señor Morlán, en el presupuesto, analizado con minuciosidad, no aparecen obras nuevas. Hay un gravísimo deslizamiento de las inversiones previstas para 2005 con repetición exhaustiva en 2006 de la misma partida y a veces con la misma cantidad o incluso menos. Por tanto, hay un frenazo a las inversiones que se motiva tanto por la falta de proyecto como por ese deslizamiento.

Dice usted que el PEIT se va a cumplir en su integridad y que solamente necesita un 6 por ciento de crecimiento. Señor Morlán, el PEIT ha muerto antes de nacer. Doscientos cuarenta y un mil millones de euros de aquí al 2020 necesitan un crecimiento de inversiones del 15 por ciento mínimo y estamos hablando de un 6,3 por ciento. ¿Dónde van a cumplir el PEIT? ¿Cómo se puede cumplir el PEIT? Porque, incluida una confianza y que se entreguen ahora a la empresa y a la inversión privada, es imposible que con esta dotación presupuestaria se pueda cumplir.

Veamos la ejecución presupuestaria y voy a tratar de ir todo lo rápido que pueda. En el año 2004 —insisto en que los datos también son de ustedes—, nos dijeron que el señor Cascos había dejado absolutamente reconocidas las partidas presupuestarias, con un 97,2 por ciento, y solo han sido capaces de ejecutar el 74,9 por ciento del presupuesto. La ejecución más baja de los últimos 10 años, señor Morlán. Pero, en cuanto a la de 2005 —voy a mencionar dos datos que son muy elocuentes, tanto con la licitación a agosto de dicho año, que había bajado el 11,63 por ciento, como con sus propios datos de finalización de las inversiones —según los datos que figuran en el presupuesto, ustedes dicen que van a llegar solo al 78,3 por ciento de las inversiones y al 86,3 por ciento de las transferencias de capital—, dígame si esa es una ejecución adecuada. Además están torturando el presupuesto. Realizan transferencias para proyectos distintos de los inicialmente aprobados y si quiere usted le pongo ejemplos. La variante de Camarillas, que tanto les gusta a SS.SS. que yo cite, se tortura y se suprime, dotaciones presupuestarias de cumplimiento imposible, que no se pueden ejecutar en esa cuantía o que van a servir a unos proyectos que en este momento se están ocultando y un bonito ejemplo, señor Morlán, en Puertos del Estado. Puertos del Estado tiene unos planes de empresa aprobados antes de julio de 2005 para corresponder al 2006. Pues bien, en las partidas presupuestarias de Puertos del Estado la cantidad aprobada en su plan de empresa para 2006 no se corresponde con lo que aparece en los presupuestos. Me gustaría que me contestara qué pasa en Alicante, en Avilés, en Cádiz, en Barcelona, en Baleares, en Bilbao, en Cartagena, en Ferrol, en Gijón, en Tenerife, en Santander, en Sevilla, en Valencia, en Villagarcía y en algunos otros sitios, porque resulta

curioso que las inversiones que corresponden a su plan de empresa sean menores que las que aparecen en el presupuesto. En carreteras, señor Morlán, vuelven a incluir el método alemán. Usted ha autorizado hoy unas cifras que no están en el presupuesto. Las cifras que corresponden al ejercicio 2006, que se tienen que pagar con arreglo al método alemán, deben figurar en el presupuesto. Igual que figuran otras, también deben aparecer las del plan extraordinario de carreteras, ya que si no no se justifica ese crecimiento de la inversión que usted ha mencionado. Y le repito que no aparecen en la cuantía que usted ha dicho en el capítulo 6 de la Dirección General de Carreteras.

A continuación tengo unas preguntas evidentes. ¿Dónde está el plan extraordinario de mantenimiento de ferrocarriles, señor Morlán, ese plan en relación con el cual la ministra de Fomento me dijo que no era oportuno que le preguntara en el Pleno porque todavía no estaban aprobados los presupuestos del año pasado, cuando desapareció mediante una enmienda de su grupo parlamentario? ¿Dónde está el plan extraordinario de mantenimiento de ferrocarriles, que tampoco aparece en el presupuesto de 2006? ¿La promesa de abordar el corredor del AVE Mediterráneo-Cantábrico se soluciona con 386.000 euros, menos de lo previsto en 2005? ¿La apuesta de la cercanía —se lo ha dicho el señor Herrera—, una bajada del 3,3 por ciento del presupuesto respecto a 2005 es cumplir el PEIT? Estoy terminando, señor presidente. El AVE desaparece de España de la misma manera que el PEIT no se cumple. Es imposible ver un presupuesto más deslavazado, máxime si lo cruzamos con el del ADIF, porque ni altas prestaciones ni alta velocidad, sino que lo que hacemos es discriminar a unas comunidades autónomas respecto a otras. Le solicito, señor Morlán, que nos señale a qué corresponde cada una de las partidas del ADIF, ya que se oculta si son estudios informativos, proyectos constitutivos, obras o simplemente evaluaciones de impacto ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: Debe acabar ya, señoría.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Para ir acabando, señor presidente, tengo que mencionar necesariamente una cuestión en la que el único compareciente que puede hablar de ella es de Aviación Civil, un tema bastante importante en relación con el cual iré muy rápido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le doy como máximo un minuto. Lleva más del 50 por ciento del tiempo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, nominalmente habla usted del plan de choque, pero no hay un aumento de plantilla de los inspectores que son imprescindibles y se entregan otra vez, a través del capítulo 2, para que lo haga Senasa, renunciando de una forma que no podemos entender a la mejora de los mecanismos de la dirección general para mejorar el servicio

en el control de la aviación civil. No vemos dónde están sus apuestas, no vemos dónde está ese plan de choque y, desde luego, no vemos dónde está la vocación de que la Administración actúe como tiene que hacerlo, es decir, a través de los inspectores de la dirección general, no a través de Senasa, que, como usted sabe, son unas inspecciones que no tienen el rigor necesario para cumplir con los presupuestos de Aviación Civil.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, lo siento, tiene que terminar ya.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Termino solicitándole que los datos que le han pedido los demás grupos parlamentarios también se los haga llegar al Partido Popular y dejaremos para otros comparecientes algunas preguntas concretas.

Muchísimas gracias, señor presidente, por su generosidad.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Deseo dar la bienvenida al secretario de Estado, viejo conocedor de esta casa y al que felicitamos por la concreta pero exhaustiva intervención que acaba de hacer, porque, señor Ayala, la profundidad de los presupuestos no la da el tiempo que hoy le dedique el secretario de Estado, que será mucho más del que llevamos, sino los números, las cifras que ha presentado, que usted tiene que saber que son las mejores que en la historia de España han tenido las infraestructuras. Mal que le pese a usted, como dice el refrán —valga la simpleza—, los números cantan, por mucho que usted los quiera cambiar, disfrazar y deteriorar.

Señor Morlán, hace prácticamente un año, el día 14 de octubre de 2004, comparecía para hablarnos también del borrador de los Presupuestos Generales del Estado para el año en el que estamos, 2005 y anunciaba básicamente tres cosas. (**La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.**) Cualquier que relea el «Diario de Sesiones» observará que resaltaba tres cosas. En primer lugar, un incremento del presupuesto global del grupo Fomento. En segundo lugar, el saneamiento financiero de Renfe, asumiendo el Estado 5.459 millones de deuda. Y, en tercer lugar, nos anunciaba la aprobación durante el año 2005 de una nueva planificación de las infraestructuras y el transporte para España, el PEIT. Le tengo que decir, para enorme satisfacción del Grupo Socialista, que el Ministerio de Fomento, al que usted representa como secretario de Estado, ha cumplido los tres retos en solo un año. Esos retos nos permiten decir que España ha iniciado una nueva política, ha iniciado un cambio en la política de infraestructuras y planificación del transporte y que, además, ese cambio está de acuerdo con los compromisos que contrajo el Partido

Socialista cuando se presentó a las elecciones generales del 14 de marzo del 2004. Primero, el grupo al que represento se siente satisfecho de observar que este Gobierno cumple y que en tan solo un año avanzamos hacia la cohesión, hacia la vertebración territorial y hacia algo que se había echado en falta durante ocho años atrás, el reequilibrio entre las distintas zonas del país, se benefician de este cambio las más desfavorecidas. Segundo, se mejora la racionalidad en las decisiones de la inversión, que se rentabiliza mucho más. Tercero, se impulsa la intermodalidad y la sostenibilidad ambiental con un objetivo fundamental, que ya les trasladó nuestra ministra de Fomento en su primera comparecencia, como es el de la seguridad integral, cuestión que estuvo abandonada durante los ocho años de Gobierno del Partido Popular, y con un objetivo final: el aumento de la productividad de este país. Estos presupuestos que usted presenta hoy vienen a significar para el Grupo Socialista de nuevo un impulso magnífico al esfuerzo inversor de las infraestructuras y al transporte; además, nos van a ayudar a cubrir esas deficiencias en los distintos modos de transporte que hemos heredado y que se encontraban, todos, con falta de inversión o escasamente dotados en los últimos años. Son para el Grupo Socialista la mejor imagen de la formalización de los compromisos electorales que adquirió el Partido Socialista en la campaña electoral. En el análisis global que hemos podido hacer de la programación plurianual observamos que responden a criterios de planificación y vertebración, a los que antes me he referido.

Como al parecer algunos de los intervinientes no han estado atentos a los trece minutos que decía el portavoz del Grupo Popular que ha dedicado a informar el secretario de Estado de Infraestructura y Planificación, quiero sintetizar, más que preguntar, porque son muchas las preguntas que se han hecho, en diez puntos lo que creo que es más importante de estos presupuestos. En primer lugar, nos parece que debemos resaltar la dotación de los 4.246 millones de euros, ni más ni menos que un 22,5 por ciento con respecto al actual ejercicio, para las infraestructuras de carretera, que además están en línea con lo planificado en el PEIT y que fundamentalmente se van a destinar a completar el mallado de la red viaria del Estado. Le quería preguntar cómo van a permitir seguir mejorando la red estos 4.246 millones de euros. En segundo lugar, queremos resaltar desde el Grupo Socialista que nos satisface plenamente ver cómo aumentan los recursos destinados a seguridad viaria en las carreteras hasta elevarlo a 896 millones de euros, ni más ni menos que un 28,9 por ciento sobre el presupuesto actual, y todo ello con el objetivo de reducir la enorme siniestralidad que nos hemos encontrado en las carreteras españolas. Por eso le pregunto, señor Morlán, cuáles van a ser las principales actuaciones y los criterios para priorizar estos 896 millones de euros para seguridad viaria de las carreteras. En tercer lugar, observamos que las inversiones en ferrocarriles y en la red ferroviaria han crecido hasta los 7.553 millones de euros

también en línea con el objetivo definido en el PEIT. Me gustaría preguntarle en qué medida las aportaciones del Estado para este ejercicio 2005, los 5.459 millones de euros que se han aportado para Renfe y los 404 millones de euros que usted anuncia y que aparecen recogidos en los presupuestos para Renfe Operadora para este año, van a seguir permitiendo la garantía de solvencia financiera de ADIF y de Renfe Operadora. En cuarto lugar, observamos que AENA tiene previsto realizar inversiones por valor de 1.784 millones de euros, lo que también supone un incremento respecto a este año 2005 de un 20,7 por ciento. Con ello se prevé poner en marcha un nuevo plan de choque para la vigilancia de aeronaves extranjeras y por tanto la Dirección General de Aviación Civil va a disponer de créditos por importe de 365 millones de euros, que supone, ni más ni menos, que un 28,97 por ciento más que en 2005. Me gustaría que me concretara algo sobre cómo van las obras, la puesta en funcionamiento y entrada de la cuarta terminal del aeropuerto de Madrid y las obras del aeropuerto de Barcelona. En quinto lugar, observamos que el Ente Público Puertos del Estado tiene previsto 1.361 millones de euros para el ejercicio 2006, que es un 3 por ciento más con respecto a este ejercicio, todo ello dentro de un marco de autosuficiencia financiera del conjunto del sistema portuario español. ¿Nos lo puede comentar brevemente? Si no, le agradecería que se la trasladara al presidente de Puertos del Estado, que comparecerá esta noche, para que nos indique cómo va la reforma de la Ley de Puertos. En sexto lugar, con referencia a Sasemar, observamos que se van a contar con subvenciones de capital del Estado por importe de 59,9 millones de euros, ni más ni menos que un 121,41 por ciento más que con respecto a este ejercicio. Ello va a permitir realizar inversiones por valor de 69,7 millones de euros. Querría que nos concretara cómo va a redundar este incremento en la mejora de la seguridad marítima, cuántos buques especializados en recogida de vertidos y de lucha contra la contaminación se prevén y si se va a aumentar la flota de helicópteros y aviones dedicados a la tarea de vigilancia y salvamento. En séptimo lugar, y voy terminando, los créditos asignados a la política de transporte ascienden a 1.557 millones de euros, un incremento de nuevo de un 19 por ciento respecto al año en curso. Esto va a permitir mejorar los servicios públicos de transporte de carácter deficitario y, sobre todo, señor Ayala, una mejor integración de los territorios extrapeninsulares con la Península y entre las mismas islas, lo digo por el comentario que hacía anteriormente con respecto a puertos. Hay que resaltar el octavo punto, que no se ha dado en ninguno de los ocho años de Gobierno del Partido Popular: que las subvenciones al transporte marítimo y aéreo para esos territorios más alejados de la Península —Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla— van a verse aumentadas del 38 al 45 por ciento. Este aumento de la subvención se elevó ya este año 2005 del 33 al 38 por ciento. Y el Gobierno tiene programado para el año 2007 elevarlo hasta el 50

por ciento. Es una gran noticia para los residentes de estos territorios extra peninsulares y es algo digno de alabar porque en los ocho años anteriores no se había aumentado un solo punto la subvención. En noveno lugar, observamos que en la sección entes territoriales se incluyen subvenciones de capital por importe de 124 millones de euros para financiar inversiones en infraestructuras de áreas metropolitanas como Barcelona, Sevilla, Málaga, Valencia y Madrid. Esto es muy importante, porque el Gobierno nunca había participado antes en las ayudas a esas ciudades de esas infraestructuras metropolitanas. Por último, observamos con satisfacción y aplaudimos la compensación a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, que alcanza los 113,01 millones de euros para la rebaja de tarifas de peaje satisfechas por los usuarios en un 7 por ciento de su importe.

Termino simplemente felicitando al Gobierno y en este caso a usted, señor secretario de Estado, por el presupuesto que nos han presentado y diciéndole que otros sigan con su discurso catastrofista, que otros sigan trasladando que el mundo termina mañana. Nosotros seguiremos apoyando al Gobierno para que sigan presentando presupuestos como estos, que son los mejores presupuestos en infraestructuras y transporte que antes nunca han tenido España, como país, y numerosas regiones que estaban muy desfavorecidas, que se están viendo, en tan solo 18 meses, muy mejoradas y que se verán mucho más con estos presupuestos, una vez que concluya el año 2006.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Mi grupo es el único que no ha solicitado comparencias de nadie, porque observa año tras año que las solicitudes sobran, pero sí tiene preguntas que hacerle. Algunas de las preguntas que voy a hacerle no sé si debe responderlas usted; si no puede dejar que las responda quienes le sigan en el uso de la palabra, porque a mi grupo le es igual.

El Congreso de los Diputados, en el último debate sobre el estado de la Nación, instó al Gobierno a dos cosas. El primer punto se refería a que definiera con carácter previo a la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado para 2006 un plan definitivo de ejecución del ramal atlántico, del denominado tren sur de alta velocidad contemplado en la red transeuropea de transporte y de forma particular del tramo denominado «Y» vasca, clarificando y si fuera el caso suscribiendo antes de la aprobación de los citados presupuestos los convenios de colaboración que fueren necesarios con las comunidades autónomas y/o los demás niveles institucionales que resultaren competentes. El segundo punto de la resolución decía que en todo caso recoja de forma específica en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 las asignaciones y compromisos presupuestarios necesarios para el cumplimiento en los plazos

previstos de los compromisos adquiridos al respecto por el Estado español ante las autoridades comunitarias y, consiguientemente, para la entrada en funcionamiento del ramal atlántico y en concreto del tramo denominado «Y» vasca en el año 2010. He leído textualmente una de las resoluciones que se aprobó en el último debate sobre el estado de la Nación. ¿Cumplen estos presupuestos esta resolución? Esa es mi pregunta. En cifras sobre todo, porque en el texto literario ya veo que no, lo más próximo a esto que yo leo en el documento que ustedes nos han enviado es: Línea alta velocidad Burgos-Vitoria. Para el año 2006 se ha previsto la dotación necesaria para la realización de estudios y proyectos constructivos. Punto final. El presupuesto del año 2005 decía: Línea alta velocidad Burgos-Vitoria. Para el año 2005 se ha previsto la dotación necesaria para la realización de estudios y proyectos constructivos. Es decir, un corta y pega total en la literatura y me pregunto si también en las cifras. Por eso le digo que esta es mi pregunta.

Este asunto enlaza con el documento, que antes ha exhibido otro representante de otro grupo, de la Cámara de Comercio de Barcelona sobre la ejecución presupuestaria. En concreto, en ese documento aparece que, de los compromisos contraídos, que recuerdo eran excesivamente bajos o muy bajos, el País Vasco es el que menos cumplimiento lleva. Ese documento decía —no sé si es verdad— que el 50,7 por ciento. Tiendo a creer que es verdad, de ahí que le haga a usted esta otra pregunta. Cuando uno repasa los objetivos indicadores de seguimiento que ustedes mismos van estableciendo año tras año, el eje atlántico de la «Y» no sé dónde entra. El tema del eje atlántico aparece en los presupuestos del año 2006 hablando de que a ejecutar en el año y realizado en el año 2004, 44 kilómetros; presupuestado 30 kilómetros, en el 2005, y presupuestado en el 2006, 32 kilómetros. No sé si tiene algo que ver este tema con el que yo le pregunto, porque si no, no termino de ver que esté en ninguna esquina. Hablando de ejecuciones presupuestarias, por ejemplo, se habla de cercanías y se establece que en el año 2005 había un presupuesto de 200.000 euros para San Sebastián-Irún. Repaso el año pasado y veo que en el 2004 había también presupuestado 200.000 euros, pero la ejecución de lo realizado en el 2004 es cero, según su mismo documento. Voy pasando así a la mejora de la red ferroviaria convencional. Ustedes dicen que en el año 2005 había 100.000 euros presupuestados, curiosamente los 100.000 euros que efectivamente están presupuestados, pero cuya ejecución en este momento desconozco. Solo veo que ustedes vuelven a presupuestar 100.000 euros, los mismos. Yo observo, en el proyecto de presupuestos del año pasado, que había presupuestado 90.000 euros para el año 2004; sin embargo, su ejecución en el año 2004 es cero. Por tanto, mi pregunta es no solo si van a cumplir este compromiso, que en su momento el Parlamento instó al Gobierno, sino si están cumpliendo incluso sus propios compromisos presupuestarios, ejecutando mínimamente los 200.000 euros, los 100.000 euros y todo lo que ustedes están

planificando para las cercanías, en un caso, para la mejora de red ferroviaria convencional, en otro, o incluso simplemente para estudios. Esta es mi principal pregunta.

Pasando a otro tipo de programas, también tengo que decirle que en concreto en el 441.M, subvenciones y apoyo al transporte terrestre, ustedes hablan de transferencias corrientes a Renfe Operadora por un volumen que no es necesario que yo cite aquí. Mi pregunta es si este tipo de transferencias van a tener lugar este año, si prevén que este es un tipo de transferencias que va a seguir produciéndose y cuál es y qué sentido tiene —esto es por puro desconocimiento mío, si usted me lo puede explicar— la aportación patrimonial que se hace en el programa 453.A, de infraestructuras de transporte ferroviario, también a Renfe Operadora y a qué responde. Cuál va a ser la filosofía del ministerio respecto a Renfe Operadora, por si este tipo de transferencias corrientes y de capital se va a seguir haciéndose a Renfe Operadora, y por cuánto tiempo, si tienen ustedes una cierta planificación al respecto.

Sobre el texto que nos han enviado ustedes, tendría numerosas preguntas que hacerle, porque si uno lee atentamente los cuadros y los objetivos indicadores de seguimiento sencillamente se pierde. Por ejemplo, por hablar del 441.M, subvenciones y apoyo al transporte terrestre, dicen ustedes que no es posible hacer una mención concreta a objetivos de gestión presupuestaria de este programa y este diputado no entiende por qué. ¿Por qué no se pueden establecer objetivos indicadores de seguimiento en este tema como en otros? Si usted compara esto con otros programas en los que sí los establecen, uno se pregunta por qué en un sitio sí y en otro no. ¿O esto va según le ha dado a cada cual en el momento en el que le ha tocado escribir? ¿Por qué en el 441.P tampoco hay indicadores de seguimiento y sí los hay en el 441.N o en otros? Uno no entiendo el porqué y de ahí mi pregunta. Quisiera dejar constancia aquí de que si uno compara los indicadores de seguimiento que se establecían en el año 2005 y los que hoy se establecen se parecen a ratos, solo a ratos. Hay una inconsistencia de cifras que no sé a qué se puede atribuir. Y no es, por cierto, solo este ministerio, aunque este ministerio también. Habrá que explicar por qué efectivamente lo presupuestado en el año 2005, según un documento es una cosa y lo presupuestado por otro es otra diferente. Podría usted dar ese trabajo a alguien para que viera la inconsistencia y la descubriera, como este diputado con unas cuantas horas dedicadas al tema las ha descubierto.

Paso al 453.B, creación de infraestructuras de carreteras. Si uno compara el presupuesto del año 2005 con el de 2006, partida a partida, saca una conclusión: pura y dura continuidad. Ahora bien, si usted compara la literatura de uno y de otro, no se parecen en nada. Esto tiene gracia. Cambia la literatura, la descripción de lo que se va a hacer, pero las cifras son las mismas. Uno se pregunta: ¿por qué será esto? En concreto, qué actua-

ciones se están llevando a cabo en el 2005 por el sistema de abono total de precio, sistema que no figura como tal en la literatura del presupuesto del año 2006 y no sé por qué razón. No sé si es un tema que no tiene continuidad o qué es lo que ustedes están pensando. Otro de los hechos que llama la atención a este respecto es que ustedes no hablaban en absoluto del plan sectorial de carreteras en el presupuesto del año 2005, algo así como que ustedes no tenían ningún plan de hacer un plan sectorial de carreteras. En la literatura de este año uno descubre que el plan sectorial de carreteras se ha hecho con perspectiva 2005-2012. Uno se pregunta, ¿es que los presupuestos recogen lo que se va hacer durante el año siguiente y la literatura describe qué quiere hacer este ministerio o esto se va improvisando según va pasando el tiempo? Algo así pasa en el programa 453.B, conservación y explotación de carreteras. Ustedes nos hablan de que en los presupuestos para 2006 se ha redactado el plan básico de conservación y explotación de carreteras, el plan básico COEX, tema que en absoluto se citaba en los presupuestos para 2005; solamente se hablaba de un plan de seguridad vial, que ahora figura como uno de los integrantes del plan básico.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Terminó, gracias, presidenta.

Mi pregunta es cuál es la consistencia. Cuando uno lee los papeles, ¿es eso efectivamente lo que se va a hacer o ya iremos viendo? Le he puesto unos cuantos ejemplos y podría haber seguido, pero por falta de tiempo lo dejo aquí.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señorías, muchas gracias por el tono de sus intervenciones. En principio quisiera hacer dos comentarios respecto a la presentación de estos presupuestos. Señor Ayala, a mí se me ha dicho que tenía un tiempo determinado para hacer la presentación de presupuestos, y yo me he ajustado al tiempo que se me ha dado para esa presentación. Si a mí me dicen: tiene usted 13 ó 15 minutos para su exposición, intento concentrar todos mis conocimientos y sabidurías —los muchos o pocos que tenga— en esos minutos. No he querido en ningún momento que ustedes no tuvieran una información pormenorizada. En cualquier caso, si uno lee los documentos que se han acompañado al presupuesto, tengo que decir que este año contienen una explicación y una definición de actuaciones concretas tanto en carreteras y ferrocarriles como en puertos y aeropuertos que hasta el año pasado no había. Cuando uno examina los presupuestos del ADIF, ve cómo se va segregando cada actua-

ción dentro del propio presupuesto. Por tanto, SS. SS. pueden tener un mayor conocimiento en cuanto a dónde van a ir los recursos públicos del Ministerio de Fomento en el próximo año 2006.

Me han hecho ustedes muchas preguntas relacionadas con la ejecución del presupuesto. Lo comenté el año pasado pero lo voy a reiterar este año porque es bueno que ustedes lo sepan: todo lo relacionado con la ejecución del presupuesto y con las cifras y costes financieros o números del presupuesto la subsecretaria tendrá posibilidad de explicarlo cuando yo acabe esta intervención, les podrá dar un detalle muy preciso de todos los datos por los que me han preguntado. Ella lo hará con mayor detalle y con mayor conocimiento y dará satisfacción a todas sus previsiones.

Empezando por el orden en que se han hecho las preguntas por parte de los diferentes grupos, tengo que decirle al señor Rodríguez, del Bloque Nacionalista Galego, que las inversiones del Ministerio de Fomento para el año 2006 en Galicia, incluida, como es lógico, la inversión en el Plan Galicia, que no tengo ningún inconveniente en detallarle, suponen un total de 1.162,4 millones de euros, lo que se sitúa, dentro del volumen regionalizable en el 8,42 por ciento. Me imagino que usted ha limitado su apreciación a carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos, pero dentro del propio ministerio hay otras inversiones, que se llevan a cabo tanto en Galicia como en otras comunidades autónomas, que tienen que ver con el Instituto Geográfico Nacional, con Correos o con cualquier otro de los centros directivos que están incorporados al presupuesto del año 2006. Tengo que decir que es la mayor inversión que ha existido nunca en Galicia y eso hay que destacarlo. Indudablemente hace frente en los plazos que están comprometidas en las mociones del Congreso de los Diputados —porque esa es nuestra voluntad— a todas las actuaciones del eje atlántico. Como usted sabe, el tramo Ourense-Santiago va a estar en obras antes de finalizar el año, así como el A Coruña-Santiago, que también estará en obras durante el año 2006. En el tramo Ferrol-A Coruña hay un problema —alguna vez lo hemos hablado usted y yo— y es la falta de la declaración de impacto ambiental a la hora de definir el trazado más adecuado para llevar a cabo la comunicación entre ambos puntos. En cuanto a la línea Lubián-Ourense-Medina, que habitualmente es la que nos va a comunicar desde Valladolid-Zamora con Galicia, en el momento en que esté resuelta la declaración de impacto ambiental, que es lo que falta, al igual que estamos haciendo con la redacción de los proyectos entre Zamora y Lubián, iniciaremos los proyectos en el resto del trazado con la finalidad de dar continuidad a esta línea.

Usted ha hecho un comentario que quiero aclarar respecto a qué sucede con esas inversiones que están contempladas en el presupuesto de inversiones normales del Ministerio de Fomento, en la Dirección General de Ferrocarriles, que parece que tienen una duplicidad en el ADIF. Estas inversiones son completamente distintas.

Sí le puedo decir que todo lo que figura en los presupuestos de la Dirección General de Ferrocarriles, que está asignado mediante una fórmula que consiste en un convenio con el ADIF para llevar a cabo esas inversiones, como pasa en el conjunto de las provincias, es una inversión destinada a obras de mejora y de reforma de las leyes de la red convencional. En ADIF esas partidas, como ha podido ver en los propios presupuestos del ADIF, tienen un destino muy específico a proyectos de actuaciones concretas. Quiero que separe esas dos partidas porque indudablemente son partidas que no están duplicadas, sino que son partidas cuyas respectivas actuaciones son perfectamente complementarias.

En materia de carreteras y respecto al tramo Abadín-Castro Maior por el que me ha preguntado, tengo que decirle que en el programa de inversiones que tenemos entre Abadín y Castro Maior hemos planteado que este año se liciten las obras. Hay una reflexión general que quiero hacer a todas SS.SS., y cuando yo era diputado también me daba cuenta: hacer peticiones de inversión que no se van a corresponder con la ejecución real de esa actuación induce a que exista algún tipo de confusión o a que después la liquidación del presupuesto no responda a la realidad. Cuando se plantea que en este tramo concreto se inicien las obras en el año 2006, porque queremos que en 2006 el eje cantábrico correspondiente a Galicia esté finalizado o en ejecución de obras, pretendemos dar cumplimiento a los plazos que tenemos respecto al desarrollo de ese eje, y cuando consignamos cantidades lo hacemos porque tenemos la intención y el interés de que se ejecuten en los términos que se establecen en el propio presupuesto. Señorías, aunque salte a la intervención del señor Ayala, les diré que he visto informes de la Intervención delegada del ministerio que no me gustaría que se repitieran. Es cierto que se trata de un cambio en la mentalidad y en el funcionamiento, pero tiene que ser así. No puede ser que la Intervención delegada del Ministerio de Fomento diga que respecto al año 2003 es poco realista incluir decenas de proyectos cuya gestión es imposible en el ejercicio, por falta de tiempo material y capacidad financiera real. En la Dirección General de Carreteras apenas se invirtió un 26 por ciento de los créditos previstos para proyectos a iniciar en el ejercicio. Esto quiere decir que en el programa de inversiones de la Dirección General de Carreteras se plantean una serie de actuaciones a llevar a cabo, de las cuales solamente se cumple el 26 por ciento, mientras que en el 74 por ciento de las inversiones restantes no tiene nada que ver lo que se hace con lo que se pone en ese documento. Por tanto, es nuestra obligación intentar por todos los medios reconducir y hacer todo lo posible para que el presupuesto responda, para ustedes y para nosotros, a una realidad y es que se ejecuta lo que está presupuestado. Lo que no está presupuestado o no se ejecuta o, como en algún caso sucede en actuaciones de conservación de seguridad vial, son partidas que están globalizadas y hacen frente a problemas muy concretos de rotondas, señalizaciones, de pintado de algunas líneas

en la carretera para dar mayor seguridad. Salvo esos conceptos que van globalizados, el resto debieran constar en el presupuesto con arreglo a ese cumplimiento, a esa definición. Por eso hemos intentado, espero que lo hayamos conseguido en este presupuesto, decir que lo que se pone en el presupuesto es lo que se va a ejecutar. Lo hicimos el año pasado y queremos continuarlo en este próximo.

El señor Herrera me ha preguntado sobre la ejecución del presupuesto de 2005. Si no le importa, va a ser la subsecretaria, doña Encarnación Vivanco, quien le va a contestar a las dudas que usted tiene. Hemos planteado en los presupuestos una serie de actuaciones en Cataluña que en su conjunto, en su globalidad ascienden a 2.551 millones de euros, que hacen frente a las diversas inversiones que se producen tanto en carreteras, como en ferrocarriles, puertos y aeropuertos. En esas inversiones ya incluimos el año pasado una actuación que tiene que ver con la autovía orbital y que se retiró a raíz de una enmienda que se produjo en esta casa. Hemos incluido esa inversión porque entendíamos que los proyectos están avanzados, que son posibles de ejecutar esas obras iniciales en el año 2005, pero esta Cámara es soberana. Al igual que el año pasado se retiró (con independencia de que no me gustaría que se retirara este año, se lo digo con sinceridad), dependerá de los grupos que esa actuación se lleve a cabo o no, pero la voluntad del ministerio está planteada, tal y como viene recogida en los presupuestos.

Estamos llevando a cabo un estudio de movilidad para valorar cómo tienen que funcionar las cercanías en el área metropolitana de Barcelona y vamos a estar a la espera de los resultados de ese estudio. Sobre las inversiones que hay en cercanías en Barcelona, me gustaría que no se comparara Madrid y Barcelona, porque si no parece que al resto de las comunidades autónomas o el resto de las ciudades donde existe este servicio no se les presta la atención necesaria. Hemos dedicado una partida determinada a cercanías en el presupuesto para el 2006, otra partida determinada para Barcelona en el presupuesto del 2006, hay actuaciones de inversión en Cataluña y en la línea Barcelona-Puigcerdá que tendrá continuidad en los próximos años, que tendrán que seguirse en función de cómo vayan desarrollándose los proyectos. Con el análisis que veamos al final de ese estudio, más lo que estamos avanzando en estos momentos en proyectos concretos en algunas ciudades, el servicio de cercanías, que es un buen servicio y que está funcionando muy bien, se prestará en mejores condiciones y hará frente a las necesidades de los ciudadanos.

Hay actuaciones, usted ha recordado alguna, más la de Zaragoza y alguna otra ciudad de España, en Valencia o en Santander, en las que están funcionando las cercanías y en otras se va a implantar ese servicio. Para la Expo 2008 existe el compromiso de que el servicio de cercanías funcione en Zaragoza. Estamos trabajando para que eso pueda ser posible, pero el servicio de cercanías tiene una implantación muy fuerte en zonas

metropolitanas con la actuación que va a tener Renfe Operadora. Cuando llegue la comparecencia del presidente de Renfe, él mismo podrá darles más datos sobre los niveles de inversión que van a existir y sobre la adquisición de material móvil. Nos gustaría disponer en este momento de material móvil para cercanías y para regionales porque haría frente a muchos de los problemas que tenemos ahora en la red convencional, ya que estamos funcionando con material que ya está anticuado, que tiene muchos años de circulación. Para hacer frente a eso —lo explicará el señor Salgueiro con más detenimiento— hace falta que en ese plan estratégico de Renfe Operadora, que tiene elaborado, que contempla hacer frente a esas necesidades, si hubiéramos tenido ese material ahora lo veríamos de otra manera y las inversiones serían de otra manera. No obstante, espero que el señor Salgueiro les aclare algunas de las dudas que tengan.

En cuanto a la intermodalidad, la estamos planteando a varios niveles. No hay una partida concreta que diga: intermodalidad. Si desarrollamos las actuaciones que hay que llevar a cabo en el puerto de Barcelona, una vez que tengamos superados algunos trámites como el impacto ambiental y redacción de proyectos, si superamos algunas actuaciones que tenemos que hacer en otros puertos, por ejemplo, accesos al Musel o en las propias integraciones ferroviarias que se están llevando a cabo en muchas ciudades de España, estamos dinamizando el funcionamiento de la intermodalidad, la existencia de modos de transporte que son compatibles, que son perfectamente relacionables, los unos con los otros, que permiten una mejor comunicación entre los diversos modos y que benefician al conjunto de los ciudadanos. Tenemos que lanzar el PEIT que hemos aprobado por parte del Gobierno hace pocos meses. Ahora tenemos que desarrollarlo y llevar a cabo la elaboración de los diversos programas y planes que en él se contemplan, planes de movilidad sostenible, planes sectoriales —ahora no está aquí el señor Beloki—, pero es cierto que algunas referencias que ha hecho a planes sectoriales se están preparando en estos momentos para el 2006, porque se ha acordado en el PEIT que se lleven a cabo. Por tanto, alguna presencia tenían que tener en el documento porque no estaban en el año 2004, está en el año 2006. Se está trabajando en ellos en estos momentos.

Todas esas figuras que hemos definido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes tienen que irse desarrollando, y desde la Dirección General de Planificación de nuestra secretaría de Estado y el Cedex se va a motivar la existencia de estas relaciones, de estas posibilidades de mejorar la movilidad en muchas ciudades sobre la base de estudios y trabajos. Ya estamos empezando a preparar lo que son las bases, los aspectos que tienen que contemplarse en esos planes de movilidad. Me gustaría que fuera más rápido, pero pasa como en todo: las infraestructuras tienen un desarrollo y tienen un decalaje en los procesos de actuaciones que, induda-

blemente, no es lo mismo que si fuera en otro tipo de acción política que tiene una inmediatez en la decisión y en la puesta en práctica. En este caso concreto, el desarrollo del PEIT, por eso hemos dado el plazo 2005-2020, significa que vamos a empezar en estos primeros tiempos a perfilar los programas y proyectos que se van a ir poniendo en marcha. No obstante, hemos hecho algunos avances en algunas materias. Lo digo porque la cuantía de inversiones que se fija en un presupuesto tiene que ver mucho para la maduración de los proyectos, y hay provincias en las que en estos momentos ha bajado la inversión y lo que estamos haciendo, en los años 2005-2006, es incrementar las posibilidades de inversión al año siguiente con la finalidad de que tengamos proyectos en marcha, que tengamos actuaciones que sigan manteniendo los niveles de inversión que deben tener esas provincias. En ese caso concreto, ahora que veo aquí a mi compañero de circunscripción señor Torres, en Teruel ha bajado la inversión, pero vamos a poner en servicio a finales de octubre tres tramos de autovía, una de ellos por el método alemán, que va a costar 90 millones de euros. Recuperar la inversión en un solo presupuesto es muy complicado. De ahí que haya que buscar otras fórmulas, otros proyectos, otros procesos de actuación que para el siguiente año pueda compensar esa diferencia de inversión que existe actualmente.

El señor Andreu ha vuelto a plantear la ejecución del presupuesto (le remito a lo que le he comentado antes para que sea la subsecretaria la que le informe más adecuadamente de todo el proceso de ejecución que hay en el ministerio) y ha puesto en duda la alta velocidad hasta Figueras-Perpignan. Nosotros tenemos una serie de compromisos políticos muy serios y los vamos a cumplir. El próximo año 2006 estaremos en Tarragona, en Perafor, el año 2007 estaremos en la estación de Sans y el año 2009 estaremos en Figueras. Sabemos que llevar a cabo el desarrollo de una línea de alta velocidad es bastante complejo. También sabemos los problemas, las incidencias o las peculiaridades que tiene atravesar de Sans a Sagrera. Estamos finalizando el estudio informativo y cuando lo tengamos perfectamente nítido y claro sabremos que el trabajo que se haga tendrá las mayores garantías de seguridad para que no haya ningún tipo de dificultad. Sabemos que tenemos que atravesar Girona y que tenemos que actuar en Figueras. Estamos dando todos los pasos posibles y manteniendo relaciones con los ayuntamientos y con la Comunidad Autónoma de Cataluña para sacar adelante acuerdos y entendimientos que nos permitan no demorar las actuaciones. Los bloqueos con los que nos encontramos en el año 2004 han desaparecido en todos los ayuntamientos, debido a que ha habido una buena sintonía entre el Gobierno, el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Cataluña y los ayuntamientos respectivos y también a que el ADIF ha mostrado la disposición a comunicar y participar de qué manera los problemas que existen se pueden ir solucionando para que no se demoren las actuaciones que estaban previstas.

En el viaducto de Pont de Molins que me ha puesto de ejemplo, mientras no esté la declaración de impacto ambiental, quien tiene que decir qué actuación va a haber ahí es Medio Ambiente, no la empresa. Será Medio Ambiente el que diga si las actuaciones ambientales que hay que hacer para llevar a cabo la construcción de esa línea son compatibles con el desarrollo de la línea o, si no, ver en que medida se tienen que modificar. No sé si, al final, habrá terraplén o no. Lo que sí le puedo decir es que, de acuerdo con las informaciones que tenemos nosotros, de la Dirección General de Ferrocarriles va a depender de la declaración de impacto ambiental el tipo de actuación que se haga para solucionar esa dificultad con ese viaducto.

El tema del 1 por ciento cultural también se lo puede plantear a la subsecretaria que es la que más directamente, de acuerdo con el Ministerio de Cultura, está llevando a cabo el análisis y las decisiones sobre los proyectos que se incorporan con cargo a este 1 por ciento cultural.

Señor Jané, yo también practiqué la fórmula de las preguntas escritas y lo que le puede decir es que, cuando usted nos entregue las preguntas, con mucho gusto se las contestaremos. Creo que es una fórmula que, dentro de lo que es la comparecencia, a nosotros nos permite no cometer errores cuando tengamos que dar contestaciones que, a ciencia cierta, no sabemos si está bien o mal lo que decimos. Esa fórmula me parece correcta y la vamos a cumplimentar en el plazo que se nos da desde la Cámara para llevar a cabo este tipo de respuestas. Decía también que este presupuesto es menos favorable que el que había en 1998. Yo lo que puedo dar son las cifras que tengo; cifras derivadas de la existencia de actuaciones, de compromisos y de decisiones que se toman en un momento determinado, y lo que queremos es que salgan adelante. Queremos que la línea de alta velocidad funcione, que se cumplan los compromisos de los plazos que tenemos planteados, que las autovías se construyan y aprovecho para decírselo también al señor Andreu que me hablaba del tema de los peajes. Acudir a la liberación de las autopistas es muy costoso y eso lo sabe todo el mundo, y basta con liberalizar una autopista para que tengamos que liberalizar todas. La fórmula que hemos planteado en el PEIT va encaminada a que en los sitios donde hay autopista generaremos una vía de alta velocidad con la finalidad de que pueda haber una vía alternativa, libre de peaje, que la pueda utilizar cualquier usuario, sin tener que estar sometido a los aspectos del peaje.

Decía usted también que faltan proyectos nuevos para el futuro. Si uno ve cómo está Cataluña y el resto del Estado, y las previsiones que hay de inversión en los próximos años, no es acertado decir eso. Creo que las posibilidades y las previsiones de inversión que tenemos, tanto en materia ferroviaria, como viaria, portuaria o aeroportuaria, incrementan el nivel de inversión de manera muy clara en Cataluña y en otras comunidades. También les digo otra cosa y es que para las autovías y los trenes,

los puertos y aeropuertos tenemos que acudir a fórmulas de mejora, de renovación de muchos elementos de los mismos, pero llegará un momento, que no sé cuando será nosotros tenemos el Plan 2005-2020 en el que queremos desarrollar ese plan de autovías, de ferrocarriles, de puertos y aeropuertos), en que tenemos que prestar más atención a los que es la conservación. De ahí nuestro compromiso en materia de carreteras de llegar en esta legislatura al 2 por ciento del valor patrimonial de la red que es donde vamos a tener más necesidades. Hay que hacer todo lo posible para que nuestros sistemas de infraestructura, además de hacer frente a las necesidades de los ciudadanos, tengan la posibilidad de mantenerse para que ese uso lo puedan hacer sin ningún tipo de dificultades.

No le voy a contestar al tema de la autovía orbital porque creo que ya he hecho el comentario respecto a la inquietud que demostraba el señor Herrera. En el tema de los soterramientos dice que no hay partida presupuestaria. Pasa como en el caso de Vitoria o de cualquier otra ciudad de España. A nosotros nos interesa que haya acuerdo entre las instituciones para llevar a cabo esas actuaciones porque, al final, el soterramiento es una clara voluntad de tres administraciones (en el País Vasco tenemos que contar con las diputaciones forales que también tienen competencias) que tienen interés en llevar a cabo esa actuación y la cofinancian. Después de esas comisiones técnicas que se constituyen, se generan y son las que definen qué tipo de actuación se va a llevar a cabo, es cuando se pone encima de la mesa el coste de esas actuaciones. Cuando llegamos a un momento de definición de cuál va a ser el soterramiento que se va a producir, hemos hecho trabajos previos internos cuyo nivel de ejecución, señor Beloki, es muy difícil extrapolarlo a un proyecto concreto porque son trabajos o estudios que hace la propia Dirección General de Ferrocarriles, y si ésta decide que tiene que hacer un análisis o estudio previo de cuál va a ser el coste de un soterramiento, no hace sacarlo fuera, ya que dentro de la propia casa hay gente que lo sabe hacer. Esto es lo que nos ha pasado con muchos soterramientos en Cataluña, en el de Sant Feliu, Moncada y Montmeló. Ha habido un estudio previo por parte nuestra y ahora, en función de cual es la pauta de funcionamiento con respecto a otras administraciones, lo que se está haciendo es firmar el convenio y ver cuál es el compromiso de cada uno de ellos. No hay ningún problema.

A mí no me preocupa nada que haya o no una partida mayor o menor. Lo que quiero es que haya acuerdo entre las administraciones para llevar a cabo esa actuación y que se definan después los compromisos que cada administración quiere poner encima de la mesa. De la misma manera que hemos llegado a acuerdos en muchas ciudades de España, podemos seguir llegando a acuerdos en Cataluña donde tengamos alguna dificultad, que por ahora veo que están todas superadas, o en el País Vasco y sentarnos con la Diputación Foral de Alava y el Ayuntamiento de Vitoria para hacer frente a una actuación de

ese tipo, o en Irún o en Pasaialde. Es decir, son entendimientos para los que no hace falta una partida presupuestaria desde nuestro punto de vista. Lo único que falta es que cerremos los acuerdos e ir avanzando en la línea de desarrollarlos a continuación.

Señor Ayala, ya estamos acostumbrados a este tipo de debates en donde usted pone encima de la mesa sus números y yo pongo los míos. Lo que puedo decirle es que con el mismo respeto y la misma forma de hablar que ha demostrado, que le agradezco, nuestros datos nos dicen que este es un buen presupuesto. Nuestros datos nos dicen que este es un presupuesto que entra dentro de las pautas que ha marcado el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. Nuestros datos dicen que es un presupuesto que incrementa de manera destacada inversiones en ferrocarriles y en carreteras. Nuestros datos dicen que las inversiones que se plantean en este presupuesto contribuyen a los objetivos del PEIT y dan cobertura a sus características. Podrán gustar o no, pero son esfuerzos que estamos haciendo en actuaciones que a muchas de ellas va a tener complicado decir que no. No recuerdo quién ha sido de SS.SS. quien ha dicho que hay mucha continuidad en las obras que hemos recibido, y que lo que cambia es el mensaje. Nosotros, si tenemos que llevar el AVE hasta Valencia, lo vamos a llevar. ¿En base a qué decisión? A la que ustedes tomaron. Si llevamos el AVE hacia el País Vasco, lo vamos a llevar. ¿En base a qué? A una decisión que ustedes tomaron. Lo que ocurre es que la tomaron de manera tan incoherente, con tanta falta de conexión entre una actuación y otra que, como hemos indicado, empezaron a licitar actuaciones en tramos muy concretos en distintos sitios de España que lo que han hecho ha sido condicionar en parte esa actuación. A nosotros nos toca dar coherencia al funcionamiento de esas infraestructuras en los próximos años.

La variante de Pajares está en obras. Los trabajos que se están llevando a cabo en el eje atlántico en el conjunto del Plan Galicia, los estamos desarrollando ahora y los desarrollaremos el próximo año. Lo que tenemos que hacer es ir introduciendo pautas de cohesión y coherencia en el trazado o pautas de cumplimientos de compromisos o invertir, por ejemplo, en la Ruta de la Plata, que es interesante el acelerón que se le ha dado. O permitir que Teruel, que el Plan Soria, que también hemos lanzado, o que Jaén tengan un mayor nivel de inversión. Es bueno que el ministerio y el Gobierno atiendan aquellas provincias que se encuentran en peores situaciones de comunicación. Hablando de Teruel, señor Ayala, hemos puesto en los presupuestos el eje Cantábrico-Mediterráneo. Dice S.S. que trescientos y pico mil euros es poco. A veces al euro ya no se le da mucha importancia, pero antes cuando proponíamos enmiendas de 4,5 ó 8 millones de pesetas, parece que era la mundial. Y ahora cuando proponemos enmiendas de trescientos y pico mil euros no se les da importancia. El problema no es ese. Nosotros hemos lanzado ese eje porque nos interesa comunicar ambos mares y los puertos que están en

ambos sitios. El rigor presupuestario nos exige que seamos coherentes con lo que queremos hacer.

Si estamos lanzando un estudio para ver en qué medida ese corredor, toda la línea ferroviaria entre el Cantábrico y el Mediterráneo, está en condiciones o no de construir por tramos esa línea de altas prestaciones que queremos construir, lo primero que tenemos que hacer es analizarlo. No podemos situar en esa partida 15 millones de euros para ver la viabilidad de ese proyecto en cuanto a compatibilidad de la línea actual con lo que hay que hacer en el futuro para que existan unas condiciones de calidad y pueda haber trenes de alta velocidad compatibles con el tráfico de mercancías, cosa que ahora no existe. Tengo que recordarle que ustedes están llamando alta velocidad —nosotros también lo estamos poniendo por ahí y no crea que me gusta mucho— a la línea Zaragoza-Teruel, cuando no va a más de 140 ó 160. Está sin electrificar y están haciendo una renovación de la línea. Vamos a ser un poco coherentes con los términos. Si son altas prestaciones, veamos qué es necesario para tener reconocidas esas altas prestaciones. Para eso hace falta estudiar. Y para encargar a una serie de consultoras que nos hagan esos trabajos, no hace falta disponer de grandes volúmenes, sino de los necesarios para llevar a cabo esos estudios, que no tienen el coste que ustedes están planteando.

Que el AVE desaparece de España, señor Ayala, lo siento mucho, no es que no lo digo yo, es que no lo dice nadie. Cuando están hablando de los hitos temporales que se van a producir de aquí a que se conecte en 2009 con Figueras, o que se vaya a Valladolid en 2007, o que tengamos la Y para 2010, o cosas similares, parece que nadie está dispuesto a decir que el AVE desaparece. Alguno de esta sala dirá que a lo mejor es excesivo, pero no lo digo yo. Lo que sí es cierto es que el AVE no desaparece de los presupuestos en absoluto. Tiene una dotación muy importante para cumplir con los objetivos que teníamos asumidos. En cuanto al método alemán, ya lo he dicho cuando lo he planteado. Se contrata el método alemán y se inician las obras. En la partida de presupuestos verán una cantidad pequeñita que es para los contratos de asistencia técnica que tiene que llevar a cabo la dirección de las obras. Lo que se hace con el método alemán es que se paga al final, una vez concluida la obra. Pero la contabilidad nacional (por eso en el libro amarillo, que ustedes tanto han utilizado, en las páginas 128 y 129 hacemos referencia a la repercusión del método alemán) lo que hace es plantear la inversión del método alemán que se produce en ese año concreto. ¿Que se imputa en los presupuestos? Es que hay que imputarlo al incremento de la inversión. Es que no están paradas las máquinas. Es que las máquinas están trabajando. Otra cosa es que se pague al final, pero en cada año presupuestario se imputa la parte correspondiente del método alemán. Por eso hemos planteado en la presentación de nuestro presupuesto la inclusión del método alemán en el volumen de las inversiones, porque esa

inversión se hace cada año. Se hace al final, pero se paga cada año.

El tema del secretario general de Transportes, que tiene que ver con servicios del transporte y con aumento de plantilla, aviación civil y demás, si no les importa se lo contestará bien la subsecretaria o el secretario general de Transportes que vendrá a continuación. Al grupo socialista, señor De la Encina, tengo que agradecerle las palabras sobre los presupuestos. Sí tengo que decirle que todas las actuaciones que hay en materia de seguridad vial, en materia de conservación son partidas destinadas al objetivo que tenemos en el ministerio, que es la seguridad. Destinar a seguridad y no a nuevas autovías o nuevas carreteras el incremento del presupuesto, es una voluntad muy clara de cuál es nuestro objetivo, que en esta legislatura consigamos tener el dos por ciento del valor patrimonial de la red destinado a actuaciones de seguridad. Los otros temas que me ha planteado sobre vigilancia aérea y puertos del Estado y Sasemat, como el planteado por el señor Ayala sobre puertos del Estado, se lo contestará el señor Palao en su intervención.

Por último, señor Beloki, a la Y vasca la hemos dotado con 150 millones de euros en estos presupuestos. Tenemos el deseo y las ganas de cumplir con el acuerdo de que los plazos internacionalmente dados en función de los ejes prioritarios, concretamente el tres, se cumplan. En cuanto al desarrollo de los proyectos de Burgos-Vitoria, cuando tengamos la declaración de impacto ambiental sacaremos adelante la relación de proyectos y la ejecución de obras. Nosotros podemos hablar a partir de un momento determinado, que es cuando tengamos aprobado el estudio informativo, porque eso supone que hay declaración de impacto ambiental. A partir de ese momento, es cierto que tenemos la capacidad de incluir esos proyectos en programación y llevar a cabo la ejecución de las obras. Cuando habla del eje atlántico, me da la impresión que está confundiendo el eje atlántico en Galicia con lo que es el eje atlántico que va desde al Atlántico, pasando por el País Vasco a unirse desde Lisboa, hasta concluir el eje prioritario número tres. Creo que el eje atlántico en Galicia va al ritmo que nos está permitiendo hacer los proyectos e ir ejecutando las obras —ya he hecho algún comentario anteriormente—, pero en lo que a usted le afecta, concretamente la Y vasca y las cercanías de Irún y San Sebastián, le puedo decir que estamos trabajando con el Ayuntamiento de San Sebastián y con el de Irún, así como con la Diputación Foral de Guipúzcoa, con los que pensamos que en octubre o noviembre nos volveremos a sentar para llevar a cabo procesos de integración en San Sebastián e Irún, como lo vamos a hacer en Vitoria y como lo tenemos que hacer en Bilbao, para tomar la decisión sobre si vamos a ir a Bilbao Ría 2000 o no, pero eso creo que son procesos que dentro del diálogo entre instituciones se podrán llevar a cabo.

También le tengo que decir que en este momento estamos en conversaciones con el Gobierno vasco para ver qué sucede con el ramal guipuzcoano entre Mon-

dragón e Irún para buscar la solución más adecuada respecto a su construcción y a su financiación.

Creo que no me he dejado nada. Si me he dejado algo, ya repasaremos el «Diario de Sesiones» y le contestaremos por escrito a las dudas que no haya aclarado en mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

— **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE FOMENTO (VIVANCO BUSTOS). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/000794.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia de la señora subsecretaria del Ministerio de Fomento, solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, aunque, como es habitual, intervendrán después los grupos que lo soliciten.

Como saben, según consta en la convocatoria, figura la posibilidad de que a lo largo de la sesión de la Comisión de hoy hubiese una reunión de Mesa y portavoces, cuyo objetivo, que también figuraba en la nota, era establecer el orden del día de la siguiente reunión de la Comisión, a celebrar el día 19. Dado que veo que va a ser difícil poder hacer la reunión formal, sería conveniente que a lo largo de la sesión de hoy los grupos parlamentarios comunicasen al presidente o al letrado de la Comisión las proposiciones no de ley que desean que sean incluidas en la próxima sesión de la Comisión, de acuerdo con el cupo que tenemos todos establecido; obviamente, estas proposiciones no de ley deben estar en este momento admitidas a trámite y calificadas por la Mesa de la Cámara. Ruego que a lo largo de la sesión de hoy los grupos parlamentarios comuniquen el cupo que les corresponde, repito, bien al letrado o a mí mismo, y mañana se cursará la convocatoria de la siguiente reunión.

Sin más preámbulos, tiene la palabra la señora subsecretaria.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO (Vivanco Bustos)**: El proyecto de presupuestos del Ministerio de Fomento que hoy les presentamos es expresión de un conjunto de políticas en materia de infraestructuras y transportes que encuentran su expresión en unos casos en el presupuesto del Ministerio de Fomento y en otros casos, la mayoría, en los presupuestos del Ministerio de Fomento y en los de las empresas y entes públicos que desarrollan dichas políticas. En consecuencia, si bien mi intervención se centrará en hacer una presentación global y detallada del presupuesto 2006 del ministerio que represento, también dará una visión de cómo el conjunto de políticas del ministerio encuentra su expresión en el presupuesto consolidado de Fomento.

Como ya conocen SS.SS., el proyecto de presupuestos para 2006 del Ministerio de Fomento, stricto sensu, es decir, la sección 17, asciende a más de 10.347 millones de euros, con un incremento respecto al de 2005 de 1.273 millones, lo que representa una tasa de crecimiento del 14,02, que se eleva hasta el 16,8 cuando se computa el grado de ejecución del plan extraordinario de carreteras.

Del conjunto de capítulos, los que tienen un comportamiento especialmente significativo, a mi modo de ver, son: el capítulo 2, con una tasa de variación del 21,39; el 4, transferencias corrientes, del 18,54; el capítulo 6, de inversiones reales, que crece en un 9,88; transferencias de capital, que lo hace en un 18,75; por último, el capítulo 8, de activos financieros, que lo hace en un 18,64. Me estoy refiriendo al conjunto de los capítulos, excluidos el capítulo 1, de gasto de personal del departamento que obviamente me hubiera gustado destacar su incremento, pero el Ministerio de Hacienda no comparte el mismo gusto y el capítulo 3, de gastos financieros del departamento, el cual va destinado íntegramente al pago de intereses de demora por compensación de tarifas y/o por ejecución de sentencias, supuestos todos ellos ampliamente tasados, con lo cual no se esperan sorpresas en su comportamiento.

Entrando ya en el análisis de estos capítulos, procede destacar los siguientes aspectos. La dotación del capítulo 2, gastos corrientes en bienes y servicios, asciende a 96 millones, lo que supone una tasa de crecimiento del 21,39 por ciento. En este capítulo es especialmente destacable la aviación civil. El plan de choque de seguridad aérea, aprobado por Consejo de Ministros el 16 de septiembre, encuentra en este capítulo el refrendo presupuestario de cómo atender a las medidas que se consignaron en dicho plan de choque de seguridad aérea. Nos estamos refiriendo a que el capítulo 2 destinado a este fin, al de reforzar la seguridad aérea, crece en casi 15 millones de euros cuando el año pasado tenía un presupuesto de 8,8, lo que representa una tasa de crecimiento muy elevada. El plan de choque tiene también un impacto de 3,9 millones de euros en el capítulo 1, que es reflejo de cómo la dirección de aviación civil también estrictamente y en el orden interno va a reforzar su personal y los efectivos destinados a cumplimentar este choque de seguridad aérea.

En cuanto al capítulo 4, de transferencias corrientes, que también, como les he contado, tiene un crecimiento del 18,54 por ciento, quiero decirles que su dotación es de 1.263 millones de euros y que merecen especial mención dentro de este capítulo las subvenciones dirigidas a bonificar las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo con las comunidades autónomas de Canarias, Baleares y las ciudades de Ceuta y Melilla. Como todos ustedes saben muy bien, después de la aprobación del Real Decreto 207/2005, de 25 de febrero, estas bonificaciones en 2006 en su conjunto aumentan 7 puntos adicionales. Estos 7 puntos tienen un efecto presupuestario adicional, es decir, suponen un esfuerzo

adicional de 85 millones de euros, por eso este capítulo total de subvenciones al conjunto de estas modalidades tiene una dotación total de 397 millones de euros. En este capítulo 4 hay otros dos conceptos que desde nuestro punto de vista son dignos de mención, que son la parte que se destina a Renfe Operadora, de 558 millones, y las rebajas de tarifas de peaje, del Real Decreto-Ley 6/1999.

En cuanto a Renfe Operadora y la dotación que figura en el anteproyecto de presupuestos para 2006, quiero decirles que no podemos comparar el importe de los 558 millones con el que aparece como consignación en el presupuesto de 2005. En 2005 en la tramitación parlamentaria 53 millones de la dotación que tenían que ir a Renfe Operadora acabaron al final en las subvenciones a insularidad, con lo cual si quisiéramos tener una comparación homogénea de cuál es la dotación que recibe a este fin Renfe Operadora habría que comparar 507 millones con los 558, lo que representaría una tasa de crecimiento del 9,9 por ciento. ¿Cuál es la finalidad de estas subvenciones? Es que en el servicio ferroviario las tarifas con las que se pagan estos servicios no siempre corresponden al coste real de los mismos. Hay líneas que no solo se guían por criterios económicos, sino que hay otros criterios de orden social por los que hay que prestar un servicio con independencia de que las tarifas sean deficitarias, y este importe es el que refleja la compensación por la limitación de tarifas que soporta Renfe Operadora. En el caso de las rebajas de las tarifas de peaje del Real Decreto-ley 6/1999, como saben ustedes este es un impacto presupuestario que como su propio nombre indica data del año 1999 y se trata de que hay que compensar los contratos de concesión de autopistas como consecuencia de la medida que se tomó ese año de rebajar las tarifas de peaje en un 7 por ciento.

Con esto paso a referirme al capítulo 6, inversiones reales, que como en años anteriores es el capítulo con más presupuesto de todo el ministerio. Para el año 2006 representa de nuevo un 47,30 por ciento del total del presupuesto. Su dotación es de 4.894, con una tasa de variación del 9,88 por ciento. Si tuviéramos en cuenta el impacto del grado de ejecución del plan extraordinario de carreteras, veríamos entonces que la inversión en carreteras pasaría a representar un 51 por ciento del total de la inversión. Este año dentro de este capítulo hay que destacar que la inversión directamente a efectuar por carreteras por el Ministerio de Fomento asciende a 4.111 millones, incluidos los 794 del plan extraordinario de carreteras, y este año adicionalmente a esta inversión directa habrá que tener en cuenta, como ya les explicaré más adelante la secretaria general de Infraestructuras, la inversión indirecta que en carreteras efectuará la sociedad en constitución la Seitt, la sociedad de infraestructuras de transporte terrestre, que tiene previsto en carreteras ejecutar una inversión de alrededor de 235 millones de euros. En consecuencia, el total de la inversión en carreteras, incluida la indirecta que efectuará el Seitt, ascenderá a 4.246 millones de euros. Cuando ponemos la

atención a las inversiones en ferrocarriles, hay que distinguir las que va a efectuar la Dirección General de Ferrocarriles de las que se van a efectuar a través de la Seitt. En relación con la Dirección General de Ferrocarriles, diremos que la dotación es la misma, asciende a 641 millones, y que experimenta una tasa de crecimiento del 6,32 por ciento. Adicionalmente, en este capítulo hay que tener en cuenta la dotación de 738 millones que figura en esta dirección general para que ADIF pueda atender las encomiendas que le haga dicha dirección en concepto de mantenimiento de la red convencional del Estado. Esta partida, la del mantenimiento de la red convencional del Estado, experimenta un crecimiento del 5,70 por ciento respecto de 2005. En este ejercicio la inversión indirecta a través de la Seitt no es muy significativa en tanto que asciende a 70 millones de euros.

Por lo que respecta al capítulo 7, transferencias de capital, es destacable su dotación de 450 millones de euros. Este capítulo experimenta un incremento de 71 millones y una tasa de variación del 18,75 por ciento. Los programas donde se localizan fundamentalmente estas transferencias son los de infraestructuras ferroviarias, que incluye: las transferencias a FEVE por 21 millones y la subvención para la construcción ferroviaria del tramo Figueras-Perpignan en su régimen de concesión por 64,7 millones de euros, así como el servicio postal universal de Correos por 91,8 millones de euros. Carreteras es destinataria de un importe de 128 millones de euros en concepto de convenios con comunidades autónomas y ayuntamientos. Así, en concreto, para la cesión de travesías se prevén 79 millones de euros para 2006, frente a los 72 de 2005. Nos estamos refiriendo a convenios como pueden ser los previstos que se celebren con Canarias, Cataluña, Valencia y Navarra, entre otras comunidades.

Asimismo, son destacables los programas de ordenación e inspección del transporte terrestre, que con casi 45 millones de euros son expresión del programa de jubilaciones anticipadas. Se trata de una medida del sector transporte terrestre, dentro de Fomento y su capítulo 7, subvenciones. Son unas subvenciones para propiciar la jubilación anticipada. Asimismo, contamos con el concepto seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera. Sasemar es la destinataria de estas consignaciones por un valor de 59,9 millones de euros. Estamos otra vez ante el reflejo presupuestario de una política aprobada por el Consejo de Ministros: el plan de choque de seguridad y vigilancia marítima, aprobado por el Consejo de Ministros, con ocasión del III aniversario del accidente del *Prestige*. Este plan supone un incremento de 32,9 millones de euros y va dirigido a reforzar la inversión en elementos de vigilancia por avión, helicópteros y barcos que prevengan y reduzcan el riesgo de catástrofes marítimas como la del *Prestige*, entre otros extremos, disuadiendo del vertido y alentando un tráfico marítimo más seguro.

Por último, quiero referirme, dentro de este capítulo, a los programas de inversión en I+D+i en infraestructuras, de los cuales, en el momento actual, el principal destinatario es el Cedex. La dotación de este año asciende a 13 millones de euros, experimentando un incremento de 5,6 millones, lo que supone una tasa de crecimiento del 74 por ciento. Siendo todavía no especialmente significativo, este esfuerzo presupuestario de 2006 apunta hacia la especial relevancia de las inversiones de infraestructuras en I+D+i que el PEIT cifra en el 0,82 por ciento del total de su parte económica.

En el capítulo 8, activos financieros, resulta especialmente significativo tanto su dotación, que asciende a 3.424 millones de euros, como su incremento experimentado en el año, que supone 538 millones. Tiene una tasa de variación del 18,64 por ciento y contribuye a tal fin los siguientes conceptos. La aportación a ADIF de 1.851 millones determina que el capital de esta entidad tenga un crecimiento dentro del conjunto de un 16,9 por ciento. La aportación a la Seitt se cifra para 2006 en 400 millones, lo cual, unido a la asignación presupuestaria que se ha acordado recientemente por el Ministerio de Hacienda con cargo a los presupuestos de 2005, hace que cuente con unos recursos propios de 900 millones de euros. Otro concepto especialmente significativo es la aportación patrimonial a Renfe Operadora por un importe de 404 millones que, por primera vez, figura en el presupuesto del ministerio. Me atrevería a decir que, condicionada a la aprobación de su contrato-programa, va dirigida a paliar los efectos de alto endeudamiento recibido por la entidad en compromisos de unidades móviles. En contrapartida, tenemos otra serie de programas incluidos en el capítulo 8 que se han visto reducidos este año. Me estoy refiriendo a los programas de préstamos promotores, infraestructuras de carreteras y préstamos promotores, infraestructuras ferroviarias, que se han visto reducidos en 275 millones de euros, pasando de 1.018 millones con los que figuraban en 2005 a 753 en 2006.

Como todos ustedes saben, la subsecretaría también tiene unos programas muy concretos cuyo detalle voy a obviar. Si ustedes tienen interés me formulan las preguntas oportunas y así les ahorro tiempo para las futuras comparecencias. Simplemente apunto que me estoy refiriendo al Instituto Geográfico Nacional, al regulador postal y al uno por ciento cultural que también es de competencia de esta subsecretaría.

Voy a terminar como les anuncié al inicio. Ya les anticipé que la política de inversiones en infraestructuras y transportes, que tiene un reflejo en los Presupuestos Generales del Estado de 2006, no puede abarcarse con una visión aislada del presupuesto del departamento. A esta visión general contribuyen los siguientes datos referidos al presupuesto consolidado de Fomento. Ya habrán oído ustedes decir al secretario de Estado que el presupuesto consolidado del ministerio asciende a 24.210 millones de euros, de los cuales aproximadamente el 35 por ciento corresponden a gastos corrientes

y el 64,7 por ciento, es decir, 15.670 millones de euros a operaciones de capital. Esto refleja, ni más ni menos, lo que ya todos sabemos: el Ministerio de Fomento es un ministerio eminentemente inversor. De ahí que sus políticas de operaciones de capital, sus políticas inversoras sean el principal componente de este presupuesto. Cuando tomamos la globalidad de las operaciones de capital, los 15.670 millones de euros de Fomento, no es ninguna sorpresa que les diga que las operaciones de capital en ferrocarriles ascienden a 7.697 millones de euros, lo cual representa un 49,1 por ciento del total de las operaciones de capital, y que las políticas de carreteras, con un importe de 4.259 millones de euros, representan un 27,2 por ciento. Aeropuertos, igualmente, tiene un peso del 11,1 por ciento, con una inversión de 1.741; Puertos del Estado, un 8,8 por ciento, para una inversión de 1.384 millones. Hay otras políticas incluidas en el presupuesto del Ministerio de Fomento, como son las de correos y otras, que representan un 3,8 por ciento hasta totalizar los 15.670 millones de operaciones de capital a las que me he referido.

Hasta aquí, siguiendo las instrucciones del presidente de la Comisión, he de decir que he ofrecido una imagen sintética en la que intentamos recoger los hechos más significativos del presupuesto del Ministerio de Fomento y las políticas a las que representa. Estos presupuestos mantienen el fuerte ritmo inversor, incluso superior al previsto de media en el PEIT; avanzamos en el camino iniciado en el año 2005, y el ritmo de crecimiento del 14,2 por ciento que experimenta el departamento, que pasa al 16,8 cuando incluyamos el plan extraordinario, hay que interpretarlo como preámbulo del alto grado de compromiso de ejecución adquirido en el PEIT. A su vez interpretamos que estos presupuestos son una expresión detallada y cumplida de las prioridades y políticas consagradas, como es el peso de la inversión en ferrocarril frente a otros medios, tal y como antes comentábamos al referirnos al 49,1 por ciento de políticas de ferrocarriles frente al 27,2 por ciento de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Esta comparecencia la había solicitado el Grupo Parlamentario Popular, con lo cual, en primer lugar, tiene la palabra su portavoz, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Gracias, señora subsecretaria, por su comparecencia y por la forma en que nos ha facilitado los datos. En mis preguntas y observaciones voy a tratar de seguir el mismo orden que usted ha empleado en su intervención.

En primer lugar, señora subsecretaría, he de decirle que algunos datos que usted nos ha dicho no se corresponden con los que obran en el proyecto que nos ha facilitado el Ministerio de Hacienda. Algunos datos tienen más importancia y otros menos, pero, y se lo digo de antemano, las cifras que usted nos ha dado de Puertos del Estado y de AENA, en un caso, es menor que la que

figura en el presupuesto y en otro caso es mayor, con lo cual, aunque no sea trascendente, nos obliga a repasar las cifras que se han dado.

Respecto al crecimiento global, señora subsecretaria, usted habla de un 4,02 por ciento —no de un 4,2 por ciento— en la globalidad del ministerio, no solo en cuanto a las partidas correspondientes a los capítulos 6, 7 y 8, es decir, de inversiones con las cuales disentimos de forma importante en la manera que usted lo expone y en la que dimana de la propia documentación, que es la única que nosotros hemos podido estudiar. Para empezar por los mismos capítulo que usted, en el capítulo 2 usted incide mucho en el plan de choque de Aviación Civil. En ese sentido, usted se ha referido a que, a pesar de que el Ministerio de Hacienda no le ha permitido la ampliación del capítulo 1, en esta Dirección General el capítulo 1 crece, creo que ha dicho porque no estaba segura, aproximadamente unos 3 millones de euros. En el presupuesto aparece una partida global de funcionarios del 11,132 y un incremento importante en la partida 22, de material, suministros y otros, que es la misma que se había empleado para el plan de choque, al hablar la señora ministra —craso error— de 8,86 millones de euros en este ejercicio 2005, parecía —se lo quiero recordar— que había empleado todo el capítulo 2, gastos corrientes y bienes y servicios, ya que era el que parecía que figuraba en el plan de choque de Aviación Civil, cuando realmente era la partida 22, de material, suministros y otros. Señora subsecretaria, esto implica que seguimos confiando en Senasa para el cumplimiento de ese plan de choque sobre el que, como usted sabe muy bien, hay una discusión importante pues la tutela, el control por parte del Estado tiene que corresponder a la ampliación sustancial de la plantilla de inspectores titulares de Aviación Civil, y no solo a través de Senasa, porque —no quiero reproducir una interpelación urgente que tuvimos al respecto, y aquí lo dejamos— no ofrece las suficientes garantías. Por tanto, le agradecería que usted me explicara cuál es esa ampliación del capítulo 1 y a qué se refiere, cuándo se van a convocar esas plazas y si son de inspectores con titulación suficiente.

De la misma manera, he de decirle que ese crecimiento del capítulo 2 para ese plan de choque no deja de parecerme débil, ya que hay partidas en esta Dirección General de Aviación Civil en el capítulo de inversiones, capítulo 7, que se reducen porque el capítulo 6, en concreto, pasa de tener 9.233.000 euros a tener solamente 6 millones. Sin embargo, se obvian estudios sobre desarrollos de normas técnicas de edificación, valoración de nuevas planificaciones de Aviación Civil, que nos parece que serían mucho más adecuados para que el plan de choque fuera eficaz.

Como sé que el tiempo me apremia paso a otro capítulo. En el capítulo 6 ustedes hablan —lo ha hecho anteriormente el subsecretario— de la aplicación del método alemán. En cuanto a dicha aplicación en el plan extraordinario de carreteras, evidentemente hay obras que se están haciendo, pero no se pagan en este ejercicio.

Cuando se paguen en el ejercicio que viene, o al siguiente, aparecerá la cuantía concreta a pagar en el ejercicio que toque. Por tanto, se tienen que restar cuando vengan aquí a vender el presupuesto, y no lo podrán hacer porque estará en el capítulo 6 en el momento del pago, con lo cual dirán que están pagando y, sin embargo, ahora nos están diciendo que también están pagando porque son obras en marcha en el ejercicio 2006. Si tenemos claro que el método alemán que consiste en que la obligación solamente surge en el momento en que se le entrega a la Administración, hacer uso de un aumento de la inversión, cuando no se aumenta el gasto, es cuando menos torturar el presupuesto y, desde luego, no se corresponde con el esfuerzo financiero que realiza el ministerio. Porque en este capítulo, señora subsecretaria, el crecimiento de todos los programas importantes, es decir, los 453 A, B y C, es simplemente del 7,2 por ciento, que es la proporción que existe entre 4.696,94 de este ejercicio 2006 y los 4.383,38 del ejercicio de 2005. Por tanto, no sabemos cómo le sale la cifra del 9,88 por ciento, a la que usted dice que se llega.

De la misma manera, en la consolidación entre el capítulo 6, empresas y entidades públicas, el total de la inversión se queda en un triste 6,3 por ciento, incluida la Seitt. Por cierto, esta inversión indirecta de Seitt, sociedad que, según nuestra información todavía no está constituida —está acordada el 29 de julio de 2005 en Consejo de Ministros, pero no constituida—, va a suponer curiosamente 900 millones de euros en 2006 y solo va a invertir 205. ¿Me quiere usted explicar para qué necesita esta sociedad los 500 millones que se le han dado en 2005 y los 400 que se le darán el año que viene, cuando todos los proyectos que tiene para ejecutar en el ejercicio 2006 son 70 millones en ferrocarriles y 135 en carreteras? No lo entendemos, salvo que sea una dotación artificial, que luego no se va a cumplir para que parezca que el presupuesto tiene unas cifras que realmente no contiene. Me gustaría que nos explicara esta cuestión.

También le he puesto una cara extraña cuando nos ha dicho que hay capítulo 7, de inversiones, para pagar en ordenación e inspección de transportes jubilaciones de empresas particulares. No entendemos cuál va a ser el incremento patrimonial que va a suponer en ningún sitio esa partida. Le rogaría que nos aclarara si esto corresponde a un error de interpretación por mi parte o a un dato no completado por usted.

Le quería hacer dos referencias. En primer lugar, a la partida del capítulo 8 sobre los promotores de infraestructuras de carreteras. Señora subsecretaria, me gustaría que me dijera en qué se han empleado los 950 millones de euros que había este año. En la memoria de los presupuestos, donde figuran cuáles son las políticas del ministerio, se dice que se van a emplear en nuevos peajes. Que yo sepa, solamente se ha licitado, que no adjudicado, un nuevo peaje, el de Málaga-Las Pedrizas, que no necesita la aplicación de este tipo de préstamos.

Tampoco entendemos, dada su política de no peaje, que ahora otra vez estén de acuerdo con las autopistas de peaje. Si son préstamos participativos, como en este año no se han empleado, ¿es un deslizamiento nuevo de estos 950 millones de euros para el año que viene y una falta de ejecución presupuestaria de la cual luego le hablaré? También en ese mismo capítulo 8 hay una partida de 74 millones de euros para promotores de infraestructuras de ferrocarril. ¿Cuál va a ser la mecánica de estas ayudas? Porque si son préstamos participativos tampoco creo que con las dos que se acaban de aprobar puedan absorberlo. No sé si a pesar de la reducción existe ahí una partida maquillada de un aumento presupuestario que no corresponde a ninguna necesidad imperiosa. De la misma manera, señora subsecretaria, en el capítulo 6 aparece como forma de funcionamiento (me gustaría que usted me lo aclarara porque usted es la técnica que debe de saberlo) que se va a hacer a través de sociedades mixtas, sociedades que a su vez van a ejecutar obra. Por tanto, ahí hay una dilución del control presupuestario, una dilución del control por parte de esta Cámara que nos tiene que preocupar porque es una práctica que se había olvidado y que parece que renace en la ejecución presupuestaria.

Por último, porque estoy viendo que está empezando a madurar el color de la luz, quería hablarle de la ejecución presupuestaria, sobre todo porque me ha dicho el señor secretario de Estado que se lo preguntara a usted. En cuanto a los presupuestos del Estado del año 2004 aparece que solo se ha ejecutado el 74,9 por ciento, es decir, la cifra más baja de los últimos 10 años, después de que ustedes dijeron que el señor Cascos les había dejado comprometido la totalidad del presupuesto, el 97,2 por ciento, y que les dejaba sin capacidad de maniobra. ¿Quiere eso decir que ustedes se han esforzado en no ejecutar los compromisos adquiridos por el ministerio en un porcentaje tan elevado de casi el 21 por ciento? En concreto, señora subsecretaria, en la ejecución del año 2005, en los datos que facilitan de agosto, aparece que solamente van a ejecutar el 78,3 por ciento de las inversiones —son datos suyos, no son datos míos— y el 86,3 de las transferencias de capital. Teniendo en cuenta que la licitación del año último ha bajado un 11,63 me gustaría saber qué partidas van a suponer deslizamiento en el ejercicio 2006 de lo que tenía que haberse ejecutado en 2005.

Muchas gracias, señora subsecretaria, por los datos que nos ha dado y espero ardientemente su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Rodríguez en nombre del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Solamente una cuestión de intendencia, sin meternos a fondo en si el ritmo inversor es suficiente para afrontar no ya las obras

que se puedan plantear en el PEIT con el horizonte del año 2020, sino las obras que estaban planteadas en el plan de infraestructuras 2007, respetando un horizonte más o menos asumible. Siento mucho ser un poco pesado pero creo que es vital para los presupuestos generales de este año en el caso de Galicia aclarar y reformular algunas cuestiones. Vuelvo a repetir que en la página 127 de este libro que se llama Presentación de proyecto de Presupuestos Generales del Estado 2006, se dice: A continuación se recogen las principales inversiones en infraestructuras realizadas por el Estado, entes públicos y sociedades mercantiles estatales clasificadas de acuerdo con los distintos tipos de infraestructuras. Y se advierte respecto de la cantidad referida a ferrocarriles, que es 5.704 millones de euros, que es una cifra consolidada y que para evitar duplicaciones se ha eliminado la cantidad de 738 millones de euros correspondiente a la gestión y administración de la red ferroviaria, titularidad del Estado que realiza ADIF. En los presupuestos, que aparecen territorializados, la parte proporcional que corresponde a Galicia de esos 738 millones de euros aparece duplicada; aparece en el ADIF como convenio y aparece en el Ministerio de Fomento también como convenio con el ADIF, y es la misma cantidad y para los mismos fines. Comprenderán que en un presupuesto de 1.479 millones de euros que ya escuchábamos que se presentaban como históricos en Galicia y en particular en un presupuesto cuya parte más importante es la referida a infraestructuras, no solamente de transportes sino también todo lo que tiene que ver con la hidráulica, sería conveniente clarificar esta cuestión porque 58 millones de euros no es una cantidad baladí y pueden ser 1.479 o 1.420. Yo le rogaría a la señora subsecretaria, que seguro que es mucho más aficionada a los números que el señor secretario de Estado, que me contestara si está bien porque mirándolo sin prejuicio de ningún tipo yo no veo otra solución a esta cuestión y creo que es algo muy importante a la hora de definirnos en relación con los presupuestos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Herrera en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor **HERRERA TORRES**: De forma breve reiteraré, señora Vivanco, algunas de las preguntas que hemos hecho al señor Morlán. Quisiera que más allá de la pregunta de cuál es el grado de ejecución nos lo pormenorizara en lo que se refiere a comunidades autónomas pero también a prioridades inversoras en materia ferroviaria con la separación entre tren convencional, cercanías y el AVE, como tren de altas prestaciones. Además, nos gustaría que nos trasladasen un calendario de ejecución de las enmiendas incorporadas en el trámite parlamentario del presupuesto del año pasado porque entendemos —y esto es algo que le trasladamos a usted pero también al conjunto del ministerio— que lo que ejecuta el ministerio debe derivarse de la mayoría parla-

mentaria que le da apoyo y no de la voluntad exclusiva del ministerio, de los técnicos que le asesoran, de los secretarios generales, de los subdirectores, etcétera. Por eso, al igual que el señor Jané le trasladaba preguntas muy concretas cuya respuesta quería conocer antes de la presentación de enmiendas, a nuestro grupo parlamentario le gustaría tener un compromiso de ejecución de las enmiendas que se incorporaron en el presupuesto anterior.

Quisiera también que nos hiciese una reflexión en torno a uno de los elementos que para nosotros es clave, los trenes de cercanías, y cómo explica usted que este año haya disminuido la partida, siendo el ferrocarril uno de los ejes del PEIT y precisamente los cercanías uno de los instrumentos que permiten articular una mejor política de movilidad en torno al transporte ferroviario. Estas eran las preguntas que le queríamos trasladar. Si finalmente no estamos cuando usted nos responda porque yo mismo tengo otra obligación, leeríamos muy atentamente su respuesta en el «Diario de Sesiones» o preguntaríamos a los demás diputados.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Beloki del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

El señor **BELOKI GUERRA**: Agradezco también a la subsecretaria de Fomento las explicaciones dadas.

Personalmente me he llevado un alegrón al leer que hay al menos un nuevo programa en el ministerio, que es el 467.G, Investigación y desarrollo de la sociedad de la información. No es habitual que haya nuevos programas y menos, entiendo yo, en esta dirección. Me he alegrado mucho también de que al parecer ustedes tengan un plan estratégico del que en la literatura aportan bastantes datos. No me queda claro qué va a pasar con ese plan estratégico. Por ejemplo, ustedes dicen aquí mismo que se trata de un proyecto de gran envergadura para el que —y estoy hablando sólo de uno de los proyectos que figuran en el plan estratégico, el de la carta o ciudad— durante el año 2006...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Beloki, no le hemos entendido. ¿Puede repetir el programa al que se estaba refiriendo su señoría?

El señor **BELOKI GUERRA**: Sí, el programa 467.G, que constituye una novedad porque no estaba el año pasado, y de investigación y desarrollo de la sociedad de la información. Y decía que ahí ustedes sueltan una literatura, las grandes líneas del plan estratégico tal cual ustedes por lo visto lo han llevado a efecto, pero luego no me queda claro cómo lo van a desarrollar. Por ejemplo, uno de los proyectos de los que ustedes hablan ahí es el de la carta o ciudad que es de gran envergadura, para el que durante 2006 se necesitarían 2.400.000 euros, de los que 715.000 euros corresponden a personal, y

cuando uno va a la presupuestación se encuentra con 170.000 euros. Entonces, ¿cómo se va a desarrollar esta magnífica literatura sobre el plan estratégico de la sociedad de la información? Esta es mi pregunta.

Esto me lleva a otro tema en el que usted mismo ha insistido, que es el esfuerzo que ustedes —progresivamente va a ser mayor— realizan a favor de la investigación, desarrollo e innovación. A este respecto, en el debate de política general hubo una resolución que se aprobó que decía que se insta al Gobierno a que en el proyecto de presupuestos a presentar en este Congreso para el año 2006 consigne de forma específica y nominativa las partidas presupuestarias que cada ministerio y/o institución proponen dedicar en el ámbito de sus competencias a la promoción de la investigación, desarrollo e innovación, debiendo tales partidas alcanzar en todos y cada uno de los ministerios y/o instituciones un porcentaje mínimo común a establecer por el propio Gobierno en relación con el volumen presupuestario global de cada uno y que, asimismo, el proyecto presupuestario contemple de forma separada y en documento aparte la suma de dichas partidas presupuestarias, así como una distribución funcional de las mismas en relación con las áreas, líneas y proyectos que el Gobierno pretende desarrollar en el campo de la investigación, desarrollo e innovación. Esto se aprobó; no lo ha cumplido el Gobierno. Tampoco lo ha cumplido este ministerio. En cualquier caso, me permito preguntarle sobre el porcentaje de presupuesto que este ministerio va a desarrollar o va a dedicar a la investigación, desarrollo e innovación y, aunque no me conteste hoy, también me permito pedirle el detalle programa a programa de los proyectos e instituciones que el ministerio prevé apoyar a través de las partidas presupuestarias que a tal efecto consignan ustedes en los presupuestos del año 2006. Y si fuera tan amable le pediría también, y se lo voy a pedir, que me diga qué proyectos y a qué instituciones han apoyado ustedes en el presupuesto del año 2005. Es para cumplir un poquito, aunque no sé si esto de cumplir poquito tiene mucho sentido en política, algo al menos con una resolución que ustedes han incumplido de cabo a rabo.

Antes le he preguntado, y usted algo ha respondido, sobre las transferencias corrientes a Renfe Operadora y asimismo la aportación patrimonial que se hace en el programa 453.A a Renfe Operadora. Usted ha dicho algo así como que será contra un contrato-programa. Esto no lo entiendo mucho; no sé si es contra contrato-programa o no es contra contrato-programa o si esto es un tema que ya se irá viendo. En cualquier caso, le preguntaba antes, y vuelvo a preguntarle por si usted me lo puede aclarar, si esto que ocurre por primera vez, y usted lo ha subrayado también, tiene algún escenario de desarrollo; si ustedes en sus previsiones, no ya para el año 2006, sino para el futuro, contemplan que va a haber que ir haciendo a Renfe Operadora transferencias corrientes y si ustedes tienen un cierto escenario hacia el futuro de este tema.

Voy terminando. Ustedes hablan de un plan de choque en la regulación y supervisión de la aviación civil. Mejor dicho, no hablan nada de ello en la literatura, me ha extrañado mucho, y luego, sin embargo, en los cuadros sí aparece. Pero hay un problema de buscar equivalencias entre indicadores del año 2005 y 2006 a este respecto. Si usted contempla los dos tipos de cuadros, los del año 2005 y los de 2006, hay bastantes problemas de equivalencias o al menos este diputado no termina de resolver alguna de las incógnitas que se le plantean. Por ejemplo, en inspección en rampa a aeronaves nacionales se dice que para el año 2005 lo presupuestado eran 200 millones y la ejecución prevista 200 millones. ¿Cómo se equivalen con los indicadores que estaban en el presupuesto del año 2005? Porque uno no sabe si los 200 millones que aquí se contemplan son los mismos que el nuevo plan de choque contempla para la vigilancia de aeronaves extranjeras y que también se decía que había presupuestados 200 millones en 2005 y estos datos no le casan a este diputado con los que figuraban en el presupuesto del año 2005. Y hay bastantes más que no casan. Tampoco quiero insistir en este tema, pero sería bueno que si va a haber un plan de choque sepamos dónde está el suelo para saber cuánto se eleva el edificio sobre lo que en concreto podría ser.

Termino con una última pregunta. Volviendo a un tema anterior, el del I+D+i, el organismo al que ustedes transfieren fondos para la investigación es el Fedex. La verdad es que en la literatura del Fedex se dice muy poco y se dicen cosas muy generales. Pero hay un tema que sí quisiera que me aclarara: ¿Por qué las previsiones de ingresos que se contemplan ahí van evolucionando como lo hacen? Si mis datos son exactos, en el año 2003 las previsiones de ingresos eran 596 millones; en el año 2004, 246 millones y no sé cómo va esto. Es decir, ¿por qué este descenso en las previsiones de ingresos del Fedex? ¿A qué se debe? ¿A que en el año 2003 hubo una pésima programación o que se encuentra algún tipo de problema? Es para saber si efectivamente las previsiones con las que se opera en el año 2006 tienen sustento en lo que está ocurriendo.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señora subsecretaria, yo creía que en su intervención, dado que nos ha desviado hacia usted la pregunta el secretario de Estado, tendríamos información sobre el grado de ejecución presupuestaria, concretamente ante la noticia publicada la semana pasada y que sembró inquietud en Cataluña. No he visto que sus palabras recogieran una explicación sobre la ejecución presupuestaria por comunidades autónomas y no tengo, como el diputado de Convergència, la convicción de que esto es así. Si no es así, creo que el Gobierno, que es el responsable de la ejecución presupuestaria, tiene que dar una respuesta porque si no

me sumirá en la incertidumbre y, si no hay una respuesta sobre esta cuestión, acabaré deslizándome hacia los pensamientos del diputado Jordi Jané.

Cuando pregunté en el ministerio si este año habría un plan extraordinario de carreteras con el método alemán, se nos dijo que no. Yo entendí que a través del Seitt se completaría el plan extraordinario de carreteras del año pasado, pero de la intervención del secretario de Estado deduzco que se refería a tres ejecuciones de autovía que se iban a realizar con el método alemán. Quisiera saber si este presupuesto quedará complementado con un plan extraordinario de carreteras por el método alemán, como se hizo el año pasado, o si, como nos informaron, este año no lo habrá.

Otra de las cuestiones que quería comentar es que la señora ministra de Fomento por dos veces en sede parlamentaria, una en Comisión y otra en Pleno, dijo que durante el presente ejercicio, del año 2005, el Ministerio de Fomento participaría en la gestión de los aeropuertos de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y de las entidades civiles, como las cámaras de comercio. Estamos en el mes de octubre, queda poco para finalizar este año y sería una excelente posibilidad, puesto que, a tenor del artículo 140 del Estatuto catalán —ya veremos cómo acaba—, tendrían la oportunidad de poner un cortafuegos a dicho artículo. Me gustaría que me dijeran si esto se prevé en el presente año 2005 o si, como otras veces, se están haciendo papeles y estudios.

Se ha referido también al plan de choque de la seguridad aérea. Resulta que hay una coincidencia, y es que bastantes de los representantes de los grupos pequeños que estamos en la Comisión de Fomento también estamos en la Comisión de Seguridad Vial, bajo la Presidencia de Jordi Jané. La verdad es que tenemos una cierta frustración y es que, a pesar de las medidas que se están aplicando, no conseguimos bajar los parámetros de accidentalidad y siniestralidad en las carreteras de este país. Hemos pedido mucho a la ciudadanía, hemos dicho que vamos a incrementar los radares y vamos a aplicar el carné por puntos, pero sabemos que hay una serie de puntos negros con una siniestralidad extraordinaria, ya que representan más de un 10 por ciento de la siniestralidad total, debiendo existir un problema en el diseño de las carreteras, de las infraestructuras, en tales puntos negros para que se dé tal reiteración. Se debería avanzar en un plan de choque en microintervenciones en estos puntos negros, ya que nos ayudaría a rebajar la siniestralidad.

Por último, tal como me ha manifestado el subsecretario de Estado, quiero trasladarle la pregunta sobre el 1 por ciento cultural. Soy absolutamente consciente de que la herencia con la que se encontró el ministerio es muy difícil de gestionar. Había cientos de proyectos que habían realizado los ayuntamientos porque se firmaron los convenios, ya hace algunos años que estos ayuntamientos han acabado las obras y ahora tienen la incertidumbre de cuando podrán cobrar aquello que acordaron por convenio. Aquí hay un problema que tenemos que

resolver. A los diputados del Grupo Socialista que forman parte de la Comisión que se ocupa del 1 por ciento cultural les he dicho que este problema me abrasa, aunque tengo la convicción de que yo tengo un problema y ustedes 17, pues yo solo recojo el de los alcaldes de Cataluña. Aquí tendríamos que hacer un gran esfuerzo. Es de tal magnitud lo que hay que ya sé que no se podrá resolver en un año, pero tampoco las empresas del Ministerio de Fomento siguen una política tradicional, pues no hicieron lo que el Grupo Socialista pidió al Tribunal de Cuentas, que dijo que AENA, Puertos y ADIF tenían que transferir el 1 por ciento cultural. Si no ponemos dinero de la Hacienda pública en este capítulo, en el que solo hay 2,2 millones de euros, nos encontraremos con que no se podrán atender cuestiones que han puesto a muchos ayuntamientos en una situación financiera extraordinariamente difícil.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH:** En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), quiero dar la bienvenida a esta Comisión a la subsecretaria de Fomento, la señora Vivancos, y agradecerle la información que nos ha facilitado en su intervención inicial. Señora Vivancos, yo simplemente quiero hacer alguna acotación y algún requerimiento, pero muy puntual, esperando que nos lo pueda facilitar hoy y, si no dispusiera hoy de los datos, también nos daríamos por satisfechos si en las próximas horas nos los hiciera llegar por escrito.

En primer lugar —se refirió ya a ello el señor Morlán y lo han hecho también otros portavoces—, la Cámara de Comercio de Barcelona ha sacado una tabla. Tenemos una tabla, señora Vivancos, que informa sobre el nivel de ejecución de los presupuestos aprobados el año pasado y referentes al ejercicio 2005. Es una ley aprobada en esta Cámara y debe ejecutarse y el nivel de ejecución de esos presupuestos, según el cuadro facilitado por la Cámara de Comercio de Barcelona, ofrece una visión dispar. Hay ámbitos territoriales en los cuales la ejecución puede considerarse positiva, pero en cambio hay otras comunidades autónomas, otros territorios cuyo nivel de ejecución no sería positivo. Por ejemplo, en Cataluña sería del 76,3 por ciento, un nivel de ejecución bajo. Lo que le pedimos desde Convergència i Unió, atendiendo a lo que nos ha remitido el señor Morlán, es que nos informe exactamente del nivel de ejecución de los presupuestos del año pasado, pero no para Cataluña, sino que queremos tener un cuadro en el que figuren las 17 comunidades autónomas para ver exactamente cómo estamos y si ese cuadro que salió la semana pasada se corresponde con la información que tenga el propio Ministerio de Fomento. Por lo tanto, desde este punto de vista le pido que podamos tener esa información y le repito que, si no es hoy, también nos damos por satisfechos si llega en las próximas horas.

En segundo lugar, señora Vivancos, ha destacado el incremento del presupuesto del Ministerio de Fomento en sí, sin tener en cuenta las empresas públicas y otros entes públicos. Ha dado unas cifras que sitúan estos presupuestos en un crecimiento superior al 14 por ciento. Le pediría un segundo dato sobre este crecimiento. Nos gustaría conocer qué incremento tiene cada una de las comunidades autónomas en la parte del ministerio que es regionalizable —hay una parte del presupuesto que lo es—, la parte que ustedes destinan a las distintas comunidades autónomas. Las cifras que tenemos a lo mejor no son correctas, pero según éstas Cataluña tendría un crecimiento del 7,2 por ciento. Si el ministerio en su conjunto sube un 14 por ciento, también nos gustaría conocer el crecimiento de la inversión regionalizable, en este caso por territorios, y no únicamente el dato de Cataluña, sino también esa visión de conjunto. Sobre la ejecución del presupuesto tengo un especial interés, porque es mi localidad natal y me lo preguntan constantemente, tanto el que ha sido alcalde hasta hace unos meses como el actual alcalde de L'Arboc, en la provincia de Tarragona: ¿Por qué no se ejecutó la enmienda aprobada en el anterior presupuesto para cubrir los gastos de la rotonda que se realizó en la N-340 y qué solución hay para llevar a cabo esa ejecución dentro de los meses que quedan del ejercicio 2005 o en el futuro presupuesto del año 2006? Es una pregunta concreta que le realizo y que si no tuviera hoy la información la recibiríamos en las próximas horas.

Seguridad vial. Hacía mención, y yo se lo agradezco muy sinceramente al señor Andreu, a la seguridad aérea y nos queda un ámbito importante, el de la seguridad vial. Yo quería aportar una cifra, señora Vivanco, y estoy seguro de que compartirá con esta Comisión su sensibilidad con este ámbito. Hay 165.152 kilómetros de carreteras y el año pasado, según cifras del propio Ministerio del Interior, ha habido un incremento del 2,1 por ciento del tráfico en estas carreteras. Hay más tráfico, hay más desplazamientos y ha incrementado también el desplazamiento turístico. Hay que invertir más en seguridad vial y en los tramos de concentración de accidentes. De ahí que le pidamos datos sobre los incrementos para la eliminación de esos tramos de concentración de accidentes, de esos puntos negros, y sobre actuaciones precisas que en ocasiones deberemos realizar en algunos tramos y que son caras, como un tipo de pavimento especial en curvas que se ha demostrado que son peligrosas, incluso hay tipos de pavimento que destacan en un color distinto ese tramo. Esa actuación precisa puede evitar accidentes. Por tanto, le pedimos un esfuerzo inversor en este ámbito y que nos concrete las cifras.

Hay otro aspecto, señora Vivanco, a raíz de una información que se ha publicado durante el verano. Se van poniendo muchos radares en las carreteras y el Ministerio de Fomento junto con el Ministerio del Interior trabajan en su puesta en marcha. ¿Por qué no se ponen siempre de manera prioritaria en los puntos donde hay más accidentes? El radar no es para cazar ni multar

muchísimo sino que es para prevenir el accidente antes de que se produzca. Por tanto, nos gustaría saber qué previsiones hay en materia presupuestaria sobre la instalación de esos radares en las carreteras y solo quiero recordar una cifra: de los 43.787 accidentes que ocurrieron en la carretera el año pasado, 3.314 se produjeron en autopistas, lo que supone 279 personas muertas en autopistas, un 7 por ciento de los muertos en autopistas, y en autovía 8.295 accidentes y 651 muertos, es decir, el 17 por ciento del total de muertos. ¿A qué obliga esto? Obliga a vías de gran capacidad. A veces no es la inseguridad sino la señalización de los tramos de concentración de accidentes lo que puede ayudar más a prevenirlos. Por tanto, también le pedimos un esfuerzo en este ámbito y que nos diga si tiene alguna previsión sobre cómo incrementan las partidas en señalización de nuestras carreteras.

Le agradezco, señora Vivanco, toda su comparecencia y los datos que ha aportado. Si no puede aportar hoy respuestas las esperaremos en las próximas horas. Respecto al 1 por ciento cultural, agradeceríamos desde Convergència y Unió que se mime de manera especial a aquellos municipios que de manera directa o indirecta pagan un peaje —no en el sentido que lo entendemos—, que contribuyen con muchos metros cuadrados de su término municipal a obra pública para el Ministerio de Fomento. Nos gustaría que cuando se reparte el 1 por ciento cultural su ministerio tenga en cuenta el esfuerzo inversor que ha hecho el Ministerio de Fomento en ese municipio. Es mucho el territorio que se ve afectado porque pasa el AVE o una vía de gran capacidad y sería positivo que si esos municipios tienen planes que puedan acogerse al 1 por ciento cultural se tuviera en cuenta como un criterio prioritario. Sé que no lo define el Ministerio de Fomento únicamente, que hay una comisión mixta, pero Fomento tiene un papel importante. Le agradezco de antemano esta sensibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señora subsecretaria, bienvenida a la Comisión.

Este grupo que represento es el grupo que apoya al Gobierno, el que le apoya a usted aquí y donde haga falta y no tiene la pretensión de hacerle preguntas muy rebuscadas porque este presupuesto tiene el apoyo de este grupo, como no podía ser de otra manera. Dado que el Gobierno y nosotros nos llevamos bastante bien, podremos presentar una enmienda y seguramente nos la van a aceptar, con lo cual, no nos vamos a complicar usted y yo mucho la vida. Pero sí que voy a destacar dos o tres cosas que me interesan del presupuesto. Hay un desacuerdo básico —siempre lo hay, por cierto— respecto a la inversión que el grupo Fomento realiza o tiene previsto realizar para el año 2006 entre el Gobierno, y por tanto el Grupo Socialista, y el Grupo Popular. Usted,

me ha dado la impresión de que no se ha oído mucho porque lo ha dicho dentro de una intervención de pasada, ha dado la cifra que el grupo Fomento tiene previsto invertir en el año 2006, cifra que más que dobla el porcentaje que el señor Ayala ha comentado antes. **(El señor Ayala Sánchez: ¿Qué dice?)** Por tanto, deseo que usted la vuelva a repetir y lo explique de nuevo, porque es importante.

El PEIT hace una especial incidencia, en cuanto a la programación futura, a la seguridad vial, a la siniestralidad y a los accidentes, con las que no solamente el Grupo Socialista sino, a la vista de las intervenciones, muchísimos más grupos tenemos una especial sensibilidad. Por completar la reflexión que hacía el señor Jané, en los últimos diez años más de 52.000 personas han muerto en España en accidentes de tráfico. Es una cifra horripilante, horrorosa y muy vieja y por desgracia la vamos mejorando muy poco a poco. En seguridad vial hay que invertir lo más que se pueda y, además, hacerlo inteligentemente. Cuando se transforma un simple cruce de una carretera en una rotonda, se invierte en seguridad vial; cuando se transforma un cruce a nivel en un cruce a desnivel, se invierte en seguridad vial, y también se invierte —y mucho— en seguridad vial cuando se mantiene nuestro patrimonio viario. Con las labores de conservación y mantenimiento no solamente estamos conservando el patrimonio, que es de todos los españoles y que hay que conservar, sino que estamos apostando claramente por disminuir la siniestralidad, es decir, por el aumento de la seguridad vial.

A efectos de constancia en el «Diario de Sesiones», quisiera hacer una distinción entre lo que ha hecho el Gobierno del Partido Popular en ocho años y lo que pretende hacer y está haciendo el Gobierno socialista de cara al futuro. No quiero entrar en más distinciones porque son hechos concretos y no pretendo con esto abrir ningún debate. Es verdad que en los últimos ocho años lo dedicado en los distintos presupuestos por el Gobierno del Partido Popular a conservación de carreteras ha sido menos del 1 por ciento del valor patrimonial de las carreteras y de los ferrocarriles. **(El señor Ayala Sánchez: Pues no.)** Todos los técnicos del mundo saben que si se quiere mantener en condiciones de dignidad y seguridad suficiente en un patrimonio como ese, hay que invertir anualmente, como mínimo, el 2 por ciento del valor patrimonial. **(El señor Ayala Sánchez: Pues en este presupuesto no se invierte eso.)** Claro, es que ustedes lo habían dejado tan bajo que es imposible dar un salto del doble del mantenimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Torres, no entre en debate con el señor Ayala; usted realice su intervención. Señor Ayala, usted no le interrumpa.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Yo solo le miraba, no estaba debatiendo con él.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que son los efectos del horario porque todavía nos queda un rato.

Termine, señoría.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Voy a continuar para terminar rápidamente.

La partida de conservación de carreteras, que incide definitivamente en seguridad vial, aumenta este año un 28,85 por ciento y el año pasado respecto al anterior aumentó prácticamente otro tanto. Por eso, será posible cumplir el objetivo del 2 por ciento al finalizar la legislatura, que es el compromiso del Gobierno socialista. Cuando ese objetivo se cumpla podremos mantener nuestro patrimonio en mayores condiciones de seguridad mayores. El señor Ayala gesticula de manera humorística, pero a mí me parece que cuando hablamos de las cifras de accidentes —no quiero decir más para no entrar en polémicas— no hay que frivolizar, sino tomárselo muy en serio. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Hay otro tema que quiero comentar porque también me parece también importante. Invertir en Seguridad Social es apoyar también al sector del transporte por carretera. Al apoyo del sector al transporte por carretera se va a dedicar un 55,75 por ciento más que el año pasado y a mí me parece que eso es importante. El pasado día 7, el viernes, estuvimos —no solo yo sino también don Rafael Merino, del Partido Popular— en La Rioja, donde se habló del sector del transporte por carretera de viajeros y se manifestó que la preocupación del sector sobre el futuro es grande, debido fundamentalmente a dos problemas que tiene el sector en conjunto, tanto en carreteras como en autobuses, que es la excesiva atomización de las empresas y el aumento del coste del gasóleo. La ministra, precisamente ese mismo día 7 por la tarde, también dio respuestas, que el sector ha dado como positivas. Por tanto, son dos partidas que conviene destacar en el presupuesto de este año. Ambas están dedicadas, aunque alguna sea de manera indirecta, a seguridad vial.

Finalmente, señora subsecretaria, me gustaría que nos comentase en grandes líneas cómo se integran las previsiones y las propuestas del PEIT, del Plan estratégico de infraestructuras y transportes, en este presupuesto del 2006, con el PEIT aprobado, claro está, donde ahora sí se pueden reflejar las previsiones que se ha hecho el PEIT. **(El señor Ayala Sánchez: Muy bien dicho.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la subsecretaria de Fomento.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): De antemano les pido disculpas por si se me traspapelara algún papel. Pretendo que no se me traspapele ninguno y poder contestarles a todo.

Alguien ha dicho que todos los años tenemos discusión con las cifras. Es verdad, el año pasado también tuvimos discusión con las cifras. Yo no voy a referirme

a si los datos que utiliza el señor Ayala referentes a inversiones del Partido Popular son los buenos, o los nuestros, o cuáles. Algún lapsus ha tenido el señor Ayala cuando ha dicho que el presupuesto del ministerio crecía un 0,4 por ciento. No, el presupuesto del Ministerio de Fomento crece un 14 por ciento, nos guste más o nos guste menos a todos. El conjunto del crecimiento de todos los capítulos del presupuesto del ministerio son 10.347 millones, que representa un crecimiento de un 14,02 por ciento.

Creo recordar del año pasado que las causas de las diferencias, señor Ayala, tenían mucho que ver en cómo computábamos al régimen concesional. Ya quedó claro que ustedes en sus datos, en sus inversiones del 2004, lo computaban y que nosotros no, con lo cual ustedes parten de un presupuesto de inversiones superior al nuestro. Por tanto, nosotros vamos a menos y ustedes van a más, a pesar de haber terminado en el año 2004. Yo no voy a insistir en ese problema otra vez. Esas son las causas de las diferencias de 2004 con respecto al comportamiento de la inversión de Fomento en los años 2005 y 2006.

En relación con el plan de choque de seguridad ha planteado algún problema respecto a los capítulos 1 y 2. Estoy viendo al secretario general de Transportes en la Comisión y estoy segura que hará un seguimiento mucho más detallado del Plan de seguridad aeronáutica, porque yo lo tengo de referencia. He dicho que el Plan de choque de seguridad deja también sus huellas en el capítulo 1, en la medida en que no solamente analiza las medidas adicionales o el reforzamiento de actuaciones, sino que también la propia Dirección General de Aviación Civil necesita un mayor presupuesto, una mayor dedicación de inspectores y mayores efectivos que tendrán que dedicarse no solamente a supervisar las inspecciones, sino a contestar recursos y toda la tramitación gestión indirecta que supone ese tema. Por eso, el capítulo 1 tenía una previsión sombra de este Plan choque de seguridad de casi 4 millones de euros, 3,9 millones de euros. Usted preguntaba: ¿Y esto? La Cecir aprobará próximamente esta ampliación de plantilla de la dirección y como tal podrá atender no solamente en la parte de Senasa sino que también en la parte correspondiente de la Dirección de Aviación Civil.

Varios de ustedes se han referido al Plan extraordinario de carreteras y si existe o no maquillaje en dicho plan. El Plan extraordinario de carreteras es el mismo que el acordado el 24 de octubre de 2004. No hay otro Plan extraordinario de carreteras. El Plan extraordinario de carreteras tiene un tratamiento presupuestario y contable específico. Desde el punto de vista presupuestario no hay huella hasta que la obra objeto de ese plan extraordinario no se termina. Es un encargo como cuando se compra o adquiere una inversión llave en mano. Esto quiere decir que cuando la obra está terminada se recepcionará por parte del ministerio y en ese momento habrá la consignación presupuestaria. Este año, en el presupuesto del año 2006, existen 216 millones

como consecuencia de pagos por métodos alemanes aprobados en la anterior legislatura, que ahora tienen su huella en el presupuesto del año 2006. En concreto, los 216 millones corresponden a dos tramos de autovía: una, está en Cantabria-La Meseta y otra, en la autovía del Mediterráneo. En la misma línea debo manifestarles que está previsto que en el año 2007 aparezcan presupuestariamente 489 millones, que en el año 2008 lo hagan 498 millones y en el año 2009 lo hagan 771 millones. Estos importes están previstos para el grado de licitación actual con el plan extraordinario. De los 2.500 millones que se aprobaron el 24 de octubre de 2004, en la actualidad, según me consta, solamente tenemos licitados 1.974, o sea, tenemos más o menos 500 pendientes de ser licitados. Por tanto, estos aumentarán los importes de las anualidades de los años siguientes.

El capítulo 6, de inversiones del Ministerio de Fomento, este año del método alemán recoge 216 millones, que se plasman en los dos tramos de autovía que les he dicho y que corresponden no al Plan extraordinario del año 2004, sino a la recepción de obras que se han hecho por el método alemán y que corresponden a la anterior legislatura. Dicho esto, como no tiene reflejo presupuestariamente, es verdad que las comunidades, los ciudadanos tienen la percepción de que se hacen carreteras, pero no distinguen quién está haciendo la carretera ni bajo qué método financiero se hace; no distinguen si la carretera la hace la Dirección General de Carreteras, la Sociedad de Infraestructuras o si se hace por el método alemán. Desde esa óptica de la percepción, porque es ejecución de inversión que se está haciendo, en el presupuesto decimos: Si se tiene en cuenta el plan extraordinario, estamos haciendo estas inversiones. No con afán de engañar a nadie, sino exclusivamente con el fin de expresar la imagen que tiene el ciudadano de cómo se avanza en el grado de ejecución de las inversiones. Esa es la explicación. **(El señor Ayala Sánchez: Y el año que viene, cuando se pague, parecerá que se ha hecho dos veces: una vez este año y otra el año que viene, cuando paguemos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No hagan comentarios, por favor.

Señora subsecretaria, cuando quiera.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Está claro que hemos utilizado distintas cifras de crecimiento, hemos utilizado una cifra en el presupuesto del ministerio, que es el 14,02; hemos hablado de cómo crece el capítulo de inversiones, tanto del ministerio como del conjunto del grupo Fomento, y hemos hablado del crecimiento del presupuesto consolidado. Son cifras que no podemos confundir, cada una tiene sus importes y sus porcentajes: el consolidado es un 6 —nadie lo va a cuestionar—, el de inversiones está en el 9 y pico y el del ministerio es un 14,02. Estos importes son expresión de magnitudes muy distintas.

Respecto al Seitt, si me permite, está ahí la secretaria general de Infraestructuras y yo creo que, en la medida en que va a tener cargos de responsabilidad en la sociedad, le podrá explicar toda la justificación de la sociedad.

El señor Ayala se ha quedado sorprendido porque el capítulo 7 pueda recoger ayudas a jubilaciones anticipadas en el transporte terrestre. Son medidas de ayuda al sector y, puesto que está aquí el señor Palao, que estos días ha tenido mucho protagonismo con todo el conflicto del transporte por carretera, me parecería un intrusismo que yo opinara sobre algo que él conoce mucho mejor que yo. Sin más, le remito al señor Palao.

Préstamos a promotores. ¿A qué se han dedicado en el año 2005? Al día de hoy, 10 de octubre, estamos hablando de unos 1.000 millones, porque había dos conceptos, la parte de carreteras y la de ferrocarriles. Que yo sepa, el Ministerio de Hacienda acaba de autorizar una transferencia de 500 millones para la constitución de la sociedad de infraestructuras, el resto se ha dedicado a su fin y está en crédito. El importe del año 2006 irá a lo que su nombre indica, a préstamos a promotores, tanto de carreteras como de ferrocarriles. Pregunta S.S. por qué vamos a hacer ahora autopistas que, dice usted, habíamos dicho que no se iban a hacer. Los préstamos a promotores no tendrían por qué ser exclusivamente para autopistas, podrían ser también para autovías; siempre que haya un régimen concesional, se podría habilitar también un régimen de préstamos a promotores. Esto no quiere decir que no sea la finalidad a la que pueda dedicarse el todo o una parte de la cantidad que figura en el presupuesto para 2006 en este concepto. Por tanto, maquillaje, bajo ningún concepto, reflejan unos objetivos y unos intereses del ministerio. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Ejecución, que parece que es un tema que les preocupa mucho a todos ustedes. Vamos a referirnos a dos fechas. Hoy estamos a 10 de octubre, pero me van a permitir que hayamos hecho un corte a 30 de septiembre, no a 9 de octubre. Yo creo que es un dato curioso que todos los años, incluidos los de la última legislatura del PP, existiera una discrepancia de cómo estaba el grado de ejecución al 30 de septiembre respecto a cómo estaba al final del año. Este es el esquema que hemos elaborado y si tomamos como referencia los tres programas más significativos del ministerio, que son el de infraestructuras de carreteras, el de conservación de carreteras y el de infraestructuras ferroviarias, podemos observar que si la media de la legislatura del PP en infraestructuras de carreteras es el 42,92, nosotros, a 30 de septiembre de 2004, llevamos ejecutado en este programa el 51,13, y a 30 de septiembre de 2005 tenemos ejecutado el 58,61. No voy a hacer las cuentas, pero tanto a 30 de septiembre de 2004 como a 30 de septiembre de 2005 tenemos más de 10 puntos de diferencia en el grado de ejecución en infraestructuras de carreteras. En conservación de carreteras, si la media de

la legislatura anterior estaba en el 41,37, el año pasado estábamos en el 49 y ahora estamos en el 50,76, luego también parece que vamos mejor. El tercero de los programas es el de infraestructuras ferroviarias. En este programa, en la anterior legislatura estábamos en el 46,42, el año pasado estábamos en el 48,98 y este año estamos en el 20,29. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Qué barbaridad!)** Si usted hace comentarios, yo también puedo hacerlos.

Me da un cierto rubor porque estoy viendo al presidente de Renfe Operadora y al presidente de ADIF, pero ustedes saben perfectamente **(El señor Torres Sahuquillo: ¡No se acuerdan!)** que el 1 de enero de este año entró en vigor la nueva Ley del Sector Ferroviario y, como consecuencia, ha habido una serie de cambios muy significativos en la forma operativa, es decir, en la relación de estas sociedades con la Dirección General de Ferrocarriles. Uno de estos cambios es la necesidad de tener que celebrar unos convenios para que el ministerio, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, le encomiende al ADIF las actuaciones que ha de hacer en red convencional del Estado. **(El señor Merino López: ¡Qué barbaridad!)** Señor Ayala, tranquilo. **(El señor Ayala Sánchez: ¡No he sido yo!)** Estamos en la Administración, es verdad, y los procedimientos llevan un tiempo. Pues bien, con la buena intención de ferrocarriles, con toda la maquinaria preparada, el hecho de tener que poner el convenio de ADIF en funcionamiento ha retrasado el grado de ejecución de ferrocarriles. Al día de la fecha, esas dificultades están superadas y creo que no hará falta llegar al día 30 de este mes para que veamos cómo el grado de ejecución en ferrocarriles se ha recuperado como si no hubiera pasado nada. Nuestras previsiones dicen que, si no hubiera sido como consecuencia del convenio, en este momento la Dirección General de Ferrocarriles también estaría por encima de la media. Son programas individualizados, pero el total del ministerio dice que, a 30 de septiembre de la anterior legislatura, estábamos al 43,15; a 30 de septiembre de 2004, estábamos al 49,91 y ahora estamos al 45,51, a pesar de Ferrocarriles. Esto es lo que dicen los programas y la información de grado de ejecución globalmente considerado.

Me van a permitir ustedes que, a nivel de comunidades, les remita la información en las próximas 48 horas. ¿Por qué? Por un lado, tenemos la información globalizada del ministerio; por otro lado, los distintos centros y, por otro, las empresas. Hay que analizar y dar la información detallada porque, si yo me centro en Cataluña —porque veo al señor Jané de frente—, puede suceder que en carreteras nos hemos salido y hemos ido a un 135 y que otro programa se ha quedado más abajo. Para hacerlo con más detenimiento creo que hay que hacer un análisis detallado. En cuanto a las cifras de la Cámara de Comercio, si ustedes nos dan los antecedentes de cómo están calculadas, no debe haber muchas diferencias. No conocemos las bases de cálculo, de todas formas le remitiremos la información detallada por

comunidades que nos constan, con el corte que hemos hecho, al 30 de septiembre. Me he olvidado de darles un dato: cómo ejecutamos el año pasado. A final de 2004 el total del ministerio fue un 97,21. Tenemos programas, como el de Carreteras, que llegaron a un 98,30, y el de Infraestructuras ferroviarias llegó a un 99,66.

El portavoz del Grupo Mixto ha hecho una exposición en relación con unos importes que figuran en el convenio con ADIF y en ferrocarriles por lo que se refiere a Galicia. Como está el presidente de ADIF, prefiero remitirle a él. Ya les he explicado el mecanismo. Si tenemos en cuenta el presupuesto del ministerio, tengo regionalizada parte de las actuaciones que le van a encomendar al ADIF y que éste luego tiene que ejecutar. Si usted ve presupuestos distintos puede parecer que estuvieran duplicados, cuando en el fondo hay una consolidación pero no duplicidades. Le remito a que el presidente de ADIF le aclare los 58 millones a los que se refería usted de la parte de Galicia, que no puede estar duplicado. Ya le explicará el mecanismo correspondiente.

El señor Herrera hablaba de detalle de ejecución. Vale lo que he dicho. Se me han hecho una serie de observaciones en cuanto a que el grado de inversiones en cercanías ha caído. La subsecretaría es horizontal y datos tan concretos como estos no los controlo. Ahí está la secretaria general de Infraestructuras, que me imagino que les explicará el comportamiento de las cercanías y las previsiones de las mismas. **(Rumores.)** No, señoría, no nos estamos pasando la bola, lo que pasa es que en el ministerio tenemos cada uno unas competencias y yo creo que es bueno que les contestemos con arreglo a lo que conocemos y que en lo que no es nuestra competencia les remitamos a nuestros compañeros que lo conocen mejor. Ya verá usted cómo yo no le remito a la secretaria general de Infraestructuras en materia del 1 por ciento cultural; pero no puedo pronunciarme sobre las cosas que no controlo y que solo conozco de oídas.

En cuanto a los programas de I+D+i, me va a permitir, señor Beloki, que le envíe en 48 horas el detalle que usted me ha pedido. El PEIT, esa cifra, tan impresionante, alguien puede pensar tan monstruosa, de los 248.000 millones de euros, incluye un concepto, que es el 0,85 por ciento de esa obra dedicada al I+D+i. Usted sabe, mejor que yo cuál ha sido la tramitación del PEIT y lo reciente que está, que todavía no lo hemos bautizado; ha nacido pero todavía está pendiente de celebrar el bautizo. En 2006 no tenemos todavía diseñado cómo vamos a instrumentarlo, cómo se van a nutrir las inversiones del PEIT de este 0,85 por ciento del I+D+i. Estamos pensando en avanzar en el mismo orden que el uno por ciento cultural, para que tenga una sustancialidad y encuentre todos los años sistemáticamente, sin discusión presupuestaria, la asignación en la parte de I+D+i de la inversión de infraestructuras. Esto está en el mundo de los propósitos, vamos a ver hasta qué punto es factible.

En cuanto a Renfe-Operadora, capítulo contratos-programa, he dicho que figura dos veces: en el capí-

tulo 4, transferencias corrientes, y también aparece en el capítulo 8. He hecho una referencia al contrato-programa. Como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva Ley del Sector Ferroviario, están pendientes de celebrarse dos contratos-programas: uno por Renfe-Operadora y otro por ADIF. Al día de hoy no están ultimados, están cuajándose, a punto de nacer. Vamos a ver si antes del 31 de diciembre están esos contratos-programa. Mientras, esas cantidades están en el presupuesto, en el capítulo 4, compensación de tarifas, y en el capítulo 8. Es una cantidad que, una vez esté este contrato-programa, estará instrumentada definitivamente y no nos producirá la sorpresa que nos ha producido este año en cuanto a los 400 millones de Renfe-Operadora en el capítulo 8. Está ahí. ¿Por qué? Porque no tiene ultimado su contrato-programa. Por otro lado, yo tengo aquí unos indicadores de 2006 que en materia de plan de choque hemos cambiado. Yo no sé si el secretario general de Transportes tiene esta información. La buscaré, hablaré con él y, si no lo tenemos aquí, veremos en qué han cambiado los indicadores de seguimiento de plan de choque.

En cuanto a las previsiones del Cedex y sus ingresos, que parece que no van tan boyantes como deberían ir, el Cedex depende directamente de la secretaria general de Infraestructuras, por lo que nuevamente le remito a la secretaria general de Infraestructuras. No sé exactamente a qué se debe ni cuál es el comportamiento de los ingresos del Cedex. Del grado de ejecución y del Plan extraordinario de carreteras ya hemos hablado. En cuanto a gestión de aeropuertos, me remito al secretario general de Transportes y al presidente de AENA, que entre los dos se lo podrán aclarar.

En seguridad aérea, en relación con la seguridad vial, ustedes saben que el presupuesto de 2006 en cuanto a conservación, explotación y seguridad está dotado con 896 millones, un crecimiento del 26 por ciento sobre el año anterior. En el objetivo de llegar al 2 por ciento del valor patrimonial de la red de carreteras en esta legislatura vamos por muy buen camino, porque al final de 2006, con la dotación de este año, llegaremos casi al 1,5 por ciento; es decir, que en los dos primeros años de esta legislatura habremos subido casi la mitad de la diferencia entre el 1 y el 2 por ciento, cifrado como objetivo.

Con muy buen criterio unen la seguridad a la siniestralidad, y los puntos negros, quieren saber cómo se concreta la seguridad aérea y dan ideas de cómo aumentar la seguridad vial. Y a se lo hemos dicho: no es ninguna sorpresa que el Ministerio de Fomento desde el año pasado está esperando a ver cómo se desarrolla la ley de agencias, que ha tenido un cierto retraso. Ahora existe un anteproyecto y debe de estar ya en tramitación. Si ustedes observan en una disposición final o última las agencias que están en proceso de crearse o que habría autorización para crearlas, comprobarán que hay una que corresponde al Ministerio de Fomento, que sería una agencia de seguridad. La

ministra dice que nuestro ministerio concibe la seguridad como un todo globalmente considerado en el conjunto de los modos de transporte: carreteras, ferrocarriles, como la parte aérea y marítima. Para eso qué mejor que tener una agencia de seguridad que tendría competencia sobre el conjunto de los modos de transporte, que fuera una reflexión de la seguridad, dónde falla, qué habría que hacer, por dónde habría que avanzar y qué están haciendo los países de nuestro entorno. El próximo año, si todo va en la línea prevista, el Ministerio de Fomento tendrá una agencia de seguridad. Ahora no hace falta que tenga una consignación presupuestaria concreta (a lo mejor tiene algún efecto no significativo) pues será básicamente traspaso a la agencia de seguridad.

Por último, sobre el 1 por ciento cultural hay dos apreciaciones. Voy a empezar por la última, aunque sé que hay una anterior. El señor Jané dice que hay que mirar a determinados ayuntamientos. Hay otra anterior que después la retomo. El señor Jané sabe muy bien que la tesis del mimo a determinados ayuntamientos por donde va la obra pública no es compartida por el Tribunal Supremo, que lleva diciendo en reiteradas sentencias que el 1 por ciento cultural no puede afectarse directamente a aquellos territorios en los que se ejecutan inversiones, que solo puede hacerse indirectamente. El Ministerio de Fomento y el Ministerio de Cultura, como partes del convenio del uno por ciento cultural que tenemos suscrito, somos conscientes de que debe tenerse en cuenta el conjunto del territorio para el que se proyecta la inversión en obra pública, lo que pasa es que como se proyecta en el conjunto nacional el 1 por ciento tendrá que revertir en el conjunto nacional. Esto plantea una serie de problemas de los cuales todos ustedes son conscientes, pero si me permiten les voy a citar alguno concreto. Nosotros tenemos unos 600 millones de peticiones del 1 por ciento cultural. El presupuesto del Ministerio de Fomento este año puede rondar los 30 millones de euros. Se puede usted imaginar la de años que hacen falta para poder atender el inventario que hemos recibido. Entiendo —ahora ya contesto al señor Andreu— que hay ayuntamientos que hicieron unas solicitudes; la comisión mixta que en aquel momento estaba en vigor se las aprobó; los ayuntamientos se metieron a hacer la obras de rehabilitación; y después, como consecuencia de la mecánica operativa que el anterior Gobierno utilizaba, resultó que un año les pagaron una cantidad y los años siguientes se olvidaron de ellos. Son tanto los ayuntamientos que constituye un auténtico problema. Todas las actuaciones de 2004 fueron dirigidas básicamente a ayuntamientos y a peticiones que habían sido autorizadas por la anterior comisión, pero que con la financiación se quedaron colgados. El Ministerio de Fomento junto con el Ministerio de Cultura cuando hemos suscrito el nuevo convenio, que hemos firmado en los primeros meses de este año, hemos asumido el compromiso de autorizar aquellas

actuaciones que tengan una proyección plurianual, es decir, aquella actuación para la que un ayuntamiento solicite un plazo de varios años y haremos un convenio plurianual con la misma duración con la que tiene previsto terminar su obra. Como garantía de eso, en la medida en que es un convenio plurianual, irá al Consejo de Ministros y el ayuntamiento tendrá la garantía de que va a poder hacer su obra sin sorpresas y sin si te he visto no me acuerdo.

Tienen que darnos tiempo para enderezar la situación. Ya les he dicho cómo son de desproporcionadas las cifras y los recursos limitados que tenemos. La idea es ir avanzando en el conjunto del territorio con criterios de generalidad y teniendo en cuenta el peso de las comunidades hay que ir atendiendo peticiones del uno por ciento cultural. Esto es todo lo que les puedo decir. Nosotros quisiéramos llegar a mucho más y no habernos encontrado con la situación tan desesperada que muchos ayuntamientos les cuentan a ustedes, pero es un dato y solamente podemos avanzar en ello.

Las cifras de inversiones han quedado ya aclaradas y también me he referido a la parte de seguridad vial y de conservación. En cuanto a transporte por carreteras, el señor Palao está mucho más imbuido de la problemática del sector en estos días y se lo explicará muchísimo mejor que yo. Respecto a las políticas del PEIT, cuando hemos hecho el reflejo de las políticas de inversiones y el peso de los distintos modos, ha sido un ejemplo de cómo el presupuesto de 2006 es respetuoso y está ejecutando el PEIT en sus políticas y en sus compromisos.

Espero haber contestado a todas sus preguntas, pero si hubiera alguna pendiente, señor presidente, le agradecería que me la hiciera llegar.

El señor **PRESIDENTE**: Ya conocen los grupos que pueden solicitar información concreta y que les será enviada en las próximas 48 ó 72 horas, antes de que puedan formular sus enmiendas.

— **DE LA SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS (CRUZ VILLALÓN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000796), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/000891) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/000863.)**

EL señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la comparecencia de la secretaria general de Infraestructuras. Espero que SS.SS. se ciñan a las cuestiones concretas a las que responden los responsables políticos que están presentes. No va a haber intervención previa, vamos a pasar directamente a la formulación de las cuestiones

por parte de los distintos grupos parlamentarios y posteriormente contestará la secretaria general de Infraestructuras, aunque es verdad que ya hay un catálogo de preguntas que le han ido transfiriendo e imagino que tendrá preparada sus respuestas. Esta comparecencia la han solicitado el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Jané, le corresponde la palabra, en primer lugar.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, en primer lugar, agradezco la presencia de la secretaria general de Infraestructuras en esta Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados. Voy a ser muy breve e intentar, de acuerdo con lo que el presidente nos pedía, concretar dos aspectos que quería formularle mi grupo parlamentario.

En primer lugar, atendiendo a que la sociedad estatal de infraestructuras de transporte terrestre incluye en este proyecto presentado unas partidas concretas sobre la B-40, la autovía orbital de Barcelona, hay una partida para el tramo Abrera-Olesa de Montserrat, con una dotación de 10.600 euros, y otra partida para el tramo Viladecavalls-Terrassa, con una dotación de 15.700 euros. Existiendo esta previsión —y no dejaré de congratularme por ello—, le hago las siguientes preguntas, dado que las han incluido dentro de la sociedad estatal de infraestructuras del transporte terrestre. ¿Qué plazo de ejecución tienen las obras del tramo Abrera-Olesa de Montserrat en la B-40? En segundo lugar, ¿qué plazo de ejecución tienen las obras del tramo Viladecavalls-Terrassa en la B-40? En tercer lugar, ¿en qué situación se encuentran los estudios informativos o proyectos de construcción del tramo Terrassa-Granollers en la B-40? Porque evidentemente no tiene ningún sentido que la B-40 termine en Terrassa, cuando es una vía que debe prolongarse. Queríamos conocer los estudios informativos o proyectos de construcción del tramo Terrassa-Granollers de la B-40, dado que ya se incluye en el presupuesto de este año. En cuarto lugar, ¿cuándo prevé el ministerio que se inicien las obras del tramo Terrassa-Granollers en la B-40?

En cuanto al segundo capítulo, quería conocer de la Secretaría General de Infraestructuras cuáles son los motivos para que las obras de mejora de la carretera N-145, que va de Seu d'Urgell a Andorra, no puedan realizarse íntegramente en el transcurso del año 2006.

Agradezco de antemano a la secretaria general de Infraestructuras sus respuestas a estas preguntas, que voy a trasladar a la Mesa de la Comisión por escrito y así le será más fácil a la hora de darles respuesta. Si de alguna no tuviéramos respuesta inmediata, también nos daríamos por satisfechos si la misma llegara dentro de las horas reglamentarias establecidas. Repito que Convergència i Unió celebra que ese cuarto cinturón, esa B-40, figure en los presupuestos, y esperamos que este año no desaparezca, como lamentablemente ocurrió en

ejercicios precedentes. Es una obra necesaria, querida por el conjunto de la ciudadanía, que la ve como una vía de enlace intercomarcal, pero que va mucho más allá. Es una vía para potenciar el crecimiento económico de Cataluña y, por tanto, celebramos que este año estén en esas partidas concretas.

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

El señor **MERINO LÓPEZ**: Señora secretaria, en nombre del Grupo Popular sea bienvenida a esta Comisión. Me permitirá que le diga, con todo respeto y sin ánimo de ofender a los miembros del ministerio y reconociéndole de antemano la habilidad que han tenido para celebrar esta comparecencia, que uno cuando está aquí sentado parece que está viendo el programa de televisión *Pasapalabra*, porque asumen las competencias para llevar a cabo las comparecencias, pero luego cuando llega la hora de contestar pasan palabra al siguiente compareciente y así sucesivamente.

No sabemos en el día y en la noche de hoy hasta dónde vamos a llegar con el *Pasapalabra* para recibir contestación a las preguntas, porque según están establecidas las comparecencias gran parte de sus atribuciones las ha llevado a cabo el secretario de Estado. No obstante formularemos algunas preguntas muy concretas para que usted las responda y si no que sean contestadas en el plazo reglamentario por escrito.

Tenemos la sensación, señora secretaria, de que en todo el tema de carreteras ustedes están en unos presupuestos restrictivos en muchas zonas de España aunque en algunas, por los compromisos de Gobierno que tienen con sus socios, son expansivos. Estamos observando cómo hay zonas de España donde hay un decrecimiento de la inversión en carreteras porque se están finalizando obras que puso en marcha el Partido Popular, pero no se están llevando a cabo nuevos proyectos que compensen esa bajada de inversiones, con lo cual hay una disminución progresiva en inversiones en determinadas provincias que no sabemos cómo piensan recuperarlas o si piensan hacerlo.

Tengo unas preguntas concretas, algunas de las cuales son muy fáciles de contestar. Respecto a autopistas de peaje tengo dos preguntas que se contestan con un sí o un no. ¿Van a construir nuevas autopistas de peaje? ¿Piensan rescatar algún peaje más de los ya existentes? En cuanto a seguridad vial, y por dar contestación a mi estimado amigo el diputado señor Torres, observo que en el presupuesto que han facilitado hay unas partidas concretas que se llaman actuaciones de seguridad vial. Según la documentación oficial que han entregado el año de inicio era el año 2001 y el de finalización el año 2009 y hay una serie de cantidades distribuidas por comunidades autónomas, con lo cual la escenificación que en la anterior comparecencia ha hecho el diputado del Grupo Socialista cae por su propio peso viendo el pre-

supuesto. Porque no hay ninguna actuación en seguridad vial nueva, a lo que se refería el señor Torres, ni se aumentan los presupuestos del anterior Gobierno del Partido Popular, ya que son programas con fecha de inicio en el año 2001 y de finalización en 2009. Respecto a lo que la ministra en su primera comparecencia comentó sobre su gran apuesta por la seguridad vial tenemos que decirle que esa apuesta brilla por su ausencia en los presupuestos que ustedes presentan año tras año y lo que están haciendo es continuar la labor que en su día inició el Partido Popular. Necesitamos que nos cuente qué ha pasado o qué va a pasar con Seisa, si algún día va a entrar en funcionamiento o si se va a constituir, por qué no se ha constituido y no sabemos cuáles han sido las situaciones que se han producido para que no se lleve a cabo.

Voy a formularle una serie de preguntas también muy concretas. ¿Por qué en la autovía Córdoba-Antequera, en su tramo Encinas Reales-Benamejé va a finalizar la obra en el año 2008? ¿Cuál es el grado de ejecución del plan de supresión de pasos a nivel en Cantabria? ¿Cuál es la situación de la S-30, autovía Ronda-Bahía de Santander, tramo Peñacastillo-Cacicedo? ¿Cómo va el desdoblamiento de la N-435 en la provincia de Huelva? Hay un programa dentro de la secretaría de Estado, referido a estudios relacionados con sus competencias, del que nos gustaría saber su contenido o qué estudios son los que se llevan a cabo en él.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En primer lugar, deseo dar la bienvenida a su primera comparecencia presupuestaria a la secretaria general de Infraestructuras, la señora Cruz Villalón, y quiero decirle para su tranquilidad que un diputado veterano como yo, que lleva diez en las Cortes, siempre ha visto que se repite año tras año el mismo esquema, es decir, cuando comparece un alto cargo y son preguntas muy específicas —y eso también ha pasado con ustedes, señor Merino, cuando gobernaban— se han trasladado para su respuesta cuando el compareciente ha tenido detrás otros altos cargos y tienen responsabilidades muy concretas. No ponga sobre la mesa un problema cuando siempre ha existido y, además, no existe; al final se contestan y si no para eso tenemos el trámite de respuesta por escrito. Estamos convencidos de que estos presupuestos de 2006 dotarán de suficiente capacidad financiera a los principales modos de transporte y salvarán las limitaciones con las que se encontró el Gobierno Socialista cuando llegó al poder en mayo de 2004. Sin lugar a dudas, en este primer presupuesto de 2005 que estamos viviendo se está empezando a notar un cambio radical en la política de infraestructuras de transporte.

Entrando en las preguntas, en el ámbito de las competencias que tiene usted en su secretaría general y

ahondando en algunas que le han hecho, le solicito que concrete los objetivos a los que responde la creación de la sociedad estatal de infraestructuras terrestres, cómo va a llevar a cabo sus funciones, cómo se prevé financiar su actividad y a cuánto van a ascender las inversiones de Seisa para el 2006. En segundo lugar, me gustaría que comentara, de acuerdo con las prioridades establecidas por el Ministerio de Fomento en el área de su secretaría general, cuáles son los elementos más destacados que usted observa, especialmente en carreteras y ferrocarriles. Me gustaría que profundizara en la seguridad en el transporte, en el mantenimiento y conservación del patrimonio de infraestructuras, dependiente de su secretaría. Quiero detenerme, por el comentario que se ha hecho, en el programa 453.C sobre conservación y explotación de carreteras de la Dirección General de Ferrocarriles, destinado al aumento de la seguridad vial. Este aumento es un objetivo que inicialmente dejó claro la ministra en su comparecencia, que se reitera en el PEIT, que se recogió expresamente por el Gobierno en un plan de choque que se aprobó el año pasado y que este año tiene continuidad, con un objetivo fundamental: reducir la accidentalidad mortal que existe en nuestras carreteras a la mitad para el año 2010 respecto a la de 2002. El Partido Socialista está absolutamente convencidos de que el Gobierno está apostando por aumentar la seguridad vial de los españoles en los desplazamientos por las carreteras convencionales y por las autovías de la red de carreteras del Estado. Por eso observamos con gran satisfacción cómo en el capítulo 6, inversiones reales, se destinan 896 millones 174.000, 58 euros. Si esta cifra se hubiera destinado en los ocho años de Gobierno del Partido Popular, sin lugar a dudas el ratio de accidentalidad en las carreteras españolas en el periodo 1996-2004 hubiera sido muy distinto. Eso es lo que entendemos que está haciendo este Gobierno, llevar a cabo inversiones muy importantes para aumentar la seguridad vial y evitar las miles de muertes que se han producido en España y que ya empiezan a descender porque se empieza a notar ese aumento de la seguridad vial con el plan de choque que se puso en marcha. No cabe duda de que solo con el aumento de la seguridad vial no descende el número de accidentes. Además de eso hacen falta campañas informativas, y nadie puede poner en duda que otra dirección dependiente del Ministerio del Interior, cual es la Dirección General de Tráfico, desde el mismo día en que el Partido Socialista ganó las elecciones ha hecho una labor intensa llevando a cabo programas de carácter informativo y de todo tipo e incluso se ha diseñado un nuevo carné por puntos que entrará en vigor muy pronto. El esfuerzo de todas las administraciones de la nación está siendo ejemplar. No hablo de políticas sancionadoras, de concienciación ciudadana, etcétera. Le quisiera preguntar escuetamente cómo se está intensificando la colaboración con el Ministerio del Interior —porque es la otra pata de este tema—, a través de las distintas reuniones con la comisión interministerial para coordinar las actuaciones de los órganos

implicados en materia de seguridad vial. No es solo una cuestión de competencia de Fomento, sino que otra parte muy importante corresponde al Ministerio del Interior. También me gustaría que nos concretara cómo se plasma en los presupuestos el enfoque intermodal que se está dando a la política del Ministerio de Fomento y cuál es la importancia que se concede a la movilidad urbana y metropolitana, concretamente cuál es el incremento en las inversiones que se realizan en el medio urbano, tanto de carreteras como de ferrocarriles, especialmente las dedicadas a cercanías.

En el capítulo 6 se destinan importantísimas partidas a la mejora de la alta velocidad y de la red convencional y cercanías. Quisiera que nos dijera algo al respecto, independientemente de que luego intervendrán otros altos cargos que profundizarán en esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir?

El señor Rodríguez tiene la palabra en primer lugar.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezamos por plantearle a la señora secretaria general el problema de la autovía del Cantábrico que, desde el punto de vista propagandístico, se convirtió en una de las actuaciones estrella del Gobierno con la decisión de que iba a hacer los tramos gallegos con el horizonte del año 2008. En particular, nos vamos a referir a aquellos que fueron contemplados en el Plan extraordinario de carreteras, aprobado el 22 de octubre del año 2004 y que contemplaba el tramo Reinante-Barreiros, por un valor de 36 millones de euros a ejecutar en 36 meses; el tramo Abledo-Bahamonde, por un valor de 40 millones de euros y con un plazo de ejecución de 24 meses, y el de Abadín-Castromayor, con un coste de 24 millones de euros a ejecutar en 30 meses. Estas inversiones aparecen ahora en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 de forma que este último tramo, Abadín-Castromayor, que debería estar acabado en el año 2007, aparece con un horizonte de finalización del año 2010, eliminado de esta modalidad de abono total de precio, como debería ser según el Plan extraordinario de carreteras. ¿Podría explicarme la señora secretaria general a qué se debe este cambio, y no en positivo sino en negativo sobre uno de los planes estrella del Gobierno para Galicia?

En segundo lugar, quiero plantearle cuatro cuestiones más concretas, que tienen una importancia política con las corporaciones locales o con la forma de haber efectuado la infraestructura de la autovía del Cantábrico en Galicia. Como la autovía del Cantábrico deja de ser del Cantábrico al llegar a Galicia, en el tramo que va de Barreiros, que es donde la autovía del Cantábrico se introduce hacia el interior de Lugo y conecta con la A-6, existe un compromiso del Gobierno del Estado de ejecutar un corredor entre Barreiros y San Cibrao, que es un puerto de competencia del Estado, y por tanto, sería una carretera de ámbito competencial estatal. A pesar de la

promesa de que el proyecto se inicia en el año 2004, la fase de estudio informativo y la elaboración del mismo proyecto, y acaba en 2006, no se coloca en ningún horizonte temporal la ejecución de las obras. ¿Tiene el ministerio pensado un horizonte temporal para el corredor San Cibrao-Barreiros, en A Mariña, que es el complemento de la autovía del Cantábrico por la costa?

En segundo lugar, la señora secretaria general sabe que hay varios convenios firmados con ayuntamientos de Galicia. Hay dos de ellos que son ayuntamientos de cierta entidad y no hay problemas: uno, el de Lugo y el otro es el de Ourense, que también tiene cierta entidad demográfica y, por lo tanto, capacidad, pero hay un tercer ayuntamiento, el de Monforte de Lemos. Llamo la atención sobre que esta obra, fruto de un convenio con el Ayuntamiento de Monforte de Lemos, que se inició en el año 1999 y teóricamente acabaría en 2009 y cuyo coste de ejecución —se trata de completar una circunvalación de esa villa— fue asumido en dos terceras partes por la Xunta de Galicia y el restante tendría que asumir el Ministerio de Fomento y teóricamente lo hace, tiene un grave problema consistente en las expropiaciones. El ayuntamiento no tiene la cantidad necesaria para expropiar debido a su pérdida progresiva de habitantes y a su declive económico. El coste total de la ejecución de este proyecto era de 4 millones y en el presupuesto de 2005 era de un millón de euros y ahora es de otro millón, pero el ayuntamiento no puede cumplir con la parte de la expropiación que le correspondería. Si no se quiere perder este proyecto habría que reformularlo para que en la expropiación también participase Fomento, porque si no será de muy difícil ejecución. Me gustaría saber su opinión al respecto. También quisiera saber si hay algún horizonte temporal para la variante de Ordes en la N-550, que es una carretera tremendamente colapsada, que discurre paralela a la autopista, pero que debido a la carestía local del peaje es una nacional con mucho tráfico de camiones, que suponen un peligro al pasar por el centro de la villa de Ordes. Aquí solo hay dinero para un estudio informativo por importe de 122.000 euros en el año 2006. Nos gustaría saber si este proyecto tiene algún horizonte temporal diferenciado. Por último —y termino ya—, ¿piensa la señora secretaria general o el ministerio que no es de recibo que una obra de 158 kilómetros de ferrocarril convencional —no de alta velocidad porque son 160 kilómetros por hora, nada menos, entre A Coruña y Vigo— vaya a tardar en hacerse —si nos referimos a las fechas de firma del convenio y al horizonte temporal que se le asigna— 12 años?

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Quiero dar las gracias anticipadas a la secretaria general de Infraestructuras por las respuestas que recibiré a las preguntas que voy a

formular. Hay una que está sobre la mesa en torno al Cedex que no repetiré por conocerla. Me ha interesado la reflexión y la solicitud que ha hecho la secretaria de Fomento sobre el 1 por ciento cultural. Me ha interesado porque apuntaba en una dirección magnífica que es que, efectivamente, cuando alguien asume un compromiso de cofinanciar algo cuya ejecución puede durar dos o tres años, el ministerio desde ahora va a aceptar un compromiso plurianual que será tan firme como el compromiso del año. Eso le he entendido a la subsecretaria de Fomento y me parece magnífico, aunque, por otra parte, creo que es elemental para poder funcionar. Me viene al caso de si, con esta misma filosofía, cuando en los papeles que se nos envían a los diputados y al Parlamento sobre anexos de inversiones para los próximos años en los que se habla de una programación plurianual señalando que para el año 2007 se consignarán determinados millones de euros, lo mismo para 2008 y 2009, etcétera, el ministerio entiende que es así de firme. Por ejemplo, para el tren de alta velocidad, que tiene una programación plurianual que figura en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, me gustaría saber si eso será igual de firme para 2007, 2008 y 2009 que para 2006, en caso de que se aprueben los presupuestos. Quisiera saber si efectivamente existe la garantía de que eso es un compromiso presupuestario en los mismo términos que puede serlo para el año 2006. Esta es una pregunta al hilo de la reflexión que ha hecho la subsecretaria de Fomento sobre el 1 por ciento cultural, y que le alabo además.

A quien no he entendido bien en este tema es al primer compareciente, al secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, porque se ha referido a los convenios y a su importancia. Según ha dicho no le importaban tanto los dineros que figuraban, sino que existieran convenios entre administraciones. Todo el mundo es partidario de que existan convenios y acuerdos entre instituciones, pero supongo que habría que distinguir entre competencias compartidas, competencias exclusivas de cada cual, y si esto de los convenios vale para todo y en igualdad de condiciones. Esta mañana cuando he preguntado con relación al Ministerio de Vivienda por qué no existe ningún convenio ni con la Comunidad Autónoma del País Vasco ni con la Comunidad Autónoma Foral de Navarra, me han dicho que es porque no nos corresponde, porque ya no nos toca. Es de suponer que es una competencia que se ha transferido, y usted olvídense de hacer un convenio conmigo, se me ha contestado. Entiendo que en un mismo Gobierno no habrá criterios distintos, por tanto, si las competencias en ferrocarriles son del Ministerio de Fomento, ¿no estará esperando ningún convenio? El convenio tiene que hacerlo consigo mismo, que es el competente para ejecutar las cosas que tiene obligación de ejecutar en función de las competencias que se han reservado para el ministerio. Después, si hay acuerdos, mejor que mejor, pero no se puede estar esperando a unos acuerdos cuando las obligaciones las tiene uno en función de las competencias. Aquí no le he entendido muy bien

al secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, porque de otra forma no sé si, por ejemplo, las diputaciones forales pueden proponerles a ustedes convenios para hacer carreteras, que es algo transferido y que financian ustedes. No sé si tienen la puerta abierta del ministerio para cofinanciar lo que son sus competencias de ejecución de carreteras. Quisiera, en la medida que sea posible, que me aclarara estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Andreu, de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Secretaria general de Infraestructuras, si me lo permite quería hacer una observación relacionada con mi intervención anterior en cuanto a la seguridad vial en las carreteras. No he dicho, y es correcto que lo diga, que reconozco un esfuerzo de este Gobierno tanto en los presupuestos del año pasado como en los de este año en el capítulo de conservación de carreteras, capítulo que en mantenimiento y en micro-reformas nos tiene que ayudar a bajar la accidentalidad. Es cierto que en seguridad vial y para evitar la siniestralidad en las carreteras todo esfuerzo es poco; por tanto nos congratulamos por esta agencia de seguridad que nos han anunciado que se creará en el ministerio. Sobre el SITT, quería preguntarle si solo tendrá funciones de ejecución de obra o, si a al mismo tiempo que el SITT o también tendrá funciones de estudio de impacto ambiental y de proyectos constructivos. Lo pregunto porque, si no es así, habría partidas de este presupuesto que podíamos trasladar de un lugar a otro, según la respuesta que nos dé.

También quería preguntarle dos cuestiones muy concretas, respondiendo a la ausencia de nuestro compañero el diputado de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y a la pasión que el diputado Jordi Jané muestra en cuanto al cuarto cinturón y en el tramo Abrera-Tarrasa. ¿Nos podría decir qué ingeniería tiene el proyecto constructivo para su redacción? Asimismo, ¿cuándo se ha adjudicado por parte del ministerio este proyecto constructivo y qué plazo de ejecución tiene, tanto el tramo Abrera— Vila de Cavalls, el de Vila de Cavalls-Terrassa? ¿Cuándo prevé el ministerio que se entregue el proyecto constructivo definitivo? En el procedimiento legal de supervisión, licitación, adjudicación, ¿qué datos y fechas maneja el ministerio sobre este tema? También se ha expuesto aquí que se estaba acabando el mallado en materia ferroviaria y en materia de carreteras. No dudo que esto sea así en otros proyectos, pero en el eje mediterráneo ferroviario la dotación para este año de 24 millones de euros no tiene nada que ver con el eje radial Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-frontera francesa. En cuanto al arco mediterráneo, me gustaría que me contestara qué intenciones tiene el ministerio para su conversión en ancho internacional, en UIC. En el PEIT se decía que se iba a iniciar la conversión del ancho ibérico en el ancho internacional por el noreste de la Península. En los tramos que están aún

pendientes de desdoblarse —en este momento están aprobados los proyectos de plataforma—, quisiera saber si cuando se realicen los proyectos de vía, catenaria, balastro y traviesas se va a contemplar este espacio entre Vandellós y la estación del Alt Camp por el tren de alta velocidad, y si se va a realizar en ancho UIC o, como dice el PEIT, si empezará el cambio por el noreste y se quedará en ancho ibérico.

El señor **PRESIDENTE**: Señora secretaria general, tiene la palabra para contestar a las cuestiones que le han sido formuladas.

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS** (Cruz Villalón): Muchas gracias a SS.SS. por las cuestiones formuladas. Trataré de contestar a las cuestiones de carácter general en mi intervención, porque ese es el sentido que tiene esta comparecencia para ayudarles a ustedes a decidir sobre su posición o sus enmiendas al proyecto de los presupuestos planteados por el Gobierno. A algunas preguntas no contestaré porque, dado el nivel de concreción que me están pidiendo y para ser precisa, prefiero contestar esas preguntas con toda rigurosidad por escrito. En cualquier caso, y como me parecen más interesantes las cuestiones generales que se han planteado, trataré de aprovechar esta comparecencia para hacerles llegar mi valoración al respecto.

El representante del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) me ha planteado específicamente una petición en parte concreta y en parte genérica que me permite, puesto que es una cuestión que han planteado otros diputados, hablar de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, ya que por una u otra vía otros miembros del ministerio me la han remitido. La Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre es una sociedad que tiene efectivamente autorizada su creación en el último Consejo de Ministros del mes de julio y en estos momentos está en proceso de constitución. Es una sociedad que crea el Ministerio de Economía y Hacienda, y en el acuerdo del Consejo de Ministros, que si ustedes quieren se les puede hacer llegar, se establecen sus objetivos, sus finalidades, de dónde pueden proceder los recursos y algunas otras precisiones. En ese acuerdo del Consejo de Ministros lo que sí se especifica es que el Ministerio de Fomento tiene la tutela de esa sociedad aunque es una sociedad que crea el Ministerio de Economía y Hacienda, y aquél nombrará el 50 por ciento de los miembros de su consejo de administración. En las fechas en que nos encontramos está en proceso de creación del código de identificación fiscal, de la inscripción en el registro mercantil, de la constitución ante notario de la sociedad por lo que todavía no se ha reunido el consejo de administración. Por tanto, ese es el momento en que se encuentra, con una serie de trámites intermedios desde la autorización al efectivo funcionamiento de la sociedad cuyo consejo de administración a fecha de hoy aún no se ha reunido. Por tanto,

puedo adelantarles lo que al respecto dice el acuerdo del Consejo de Ministros. La crea el Ministerio de Economía y Hacienda y el que la tutela es el Ministerio de Fomento que tiene el 50 por ciento de los miembros de su consejo de administración, por tanto el otro 50 por ciento no es del Ministerio de Fomento. También hay que decir que la ministra de Fomento nombrará al presidente de esa sociedad. Esos son los datos con respecto a la fase de constitución de la sociedad.

La sociedad se crea con una voluntad no sé si doble o triple. Es muy ambicioso el objetivo que ahora mismo hay con la creación de la sociedad y clarificaré lo que ya se ha dicho. Los recursos iniciales que la sociedad tiene son los que ya se han enumerado: 500 millones de los propios presupuestos de los créditos participativos que Hacienda ha autorizado a Fomento para que, cambiándole de partida presupuestaria y también de una cierta tramitación, pasen a engrosar los fondos de esta sociedad más lo que aparece en los presupuestos de 2006, que son 400 millones de euros. Esos son fondos propios y reconocidos de la sociedad.

También he oído aquí algunos comentarios sobre cómo es posible que solamente —nosotros lo tenemos previsto, creo que alguien lo ha dicho— vaya una inversión inicial por 1.238 millones de euros, puesto que —también con esto contesto a algunas de las cuestiones generales que se plantean, una parte se va a ejecutar en el 2006, otra parte en el 2007, otra en el 2008 e incluso podría ser en el 2009. El hecho de que sea una sociedad que inicia ahora su andadura y que va a consumir 135 millones más 70 millones en ferrocarriles de los recursos en el 2006 a nosotros nos parece ya un esfuerzo considerable por parte de la sociedad. Si algunos de ustedes estaban aquí cuando se constituyó el GIF, ahora integrado en ADIF, podrán ver cómo también se le dotó inicialmente de unas partidas presupuestarias que luego progresivamente fue consumiendo la sociedad. Por tanto, esos son los fondos propios que tenemos en estos momentos.

También de alguna manera contestaré a cuestiones de carácter general empezando por la B-40. Nosotros hemos incorporado en los proyectos de presupuestos presentados al Congreso un conjunto de actuaciones de obras que están en una fase final de proyecto o incluso de supervisión, porque el compromiso del Gobierno es que haya una licitación en breve de la sociedad. Si a la sociedad se le asignan en estos momentos obras que están solamente en fase de estudio informativo, que son las del PEIT, no podríamos licitar esas obras hasta dentro de tres o cuatro años. Desde ese punto de vista, la Sociedad de infraestructuras es una sociedad de impulso a las inversiones en infraestructuras terrestres, ferrocarriles y carreteras a corto plazo, y ese es uno de sus primeros objetivos. Por lo tanto, quiero responder a dos preguntas que se han planteado en la sala a lo largo de esta sesión. Por una parte, la selección de actuaciones que están en la sociedad responde al criterio de actuaciones maduras con proyectos en fases muy avanzadas o en proceso de supervisión de los mismos con la

voluntad de que, en el momento en que la sociedad estuviera constituida, sus órganos de contratación pudieran proceder a la licitación de esas actuaciones. Ahora bien, ustedes también saben que esa licitación, que se hará con los criterios de toda contratación de obra pública, exige un periodo para que los contratistas presenten sus propuestas, para que se haga su selección y se adjudiquen esas obras. Finalmente, en el primer semestre de una obra ya contratada la experiencia del ministerio demuestra que se ejecuta entre el cinco y el diez por ciento. Por otra parte sería aventurado, como pasa en algunas ocasiones, creer que por invertir más dinero se va a hacer más obra, pues sabemos cómo se comporta y luego ustedes nos pedirían cuentas de por qué no ejecutamos el presupuesto. Nosotros creemos que estamos haciendo una valoración ajustada a los tiempos de que disponemos y somos realistas con respecto a la posibilidad de ejecutarlos. Esa es una cuestión general sobre la sociedad.

Una segunda cuestión que está también apuntada es la participación pública en la constitución de sociedades mixtas que junto con nosotros participen en algunas actuaciones o proyectos de interés común. Naturalmente todo lo que está dicho actualmente sobre la sociedad estatal se va a ejecutar con los fondos propios que ella tiene. A partir del momento en que se cree su consejo de administración entraremos en contacto con los representantes de la iniciativa privada para ver propuestas de algunas actuaciones de interés común con la iniciativa privada para ejecutarlas conjuntamente. Esa es la segunda gran apuesta. La primera es contribuir al desarrollo del Plan de infraestructuras que el Gobierno tiene planteado, y en ese sentido nosotros hemos incorporado dentro de la sociedad las actuaciones que están más avanzadas, y la segunda una concertación con la iniciativa privada para algunas actuaciones de interés común. Nosotros naturalmente tenemos algunas propuestas, pero nos tendremos que sentar cuando esté constituida formalmente la sociedad y su consejo de administración tenga un director gerente o un consejero delegado; entonces buscaremos la fórmula de cooperación con la iniciativa privada, porque es una empresa de dos y no solamente una empresa del Gobierno.

No sé si con eso contesto de forma general a lo que se ha planteado sobre la SITT. Estamos en la primera fase de maduración. El ministerio tenía interés en su constitución para acelerar e incrementar los fondos dedicados a inversiones en materia de infraestructuras terrestres, tanto carreteras como ferrocarriles.

En cuanto a lo que preguntaba el señor Jané de forma específica, nosotros hemos incorporado en el caso de Barcelona esas dos actuaciones de la B-40 cuyo presupuesto está en el anexo de inversiones y tiene la programación plurianual una terminada en el 2008 y otra en el 2009. Eso está en la programación plurianual que viene en los propios presupuestos. Con carácter general, por algunas preguntas que se han hecho, —con eso contesto—, nosotros programamos —también por la eficacia

del presupuesto y por el cumplimiento riguroso que ustedes nos exigen y así debe ser— el estudio informativo y hasta que no lo tenemos no vamos programando la segunda fase, luego va el proyecto de construcción y finalmente se plurianualiza la inversión de la construcción de la infraestructura. Por una parte, cada fase tiene un reflejo presupuestario distinto y, por otra, habrá que ser cuidadosos con el estudio informativo y con la información pública con respecto a los otros tramos; tenemos que conocer cuál debe ser el diseño o el trazado que encuentre el mayor consenso posible en la población y en la sociedad afectada para que veamos cómo vamos avanzando, cómo van madurando esos trazados para que encontremos entre todos, primero, cuál es el adecuado y, segundo, la aprobación de ese proyecto constructivo y su licitación. Si le parece, otra pregunta que me ha hecho más concreta se la contestaré por escrito.

Al señor Merino, portavoz del Grupo Popular, ya le oí decir el año pasado lo de pasapalabra. Este es el primer presupuesto al que asisto como secretaria general, pero el año pasado viví desde la barrera el presupuesto del ministerio y creo que está bien. Yo mismo he recordado en mi despacho cuando estábamos preparando esta comparecencia que se había utilizado esa palabra el año pasado. Por lo tanto, quédese usted tranquilo que yo por lo menos me acordaba y solo llevo aquí dos años. Usted tiene más experiencia, pero yo creo que no hay un problema de pasapalabra, sino un intento de dar las respuestas más precisas. No se lo cree, así que para qué se lo voy a decir. En fin, voy a contestar a aquellas cuestiones que usted me ha planteado. De todas maneras, agradecería al portavoz del Grupo Socialista que me explicase la mecánica, pues efectivamente hoy me estoy estrenando.

Lo del presupuesto restrictivo no lo comparto. Sé que Córdoba está detrás de esa expresión del señor Merino, y no lo comparto porque el Estado está haciendo ahora mismo grandes inversiones. Hay una reflexión de carácter general sobre las infraestructuras que se están llevando a cabo en España, el Gobierno como representante de los responsables de la gestión de los presupuestos y ustedes como responsables del control del gasto presupuestario, sobre la dinámica de inversión en infraestructuras. Progresivamente en un momento determinado están haciendo unas inversiones muy fuertes y todos los territorios todos los años no pueden estar por encima de la media de las inversiones, pues eso es matemáticamente imposible. Por tanto, hay que pensar si en un proceso largo estamos dotando al territorio de las infraestructuras que se plantean o se pretenden. El Plan estratégico de infraestructuras y transporte que nosotros hemos planteado a un mero horizonte de 15 años quiere tener ese horizonte a largo plazo; no podemos hacerlo todo a la vez, pero progresivamente tiene que ir dotando al territorio de esas infraestructuras. Por lo tanto, habrá territorios que en unos momentos suban y territorios que en otros momentos bajen, pero lo importante es que el rumbo que hemos marcado es el adecuado y los plazos

serán los que las capacidades técnicas y los recursos económicos que este país quiera dedicar a infraestructuras del transporte puedan dar de sí. Puedo decirle que en estos momentos se han licitado más de 3.000 millones en carreteras. No hay ningunos presupuestos restrictivos en materia de carreteras; al contrario, diría que hay unos presupuestos expansivos tratando de dotar de esa infraestructura mallada a una obra básica, como el Córdoba-Málaga, tanto en materia de ferrocarriles como de carretera. Por lo tanto, hay oscilaciones en las inversiones que se van produciendo en unos territorios y en otros, pero lo importante es si se comparte el modelo de construcción de la malla, el modelo de cohesión territorial que el Gobierno con su Plan estratégico de infraestructuras ha planteado. Algunos territorios tienen la suerte de que esas inversiones sean antes y otros territorios por unas u otras circunstancias se encuentran en una fase más retrasada.

Sobre peajes le voy a contestar claramente sí o no. La política sobre peajes está planteada en el documento del Plan estratégico de infraestructuras y transporte que el Gobierno ha presentado ante esta Cámara y lo que se plantea a su vez es que haya una vía alternativa libre de peaje o de características similares —no sé la expresión que se está utilizando con precisión—. Este Gobierno entiende la participación de la iniciativa privada en la construcción de una red de infraestructuras, con la salvaguarda de que haya una red con características similares y que cubra un recorrido similar.

En cuanto al tema de seguridad vial —voy a aprovechar para contestar a alguna otra pregunta que me han hecho, aparte del Grupo Socialista— y al esfuerzo que se está haciendo, solamente me voy a remitir a las cifras que figuran en el presupuesto. Este año el presupuesto en materia de conservación y seguridad se sitúa casi en 900 millones de euros, para ser más exactos 896 millones de euros, que significa un incremento del 29 por ciento con respecto al año pasado. ¿Cómo hemos conseguido esa cifra? Se lo diré a SS.SS. de una forma fácil. Todo el incremento presupuestario que el Ministerio de Hacienda ha reconocido para carreteras, tanto en creación de infraestructuras como en conservación y mantenimiento, ha ido al capítulo de conservación, mantenimiento y seguridad vial. Es cierto que nosotros tenemos el plan extraordinario de creación de nuevas infraestructuras y es cierto que tenemos la sociedad estatal, donde hemos metido las nuevas infraestructuras, pero todo el volumen de dinero —saben ustedes que por las plurianualidades en el presupuesto de 2006 no hay mucha capacidad para meter nuevas obras— que ha supuesto el incremento que Hacienda ha reconocido a los dos capítulos que tiene la Dirección General de Carreteras se ha incorporado al capítulo de conservación y mantenimiento, de tal forma que si hasta la fecha —aquí hablo de grandes cifras— la proporción entre creación de nuevas infraestructuras y mantenimiento estaba en 85-15, en este momento el objetivo, aparte de ir naturalmente al 2 por ciento del valor del patrimonio,

se va a ir progresivamente corrigiendo, (80-20, 75-25), para que el capítulo de conservación corresponda a un país maduro que tiene mucho que conservar, mucho patrimonio que cuidar y que no necesita construir infraestructuras nuevas. Está prevista la rehabilitación de unos 4.000 kilómetros de firme en el conjunto del programa, así como también está previsto actuar en unos 400 tramos de concentración de accidentes. Efectivamente, como ha dicho el representante del Grupo Socialista, la seguridad vial es responsabilidad de todos; en parte es una responsabilidad de que tengamos unas carreteras seguras y bien señalizadas y en parte es un problema de cultura ciudadana. En este sentido, quería decirle que por lo que a nosotros respecta se están manteniendo reuniones periódicas entre la Dirección General de Carreteras y Tráfico para poner en común las cuestiones que nos afectan tanto desde el punto de vista general como específico para la campaña de invierno que ahora comienza. Se celebran reuniones con periodicidad entre ambos directores generales; el director general de Carreteras me da cuenta periódicamente de lo que en las mismas se trata, buscándose precisamente cuestiones de coordinación entre ambas direcciones generales y las responsabilidades que el Ministerio de Interior y Fomento tienen al respecto.

Las preguntas concretas que el señor Merino me ha planteado las contestaré por escrito, si no le parece mal. El señor de la Encina, aparte de haberme hablado de la SITT —espero que se dé por contestado con lo que he planteado—, tenía interés en algunas otras cuestiones. Ha hecho una referencia al enfoque de la intermodalidad. Para empezar, señoría, la intermodalidad es un concepto y una cultura que tiene que incorporarse al propio departamento y a los propios modos de transporte. Hay dos formas de entender la intermodalidad. Primero está la intermodalidad entre modos, que significa que los modos de transporte no se vean compitiendo entre ellos, sino que cooperen y se coordinen entre ellos y que cada modo de transporte sirva a los tráficos y a los recorridos más adecuados. Esa cultura de la intermodalidad empieza por la propia casa del Ministerio de Fomento y sus empresas, y le puedo decir que buena prueba de ello ha sido la redacción del Plan estratégico de infraestructuras y transporte. Esta es la primera intermodalidad. Hay menos de inversión en infraestructuras que de cultura de la intermodalidad, aunque también por supuesto hay más de gestión de la intermodalidad que de inversión en la misma. Eso no quiere decir que haya inversión en la intermodalidad que no esté identificada expresamente en los programas, como el programa de accesos terrestres a los puertos, las conexiones por carreteras y ferrocarril y las conexiones con los puertos, lo que exige un grupo de trabajo interno en el ministerio que busque las mejores soluciones. No hay unos programas específicos de intermodalidad en los presupuestos, lo que hay es un incremento de la cultura y de necesidad de la intermodalidad porque nosotros también sabemos el incremento que se está produciendo en el tráfico en España. La

infraestructura tiene un límite físico y nosotros tenemos que buscar la mayor eficacia en nuestro sistema de transporte, y eso pasa por la intermodalidad. Por tanto, hay mucho que trabajar aquí. La Dirección General de Planificación está trabajando en planes de intermodalidad de mercancías y de viajeros y, sobre todo, hay una cultura de la intermodalidad que constituye ahora una parte del trabajo interno del Ministerio de Fomento y de sus empresas.

Hay otra cultura de la intermodalidad que pasa —creo que con eso conecto con la otra cuestión que me planteaba— sobre la movilidad urbana y metropolitana. A la intermodalidad o a la coordinación entre modos de transporte hay que unirle la conexión con las administraciones competentes, ya sean locales o autonómicas, en materia de circunvalación, de conexión metro cercanías, áreas de aparcamiento disuasorias o de conexión con los accesos a los trenes, etcétera. Por tanto, la intermodalidad en la movilidad urbana y metropolitana exige un esfuerzo de concertación con las administraciones autonómicas y locales, que nosotros hemos identificado en el Plan estratégico de infraestructuras y transportes con los llamados planes de movilidad sostenible para principales áreas urbanas y metropolitanas. Ahí es donde necesitamos un esfuerzo de concertación y coordinación no solamente entre los modos, sino también entre las competencias y las administraciones afectadas.

El señor Rodríguez me ha hecho una serie de preguntas que nosotros le contestaremos por escrito. Estaba mirando la información que tenía, lo que estaba incluido en el programa extraordinario sobre la autovía del Cantábrico; las cifras que están ahí son solamente las que están en el programa extraordinario de carreteras y por tanto prefiero darle completas todas las actuaciones que ha planteado.

Me plantea alguna cuestión, como por ejemplo el tramo Barreiros-San Cibrao. Mientras que no esté el estudio informativo ni el proyecto constructivo aprobado no queremos comprometernos en fechas de ejecución de las obras. En cuanto a lo que ha planteado específicamente de los convenios, hay otros casos como el de Santiago y un convenio que se está elaborando con otros ayuntamientos grandes. En cuanto al problema que plantea de Monforte de Lemos, le diré que lo miraré con cariño. Le manifestaré como criterio, que es lo que me corresponde, que si nosotros teníamos firmado un convenio con un ayuntamiento y no es capaz de cubrir los compromisos que tiene adquiridos en cuanto a expropiaciones (en el caso específico que se plantea le he dicho que lo miraremos con cariño) el ministerio tendría que asumir también esos capítulos de forma genérica, como con cualquier ayuntamiento que firmara. El referente para todo el que firma un convenio con el ministerio es el último convenio que se firmó y lo más favorable posible al interés del ayuntamiento o de la comunidad autónoma. Por tanto, los criterios sobre quién tiene que pagar una parte y otra es una cosa que se establece en el convenio. Existen ayuntamientos ricos y ayuntamientos

que no son tan ricos, incluso hay ayuntamientos pobres, pero miraré el convenio con detenimiento y veré lo que usted está planteando. El criterio de modificar las cláusulas y que algo que debe corresponder al ayuntamiento lo pague la Administración del Estado significa para nosotros pura y simplemente que a partir de entonces nosotros deberíamos asumir el coste de esa actuación que hasta ahora estaban haciendo los ayuntamientos. Por tanto, le estoy dando el criterio general y el que debe inspirar, entiendo yo, la actuación de la Administración del Estado. Las otras cuestiones son de carácter más concreto y, por lo que me está pidiendo el presidente, se las contestaremos por escrito.

El señor Beloki hizo una pregunta sobre el Cedex. Yo no estuve muy atenta pero creo que tengo una información general que darle. Me consta que los presupuestos generales del Cedex no se han reducido. Si usted se refiere a los ingresos del Cedex, quería decirle dos cuestiones. El Cedex es un órgano autónomo y sus ingresos proceden fundamentalmente de convenios que firma bien con las propias administraciones, bien con terceros para asesoramiento en las cuestiones de las que son competentes y expertos. Yo tengo aquí unos datos del 2003 al 2006; se ha producido un incremento progresivo, si bien hubo en el año 2005 un incremento. Tenga también en cuenta que el Cedex depende del Ministerio de Medio Ambiente, porque procede de cuando existía el Ministerio de Obras Públicas, Urbanismo y Medio Ambiente. En aquel momento se firmaron unos convenios con las nuevas sociedades de agua, que se constituyen por parte del Cedex. La información que yo tengo es que el Cedex no ha reducido sus inversiones en este año en el conjunto y lo que procede de los ingresos exteriores también depende de que firme más o menos convenios, y expresamente lo que se produce en ese momento es un incremento en relación con encargos hechos desde el Ministerio de Medio Ambiente.

En cuanto al tema de la plurianualidad, el compromiso cierto que hay o lo que es ley es el presupuesto que se aprueba en el año, mientras que en los años sucesivos es una previsión, si se quiere un compromiso, pero no tiene la fuerza que tiene el presupuesto del año que se está aprobando. Ustedes saben bien que, en unos casos porque hay problemas en la ejecución y en otros por todo lo contrario, se modifican las cuantías. Por tanto, no es lo mismo la plurianualidad; no es lo mismo lo que se está presentando para el 2006, que es ley del Parlamento, que los compromisos para 2007, 2008 y sucesivos años, que son previsiones, que es lo que se está planteando. Si me permiten, no voy a hacer referencia a los convenios que ha hecho el secretario de Estado porque no he estado en la sala en ese momento o no lo he oído y no quiero intervenir en un debate que no me correspondía.

Señor Andreu, no sé si los problemas de seguridad han quedado más o menos contestados con las anteriores intervenciones, así como sobre el SITT. Sí quiero dejar claro que en estos momentos el objetivo de las direcciones generales de Ferrocarriles y Carreteras es dar a la

sociedad los proyectos supervisados para su licitación. Ese es nuestro planteamiento en el corto plazo con una sociedad que empieza ahora y que tiene unos recursos importantes, por tanto no tenemos la previsión de pasarle ahora mismo proyecto en ejecución a la sociedad estatal. Si se advierte que hay alguna partida que pudiera pasar a presupuesto a la sociedad no tendríamos inconveniente, pero el objetivo para nosotros en estos momentos es que las direcciones generales entren a supervisar los proyectos para su licitación a la sociedad.

El tema de la conversión en ancho internacional es muy importante. Muchas veces se miran del PEIT los mapas que hemos pintado y los dineros que se han puesto, y yo creo que el PEIT tiene propuestas mucho más complejas, mucho más ambiciosas, y una de ellas es la conversión histórica de un ancho, el llamado ancho ibérico, al ancho internacional. Eso sí es un esfuerzo, como usted bien sabe, señoría, de estrategia en el corto y en el medio plazo para llegar al modelo final, que es todavía mucho más complejo que el que anteriormente le explicaba al representante del Grupo Popular. La Dirección General de Ferrocarriles ha encargado un trabajo específico solo para estudiar la progresividad de la conversión del ancho ibérico donde subsista con el ancho internacional para que se haga de forma progresiva. Tenga la seguridad de que el nordeste es el ámbito, el PEIT lo ha dicho y el compromiso del Gobierno es ejecutarlo, pero lo tendremos que hacer de una forma cuidadosa para que las inversiones que hagamos en el corto plazo sean rentables en el medio y largo plazo y porque —creo que coincide conmigo— el territorio del nordeste está suficientemente colmatado de grandes infraestructuras (parte de los recursos económicos que se consumen) para que nos equivoquemos en las inversiones que hacemos en un momento determinado y tengamos que cambiar en un medio plazo con las inversiones primeras. Por tanto, tomaremos las decisiones para que sirvan a la red actual, al funcionamiento hoy y en el futuro, haciendo un mejor uso de nuestros recursos, y para eso se ha encargado un trabajo específico por parte de la Dirección General de Ferrocarriles, para estudiar esa transformación progresiva que es el plan en el que el conjunto de la península Ibérica estará integrado, pero desde luego es una transformación histórica para la red ferroviaria española.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora secretaria general.

Rogamos al señor secretario general de Transportes que se prepare para sustanciar su comparecencia. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (PALAO TABOADA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de**

expediente 212/000890) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000797.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señorías, vamos a comenzar la comparecencia del secretario general de Transportes, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario Popular.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Bienvenido, señor secretario, es un placer verle de nuevo.

Me gustaría ir directamente a la materia y a las preguntas concretas de su área. En la secretaría general hay un apartado de estudios, de informes en materia de transporte por un importe de 1.250 euros y me gustaría saber su contenido. En cuanto a la Dirección General de Transporte por carretera observamos que gran parte del gasto y de la inversión que se realiza se refiere a materia informática, sin embargo en partidas que para nosotros son importantes hay incluso decrecimiento. Me estoy refiriendo en concreto al proyecto de estudios para facilitar la adecuada realización de la función de ordenación, gestión y control de transporte terrestre, donde hay un decrecimiento en el año 2006 con respecto al año 2005. En estudios de coyuntura y definición de la política del transporte, que nosotros consideramos que es un elemento importante, hay también un decrecimiento en torno al 20 por ciento. Nos gustaría saber los motivos de esos decrecimientos en materias que para nosotros son importantes porque afectan al sector del transporte terrestre.

En marina mercante también observamos unas importantes partidas presupuestarias dedicadas a edificios administrativos y a equipamiento informático. Para nosotros —y antes hemos estado hablando de la seguridad vial— la seguridad marítima es muy importante, sin embargo, el proyecto investigaciones y estudios sobre la seguridad de los buques pesqueros decrece, porque en el año 2005 eran 126.000 euros y en este año pasan a ser 120.000 euros. Nos gustaría saber por qué hay ese decrecimiento en una materia tan importante como es la seguridad de los buques pesqueros.

En cuanto a Sasemar, quisiéramos saber cuando se habla de adquisiciones de diez embarcaciones de salvamento a qué sitio de España van a ir; la adquisición de cuatro buques polivalentes de salvamento marítimo dónde van a ir adjudicados; los tres aviones de ala fija para patrulla marítima a qué zonas van a ir dedicados, así como los seis helicópteros y los siete buques remolcadores y si se ha tenido en cuenta la preocupante situación de la inmigración para la distribución de estas inversiones que se van a realizar.

En cuanto a la Dirección General de Aviación Civil —a pesar de pasapalabra ha llegado el momento de contestar—, quiero hacer referencia a la inspección. ¿Cómo se va a hacer? Se va a aumentar o se va a seguir

con la línea actual de contratación externa, porque parece ser que no va a ser de plantilla. En el año 2006 ha desaparecido el proyecto apoyo a la navegación aérea, que era un proyecto iniciado en el año 2000 y cuya finalización estaba prevista en el año 2008; en este presupuesto del 2006 no lleva cantidad alguna y me gustaría saber el porqué. Respecto a estudios en apoyo de navegación aérea, que es un proyecto que se hizo por un año, en el año 2005, nosotros creemos que es bueno que se siguieran realizando estudios de este tipo. Nos gustaría que nos explicara por qué este año no hay ninguna cantidad presupuestada y no está previsto llevar a cabo ningún estudio en ese aspecto. En cuanto a la implantación progresiva de los procedimientos avanzados basados en nuevos sistemas de navegación aérea, que era un proyecto con fecha de inicio en el año 2002 y cuya finalización estaba prevista para el año 2005, este año evidentemente no lleva ninguna partida. Quisiéramos saber si el ministerio tiene previsto retomar esta implantación de los nuevos sistemas de navegación aérea en años sucesivos, ya que en este no aparece cantidad alguna.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Socialista, señor Santamaría.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Señor general de Transportes, bienvenido de nuevo y buenas tardes.

Con el ánimo de que nos aclare cuantas cuestiones resulten de interés para comprender y conocer las magnitudes presupuestarias de los distintos programas asignados a sus distintos centros gestores, he de señalarle de entrada que observamos notables incrementos presupuestarios que sin duda asociamos al compromiso adquirido por el Gobierno con los ciudadanos y que si ya se vio reflejado en el ejercicio anterior se ve reforzado en los créditos presupuestarios previstos para el ejercicio 2006. Dice el PEIT que uno de sus objetivos básicos es mejorar la eficiencia del sistema de transportes en términos de calidad de los servicios prestados, atender las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad y seguridad adecuadas y proporcionadas. A la vista de los documentos presupuestarios, al margen de opiniones respetables pero alejadas de la realidad, solo podemos concluir que caminamos en la dirección correcta para el cumplimiento del objetivo que nos ocupa y, sobre todo, nos preocupa. Nos preocupa, pues, conocer las principales actividades que en materia de transporte por carretera tiene previsto llevar a cabo, especialmente las relativas a control e inspección y el destino de ese fuerte incremento del 55 por ciento en las ayudas de la mejora del sector. España es un país indudablemente costero, con gran tradición marinera de todo tipo. Por tanto, es comprensible la obligación del Gobierno y la necesidad del sector por concitar políticas específicas en materia de navegación, a la par que de protección del medio marino y costero en términos medioambientales.

Vemos el compromiso que el Gobierno, a través de su responsabilidad, señor Palao, pretende manifestar en esta materia, por lo que nos gustaría conocer las actuaciones prioritarias que son objeto de tan interesantes incrementos en inversiones y otros capítulos para el año 2006 en la seguridad marítima.

Venimos observando en los últimos tiempos conatos de alarmismo en materia de seguridad aérea, actitud nada sorprendente por otra parte, ya que en determinadas ocasiones se antepone los intereses de partido y la oportunidad política a los verdaderos intereses de los ciudadanos. Escuchábamos no hace mucho en esta misma casa al Grupo Popular en un intento de achacar falta de seguridad en el control de las operaciones de navegación aérea bajo pretextos que nada tienen que ver con la realidad, y es que esta es tozuda y refleja el compromiso gubernamental con la seguridad. Por ello, nos gustaría conocer el destino del incremento del 47 por ciento en el total del programa 455.M. Los programas 441.N, O y P constituyen un serio impulso a las políticas de cohesión territorial, facilitadoras del intercambio y comunicación entre la Península y las realidades insulares, a la par que entre ellas. Aun siendo conocedores de los compromisos emanados de este Parlamento en materia de bonificación y subvención a residentes no peninsulares, transportes de mercancías, etcétera, quisiéramos preguntarle por las principales características de estos programas y los objetivos concretos que persiguen.

Un país moderno como el nuestro requiere un sistema aeroportuario de calidad, seguro y preparado para integrarse en el cielo único europeo, con buenos sistemas e infraestructuras para la navegación aérea. Las directrices del PEIT son claras en este sentido, concretándose especialmente en las relativas a seguridad, mejora de los servicios que se presten y sostenibilidad ambiental. Es seguro que las previsiones presupuestarias responden a estos criterios, pero sería de interés para el Grupo Socialista conocer someramente los ejes estratégicos que van a guiar las actuaciones en materia de aeropuertos. Aunque mejor será dejarlo para la comparecencia del presidente de AENA, de cualquier forma lo dejamos a su elección. De igual modo, y siendo de vital importancia el sistema portuario estatal, requieren nuestra preocupación las inversiones en estas infraestructuras, y aunque será objeto de la comparecencia del presidente del Ente Público de Puertos del Estado no le privamos de ilustrarnos al efecto si así lo desea.

Finalizo, señor Palao, con el convencimiento de que las previsiones presupuestarias que conocemos responden al compromiso serio del Gobierno con el transporte en general, y especialmente con la seguridad en el mismo. No hay que olvidar que a ella está unida la vida de la inmensa mayoría de nuestros ciudadanos que diariamente hacen uso, y son parte imprescindible, del sistema de transporte; un sistema estratégico para nuestro país, su economía y el bienestar de sus ciudadanos, los de hoy y los de mañana, porque la gestión adecuada del

transporte en el presente garantiza sostenibilidad para el futuro.

Señor Palao, gracias anticipadas por sus, seguro, esclarecedoras respuestas, que tenga éxito en la gestión de los recursos que definitivamente se le asignen porque, al margen de su satisfacción personal, estará llevando a cabo la voluntad de millones de españoles que un día depositaron su confianza en quienes hacen de ellos el centro de su actividad política. Hemos visto que el compromiso del Gobierno socialista se cumple paso a paso con el reflejo presupuestario, cuestión que, también como Grupo Socialista, nos satisface enormemente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Andreu, tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Secretario general de Transportes, el secretario de Estado de Infraestructuras, don Víctor Morlán, me ha remitido a usted en la pregunta que he hecho sobre la participación en la gestión de los aeropuertos de las comunidades autónomas, de los municipios y de entidades civiles como las cámaras de comercio. En el discurso de investidura creo recordar que el presidente del Gobierno mencionó que se iría hacia esta fórmula de gestión. La ministra —no sé los términos exactos— se ha referido a ella varias veces en esta Cámara —también en el Senado, en una pregunta parlamentaria— y parece que este impulso a la participación de las comunidades autónomas, de los municipios y demás entidades parece que se va diluyendo con el tiempo. No puedo precisar si dijo en el año 2005, pero sí que se hablaba de ello como una cuestión a abordar de una forma inmediata. No sé la reticencia que puede haber en relación con los puertos. En la penúltima legislatura del Gobierno del Partido Popular, que no tenía este talante de descentralización y de reconocer la pluralidad, se cedió en cuanto a los puertos, y haber introducido la participación de los ayuntamientos y de las comunidades autónomas ha sido una experiencia en general muy positiva para acercar la realidad inmediata territorial a la gestión de los puertos. Sabemos que esta experiencia no se puede traspasar miméticamente de los puertos a los aeropuertos, porque en estos hay cuestiones, como la seguridad y el control del vuelo, que tienen que quedar al margen de esta territorialización, pero le agradeceríamos que nos pudiera precisar cuáles son las intenciones del ministerio: si no es en el año 2005, cuándo piensan ponerlo en práctica; si los documentos y los estudios que están elaborando ya están en una fase definitiva o si aún hay para tiempo y si la decisión que en su día el presidente del Gobierno y la ministra de Fomento dieron a conocer a esta Cámara se mantiene en firme. No quisiera ser reiterativo, pero me gustaría remarcar el punto del artículo 140 del Estatut. Yo creo que con esta descentralización, dependiendo como vaya la tramitación del Estatut en esta Cámara y en el Senado, podríamos llegar a este paso intermedio.

Querría hacerle otra pregunta, y es qué opinión le merecen las declaraciones del señor presidente de Iberia respecto a que en la reducción de vuelos y de personal que pretende Iberia, en cuanto a vuelos, solo se refiriera a la disminución de los vuelos en el aeropuerto de Barcelona, como único referente. A lo mejor esto es una cuestión de estrategias de compañías de bandera frente a compañías de bajo coste, pero produjo cierta inquietud que al hablar de la reducción de vuelos solo se refiriera concretamente al aeropuerto de Barcelona. Si se diera esta circunstancia, nos gustaría saber si por parte de la Secretaría General de Transporte y de AENA se abriría el puente aéreo Barcelona-Madrid, el gran negocio de Iberia, a otras compañías, concretamente a las de bajo coste.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Taboada): Una vez más, es un honor para mí comparecer ante esta Comisión y responder a las preguntas de los diferentes grupos parlamentarios.

Empezando por las preguntas del Grupo Popular que ha hecho el diputado señor Merino, el primer tema que se planteaba era una partida para estudios de 1.250.000 euros. Es bastante razonable que la Secretaría General de Transportes tenga una partida para encargar estudios de carácter general. Concretamente hemos abordado un contrato sobre la elaboración de una serie de indicadores de calidad en los diferentes modos de transporte y existen algunos otros estudios que ahora mismo no tengo en la memoria, pero recuerdo este, quizá por su importancia económica más notable, que creemos que es de interés general, y no son asignables a ninguna de las direcciones generales específicas o a ninguna de las empresas que dependen de esta dirección general.

En cuanto a los estudios informáticos, nos hemos encontrado con una situación, desde el punto de vista de la infraestructura informática y del software, bastante lejos de ser la óptima con carácter general. Hay que hacer un esfuerzo notable de informatización, tanto en la secretaría general como en alguna de las direcciones generales, que además lo estamos sufriendo. Le puedo comentar que en marina mercante, por ejemplo, hemos padecido una serie de procedimientos sancionadores que han sido recurridos y en los que ha habido que estimar el recurso, en algunos casos por cuantías importantes —eran multas históricas—, por carecer de procedimientos suficientemente eficaces que permitan cumplir con los plazos procedimentales adecuados. Si hubiera sido así, nos habría financiado ampliamente las inversiones que se están haciendo en materia de informática. Lamentablemente no las teníamos dispuestas, pero esperamos tenerlas en un plazo relativamente corto.

Las partidas que han ido decayendo en los diferentes capítulos de la secretaría general y de las direcciones generales ha sido normalmente porque se ha comprobado

que en los años sucesivos no se habían agotado. Cuando uno está pidiendo al Ministerio de Hacienda dotaciones presupuestarias e incrementos notables en determinadas partidas, hay que presentar argumentos suficientemente sólidos para mantener el resto de las partidas con las que nos encontramos. Por ejemplo, los temas de navegación aérea a los que usted se refería —hay dos partidas que aluden a la navegación aérea— son una competencia de AENA y es AENA quien tiene que hacer esos estudios y esas comprobaciones. No le corresponden a la Dirección General de Aviación Civil esas partidas presupuestarias, que estaban, a mi modo de ver, mal asignadas en Aviación Civil, razón por la cual no se gastaban suficientemente. Al final, todos los años había que hacer las transferencias de crédito de unas partidas a otras para poderlas agotar, y esto tiene escaso sentido. Es un proceso de racionalización de los capítulos y del gasto.

Creo que las inversiones que se están planteando en Marina Mercante para edificios son absolutamente necesarias. Como seguramente usted sabe, la estructura de capitanías marítimas en la Dirección General de Marina Mercante se compone por algo así como 153 capitanías marítimas, de las cuales unas están mejor alojadas que otras, y hay que hacer inversiones —tengo aquí a mano a dónde van destinadas las inversiones—, creo que es necesario mantener esos inmuebles y dotar a las capitanías de unas condiciones adecuadas para su funcionamiento.

En cuanto a la seguridad de buques pesqueros, como usted sabe, se firmó un convenio con el Ministerio de Pesca para investigar los problemas de seguridad de buques pesqueros. Se han producido varios accidentes que tenían algún síntoma de poder estar vinculados entre sí por la tipología del barco o por las circunstancias en las que se produjeron, y se ha procedido a poner en marcha unos instrumentos, tanto en el ámbito de los estudios teóricos como en el ámbito de la instrumentación de un pesquero en prototipo, es decir, en tamaño real, para estudiar los movimientos del buque y los problemas de estabilidad que se pueden plantear ante diferentes situaciones. Se va a trabajar en tres escenarios: el escenario teórico, el escenario en canal —modelo físico— y en prototipo, en tamaño natural, por llamarlo de alguna manera, instrumentando unos barcos para comprobar en determinadas circunstancias cómo actúan y en qué movimientos. Es decir, que estamos muy lejos de olvidar el problema de la estabilidad y sensibilidad de las embarcaciones pesqueras.

En cuanto al tema de las inversiones en Sasemar, se va a hacer un esfuerzo que yo me atrevería a calificar de espectacular en cuanto a los medios de los que se va a dotar la actuación en seguridad marítima y lucha contra la contaminación. En cuanto a dónde van a ir asignados estos barcos, los medios marítimos y de salvamento no están asignados, están situados en función de su disponibilidad a lo largo de la costa, pero este reparto se modifica de acuerdo con las circunstancias. Por ejemplo, usted ha mencionado el tema de la inmigración, que es

realmente preocupante, el tema de las pateras en el ámbito del Estrecho y en Canarias, y nos hemos visto obligados a intensificar los medios y las dotaciones, incluso en las salvamares que actúan con inmigrantes hemos aumentado las tripulaciones, porque el volumen del rescate y las actuaciones que se están desarrollando exigen unas tripulaciones más numerosas que en otras zonas. Estamos jugando con estos escenarios, de modo que en principio vamos a tener tres aviones, uno situado normalmente en la zona de Galicia cubriendo toda la zona cantábrica, otro situado en Canarias cubriendo la zona del sur de España y otro situado en algún punto del Mediterráneo para cubrir Baleares y toda la costa mediterránea. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Desde el punto de vista de los helicópteros vamos a comprar tres helicópteros que sustituyen en parte a dos de los que ya tienen treinta y cinco años de antigüedad y para los que en estos momentos todas las recomendaciones van en el sentido de que el coste de mantenimiento está superando los referentes económicos razonables, por lo que vamos a sustituir dos e instalar uno más. Ha salido en los medios de comunicación un comentario en el sentido de que íbamos a mover de Gijón la base de situación de uno de los helicópteros en la zona. Lo que se está haciendo es estudiar la mejor distribución de estos helicópteros para hacerlos más eficaces y disminuir en cualquier caso el tiempo de llegada a cualquier incidente que se pudiera plantear con carácter eventual.

En cuanto al tema de la inspección aeronáutica, supongo que usted no se hará partícipe de esa noticia que se ha difundido en el ámbito de los medios de comunicación de que el ministerio contaba con tres inspectores, porque esto es absolutamente incierto, y es tan fácil de comprobar como acudir a la página web del ministerio y ver la plantilla que tiene la Subdirección de Inspección de la Dirección de Aviación Civil. Lo que le puedo decir es que en el año 2004 teníamos 98 inspectores, es decir, personal dedicado a la inspección. Hay una afirmación que es la siguiente: en aviación civil no hay un cuerpo de inspectores, hay especialistas dedicados a la inspección, que se componen en general por tres colectivos: pilotos o ex pilotos con experiencia; ingenieros aeronáuticos, ingenieros técnicos aeronáuticos e incluso mecánicos, y médicos especializados en medicina aeronáutica que de alguna manera atienden este tipo de problemas. Teníamos 98 técnicos en 2004; a finales de diciembre de este año vamos a tener 158 integrados en la plantilla de la Dirección General de Aviación Civil. En el año 2004 se produjo una oferta pública de empleo de 15 inspectores, y durante el año 2005 una oferta adicional de otros 29. El problema es que en muchos casos la cobertura de esas vacantes no es nada fácil, porque integrar en la Administración a un colectivo que tiene que ser funcionario, que tiene que tener una experiencia de piloto o de ex piloto, que tiene que competir en términos económicos con el mercado, resulta realmente muy difícil. La experiencia que

tenemos es que no es fácil cubrir las vacantes que necesitamos para abordar los programas de inspección urgente. Este es el motivo por el cual, además de dotar a la estructura de Aviación Civil de unos medios de investigación propios, que en su condición de funcionarios son los que van a tener que ejercer la auctoritas de la Administración a la hora de sancionar o de afirmar una infracción, sin embargo se apoyan desde el punto de vista de la inspección técnica utilizando a Sasemar como empresa cien por cien del Ministerio de Obras Públicas y, por tanto, como una empresa instrumental perfectamente adecuada; utilizan la contratación a través de Sasemar para apoyar estos procedimientos de inspección.

Se ha puesto en marcha un plan de choque de inspección y le puedo dar algunos datos para que se compruebe cuál es su eficacia. Hablando de inspección de aeronaves extranjeras, en el año 2004 se han hecho 43 inspecciones; en lo que va de año 2005 hemos hecho ya 237 inspecciones, esperamos superar las 300 antes de fin de año; y esperamos en el año que viene poder hacer 1.500 inspecciones, con lo cual alcanzaríamos el nivel de inspección que tiene en estos momentos Francia, que es la que tiene mayores niveles de inspección de aeronaves extranjeras. Simplemente, para darles un dato comparativo, el número de inspecciones de SAFA, es decir, de aeronaves extranjeras, realizado en 2003 fue de tres inspecciones. Estas informaciones a veces uno no puede expresarlas con excesiva claridad porque podrían generar una alarma social importante, y desde luego pretendemos que las cifras que en el futuro se realicen garanticen a todo el mundo niveles adecuados de seguridad. La necesidad de utilizar el doble método de plantilla de inspectores propia y Sasemar como instrumento auxiliar parece prácticamente inexcusable.

Yo creo que hemos terminado prácticamente las preguntas del Grupo Popular.

En relación con las del diputado señor Santamaría, del Grupo Socialista, efectivamente yo me siento como gestor muy satisfecho con los presupuestos de este año, sinceramente. Son presupuestos que están abordando, por un lado, el plan de choque de Sasemar, que parecía una necesidad inexcusable, y los incrementos que se están produciendo desde el punto de vista presupuestario son realmente llamativos, están aquí. Se están cubriendo las necesidades del plan de choque de inspección aeronáutica, al que estábamos aludiendo hace un momento, con el cual nos vamos a situar en los niveles de inspección más exigentes de todo Europa desde el punto de vista de la inspección aeronáutica. Y se va a abordar también un plan de ayudas que recientemente hemos estado negociando con el sector del transporte, un sector que lo está pasando muy mal con el problema de la subida del gasóleo, un sector bastante desestructurado, que es incapaz, en resumidas cuentas, de traducir sus costes a precios y, por tanto, está asumiendo una parte importante de esa carestía de costes de gasóleo.

En cuanto al control e inspección de Aviación Civil, ha quedado suficientemente explicado el esfuerzo que hay que hacer desde el punto de vista presupuestario, tanto para la incorporación de este incremento de funcionarios integrados en la estructura de Aviación Civil, como para utilizar a Sasemar —capítulo 2, transferencia a Sasemar— para contratar con ellos un número determinado de inspecciones que no solamente se refieren a las aeronaves extranjeras, sino a las compañías, aeronaves y operadores de servicio nacionales.

En cuanto a la seguridad marítima se ha hecho un plan de choque que incorpora cuatro buques polivalentes, dos remolcadores de altura importantes, uno de ellos está operativo y otro lo va a estar en los próximos meses, y otros dos todavía de mayor tamaño, con 234 toneladas de tiro a bolardo fijo que están en construcción y se van a inaugurar inmediatamente. Están en proceso de puesta en marcha, todavía no se ha firmado el contrato, los tres helicópteros a los que aludíamos hace un momento, dotados para navegación y vuelo nocturno, para posible detección de manchas contaminantes, es decir, con todos los métodos más modernos de detección y ayuda a la navegación. En cuanto a los aviones de ala fija, son un elemento novedoso que se incorpora, desde el punto de vista de las técnicas de seguridad marítima y de detección de accidentes en la mar en España, por un problema de autonomía, distancias, radio de giro. El helicóptero no es una pieza adecuada para cubrir grandes áreas de detección en caso de incidentes o accidentes navales. Todos estos temas son esenciales desde el punto de vista de estas exigencias de seguridad y estos presupuestos nos están dando un impulso que nos permite actuar en todos estos frentes.

Desde el punto de vista de las bonificaciones a los tráfico de ciudadanos no peninsulares, las subvenciones han pasado en estos dos años de legislatura del 33 por ciento al 45 por ciento. El total de ayudas, aéreas, marítimas y a la mercancía, con que se está subvencionando el transporte desde regiones no peninsulares, va a ser en el próximo año de 412 millones de euros. Por tanto, estamos hablando de una cifra importantísima que está en el orden de magnitud de los desarrollos de infraestructuras en otros capítulos o escenarios. Se trata de una ayuda cuantiosa que está plenamente justificada, porque la aproximación de los ciudadanos que viven en estos territorios no peninsulares es un requisito político y social de primer orden. Se está cumpliendo el objetivo programático del partido en el Gobierno.

Desde el punto de vista de los aeropuertos las inversiones están evolucionando de una manera espectacular. El incremento de inversiones en este año es del 20,72 por ciento sobre el presupuesto del año anterior. De forma que eso de por sí es importante. Además, hay que añadir el dato de que las inversiones en Madrid-Barajas, que eran el grueso del capítulo inversor en años anteriores, están empezando a declinar. Todavía se mantienen porque hay que pagar determinados incrementos en los costes de las expropiaciones que se llevan este año algo

así como 468 millones de euros en este capítulo de incremento de precios de expropiación. En cualquier caso, se están reforzando las inversiones en los aeropuertos turísticos. Estamos pensando en Alicante, Málaga, Tenerife sur, Gran Canaria, San Juan, en Palma de Mallorca. En resumidas cuentas, ese componente de los grandes aeropuertos turísticos se va a llevar una cuota importante de las inversiones. Por último, el resto de los aeropuertos en red también van a ser objeto de inversiones cuantiosas.

En cuanto a los puertos, se mantienen esencialmente las cifras de inversión del año pasado. Crece el presupuesto alrededor de un 2,72 por ciento. Estamos manteniendo un nivel de inversión que de por sí ya es muy alto, porque había unos fondos de cohesión que había que captar y las cifras en las que estamos situados, desde el punto de vista portuario, son importantes. Este es el resumen de los grandes capítulos en términos cualitativos. Insisto que como gestor me siento cómodo con estos presupuestos. Lo que tenemos que hacer es apretar; más que los logros presupuestarios, los logros en la gestión es el gran reto que tenemos encomendado.

En cuanto a la pregunta del diputado Josep Andreu sobre la participación en la gestión de los aeropuertos, la primera pregunta que me hago es si esta cuestión es procedente en el ámbito de una Comisión de Presupuestos, pero no voy a utilizar el amparo de la Presidencia para aclarar esta cuestión. Estamos hablando de un compromiso del Gobierno en el que estamos trabajando. Es cierto que el presidente del Gobierno en sus diferentes comparecencias, y la ministra en reiteradas respuestas parlamentarias también, han dicho que el Gobierno se compromete a desarrollar un modelo de participación en la gestión de los aeropuertos que incorpore a las comunidades autónomas, a los ayuntamientos y en general a las cámaras de comercio o a los interlocutores sociales participantes en la actividad aeroportuaria. La comparación con los puertos no es una comparación feliz. El modelo de aplicación a los puertos no es el más adecuado para explotar los aeropuertos. Desde cualquier punto de vista de cualquier análisis técnico, esto es así. Por otra parte, no porque lo diga yo sino porque lo ha dicho también la ministra y el presidente del Gobierno, no se va a romper la estructura de red de los aeropuertos españoles. Habrá que buscar un método de participación que no mimetice el modelo portuario sobre cuya virtualidad podríamos hablar, pero a lo mejor llegábamos a la conclusión de que una cosa es un puerto y otra un aeropuerto. Por otra parte, me atrevo a decirle que la modificación reciente que realizó el Partido Popular no era la participación de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos en los consejos de las autoridades portuarias, donde ya participaban. Lo que se planteaba en los puertos y lo que se cedió en ese pacto de gobernabilidad del Partido Popular con Convergencia i Unió y con Coalición Canaria, fue que el nombramiento de los presidentes lo harían las comunidades autónomas. No era la participación en la gestión. Y que la mayoría

de los consejos de administración en las autoridades portuarias los nombrarían las comunidades autónomas. Creo que la participación de las comunidades autónomas en la gestión de los puertos está suficientemente bien cubierta y lo que hay que hacer es diseñar un método de participación en la gestión de los aeropuertos que sea suficientemente eficaz. En eso estamos trabajando, conjuntamente con AENA. Hemos elaborado mucha documentación, hemos trabajado en la elaboración de unas contabilidades analíticas que nos permitan conocer con mayor profundidad la realidad económica de todos y de cada uno de los aeropuertos y hemos comprendido también las dificultades que tiene el desarrollo de esa contabilidad analítica. En resumidas cuentas, estamos trabajando en ese tema y próximamente estaremos en condiciones de proponer un modelo de participación que satisfaga a todos, que no rompa la estructura de red en los aeropuertos y que garantice las mejores condiciones de calidad en la prestación de los servicios aeroportuarios.

Por último, en cuanto al tema del presidente de Iberia, quizás en sus propias palabras se detecta un error de concepto. Ha aludido a Iberia como una compañía de bandera. En España no hay compañías de bandera. Iberia es una empresa particular que tiene su propio negocio, que toma sus propias decisiones, que tiene sus propios problemas de gestión interna, y de las declaraciones del presidente de Iberia el único responsable es el propio presidente de Iberia, de forma que desde luego en ningún momento me haría intérprete de las declaraciones de Iberia absolutamente para nada. De lo que nosotros sí somos responsables, y vamos a atender ese compromiso, es de que vamos a garantizar que el aeropuerto de Barcelona tenga una capacidad y unas condiciones de utilización que le permitan actuar como un hub intercontinental si las compañías así lo desean. Desde luego, lo que yo no puedo hacer es coger a una compañía particular de una oreja, como no lo puedo hacer con Iberia, con Lufthansa o con cualquier otra compañía que se mueve por Europa, para obligarle a que opere o no con unas líneas desde determinados aeropuertos y no de otros. Nuestra obligación probablemente es ofrecer capacidad suficiente para que las opciones sean reales y que los aeropuertos puedan desarrollar su actividad empresarial con la mayor capacidad posible.

En cuanto al puente aéreo, le aseguro que nosotros no lo estamos limitando. Barcelona y Madrid son las dos ciudades comunicadas por avión con mayor intensidad del mundo, de modo que fíjese si hay competencia en el enlace entre Madrid y Barcelona, y ahí estarán Iberia y cualquier empresa que decida montar una línea aérea entre ambas ciudades. Si alguien quiere meterse a montar un segundo puente aéreo, que lo haga; esto no es un problema de competencia. Estamos en un mundo abierto, competitivo y desde luego no seremos nosotros los que pongamos barreras al campo.

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

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) (SALGUEIRO CARMONA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000802), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/000742) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/000867.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF) (GONZÁLEZ MARÍN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/000741), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000801), DEL GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA REPUBLICANA (ERC) (Número de expediente 212/000759) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 212/000866.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE FEVE (SAÑUDO AJO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/000803) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000743.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, los portavoces y los responsables de Renfe Operadora, ADIF y FEVE estarían de acuerdo en realizar la comparecencia simultáneamente desde la tribuna. Por tanto, los portavoces que han solicitado la comparecencia intervendrán y les podrán plantear indistintamente a los tres miembros las cuestiones que estimen pertinentes, y después los tres miembros de manera ordenada contestarán a las preguntas que les han formulado. ¿Es correcta la interpretación que ha hecho el presidente? **(Pausa.)**

El señor **MERINO DELGADO**: ¿Después de cada intervención de los grupos contesta cada presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Cuando intervengan los grupos, contestarán Renfe, ADIF y FEVE, que es el orden en el que figuran. ¿Están de acuerdo sus señorías? **(Pausa.)**

Ruego al señor presidente de Renfe Operadora, al señor presidente de ADIF y al señor presidente de FEVE que pasen a la mesa.

Hay otra información. Como no vamos a suspender para cenar, a partir de las nueve y media, en la sala Argüelles, podrán tomar ustedes algo para aguantar.

La comparecencia de los tres comparecientes —valga la redundancia— ha sido solicitada por los grupos Mixto, Convergència i Unión —que ha dejado sus preguntas por escrito—, Esquerra Republicana y Popular. Después de su intervención, como siempre, abriremos la posibilidad de que lo hagan el resto de los grupos. Pueden formular las cuestiones indistintamente a FEVE, a Renfe Operadora o a ADIF.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaremos por la empresa más pequeña y no por eso menos importante, que es FEVE. Nos gustaría hacer tres preguntas muy escuetas sobre la presencia de FEVE en Galicia.

En primer lugar quisiéramos que el señor presidente de FEVE nos dijera cuál es el destino de la inversión de 3,31 millones de euros en el caso de la provincia de A Coruña, y de 2,07 millones de euros en el caso de la provincia de Lugo. En segundo lugar, nos gustaría que nos aclarara cuándo va a estar la duplicación de la vía Ferrol-Subía. Lo que sorprende en los presupuestos es que pasan los años —no creo que esto sea para eso ya, si lo es, ahora lo aclararemos— y la duplicación de la vía está sin hacer, está sin hacer prácticamente desde 1998. Me acuerdo aún de las entrevistas con el director general o presidente de FEVE en aquel momento; se dejaron amarrados los fondos estructurales para esto, y estamos en el año 2005 y al menos yo no sé qué está pasando ahí, porque no vemos nada, excepto alguna pequeña obra. Me gustaría que me aclarase esto.

En relación con el representante del ADIF, vamos a ver si nos conseguimos aclarar, porque vuelvo a repetir que resulta sorprendente. ¿Es cierto que, en el itinerario de alta velocidad Ourense-Santiago, van a costar 1.800 millones de euros 83 kilómetros? Si es cierto, ¿a qué se debe? Porque es un caso inaudito. Que 157 kilómetros A Coruña-Vigo cuesten 1.400 millones de euros —1.100 por un lado y 300 por otro, sin la catenaria, porque eso también tendremos que esperar a no se sabe cuándo— y que 87 kilómetros cuesten 1.800, francamente no se puede entender muy bien. Igual que no se puede entender muy bien que se contemplen cifras equivalentes para tres tramos de Santiago-Ourense, en concreto los de la provincia de A Coruña, los de la provincia de Pontevedra y los de la provincia de Ourense, con 130 millones de euros cada uno. Todo el mundo sabe que de Santiago al río Ulla no hay más de 15 kilómetros; sin embargo del río Ulla hasta la frontera con Ourense puede haber 30 y desde ahí hasta llegar a Ourense puede haber otros 30 o más. Esta forma de planificar esta obra parece un tanto extraña.

La siguiente pregunta. A tenor de lo que pasó con el dinero del ejercicio anterior, que no hubo prácticamente

la inversión de los 200 millones de euros que estaba planificada, ¿ustedes creen que van a ser capaces de invertir los 400 millones de euros? ¿Está todo planificado de tal manera que en el ejercicio del 2006 se puedan invertir estas cantidades, estos casi 400 millones de euros? También me gustaría saber por qué razón, a pesar de que se coloca un ritmo inversor —en este caso sí— aparentemente muy agresivo y adecuado, se retrasa el horizonte temporal hasta el año 2010, cuando inicialmente estaba situado en el año 2008. Puede ser difícil, pero en el 2009 ya es más fácil.

Otra pregunta. ¿Se pensó en el ADIF lo contradictorio que es, incluso lo contraproducente que es, que pueda estar acabado el tramo Ourense-Santiago y que el tramo Ourense-Lubián se deje para el final, para realizar después de que llegue el ferrocarril a Zamora? ¿Eso no va a crear continuos cuellos de botella en la línea a Madrid? Porque ese tramo no va a ser utilizado por los regionales, porque ése es el único tramo, esos 83 kilómetros, que hay en Galicia específicamente de alta velocidad, en el sentido estricto del término. ¿Qué forma de actuar es ésta? Porque resulta extraño; intercambiadores en cada sitio, meteremos el tren a partir de Ourense otra vez en la línea convencional. Esto, como planificación, resulta un tanto extraño, en contraste, en el territorio de Galicia, con el desastre que está pasando con el eje atlántico, que ese sí es homogéneo. Habría que acabarlo alguna vez y a ver si los trenes de Renfe pueden funcionar con normalidad en todo el trayecto, porque esto es un disparate.

Voy a hacer ahora unas preguntas al presidente de Renfe. El Congreso de los Diputados aprobó dos iniciativas en relación con que se estudiase la posibilidad de que determinados tramos de ferrocarril entre ciudades de Galicia contase con servicio de cercanías. Usted sabe que es la única comunidad autónoma de toda la periferia que no cuenta con cercanías, cuando da la casualidad de que es, en términos relativos, la que tiene más usuarios de trenes regionales, incluso más que Andalucía; son 3 millones de usuarios de trenes regionales. ¿Esto lo van a hacer alguna vez? ¿Va a haber algún tren de cercanías entre Villagarcía y Santiago de Compostela, entre Pontevedra y Vigo; si alguna vez recuperamos Ferrol-Coruña, entre Ferrol-Betanzos o Ferrol-Coruña, o en A Coruña, lo que es su área metropolitana? ¿No le parece que es demasiado cantoso que sea una línea de ocupación de Renfe con tanta potencialidad como la del eje Atlántico la única que no cuenta con servicios de cercanías? Cuenta Murcia, cuenta Valencia, cuenta Andalucía, cuenta Asturias, cuenta Cantabria, cuenta Euskadi. Esto es impresentable. Ustedes lo pueden vestir como quieran, pero es impresentable. Y a los hechos me remito. En segundo lugar, ¿hay algún plan para renovar los vehículos de Renfe, no en el eje Atlántico, sino en particular en el resto de las líneas, en concreto en Santiago-Ourense, Ourense-Vigo, Ferrol-A Coruña, Ferrol-Lugo— Monforte? ¿Hay alguna planificación por parte de la empresa? Nos gustaría conocer esta cuestión. También si hay algún

plan de modernización de los servicios de largo recorrido, en ciudades que están muy maltratadas en este aspecto. En concreto, sabe que Ferrol mantiene un exprés nocturno con el material más obsoleto de Renfe, sin bar siquiera, con unos coches cama que no tienen ducha, con tres vagones que, dependiendo del día de la semana, funcionan de una manera o de otra; hay que ser un héroe para montar en ese tren. Lo normal es ir a A Coruña y por el mismo precio ir algo más cómodo. ¿Por qué razón no se hace algo para mejorar esta situación? Porque esos trenes de largo recorrido, en particular los que salen de A Coruña y Vigo, pero creo que, desde Ferrol igual, sabe que dentro de los que tienen una duración excesiva diurna y nocturna, son los que están manteniendo un nivel de ocupación bastante aceptable. Merece la pena pensar un poco sobre el cambio de material, sobre todo para el caso de Ferrol-Lugo, que están prácticamente situados en el año 1960.

Por último, señor presidente, tenemos la seguridad de que los presupuestos para Galicia son 1.420 millones de euros, no 1.479. Eso se debe —se lo digo al señor representante del ADIF—, siguiendo sus cálculos, a que las inversiones sin corregir serían 25.118 millones de euros en el conjunto del Estado; corregidos, restando esos 700 a los que alude su libro, 24.380 millones de euros, como reconocen después. En Galicia, sin corregir, serían 1.479 y corregidos 1.420. Eso afecta en concreto a las actuaciones del ADIF, como administración de la red ferroviaria de titularidad del Estado. También habría que aclararlo, porque no creo que haya un conjunto de ciento y pico millones de euros para el ferrocarril convencional en Galicia.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana, señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO:** En la intervención anterior se ha hecho realidad aquello de que, refiriéndome al señor Palao, si la respuesta es buena ya te lo hace el señor secretario de Infraestructuras o la ministra y que, si no, ya te lo hace el subdirector general. Espero que lo que digo en este momento no tenga la contundencia que ha tenido el señor Palao en su anterior intervención.

Tengo que empezar felicitando al ADIF. El presupuesto del ADIF en Cataluña, 1.263 millones de euros, es una cantidad extraordinaria. Seguimos con un presupuesto muy similar al de 2005. Hay algunas cuestiones que en la anterior comparecencia he comentado, como la tunelación de Barcelona. El secretario de Estado ha afirmado que en 2009 el tren de alta velocidad llegaría a Figueres para conectar con el tramo de concesión internacional Figueres-Perpignan. Realmente es una noticia muy grata a los oídos de nuestro grupo, pero tenemos ciertas dudas de que pueda ser una realidad en el plazo que ha marcado el señor Morlán. El viernes, en el Consejo de Ministros, se aprobó otra partida cuantiosa

para la remodelación de la estación de Sants, que significa que en el año 2007 —también lo ha dicho el señor Morlán— tendremos el tren de gran velocidad en el mismo Barcelona. Pero nos preocupa porque el proyecto inicial era que, a la llegada a Sants, los trenes entrarían en vía de ancho UIC hacia La Sagrera, para su mantenimiento y limpieza, y se ha adoptado que se vayan a Can Tunis. Nos hace prever que no contemplan en un plazo inmediato que se adjudique la tunelación Sants-La Sagrera. Quisiéramos que nos diera información sobre el plazo en que piensan licitar este tramo, sobre el tiempo que se precisa para el encargo de la tuneladora y qué plazo tendrá la ejecución de este tramo. Además nos preocupan otros tramos porque vemos muy difícil que se cumpla el calendario que nos han dado, concretamente el tren de gran velocidad en la ciudad de Girona.

Quisiéramos saber asimismo si el ADIF contempla que con el tráfico actual de trenes se puede ir a la tunelación del paso del TGV y de la vía convencional por la ciudad de Girona, si los estudios geológicos que se han hecho añaden alguna dificultad, si tiene que haber un proyecto, antes de empezar la tunelación, de sacar el tráfico y por lo tanto tendríamos que hacer las vías convencionales y las vías de tren de gran velocidad circundando la ciudad de Girona. Estos serían los temas que nos preocupan y mucho. Creemos que esta es la gran inversión del Ministerio de Fomento en Cataluña, por lo menos en millones de euros así está reflejada. Estamos hablando de conceptos, de radiales en malla pero a nuestro juicio este es un gran paso. Nosotros siempre hemos dicho que entendemos el tren de gran velocidad como aquel instrumento que nos acerca a Europa, que nos hace más europeos y que, como tiene muchos fondos europeos, es uno de los elementos que tiene que cohesionar la Unión Europea. Sobre este tema también quisiéramos preguntar si hay voluntad. El señor Morlán ha dicho que desde la llegada del nuevo Gobierno había entendimiento, había diálogo y que se avanzaba en los acuerdos con los respectivos ayuntamientos. Ustedes saben que hay un tema, concretamente en las comarcas de Girona, en torno al Cirma; de momento no hay acuerdo. Y el tema de TP Ferro y las conversaciones que ha habido están complicando mucho más concretamente el tema del viaducto del río Muga. Me gustaría saber el grado de acuerdo que ya existe entre TGV, los ayuntamientos y el Cirma, tanto en el tramo Barcelona-Aeropuerto de Girona, que ya está en proyecto y se tendría que aprobar modificado, como en el tramo de Girona-Figueras, cuyo proyecto aún está en redacción. Vemos muy difícil que, estando estos tramos en fase de redacción de proyecto, contemplemos la fecha de 2009 para su llegada a Figueras.

El secretario de Estado ha dicho que a partir de la llegada de este Gobierno había acuerdo. Lo que le puedo decir es que fue difícil, que fue muy duro, pero que con el anterior Gobierno llegamos a un acuerdo todos los ayuntamientos sobre el paso del tren de gran velocidad por las comarcas de Lleida y Tarragona y ahora no se

está llegando a un acuerdo. Una cosa son las palabras y otra los hechos y las realidades. En cuanto a que en 2006 llegue a la estación del Camp de Tarragona, sí lo vemos factible, aunque faltan algunos detalles, como muy bien sabe el presidente. Un diputado ha pedido que introdujera la siguiente pregunta: ¿qué previsiones tienen de la llegada del AVE Madrid-Valencia? ¿Cómo está la cuestión con el Ayuntamiento de Silla y el Ayuntamiento de Valencia sobre el último tramo antes de llegar a la estación? También quiero preguntar, por lo que se expone en el PEIT, si en un futuro el corredor mediterráneo será Barcelona-Tarragona-Castellón-Valencia va a quedar exactamente en prestaciones de tren de gran velocidad, con ancho UIC, si en un futuro estos tramos serán administrados por el ADIF, ya que se trata de alta velocidad, o si se seguirán llevando desde el ministerio, como pasa en el tramo contemplado en este presupuesto Hospitalet-Riera de Cambrils-Villaseca.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: En primer lugar quiero agradecer a los tres presidentes su comparecencia. He ordenado mi intervención de la misma manera que figuran los comparecientes en el orden del día; por tanto, las preguntas irán así: primero, para el presidente de Renfe-Operadora; segundo, para el presidente de ADIF y tercero, para el presidente de FEVE. Cuando he visto el presupuesto de Renfe-Operadora y el presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles he tenido necesariamente que coordinarlos y relacionarlos —también con el de ADIF— porque no acabo de entender algunas cuestiones del presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles, que supongo —y en ese sentido irán algunas de mis preguntas— que irán relacionadas con las inversiones de uno u otro, pero que tal vez, para conseguir una mayor claridad presupuestaria, deberían venir situados en ADIF o en Renfe, teniendo en cuenta que muchas de ellas son infraestructuras que figuran presupuestadas en la Dirección General de Ferrocarriles y no sé si se repiten en las inversiones de Renfe o en las de ADIF. Si en alguna cuestión no estoy en lo cierto, les pido disculpas porque he tenido una cierta confusión al ver las partidas presupuestarias de unos y otros.

Por lo que se refiere al presupuesto de Renfe-Operadora, he podido comprobar que este año no se invierte prácticamente nada en superproyectos, en cercanías, en Sevilla, Bilbao, Alicante, Murcia, Valencia, San Sebastián, Irún y en alguna ciudad más. Vuelven a repetirse las mismas partidas en la línea de alta velocidad León-Ponferrada y en el soterramiento de Palencia, lo que significa que no se ha hecho nada en todo el año 2005. Reducen a la mitad, lo cual llama un poco la atención —posiblemente sea por la misma razón, que, como no se ha hecho nada en el año 2005, en 2006 se prevea hacer poco y por tanto se haya presupuestado

el 50 por ciento menos—, lo que es Medina del Campo-Salamanca. Como digo, no sé la razón, por lo que rogaría al presidente de Renfe Operadora que me aclarase esas circunstancias. Es verdad que esto viene en Dirección General de Ferrocarriles, pero a lo mejor es de ADIF. Si es de ADIF, ruego que me conteste su presidente. **(El señor presidente del ADIF hace signos negativos.)**

En lo que se refiere al corredor noroeste, la supresión de pasos a nivel creo que es de Renfe Operadora. **(El señor presidente de Renfe hace signos negativos.)** Tampoco. De todas formas, la inversión se reduce casi a la mitad; de 76 millones de euros se pasa a 39.300.000, lo cual es ciertamente preocupante porque va en perjuicio de la seguridad del tráfico. Y me llama la atención que, en lo que se refiere a cercanías, por ejemplo, el presupuesto de Barcelona, en el año 2006, tiene 24 millones de euros y Madrid tiene 16.600.000. El presupuesto de Madrid de Renfe se reduce de 37 millones de euros a 30.247.000 para este año. Ciertamente es sorprendente una reducción tan importante. Y por lo que se refiere a alguna otra región, como es el caso de Castilla y León, no he podido ver un solo euro en proyectos que afecten a varias provincias ni tampoco en proyectos uniprovinciales, tal vez porque, en algún caso, esté incluido en el convenio que tenga con la comunidad autónoma. Querría que se me aclarase qué grado de ejecución ha habido en el convenio con la comunidad autónoma y cuáles son los proyectos que Renfe Operadora tiene, en este caso para Castilla y León. Por otro lado, me gustaría saber cómo va la puesta en servicio de los nuevos trenes regionales y de cercanías.

¿Por qué hace Renfe los talleres de la línea AVE? Yo consideraba que eran infraestructuras relacionadas con el AVE y que por tanto debiera llevarlo el ADIF, pero he visto que en algún caso viene presupuesto para talleres de AVE. ¿Para cuándo considera el presidente que se iniciarán los nuevos talleres de Renfe en Valladolid? Por otro lado, en el plan del oeste, aprobado en León por el Gobierno del señor Zapatero, se dijo que la línea Valladolid-Ariza y la Vía de la Plata se pondrían en servicio. Se lo pregunté ya el año pasado, pero a lo largo de 2005 no he visto que haya habido ninguna actividad al respecto. ¿Para cuándo considera que se van a iniciar los trabajos? Otra cuestión que me gustaría conocer es cuántos metros cuadrados del suelo de Renfe se han dedicado este año a proyectos de vivienda social y si en el presupuesto para 2006 se prevén algunos proyectos de este tipo en terrenos de Renfe. Esto es lo que quería preguntar al presidente de Renfe.

En lo que se refiere al presidente del ADIF, querría hacer algunas consideraciones generales, porque yo creo que realmente el grueso del presupuesto del ferrocarril está en ADIF, como no podía ser de otra manera. Después de ver los datos, creo que el PEIT no se está cumpliendo. Lo dijimos el año pasado y este año, a la vista de las cifras y de las inversiones, resulta que en 2005 la ejecución del presupuesto por ADIF ha sido baja. Me gustaría saber qué porcentaje del presupuesto está eje-

cutado en este momento y qué previsión de ejecución hay en este año 2005, porque poca credibilidad puede tener un presupuesto del año 2006, por mucho incremento que tenga, si en el año 2005 se ha cumplido en un porcentaje bajo. Me gustaría saber qué porcentaje de ejecución llevan en este momento las partidas para inversiones del ADIF y qué previsión hay para el año 2005. No he visto proyectos nuevos de AVE licitados en 2005 o incluidos en el presupuesto de 2006; a lo mejor no he visto bien las cifras, pero en el presupuesto del ADIF no he visto nuevos proyectos de AVE para licitar en 2006 y tampoco he visto proyectos nuevos licitados en el año 2005. Por tanto, le ruego que me aclare esta cuestión. El año pasado había una partida del AVE en Extremadura, en concreto una en Badajoz y otra en Cáceres, Cáceres-Navalmoral; este año solo está incluida Cáceres-Navalmoral, mientras que Badajoz desaparece. Por otro lado, el AVE Madrid-Alcazar de San Juan-Jaén el año pasado estaba incluido. El señor Rodríguez Zapatero prometió en un mitin en Puertollano que pararía en Tomelloso cuando ganase el PSOE. Está presupuestado en la provincia de Jaén, sin embargo no lo está en la de Ciudad Real. ¿En qué ha quedado, por tanto, el AVE Madrid-Alcazar de San Juan-Jaén? ¿Qué proyectos nuevos hay en Cantabria en el año 2006 en la línea AVE? Porque creo que en el año 2005 no se ha hecho nada y no he visto tampoco nada previsto para el año 2006 en el presupuesto, por lo menos con nombre y apellidos. Tampoco aparece el AVE, que creo que alguna partida sí aparecía el año pasado, de Huelva. Me gustaría que me aclarase esa pregunta también.

Por lo que se refiere a infraestructuras ferroviarias respecto al año 2005 —de ahí mi temor para el año 2006—, es el cambio radical que empezamos a ver en infraestructuras del transporte, como decía un portavoz del Grupo Parlamentario Socialista hace un rato. Por lo que se refiere a ADIF, en el año 2005 ha habido muy poco cambio radical, y debería haber mayor ejecución, mayor rigor, sobre todo si se quiere cumplir un plan que lleva tan poco tiempo en marcha como es el PEIT. Hay otra cuestión sobre la que también quería preguntarle. ¿Por qué baja tanto en Madrid el presupuesto, de 412 millones de euros a 329 millones de euros, cuando hay alguna línea que está empezando a ejecutarse, como es la Madrid-Valencia o cuando todavía están ejecutándose algunas otras, como es el caso de Madrid-Valladolid? He visto que suprimen en el presupuesto la conexión que estaba incluida del AVE de Madrid-Valladolid con Ávila, y no se ha puesto ni un solo euro en esa conexión. ¿Por qué tampoco la hay en la Valladolid-Palencia-León? El señor Rodríguez Zapatero dijo que ese proyecto se iniciaría con obras en el año 2006. Si no hay ninguna partida presupuestaria para licitar, difícilmente se van a poder empezar las obras. Por supuesto, como he dicho antes, tampoco existen para el Medina-Salamanca. Otra cuestión que quiero plantearle es cuándo prevé usted que finalizarán las obras de la estación del AVE en Segovia, que también es fundamental a efectos de ejecución del

proyecto Madrid-Valladolid, y cuándo prevé que entrará en servicio el Madrid-Valladolid. ¿Se va a respetar esa fecha del 2007 o, por el contrario, se prevé, a la vista de la salida de Madrid y de la entrada en Valladolid, que se va a alargar? En este sentido, ¿cómo van las obras del AVE en la Comunidad de Madrid en la salida del nortenoeste? Otra pregunta diferente, referida a una ausencia en el presupuesto. ¿Por qué Soria es la más abandonada en su presupuesto? No solo no sube, sino que he visto que baja de 10 millones de euros a 2,9. La conexión del AVE Madrid-Barcelona se ha suprimido. ¿Qué plazos se prevén para el fin de las obras del AVE entre Lleida y Barcelona? También he visto en el presupuesto que, por lo que se refiere al País Vasco, se presupuestan nada menos que 163 millones de euros, en las tres provincias, para el AVE Vitoria-Bilbao-San Sebastian. Usted sabe que esa cantidad es muy difícil, por no decir imposible, de ejecutar en una anualidad, cuando ni siquiera tienen licitado ningún proyecto a estas alturas. Esto es más bien de cara a los acuerdos que ustedes puedan tener con el Gobierno vasco, pero al final no es más que una pura ficción, porque si no se ha hecho nada de Valladolid a Palencia, de Palencia a Burgos o de Burgos a Vitoria difícilmente sin proyectos van a poder licitar obras para que en el año 2006 se ejecuten nada menos que 163 millones de euros.

Por lo que se refiere a las líneas convencionales hay una gran diferencia, por eso yo creo que hay una cierta descoordinación o por lo menos escaso rigor a la hora de hacer una vertebración territorial de las necesidades del ferrocarril. Por ejemplo, en las líneas convencionales dedica el ADIF a Cataluña 126 millones de euros, mientras que a regiones con el doble de provincias o con el doble de kilómetros de líneas convencionales, como es el caso de Andalucía, le dedican 87 millones. En Murcia, ¿por qué sin haber empezado las obras baja el presupuesto Madrid-Levante de 44 millones de euros de este año a 18 millones de euros en el año 2006? Lo mismo ocurre en Alicante, en Castellón por supuesto no hay nada y en Valencia sin embargo sube. ¿Por qué esa bajada en Murcia y en Alicante?

En el caso de otra región como es Aragón, he visto que en Huesca desaparece la línea del AVE Madrid-frontera francesa, que el año pasado figuraba; no se presupuesta nada en Teruel; en Zaragoza cero euros para conectar con Soria, con la línea del AVE Madrid-Barcelona, que baja notablemente, supongo que por la reducción de las obras al haberse puesto en servicio esa línea, cuya nula seguridad hace bien poco tiempo aquí mismo se denunciaba, porque decían que se iba a hundir el firme en no sé cuántos sitios, y yo creo que no solo no es así sino que al final está en servicio y parece ser que se incrementan no solo los servicios sino que se reducen los tiempos cada mes que pasa, por tanto, eso es positivo. Sí me gustaría saber de dónde viene la reducción en el presupuesto en lo que se refiere a Zaragoza.

En líneas convencionales dedican ustedes 54 millones de euros aproximadamente, una cantidad muy reducida.

En Castilla-La Mancha dedican ustedes cantidades ridículas a las líneas convencionales. Yo estoy insistiendo en lo que se refiere a líneas convencionales, porque es una de las que en el presupuesto de 2005 vimos cómo se redujo mediante una enmienda que creo que presentó Esquerra Republicana de Catalunya para incrementar las líneas convencionales y de cercanías en Cataluña; sin embargo, en las líneas convencionales en las que en este año se ha visto cómo la inversión era muy reducida vuelve a reincidir en esa reducción en el año 2006, y concretamente se dedican a Albacete 12 millones de euros, a Ciudad Real 16 millones, a Cuenca 700.000 euros, a Guadalajara 8 millones de euros. Es decir, son unas cantidades muy bajas para poder mantener en unos mínimos niveles de dignidad y de calidad la infraestructura de esas líneas convencionales. Estas son algunas reflexiones que yo quería hacer sobre el presupuesto de ADIF de una manera resumida y rápida teniendo en cuenta la hora y teniendo en cuenta que son varias intervenciones.

Por último, en lo que se refiere a FEVE, es verdad que su presupuesto sube este año algo más del 5 por ciento; sin embargo, me parece un incremento muy reducido en comparación con lo que sube el ministerio, porque éste en su conjunto sube bastante más. Voy a desgranar algunas cifras y a plantearle varios interrogantes. He visto que hay un escaso incremento en Castilla y León que me gustaría que me aclarase; sin embargo, sé que el convenio que ustedes tienen con Castilla y León se está cumpliendo con bastante rigor y a satisfacción de las dos partes, lo cual significa que las cosas en ese sentido van bien. He visto que el incremento en el País Vasco es del 15 por ciento del presupuesto, aunque desciende en Galicia, Asturias, Cantabria y Murcia. Me gustaría saber por qué esta bajada, sobre todo en dos comunidades importantes a efectos de FEVE, como son Galicia y Asturias, algo menos en Cantabria ¿Por qué baja tanto en esas cuatro comunidades? **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

En Cantabria, por ejemplo, en el año 2005 se preveía una inversión de 13.778.000 euros; me gustaría saber en qué proyectos se ha empleado esa partida. Desaparecen las inversiones en Castilla-La Mancha; no sé muy bien que había en Castilla-La Mancha de FEVE, pero he visto en el presupuesto algo relacionado con esto, por eso le pregunto, aunque supongo que a lo mejor era alguna partida de estudios hecha anteriormente, el año pasado. Desde luego, me preocupa que las inversiones se reduzcan en tantas comunidades, aunque hayan subido en algunas otras.

En lo relativo a la política de personal, el año pasado le expresé mi preocupación. Si recuerda, era sobre la política de personal que estaba siguiendo FEVE. Se había perseguido a personas que ocupaban puestos de responsabilidad hasta el punto de tener que denunciarles en el juzgado de lo social. A raíz del despido, concretamente del director de recursos humanos, ustedes han tenido que pagar muchos millones de pesetas de indem-

nización y me gustaría saber, en primer lugar, cuánto ha costado el despido de todos los directivos que bien con acuerdos o bien a través del juzgado de lo social se ha tenido que abonar con cargo al presupuesto de FEVE —creo que muchos de ellos sin ninguna implicación política—, y eso denota que no ha sido una buena gestión en ese caso, porque está claro que si cada vez que cambia un Gobierno se tiene que cambiar a todas las personas, directivos que les parece a ustedes que tienen alguna implicación política, eso es un error. Me gustaría que me aclarase en ese sentido las preguntas que le he hecho.

Para terminar, en lo que se refiere a alguna cuestión que me he dejado respecto a ADIF, si no se cumple el PEIT, el Plan de infraestructuras, desde el primer año no vamos a poder actuar con rigor el año que viene cuando pidamos nuevamente cuentas sobre el nuevo presupuesto. Nosotros no estamos aquí para pedir datos o aclaraciones sobre el presupuesto del año siguiente al que estamos solamente, sino para pedir rigor y cumplimiento del presupuesto anterior en relación con el nuevo que se va a aprobar, porque de poco sirve que yo le planteé aquí las dudas como le planteé el año pasado sobre determinadas partidas si luego esas partidas no se llevan a efecto, si no se ejecutan, si ni siquiera se licitan y si sobra un montón de millones que no se han ejecutado. Por tanto, sí me gustaría que en ese caso se actuase con el rigor necesario para que el PEIT, que es un plan a mucho más largo plazo que el Plan de infraestructuras del Gobierno del Partido Popular, pero que en todo caso es un plan totalmente legítimo hecho por un Gobierno que tiene que actuar en infraestructuras a medio y largo plazo, se cumpliera desde el principio con todo rigor y con toda solvencia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Hay algún grupo que desee intervenir? (**Pausa.**) Señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Voy a dirigir mis preguntas al presidente de ADIF. En primer lugar, si envían ustedes documentación diferente a los distintos diputados porque las sumas que acaba de hacer el diputado del Grupo Parlamentario Popular no son ni sumas respecto al País Vasco. A mí me salen 151 millones, pero a él le salían 163 y no sé si es que ustedes tienen documentación distinta o todos somos de letras y se nos ha olvidado sumar. En segundo lugar, antes le he preguntado a la secretaria de Infraestructuras sobre la programación plurianual. La pregunta tiene todavía más sentido si va dirigida a usted. Le he preguntado sobre programación plurianual y ella me ha respondido sobre proyección plurianual. Efectivamente, si yo repaso la documentación que se nos ha servido por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias esta habla de programación plurianual; la Dirección General de Ferrocarriles habla de proyecciones de 2007, 2008 y 2009, mientras que ustedes hablan de programación plurianual y yo quisiera creer que no significan lo mismo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Beloki, ¿puede encender el micro?

El señor **BELOKI GUERRA**: Está encendido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Hable entonces un poco más alto, por favor. Gracias.

El señor **BELOKI GUERRA**: Decía que no sé si significa lo mismo, y me gustaría que no significara lo mismo, porque si le he entendido bien a la secretaria de Infraestructuras esto de las proyecciones es algo que ya iremos viendo. Esto a mí no me encaja. No me encaja ni con la seriedad con la que se nos ha vendido el PEIT, que es un plan de infraestructuras estratégico que va a ir en serio —dicen—, con rigor, pero no me encaja ni en los grandes proyectos ni en los pequeños. Cuando se dice Estaciones de viajeros el plan comienza el año 2004 y termina el año 2009 y hay una previsión para los años 2005, 2006 y 2007, yo quiero creer que esto no es una proyección, en la que este año pongo una cantidad y ya veremos el año que viene lo que pasa; en los grandes proyectos y en los pequeños proyectos y sobre todo en función de eso que ustedes han vendido repetidas veces y que todos quisiéramos que se viera convertido en realidad. Ustedes no estaban haciendo un plan en *power point*, como decían que habían hecho los anteriores, sino que se trataba de una programación seria, de forma que cuando para el año 2007 ustedes ponen 119.873.000 eso significa algo más que ya iremos viendo. Esta es mi pregunta fundamental; de lo contrario, se caen los papeles de las manos. Hay cantidad de papel en el que aparece una programación plurianual para los años 2007, 2008 y 2009 con un montón de cifras con intención de decir que ya lo iremos viendo; para eso nos podían ahorrar ustedes la lectura de tanto papel, si es que efectivamente no significa un grado de compromiso.

Además, se nos ha dicho antes que en el tema del 1 por ciento cultural se va a hacer en serio esto y que cuando haya un compromiso plurianual va a ser un compromiso real que la otra parte va a saber que va a misa, presupuestariamente hablando. Me gustaría que fuera a misa todo lo que se nos envía aquí, presupuestariamente hablando. Luego uno sabe cómo incluso en los presupuestos del año hay transferencias y hay modificaciones de créditos. Todo eso lo sabemos y eso podrá ocurrir en el año 2007, como ocurre a menudo, pero que me digan: de los plurianuales olvídense usted, porque ya iremos viendo. Me parece que no responde ni a lo que debiera ser un rigor presupuestario real ni a una planificación de infraestructuras estratégica, que no debiera estar al albur de los acontecimientos de una forma tan evidente. Esta fue la razón por la que nosotros en su día en el debate de política general presentamos una resolución, y he recordado antes que además el Parlamento la aprobó. No voy a leerla otra vez porque ustedes estaban ya aquí cuando la he leído, pero, si no, se la sirvo. En el fondo y en la forma venía a decir que en los presupuestos

del año 2006 recogiera de forma específica asignaciones y compromisos presupuestarios claros. Veo yo que no solo no se ha cumplido en los términos en que se decía, sino que además no hay ningún propósito de cumplirlo, si es que tengo que creer a la secretaria de Infraestructuras en los términos en que ha hablado. Esta es mi mayor preocupación, sobre todo referido a una gran infraestructura que a ustedes no se les oculta, que es el tren de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián, sobre la que hay una programación, y quiero saber cuál es su valor.

No les voy a preguntar ahora sobre el resto, porque me pasa tres cuartos de lo mismo. Cuando habla alguien de las estaciones de viajeros que dicen que se van a hacer en Guipúzcoa, en Vizcaya o en Álava y dicen que empiezan en el año 2004 y van a terminar en el 2009, ¿eso va bien? Tengo mis dudas y le voy a decir por qué. Hace mucho tiempo hice una pregunta, de la que recientemente he recibido su contestación, sobre los proyectos de modificación y/o mejora que Renfe preveía desarrollar en Guipúzcoa, entre Brincola e Irún, así como los planes de ejecución de los mismos en los próximos cuatro meses. Esta era mi pregunta. Como digo, he recibido una respuesta el 3 de octubre que dice que la entidad pública Administrador de Infraestructuras informa que efectivamente va a haber una serie de obras con un presupuesto de 4.700.000 euros y un plazo de 18 meses. Me habla de lo que van a hacer y no termino de encajar esto con los proyectos de presupuestos. Yo pregunté por todas las obras que Renfe iba a hacer en los próximos cuatro años, y esto no encaja y me sorprende. Le lleva a uno a no creer lo que dicen los papeles, a pensar que no sirven para nada o no sé a qué conclusión me pueden llevar. Lamento esto sinceramente; mi pregunta básica es si cuando ustedes en los compromisos plurianuales han escrito lo que han escrito como programación plurianual están hablándome de cifras reales o de cifras que se llevarán no sabemos qué viento y qué día del próximo año.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En primer lugar, en nombre del Grupo Socialista quiero dar la bienvenida a los presidentes de Renfe Operadora, ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y FEVE. La intervención del Grupo Socialista va a estar dividida; la primera parte la haré yo y las preguntas irán dirigidas a los presidentes de Renfe Operadora y ADIF y después mi compañero hará las preguntas pertinentes al presidente de FEVE.

En esta ocasión, el presupuesto se caracteriza por unas circunstancias especiales, y es que entró en vigor la Ley del sector ferroviario a principios de 2005, se saldó en los presupuestos del año pasado la deuda histórica de Renfe, 5.459 millones de euros, cantidad indiscutiblemente muy importante, y se ha aprobado también el PEIT, el Plan estratégico de infraestructuras y transporte.

Eso hace que las circunstancias en las que comparecen en esta ocasión los presidentes de las tres empresas ferroviarias sean singulares. Hemos visto que alguna confusión ya se ha producido hoy aquí al atribuir determinadas competencias a Renfe que ya no son de Renfe Operadora, sino que han pasado al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Antes de formular las preguntas, quería felicitar tanto al presidente de Renfe Operadora como al de ADIF por el esfuerzo impresionante que se ha hecho para provincializar el presupuesto. Se ha hecho un esfuerzo indiscutible por parte de esta empresa para ver qué inversión se hace en cada comunidad autónoma y en cada provincia. A pesar de mi experiencia, no había visto ese esfuerzo en presupuestos anteriores, y me estoy refiriendo a los ocho años anteriores de Gobierno del Partido Popular. También es cierto que la inversión fuerte en infraestructuras del Grupo Popular se inicia en el año 2000, con la puesta en funcionamiento del Plan de infraestructuras 2000-2007. Decía que con esa inversión fuerte que indiscutiblemente se está haciendo por Renfe, al Grupo Socialista le gustaría conocer cómo se ha pensado afrontar el pago de estas inversiones y en qué posición quedará Renfe Operadora ante un futuro próximo de liberalización total del sector, tal como impone el Libro Blanco del transporte. En el contexto que se está hablando de preparar a Renfe Operadora para la operación dentro de un mercado liberalizado y al mismo tiempo con un plan de expansión de la compañía que afecta no solamente a los servicios de alta velocidad y grandes líneas, sino también a los servicios de interés público, al Grupo Socialista le gustaría saber cómo se puede hacer compatible crecimiento y eficacia económica en un entorno de precios autorizado. Yendo más a lo concreto, a lo que normalmente nos preocupa y entendemos mejor los diputados y los ciudadanos, no voy a hacer referencia a actuaciones específicas de una línea particular dentro de mi provincia, porque esto sería evidentemente interminable, pero sí me gustaría conocer qué actuaciones de renovación de material móvil tiene previsto Renfe Operadora para Andalucía, si eso es posible, pero, si no fuese posible en este momento, como es lógico y costumbre en esta Comisión, no habría problema en que nos lo contestara por escrito. Me gustaría saber —si tiene los datos en estos momentos— cuál es la evolución previsible de los ingresos de la compañía y cómo está evolucionando la puntualidad sobre todo en las grandes líneas; no lo voy a preguntar con respecto al AVE porque sé que funciona magníficamente.

En cuanto al Administrador de Infraestructura Ferroviarias, quiero insistir en mi felicitación por el esfuerzo de regionalización que se ha hecho en la distribución del presupuesto. Quisiera saber, en relación con los compromisos que le asigna el Gobierno respecto de los grandes corredores, cuáles son las actuaciones más importantes y si puede concretar, porque por lo que he visto en el presupuesto sí lo puede hacer, cómo empiezan a equilibrarse las inversiones en los distintos corredores. Hasta

ahora, de acuerdo con el Plan de infraestructuras del Partido Popular 2000-2007, se venía hablando de alta velocidad, pero las inversiones siempre estaban dirigidas exclusivamente a un corredor, Madrid-Zaragoza-Barcelona; el resto de inversiones era prácticamente infinitesimal. Es verdad que en la planificación figuraban cinco corredores, pero la inversión se dirigía fundamentalmente a este corredor. En el mismo contexto que preguntaba al presidente de Renfe, me gustaría conocer un poco cuáles son las actuaciones en nueva inversión. Considero que sí las hay, por ejemplo, por lo que se refiere a Andalucía he visto que hay una inversión muy importante en la línea de alta velocidad Murcia-Almería, aunque según la intervención del Grupo Parlamentario Popular parece que el presupuesto de ADIF decrece y no es así, ya que hay más inversión por parte de esta empresa. Por tanto, hay sitios en los que crece, y en concreto he mencionado una línea, pero seguro que en el contexto de Andalucía son más las líneas que crecen. Si es posible, me gustaría que el presidente de ADIF resaltase cuáles son esas inversiones más singulares o destacables, en el bien entendido —esto siempre hay que matizarlo— que nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, no pretendemos ni mucho menos que las inversiones crezcan siempre y en todos los sitios, porque eso sería imposible, aunque por parte de algún portavoz en algún momento se ha pretendido que todas las comunidades autónomas o que todas las provincias estén todos los años por encima de la media. Eso es matemáticamente imposible. En una proyección temporal es lógico que se vayan equilibrando esos compromisos de inversión, de forma que al final se hagan realidad los objetivos de unas mejores comunicaciones, tanto en alta velocidad como en largo recorrido. Por lo que se refiere a la seguridad, si es posible, nos gustaría que hiciera alguna puntualización sobre cómo se complementa en este presupuesto lo que en el Plan estratégico de infraestructuras de transporte se llama el plan extraordinario de supresión de pasos a nivel y el programa extraordinario de mantenimiento.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Bienvenidos, señores presidentes, no sé si son tres o cuatro, porque que se ha ido deslizando un nuevo organismo. De cualquier manera, sean bienvenidos, y quisiera completar la felicitación al señor Sañudo.

Señorías, con la brevedad que aconseja la hora, según lo pactado en la Junta de portavoces y especialmente por el sentido común, me limitaré a comentarles que las cifras del presupuesto para la compañía de Ferrocarriles de Vía Estrecha observan la apuesta del compromiso adquirido por el Gobierno, especialmente a través del PEIT. Por cierto, hay quien se acuerda mucho de lo que dijo el señor Rodríguez Zapatero, pero se olvida de que tal vez si el señor Álvarez-Cascos hubiera cumplido con

todo lo que prometió hoy estaríamos hablando de cubrir otras necesidades. De cualquier manera, vemos con enorme satisfacción que se incrementan especialmente los créditos de aquellas partidas que añaden valor a las actividades de la compañía, las que se dirigen a mejorar infraestructuras, materiales, etcétera, aquellas que se traducen en un mejor servicio a los usuarios, pero resulta obvio que estas previsiones se incardinan en los planes de empresa, planes que hasta hace bien poco nada tenían que ver con las necesidades de la empresa y el servicio que se prestaba o con los ciudadanos y ciudadanas que lo utilizaban. En ese sentido, el año pasado nos habló el señor Sañudo de la elaboración de un plan estratégico para la empresa. Para nosotros se trata de un objetivo prioritario que las empresas públicas cuenten con planes a largo plazo, que aseguren su viabilidad y garanticen las prestaciones de servicios a los ciudadanos. Dentro de esos planes las inversiones juegan un papel fundamental y hemos visto que en FEVE alcanzan este año un nivel realmente importante. ¿Nos podría contar si ha finalizado ese plan y, en caso positivo, cuáles son sus objetivos y características principales? En cuanto a las inversiones para 2006, nos interesaría saber cuáles son sus objetivos y aplicaciones principales.

En otro orden de cosas, reconocemos, al igual que en el resto del ministerio y obviamente impulsado también por el PEIT, una preocupación notable por la seguridad, que resulta fundamental dentro de los planes del Gobierno en materia de transportes. ¿Podría darnos algún dato que demuestre que esta apuesta por la seguridad ya está dando resultados en FEVE?

Agradecemos su contestación y le deseamos los mayores éxitos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Si los comparecientes están de acuerdo, como solo tiene dos preguntas, le daremos la palabra al presidente de FEVE.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Sañudo Ajo): Muchas gracias, señora presidenta, así tengo un resarcimiento por la última comparecencia en la que fui el último y salimos a la una y media de la mañana de otra sala parecida a esta.

Muchas gracias por las preguntas que me han formulado sus señorías. Intentaré contestarlas escuetamente y si me dejo alguna las contestaremos en el plazo reglamentario de las 48 horas. En primer lugar, al señor Rodríguez tengo que decirle que cuando nosotros nos pusimos a trabajar el año pasado en el asunto de la duplicación de la vía Ferrol-Xubia seguía sin acometerse. Como usted bien sabe, dos vías ocupan más que una y para ello antes de instalar la segunda vía es necesario realizar una serie de obras que tienen que ver con la ampliación de gálibo, la construcción de muros, de puentes y una serie de cuestiones que tienen que ver con la realización que tiene que llevar adelante la empresa FEVE, para que posteriormente pueda acometerse por

la Dirección General de Ferrocarriles. Esta tarea ya la empezamos nosotros en el año 2005 y la vamos a continuar en 2006, y aprovecho para contestarle a una parte de la pregunta que me formulaba. Para el año 2006 nosotros hacemos una previsión de inversiones de la adecuación de las estructuras para la duplicación de la vía Ferrol-Xubia en el municipio de Narón que además incluye dos apeaderos. Además de todo eso, adecuaremos las estructuras para la duplicación de esa misma vía en el municipio de Ferrol. La primera cuenta con un presupuesto de 3.500.000 euros y la segunda de alrededor de 800.000 euros. La empresa además está en contacto permanente con los ayuntamientos para posibilitar que en sus planes generales no haya ninguna afectación de los proyectos que nosotros hemos llevado adelante y ya estamos prácticamente en el acuerdo posible para que esto salga adelante. Tengo que reconocer que esta obra arrastra un enorme retraso. El primer compromiso de finalización de la obra de duplicación Ferrol-Xubia creo recordar que era del año 1999, reflejado en un plan de empresa que hizo FEVE en 1997-2002, que no se ha cumplido en absoluto, como es evidente, porque no existe la duplicación de la vía, hasta el punto de que en marzo de 2004 la única obra que se llevó adelante fue la variante de Narón. Por último, una vez hechas las obras necesarias para la adecuación de la duplicación de la vía Ferrol-Xubia, está incluida dentro del Plan estratégico de infraestructuras y de transporte a realizar por el Ministerio de Fomento la ejecución de esta actuación, que tiene que ser por parte de la Dirección General de Ferrocarriles porque tiene un coste aproximado en estos momentos de 15 millones de euros y además se necesitan unas expropiaciones, como es evidente, para duplicación de esa vía que compete y corresponde clarísimamente al Ministerio de Fomento. Desde luego, yo no he encontrado ningún fondo en FEVE para la duplicación de la vía Ferrol-Xubia. Es lo único que le puedo decir en este asunto.

Respecto a las inversiones que se contemplan en los presupuestos que hemos planteado, ya le he contestado a las dos primeras, que tienen que ver con la duplicación del presupuesto de A Coruña, el resto son renovaciones de desvíos, tanto en Vivero, como en Burela, Foz o Ribadeo, consolidaciones de plataforma en Ortigueira y Vegadeo y unos bateos de vía también en Ortigueira y Ribadeo, que suman la cantidad dedicada a la provincia de Lugo.

En cuanto a la presencia de FEVE en Galicia, no sé si será la que suscita su interés, pero pretendemos que en el futuro sea mucho mayor. Intentamos ponernos de acuerdo con la consejería correspondiente del anterior Gobierno gallego. No nos fue posible en aquel momento, evidentemente debido a que había unas elecciones y un debate electoral importantísimo, pero ya hemos establecido nuevos contactos con la Dirección General de Transportes del Gobierno gallego y esperamos conseguir un nuevo convenio en el que es fundamental la colabo-

ración de la Xunta de Galicia con FEVE, en este caso, por el tipo de servicio que presta en esa comunidad.

Contesto ahora al señor Merino. Decía que había un escaso incremento de las inversiones en FEVE en el conjunto general. Le tengo que decir que es un incremento del 6 por ciento. Nunca en la historia de FEVE se ha llegado a esta ridícula cifra. Hablamos —y miro a los dos presidentes que tengo aquí a mi lado— de 80 millones de euros, la más importante de la historia de FEVE en este sentido. Los incrementos o decrementos en cada una de las comunidades autónomas tienen que ver con el incremento que ha habido en años anteriores en el resto de las comunidades y que este año no se produce, porque ya se han hecho las obras de renovación de vías y este año toca a otras comunidades. Usted ponía el ejemplo de Euskadi, que crece un 15 por ciento, porque allí hay que hacer unas renovaciones de vía que son obras que ya se habían acometido en los anteriores presupuestos en el resto de las comunidades autónomas. Tengo que recalcar —me alegro que me lo pregunte— que León es la provincia en la que hemos logrado mejor resultado, porque hemos incrementado un 20 por ciento los viajeros en el último trimestre. Esto se debe fundamentalmente, lo tengo que reconocer como lo reconocí en la ocasión anterior, al convenio que hemos establecido con la Junta de Castilla y León. Además de todo eso, hay que decir que los objetivos que se plantean en los presupuestos para este año y para años venideros tienen que ver con que el plan empresarial —y aprovecho para contestar alguna de las preguntas que me planteaba el representante del Grupo Socialista— así se enmarca. Es probable que este año haya unos decrementos en alguna de las comunidades autónomas, que se compensarán con incrementos en el periodo de validez del plan estratégico que ahora ya tiene FEVE de 2005 a 2009, teniendo en cuenta además que hay una previsión de no regionalizable —entre comillas—, que el año pasado solo era de 19 millones de euros y que este año es de 31 millones, que va a hacer que redunde en beneficio de las comunidades, aunque no se le puede poner la etiqueta, porque al tren que pasa por la vía de Cantabria es difícil que se le regionalice en Cantabria, porque también pasa por la de Asturias, por la de Galicia o por la de León. Creo que con eso le contesto.

Me ha preguntado también por las inversiones en Cantabria, y le puedo contestar. No le puedo contestar sobre Castilla-La Mancha, a no ser que tenga que ver con alguna cuestión de patrimonio, con alguna aportación que hubiera que hacer para algún convenio urbanístico o con alguna cuestión de estas, pero le contestaré por escrito. Las inversiones que se hicieron el año pasado en Cantabria fueron para renovar la vía en el tramo de Udalla-Pondra, una renovación de vía San Pedro de Rudagiüera-Casar de Periedo, prolongación de vía en la estación Virgen de la Peña y enclavamiento electrónico en Hoz de Anero. Esa es la pregunta que me había hecho respecto de Cantabria.

Por último, ha acabado haciendo una referencia también a aquello que tenía que ver con la política de personal, que se sustanció en el debate que planteamos el año anterior. No le puedo decir la cantidad que nos ha costado el despido o los acuerdos que hemos logrado con algunas de las personas que salieron de la estructura de FEVE anteriormente, porque no tengo el dato exacto, pero también se lo remitiré. Por cierto, en el ejemplo que usted ha planteado, referido al antiguo director de recursos humanos, efectivamente él hizo una petición de despido nulo, lo que consiguió en parte, pero era evidente que lo que no quería era volver a trabajar porque lo que negoció fue un despido. Yo le puedo asegurar que eso no va a pasar con el personal nuevo que ha entrado en FEVE porque los contratos son cerrados y saben que se van el día en que se vaya este presidente, cosa que no se hizo en el anterior mandato.

Respecto de lo que me planteaba el representante del Grupo Parlamentario Socialista hemos hecho por fin un plan estratégico de empresa, porque era una empresa —como dije en la anterior comparecencia— que no tenía una dirección. El plan ya ha sido elaborado, posteriormente ha sido presentado al consejo de administración y ahora estamos en su fase de aplicación. Hasta este momento en FEVE se habían realizado una serie de proyecciones de crecimiento de viajeros y de mercancías sin hacer un análisis riguroso de mercado. No se contemplaba ninguna reestructuración de la empresa para lograr las metas y se carecía de planes de negocio con medidas concretas. Estos son los objetivos del plan que nosotros hemos planteado: la orientación permanente al cliente, la mejora sostenida de los resultados económicos, la continuidad en la modernización de la compañía y el desarrollo de verdad de un entorno profesional de calidad para los trabajadores. Además, las consecuencias que se pretenden con la aplicación de este plan son importantes, no son utópicas. Contemplamos un incremento de los ingresos y una reducción de los gastos que incluye la racionalización de las dimensiones de la plantilla, que permitirá además a la empresa incrementar su índice de cobertura, que es para lo que estamos trabajando fundamentalmente. Si hoy ingresamos 33 euros por cada 100 que gastamos, al final del plan estratégico en 2009 obtener 43 por cada 100 sería un éxito para la empresa que tengo el honor de representar. Se han realizado análisis de las distintas líneas de negocio, que no teníamos en la estructura de FEVE, separándose dentro del mismo organigrama de FEVE lo que tiene que ver con las infraestructuras y con la operación. Se han hecho líneas de negocio de cercanías y regionales, de trenes turísticos, de mercancías con su situación histórica y con la actual. En estos momentos ya se están desarrollando los planes de negocio de cada unidad y los planes corporativos que marcarán la táctica a emplear y a definir la estrategia que era necesaria realizar.

Acabo diciendo que la seguridad no solo es fundamental para FEVE; es una estrategia marcada por el Ministerio de Fomento y por nuestra ministra en su

conjunto. La seguridad también es prioridad para nosotros. Le daré unos datos escuetos, pero que a la vez considero relevantes: la empresa ha reducido sustancialmente el número de accidentes en la explotación de acuerdo a los baremos establecidos por la OIT. En el año 2004 tuvimos seis accidentes, cifra muy inferior a 17 del año 2003, o a los 18 del año 2002, o a los 37 del año 2000. En lo que llevamos de año se han producido cuatro accidentes, esperemos que no ocurran más. Además, la empresa ha creado este año un centro unificado de operaciones para mejorar el control de la seguridad y la circulación ferroviaria.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Muchas gracias, señor Sañudo. Con esto termina la comparecencia del presidente de FEVE, le agradecemos su comparecencia en esta Comisión.

A continuación tiene la palabra el presidente de Renfe Operadora, señor Salgueiro.

El señor **PRESIDENTE DE RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Señorías, voy a empezar por el mismo orden por el que me han preguntado.

En primer lugar, empezaré contestando al señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, que preguntaba cuándo se pondría el servicio de cercanías en Galicia. Más que entrar en el debate de si son cercanías o son regionales, voy a tratar de explicarle cuáles son las características de los servicios de cercanías. En el fondo lo importante es que los ciudadanos tengan un servicio que responda a sus necesidades, que esté explotado en una unidad de negocio que se llame cercanías o trenes regionales es lo menos importante. Con las características que hay actualmente cuando hablamos de cercanía, responde fundamentalmente a transportes de viajero en áreas de movilidad recurrente. El perfil del viajero al que se da respuesta a través del servicio de cercanías se caracteriza por tener un uso recurrente, como mínimo dos servicios diarios, el motivo del viaje la mayoría de las veces es por trabajo o estudio, tiene una alta intensidad, una distancia más bien corta, incluso no superiores a 60 kilómetros y una manifestación centrípeta de la demanda. Por ello quiero decirle que el hecho de que se demande un servicio de cercanías no es lo importante, sino que insisto en que lo importante es que haya un buen servicio para los ciudadanos teniendo en cuenta la distribución geográfica que presentan las relaciones donde ahora mismo se demuestra una mayor demanda en cuanto a los servicios de Galicia, las distancias e incluso la necesidad de la utilización, ya que normalmente se trata de viajes que concentran mayor número de viajeros los fines de semana pero que decrecen de manera importante durante el resto de la semana. Es decir, los viernes, sábados y domingos existe una mayor intensidad de viajeros porque es cuando se producen los traslados de A Coruña a Vigo, de A Coruña

a Santiago o de Vigo a Santiago. Por esto insisto en que a pesar de que comparto con usted la idea de que a lo mejor es necesario incrementar y mejorar nuestro servicio no debe encuadrarlo como una característica del servicio de cercanías, ya que tal y como están contemplados ahora mismo corresponden a las características que le he dicho anteriormente. Por tanto, como digo, lo importante sería dar ese servicio a los ciudadanos bien a través de los servicios regionales o bien de los de cercanías, aunque en este caso entiendo que no son los más adecuados.

También respecto a los servicios regionales y a los de cercanías ha preguntado qué habíamos hecho o qué íbamos a hacer. En este sentido simplemente quiero recordarle que a finales del año 2004 se empezó a prestar servicio con el nuevo modelo 598 en el tramo A Coruña-Vigo, por lo que en este momento hasta ocho trenes ya están prestando servicio. Con esto se ha mejorado relativamente poco el tiempo de viaje ya que este depende más de las infraestructuras que de la propia condición del tren, pero tengo que decir que se ha producido un ahorro de aproximadamente 10 ó 15 minutos. Asimismo en abril de este año se sustituyeron los trenes de la serie 593 por otros más modernos, los 592, modelo de mayor fiabilidad y confort. Como he dicho anteriormente, en mayo se sustituyeron los 594 por los 598, lo cual sumado al tramo de doble vía construido por el Ministerio de Fomento entre Santiago y Órdenes ha supuesto un ahorro de tiempo en los viajes de los trenes regionales de entre un 12 y un 20 por ciento, según los casos.

Con carácter general le diría que en los servicios regionales la apuesta que está haciendo la empresa es bastante potente y además novedosa. En los últimos años la estrella ha sido siempre la alta velocidad y algo menos los trenes de cercanías, pero los servicios regionales dejaban bastante que desear. No obstante hay que tener en cuenta que la visualización de los efectos de un cambio de estrategia en cuanto al tratamiento de los servicios generales no es algo inmediato, pero es que nada en el ferrocarril es inmediato. Así como la construcción de las infraestructuras, es decir, las vías y los sistemas de señalización, lleva su tiempo de maduración, también la compra de trenes lleva su tiempo de maduración. Por tanto, le voy a contar cuáles son las decisiones que ha tomado la compañía en este sentido ya que no se trata solamente de que hayan quedado recogidas en el plan estratégico, sino que se están implementando en la medida en que se están haciendo las oportunas licitaciones y adjudicaciones de los contratos. Lo que pasa es que no es posible tener un tren en uso en menos de dos años y medio o tres, ya que se necesitan dos años para su fabricación porque son trenes dotados de la última tecnología, lo cual requiere unos esfuerzos importantes y unos procesos bastante complejos en cuanto a la homologación para preservar la seguridad, algo incuestionable para nosotros. Por tanto, si bien es verdad que calculo que las decisiones que estamos

tomando a lo largo de este ejercicio verán su fruto en 2008, hay que tener en cuenta que la compañía va a hacer un esfuerzo importante para afrontar la mejora de los servicios de media distancia que hasta ahora habían sido los grandes olvidados.

Nosotros tenemos previsto comprar 153 trenes. En este momento, los servicios de media distancia se están manejando con 240 trenes y en el periodo 2005-2009 (el horizonte para la compra de todos esos trenes escapa de 2009, hay que tener en cuenta que la capacidad de respuesta de la fabricación no tiene la cadencia que nos gustaría que tuviera, sino la que tiene) pensamos adquirir 100 trenes nuevos, vamos a ser receptores de otros 10 trenes Alaris y de cuatro trenes 448, que actualmente también prestan servicio en las grandes líneas y que pasarán a dar servicio en las distancias medias. El objetivo fundamental es la renovación, más que mayor número de trenes, y eso nos va a permitir modernizar la flota, de tal forma que al final del periodo, incluso aunque pueda disminuir la flota de trenes que da servicio a media distancia, este se dará con unas garantías de fiabilidad, de seguridad, de confort, de puntualidad y de calidad en el servicio. Es decir, aunque el número de trenes sea menor, nos permitirá dar mejor calidad en el servicio a los ciudadanos, que para mí debe ser lo importante.

Ha hecho referencia también a los trenes de largo recorrido y quiero decirle que los tiempos del recorrido Ferrol-Lugo, desde Madrid, difícilmente se pueden mejorar hasta que no consigamos que las infraestructuras nos permitan dar un servicio de mayor calidad. Con esto no quiero pasarle la patata caliente a mi compañero porque en Fomento nosotros formamos un grupo y lo único que queremos es que los objetivos que se ha planteado el Gobierno, a través del ministerio, se cumplan de la mejor forma posible. Lo que pasa, insisto, es que hay cosas que no se pueden improvisar y que necesitan su tiempo de maduración.

En los tráficos diurnos sí vamos a tener una mejora de forma casi inmediata, puesto que las locomotoras diesel, a 200 kilómetros por hora, iniciarán su explotación ya en 2006 y reducirán el tiempo de viaje de los Talgo actuales. En cuanto a los trenes nocturnos a los que usted ha hecho referencia, hemos firmado recientemente el contrato —me parece que se autorizó en el consejo de administración de mayo— para la compra de 10 nuevos trenes hoteles que van a cubrir todas esas largas distancias nocturnas en los servicios transversales. En el año 2008, cuando tengamos estos trenes en servicio, se notará la mejora de la calidad, puesto que son trenes que van a gozar de las innovaciones tecnológicas y de mayor confort de los que disponen los que tenemos actualmente. Con esto creo que he dado respuesta a las cuestiones que ha planteado el señor Rodríguez.

Señor Merino, quiero recordarle que la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, que entró en vigor el 1 de enero de 2005, cambió el nombre de lo que era la Red Española Nacional de Ferrocarriles por el de Administrador de

Infraestructuras Ferroviarias, que absorbía al GIF, y de ese conjunto se segregaba otra función, que era la Renfe Operadora. Con carácter general, la función de Renfe Operadora que la ley determina es exclusivamente la prestación del servicio de transporte de viajeros y mercancías, así como el mantenimiento integral de sus trenes. Al principio de su intervención ha hecho una batería de preguntas que no corresponden a la competencia de Renfe Operadora. Por ejemplo, ha preguntado por qué los talleres figuraban en el presupuesto de Renfe Operadora. Porque, insisto, aparte del transporte de viajeros y mercancías, una de las competencias es precisamente el mantenimiento de los trenes y los talleres que ha visto en nuestro presupuesto son para realizar ese mantenimiento.

Me preguntaba por los servicios de cercanías y regionales. A los regionales ya he dado respuesta. En cuanto a los de cercanías, en la evolución de la flota de trenes en el Plan Estratégico del periodo 2005-2009 tenemos planteada la adquisición de 280 trenes Civias. Como saben, en la última plataforma sobre la que estamos determinando la actividad en cercanías, planteamos pasar de una situación de 551 trenes de los que dispone ahora mismo la unidad de negocios de cercanías, a la situación prevista en el 2009, de 626 trenes, y la situación en el horizonte, puesto que la compra de los 280 trenes irá más allá del periodo 2009, sería terminar con un parque de 713. Eso es lo que puedo informarle sobre el parque de cercanías.

Ha hecho también alguna pregunta acerca de las relaciones con la Junta de Castilla y León. Tenemos un convenio de servicios que incluye un Valladolid-Puebla de Sanabria, uno por sentido, y dos Madrid-Soria, dos por sentido. El convenio está en vigor y sin problemas en su gestión. Este convenio, en los últimos diez años ha generado una facturación total de casi 24 millones de euros y, a la fecha actual, quedan pendientes de cobro alrededor de 2 millones de euros, con lo cual podemos decir que estamos satisfechos de cómo se desenvuelve la gestión de este convenio. Por último, tengo anotado aquí que ha preguntado cuándo se iniciaban las obras en los talleres de Valladolid. La gestión de la entrada de la alta velocidad en Valladolid corresponde a la Sociedad de Alta Velocidad. Sé que está más o menos acordada la nueva ubicación de los talleres de Valladolid y, por tanto, en cuanto que la Sociedad de Alta Velocidad determine la ubicación acometeremos las obras de implantación del nuevo taller de Valladolid. Es una obra importante porque es un taller de referencia dentro de nuestra actividad industrial. Por tanto, habrá que compadecer la obra nueva con que no se pierda ni un día de actividad dentro de los talleres de Valladolid. Con esto he dado respuesta a cuantas cuestiones ha planteado el señor Merino.

El señor Contreras me ha hecho una pregunta acerca de cómo acometer las inversiones que tenemos planteadas a lo largo del periodo de inversiones. El Plan estratégico para el periodo 2005-2009 contempla una inversión global de 5.534 millones de euros. Afortuna-

damente, el presupuesto de 2006 ha venido a establecer con criterio que las fórmulas de financiación que teníamos pensadas van por el buen camino, de tal forma que la financiación de estas inversiones tiene tres grandes capítulos. Por un lado, la capacidad de generar *cash flow* que tiene la propia empresa, vía amortizaciones, que va a representar en torno al 29,4 por ciento, es decir, unos 1.625 millones de euros, mediante aportaciones patrimoniales que vendrán a través de los Presupuestos Generales del Estado. De ahí que nos congratulemos de que este año por primera vez aparezcan los 404 millones de euros, pero en el conjunto del plan esperamos que alcance el 31,5, es decir, 1.743 millones de euros. El resto mediante endeudamiento, que alcanzará el 39 por ciento, unos 2.165 millones de euros. No obstante, quiero tranquilizar a SS. SS., porque nos ha preocupado lo que hemos venido a denominar un plan de solvencia, ya que después del esfuerzo que realizó el Gobierno en eliminar la deuda que la antigua Renfe tenía, y que creo que ha comentado al principio de su intervención, los 5.400 millones que asumió el Estado el año anterior, nos preocupaba que pudiéramos iniciar un proceso de inversiones que nos llevara de nuevo a una situación financiera que pusiera en cuestión la solvencia de la empresa. Por eso, como le digo, nos hemos preocupado de que haya un equilibrio entre las aportaciones del Estado, la capacidad de autofinanciación de la empresa y de acudir a la vía del endeudamiento para tener una estructura financiera razonable.

Por ello, según los números que tenemos establecidos con esta financiación que le he comentado, el ratio fondos propios-endeudamiento, que de alguna forma viene a determinar la solvencia de la entidad, el 1 de enero del año 2005 era del 0,83. Pues bien, con esa cadencia que les he dicho de cómo financiar las inversiones que plantea el plan estratégico acabaríamos con un ratio de fondos propios de endeudamiento del 0,82, es decir, con esta fórmula de financiación que pretendemos para nuestras inversiones conseguiremos mantener la solvencia con la que Renfe Operadora ha iniciado su andadura, y creo que no es mal objetivo.

Hacía igualmente una pregunta el señor Contreras sobre cómo hacer compatible crecimiento y eficiencia económica. Pues bien, es un hecho diferencial de la política actual que nos estamos basando en una planificación rigurosa, cosa que anteriormente, en los periodos de las dos legislaturas anteriores, brillaba por su ausencia, y ha habido ejemplos claros como compra de material, pero como no va por ahí la pregunta simplemente le diré que efectivamente responde a una planificación.

Al comienzo de este ejercicio, como saben SS.SS., hemos aprobado el plan estratégico 2005/2009, que supone la plasmación estratégica del acercamiento hacia la visión con la que de alguna forma la ley del sector ferroviario ha concebido a Renfe Operadora y como puesta en valor del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes aprobado por el Consejo de Ministros a

propuesta del Ministerio de Fomento. Destacaré en este sentido que el plan estratégico de Renfe Operadora para este periodo está en perfecta sintonía, porque —y leo textualmente lo que dice el plan estratégico— establece las bases del cambio y completa el desarrollo del sistema de transportes y la vertebración del territorio asegurando la funcionalidad de las actuaciones y los compromisos en marcha.

La internalización de estos tres fundamentos en nuestro plan estratégico pasa por tres retos: por un lado, la consolidación del nuevo modelo empresarial y del marco de relaciones con los nuevos agentes del sector; segundo, el alineamiento de la organización, modelo de gestión y modelos de negocio a los requerimientos del nuevo entorno, y por último el posicionamiento de Renfe Operadora y sus negocios en situación competitiva mediante la consecución de una estructura financiera sólida y la orientación de necesidades y expectativas a los clientes, de forma previa a la liberalización del mercado de viajeros.

El escenario que plantea el plan estratégico presenta un cambio de escala en la operación que se produce en el periodo 2005/2009, sobre todo en el ámbito del viajero, y que desde el punto de vista de la cuenta de resultados pasa por las siguientes fases: por un lado, la necesidad de acometer nuevas inversiones debido a la obsolescencia del actual material en algunos casos y al acompasamiento con el desarrollo del plan estratégico de infraestructuras en otros; por otro lado, puesta en servicio de las infraestructuras con el correspondiente despliegue de la oferta de Renfe Operadora y maduración de la situación anterior con la generación de demanda hasta niveles que permitan la explotación óptima de los servicios, todo ello, como he podido comentar en la anterior pregunta, con un plan de inversiones y un plan de solvencia que nos permita terminar, como digo, el plan estratégico con una estructura financiera y con un grado de competitividad en este periodo transitorio hasta que se produzca la liberalización del sector ferroviario de viajeros —puesto que el de mercancías ya saben ustedes que desde el 1 de enero se ha producido, pero en lo que son los servicios de viajeros aún no hay fecha para que se produzca—, para dejar en 2009 a la empresa en situación financiera y de competitividad para ser el referente del sector en cuanto al transporte de viajeros.

Hacia otra pregunta el señor Contreras acerca de la evolución de los índices de puntualidad. Aquí tengo toda clase de información que puedo darle, por unidad de negocio y en el total. Por no cansar a S.S. y si quiere la respuesta con más detalle, con mucho gusto se la enviaría. Por lo que respecta a viajeros quiero decirle que de la previsión de 498 millones de viajeros que había para el año 2005, vamos a pasar a transportar en el conjunto de las unidades de negocio de transportes de viajeros a 507 millones. En cuanto a la calidad percibida se mejora en todos los negocios (la calidad percibida ya saben ustedes que se hace mediante encuesta a través de

los usuarios de los trenes), y la previsión que había en el año 2005 que era de 8,2 se mantiene en el presupuesto de 2006. La puntualidad, del 98,7 en alta velocidad ha pasado a conseguir el 98,9. En cuanto a grandes líneas, la calidad percibida se mantiene en el 7,2 y en cuanto a puntualidad se mantiene en torno al 95,7. En cercanías, la calidad percibida era del 7,3, y aspiramos a conseguir una décima más de incremento, el 7,4, y en cuanto a la puntualidad mantener el índice del 98,2. En regionales —que es donde en la calidad percibida, por todo lo que he venido relatando, teníamos peor calificación por parte de nuestros usuarios—, a medida que vamos renovando el material, queremos pasar del 6,6 al 6,8; y en puntualidad, del 93,7 al 97. Esos son los índices y los compromisos que se asumen en el presupuesto de 2006. De todas formas con mucho gusto haré llegar al diputado señor Contreras toda la batería de datos que me parece prolijo enumerar aquí.

Creo que con esto he dado respuesta a todas las cuestiones que se me han planteado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Quisiera informar a los señores diputados que la cena está servida en la misma sala de este mediodía.

Señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Solamente para comentar que las preguntas que ha formulado, si no eran para el presidente de Renfe, no me importa que las conteste el presidente de ADIF, porque no tengo claro quién debería de contestarlas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra al último compareciente de esta serie, señor González, presidente de ADIF.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)** (González Marín): Voy a hacer mi intervención siguiendo el orden de las preguntas que me han formulado. Comenzaré intentando responder las preguntas que ha formulado el señor Rodríguez, del Grupo Mixto (BNG). Plantea la primera pregunta como una duda muy consistente relacionada con el coste que tiene la línea de alta velocidad Ourense-Santiago, diciendo que cómo es posible que un tramo de 87 kilómetros tenga el coste que se dice en los presupuestos. Pues bien, yo querría decirle que ese es el coste estimado de la línea derivada de los estudios informativos de los proyectos previos que se hicieron. Solo quiero darle un dato para que haga una valoración, y es cuál es el coste de las líneas de alta velocidad que en zonas similares se están llevando a cabo paralelamente con ésta. En concreto, Madrid-Segovia-Valladolid, con un punto a recorrer de 189 kilómetros, el presupuesto es de 3.766; León-Asturias, que son 50 kilómetros, 2.312 millones; Ourense-Santiago, como hemos comen-

tado, 1.841 millones y Vitoria-Bilbao-San Sebastián, con 165 kilómetros, 4.175 millones.

Querría indicarle al señor Rodríguez que cuando se habla aquí del coste del proyecto nos referimos a la globalidad del coste de la línea, que incluye no solamente la obra de plataforma, sino la plataforma, la vía, la señalización, las subestaciones, la catenaria y, como no puede ser de otro modo, los PAET, las bases de mantenimiento y las estaciones que estén en origen y término de esa línea. Ese es el coste estimado que se viene manejando en el ADIF, procedente del antiguo GIF; no se han hecho variaciones porque está hecho, como digo, en base a los proyectos iniciales, y si compara el coste/kilómetro de la línea que estamos comentando con las que yo le he dado, que son líneas de la misma naturaleza, verá que tampoco hay tanta diferencia. Quizá ligeramente menor, por ejemplo, Madrid-Valladolid. He sacado líneas de la misma zona geográfica, y habría que tener en cuenta que, por ejemplo, el tramo Segovia-Valdecastillas, o el tramo Segovia acceso de Valladolid, o Segovia-Río Duero, es una obra de precio bajo relativamente habida cuenta de que es una zona en la que no hay casi ningún viaducto ni ninguna obra de esta naturaleza.

Me preguntaba también que si había consignado en el presupuesto parecidos importes, y hacía dos preguntas simultáneamente en relación al presupuesto. La primera de ellas decía: se van a invertir 397.45 millones de euros, ¿eso va a ser factible llevarlo a cabo? Y al mismo tiempo preguntaba: la distribución que hay entre provincias prácticamente es idéntica cuando son distintos los tramos. Esa es la programación que tenemos nosotros formulada habida cuenta que hay tramos que razonablemente irán en un grado de ejecución más rápidamente que otros. Por tanto, en cuanto se refiere a la distribución provincial, esa es la programación que tenemos formulada, y en cuanto se refiere al importe, nosotros creemos que sí es factible.

Como sabe, de los nueve subtramos que componen el Ourense-Santiago cinco de ellos están ya en obras; dos tramos van a empezar en fechas breves; y los dos tramos restantes, que son justamente los que fueron adjudicados por el Gobierno anterior como proyecto y obra y que fueron licitados por el Gobierno actual como proyecto, concretamente le estoy hablando del tramo Lalín (Anzo)-Silleda (Carboeiro) por un lado, y Lalín-Bazán-Lalín (Anzo) por otro, de 5,3 kilómetros y luego un kilómetro respectivamente, ese par de tramos está previsto que se adjudiquen en el consejo de administración que celebra ADIF a final del actual mes de octubre. Por tanto, entendemos que las consignaciones presupuestarias que se han hecho en cuanto a volumen de obra ejecutada son razonables, porque es un compromiso asumido por este Gobierno, un compromiso que hicimos público incluso en rueda de prensa con el secretario de Estado a primero de abril a A Coruña, a cuenta de la puesta en tela de juicio de esta línea. Estamos comprometidos a que a final de año todos los tramos de esta línea estén en obras. Desde esa premisa entendemos que es razonable

que se cumpla perfectamente el presupuesto. Si hubiera otras razones de otra naturaleza no previstas, incidirían como fuera, pero nosotros creemos que el razonamiento que se ha hecho, la programación presupuestaria que hay contemplada para la línea Ourense-Santiago es factible, es posible llevarla a cabo.

Ha hecho otra pregunta relacionada con el desarrollo de la línea, cuándo va a terminar. Desde ADIF manejamos las fechas que están asumidas en el Plan Galicia y no ponemos ni quitamos ninguna, asumimos las fechas determinadas por el ministerio, el ADIF no determina fechas de terminación.

Plantea una reflexión que yo también podría compartir a lo mejor. ¿Pensó el ADIF en las implicaciones que tiene terminar la Ourense-Santiago cuando no se ha terminado la Ourense-Lubián? El responsable que está en este momento en ADIF no tuvo tiempo de pensar esto porque esta encomienda se hizo, como sobradamente conoce S.S. mejor que yo porque ya estaba seguramente en este Parlamento, al antiguo GIF, cuyas funciones hoy asume el ADIF, el día 20 de diciembre de 2002, a lo mejor movido por prisas de otra naturaleza, no exactamente por una programación tan perfectamente horquillada. Se planteó esta obra y de las reflexiones que en aquel momento se pudieron hacer con relación al enlace con el Valladolid-Ourense-Lubián, sería incapaz de responderle. Habría que preguntar a quienes tomaron esta determinación. Es verdad que es la única línea que queda. La línea de alta velocidad del Noroeste termina en Madrid-Valladolid, luego hay un tramo Ourense-Santiago y en medio no hay una línea de alta velocidad que esté todavía en un estado avanzado. Esa pregunta podrían responderla mejor que yo otras personas, porque nos hemos encontrado con esto tal como estaba. ADIF no ha pensado esto. El antiguo GIF seguramente tampoco pensó nada porque le hicieron la encomienda en la fecha que es, de prisa y corriendo, motivada posiblemente por razones distintas.

Hay una pregunta que se ha formulado a primera hora de la tarde al señor secretario de Estado y a la secretaria general, sobre la posible duplicidad de las partidas que hacen referencia al mantenimiento. No hay tal duplicidad. En las inversiones previstas para Galicia, el ADIF contempla tres rúbricas perfectamente diferenciadas. La primera hace referencia a las inversiones de la alta velocidad. La segunda se refiere a las inversiones que se llevan a cabo en Galicia como consecuencia de las inversiones propias del ADIF; estoy hablando de las inversiones que realizan las diferentes unidades de negocio que configuran el ADIF (telecomunicaciones, terminales, estaciones, patrimonio, circulación, seguridad, etcétera), que son inversiones o actuaciones por cuenta propia con activos propios del ADIF. Y un tercer bloque de inversiones hace referencia a las inversiones que lleva a cabo el ADIF por cuenta del Estado. Son las inversiones que computa el ADIF. La otra parte a la que se refiere, que es el convenio que hace ferrocarriles con ADIF para llevar a cabo una serie de obras de man-

tenimiento, figuran en el capítulo 6 del ministerio, en ferrocarriles, como inversiones. En el ADIF no figuran en modo alguno como inversiones porque no lo son. Es un gasto que sí realiza el ADIF por cuenta del Estado y que activa el Estado. Por tanto, no hay duplicidad en esa partida. Con esto respondo a las preguntas que ha formulado el señor diputado. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Pasaría, en el mismo orden que se ha planteado la intervención, a responder al señor Andreu, diputado de Esquerra Republicana de Cataluña. El señor Andreu formula una pregunta que también se planteó esta mañana al secretario de Estado con relación a la llegada de la línea de alta velocidad a Figueres. Como sabe, el tramo Figueres-frontera francesa no está en el ámbito del ADIF. Le haría una breve semblanza de lo que pasa en la línea Madrid-Lleida-Barcelona-frontera francesa cuando se asume esa función por ADIF, entonces GIF, cómo se encontraba y los pasos que se han dado para que pueda servir de referencia en la forma de actuar y, por tanto, si es factible ver la credibilidad o no de lo que estamos planteando.

Cuando entramos el 1 de abril de 2004 en la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa había un problema bastante grave de expansividad, si recuerda, en los túneles de Montblanc y habían sido prácticamente ocluidos. Las obras de plataforma entre Lérida y Saint Joan d'Espí estaban contratadas en un grado de ejecución relativamente bajo todavía. Estaba paralizada la entrada a Barcelona, concretamente estaban prácticamente parados los cuatro proyectos de acceso a Barcelona, y si bien es verdad el tramo es relativamente corto, 13 kilómetros, también es verdad, y lo sabe S.S. sobradamente, que sin ninguna duda el nudo gordiano de la cuestión era entrar en Barcelona, y entre Barcelona y la frontera francesa se habían iniciado obras solo en dos tramos. Ese era el esquema que había el 1 de abril del año 2004. No hace tanto tiempo, 17 meses. ¿Qué es lo que se ha hecho en este tiempo? En los túneles de Montblanc —lo sabe muy bien también porque es de la zona y la conoce y posiblemente hasta los haya estado visitando— se han terminado ya de hacer las modificaciones, toda la reestructuración que cabía hacer, todo el reforzamiento, si bien es verdad que con un coste añadido de 73 millones de euros, que ha sido el coste de la resolución de las deficiencias que había, superior al coste inicial de los túneles. La entrada a Barcelona quedó desbloqueada con la Generalitat, con ayuntamientos, con la ACA, con Medio Ambiente, prácticamente con todas las instituciones. Los problemas que había en la zona intermedia con Martorell, con Vilafranca, etcétera, han sido también resueltos. Hemos hablado bastante con los ayuntamientos y hemos llegado a acuerdos razonables con ellos. Hay un problema, que también lo conoce y que lo vamos a resolver, que es la seguit de Perafort, porque queremos llegar a acuerdos y solventar todos los problemas que haya en las zonas afectadas por las líneas en lo que sea razonable. Se han licitado las obras de

los cuatro tramos de acceso a Barcelona en un tiempo relativamente récord, en un tiempo que en términos administrativos la gente a veces no comprende, para ganar tiempo, porque sabíamos que la entrada a Barcelona en la fecha prevista, que se mantiene —2007—, era muy complicada por dos razones. La primera de ellas porque ese corredor es, como saben sobradamente, la arteria, la vena aorta del tráfico ferroviario de Cataluña y de las salidas hacia el exterior, hacia Francia. Sabíamos que un día, 15 ó 10 días era un plazo enorme. Hicimos un consejo de administración ad hoc para adjudicar esas cuatro obras. El tiempo normal de la firma, que se establece en 30 días, quedó reducido a 10-12 días, y el replanteo se hizo también en un tiempo bastante inferior al que es normal, con lo cual ganamos un tiempo que queremos para nosotros, para no tener prisas, porque un elemento fundamental es acabar la obra en la fecha, pero sin sacrificar la seguridad, la de los trabajadores que hacen la obra y la de los ciudadanos que están en el ámbito de la operación.

Le comento, aunque ha hecho referencia a ello, que se han hecho dos licitaciones, una por 29 millones para empezar obras en la estación Barcelona-Sants de acomodación a la entrada de la alta velocidad, y el Consejo de Ministros aprobará a finales de este mes la licitación por ADIF de obras en la estación de Barcelona por 121 millones de euros que afectan —y lamento que no esté aquí el señor diputado de Iniciativa Per Catalunya— de forma notable a cercanías. Esa no es una obra para la alta velocidad; es una obra para la alta velocidad, para cercanías, para regionales, para todas las líneas.

En cuanto al resto, le voy a contar como está. Se ha estudiado el trazado de Sants-Sagrera y estamos en condiciones razonables de poder terminarlo en una fecha cercana porque es un tramo que evidentemente no es fácil. Hay demasiados elementos implicados, pero claramente los estudios previos están terminados y se han hechos múltiples estudios adicionales para evitar problemas, ya que pasa por el centro de la ciudad. En breve saldrá a información pública el trazado y a partir de aquí razonablemente estaremos en condiciones de licitarlo.

Al hilo de esto me preguntaba por la tuneladora. En este momento por mi parte sería una frivolidad decir el plazo de ejecución de la tuneladora porque deberán estar terminados los proyectos constructivos y ver cómo queda todo para hablar concretamente de ese tema. Siguiendo en esta línea, en cuanto al tramo La Sagrera-Nudo de la Trinidad, Nudo de la Trinidad-Moncada, Moncada-Mollet, Mollet-La Roca, estamos en una situación prácticamente parecida. Había ciertos problemas con algún ayuntamiento, concretamente Moncada i Reixach, Montmelo; prácticamente está todo resuelto, estamos a punto de cerrar los convenios y los acuerdos respectivos y también estamos en condiciones, en fechas razonables, de hacer los estudios informativos que procedan y sacar esto a licitación. Seguramente ese es el tramo más complicado de la línea. Como sabe,

entre La Roca-Llinars hasta Sils, hasta Riudellots, los tramos están en obras, concretamente el grado de ejecución de esta plataforma está en un nivel relativamente avanzado. El tramo Riudellots de la Selva-Joan Torro, que es la parte anterior a la entrada en Girona, Joan Torro-Salvador Dalí, Salvador Dalí hasta la salida de Girona, Sant Juliá de Ramis y Sarriá del Ter, está en una fase bastante avanzada de proyecto y en una fecha también razonablemente corta será factible licitarlo. De los tramos finales Sant Juliá de Ramis-Pontós y Pontós-Figueres están realizándose los proyectos y creemos que no deben ser ningún obstáculo para llegar en fecha. Por tanto, no yendo sobrados de tiempo, que no vamos, creemos que si no hay obstáculos insalvables, que espero que no los haya, razonablemente lo de llegar en 2009 a Figueres se podrá cumplir.

Me comentaba que en el proyecto inicial estaba previsto que entraría en UIC Sagrera para el tema de la limpieza de trenes. Como sabe, se ha buscado una solución con la propia Renfe Operadora en la que la limpieza se hace en Can Tunis; se está trabajando en la estación de Sant Andreu para que en una fecha relativamente breve se pueda hacer en Sant Andreu; es decir, que esos detalles en modo alguno se están olvidando.

En Girona cruzar la ciudad no es fácil, lo sabe sobradamente, no es una tarea en modo alguno fácil, hay que cruzarla con la red convencional y con la red de alta velocidad; prácticamente irá tunelado en una parte bien importante de la ciudad, y claramente no será necesario, según las previsiones que tenemos, hacer desvíos del tráfico de mercancías, del tráfico de la red convencional a la par que hacemos la obra. Se está trabajando en un proyecto que permitirá hacer compatible el avance de la obra en la alta velocidad con el mantenimiento de la red convencional y luego hacer también la red convencional. Entendemos que la obra no es fácil, señor Andreu, pero se está trabajando concienzudamente en un proyecto y será factible cumplirlo en esa fecha.

Decía: para nosotros es la obra más importante de Cataluña. Para el Ministerio de Fomento también es una obra muy importante, como lo son todas las que se están llevando a cabo. Estamos dedicando a todas ellas el máximo esfuerzo, la máxima racionalización para conseguir que haya coherencia en el propio avance de las obras y permitir también al mismo tiempo que se vayan poniendo en servicio, cuanto antes mejor, los diferentes tramos. En esa línea —y enlace con la pregunta que me hacía— estamos trabajando activamente para finalizar en el año 2006 la llegada a Tarragona. Creemos que es un objetivo factible. No es fácil, porque en la obra pública saben S.S.SS que siempre aparecen múltiples problemas no previstos que suelen complicar la gestión. Estamos trabajando con todo rigor, con toda intensidad, con toda dedicación para hacer factible que el compromiso del Gobierno de llegar en el 2006 a Tarragona sea una realidad.

En relación con el acuerdo con el ayuntamiento, quiero decirle que el tema de Pont de Molins no está

en el ámbito de ADIF; eso está en el tramo Figueres-Francia y no corresponde al ADIF pronunciarse en este tema. Me preguntaba también sobre unas conversaciones con los municipios de la comarca de Girona. No le quepa la menor duda de que por hablar y llegar a acuerdos no va a quedar y seremos receptivos a lo que está planteando. Estamos hablando con todos los municipios en la fase que procede; el tramo desde Riudellots hasta la frontera todavía está en una fase de proyecto. No descartamos hablar, todo lo contrario, queremos hablar y queremos que se puedan atender las justas demandas que se planteen siempre dentro del ordenamiento jurídico vigente, como es natural, y de los proyectos que están aprobados, es decir, dentro del esquema vigente. Respecto a si pasaría al ADIF en el tema de Barcelona-Castellón-Valencia, no puedo decir nada pues corresponde al Ministerio de Fomento, que es el competente en esta materia. Con toda franqueza, son temas que no me compete a mí entrar en su adscripción. Por último, me preguntaba sobre Valencia. En Valencia, el Ministerio de Fomento, conjuntamente —a través de una sociedad que hay creada de alta velocidad— con el ADIF, el Ayuntamiento y la Generalitat, son quienes están negociando la configuración del AVE en la ciudad de Valencia. No sé si con esto he respondido a todas sus preguntas. Si hubiera omitido alguna, trataré de responderle por escrito.

El señor Merino ha formulado una serie de preguntas, pero al hacer unas preguntas iniciales dirigidas al presidente Renfe, no he tomado nota, porque algunas de ellas no las ubicaba en el ámbito de ADIF. Queda recogido en el «Diario de Sesiones», pero si las tiene formuladas por escrito, que veo que las tiene, le agradecería, si es tan amable, que nos hiciera llegar una copia de las mismas, para responderle porque no hay ninguna voluntad de omisión en la respuesta. Como decía, por este problema que le he comentado inicial, al estar hablando con el presidente de Renfe y estar viendo los papeles, no es que no le estuviera prestando atención a lo que preguntaba, es que estaba en la absoluta confianza de que las preguntas estaban dirigidas a Renfe-Operadora y no a ADIF. Si es factible subsanar esto por la vía que le he comentado, estaré encantado. Ha formulado una batería enorme de preguntas. Voy a tratar de responder a aquéllas de las que disponga de datos y las otras las responderé por escrito. En lo que se refiere a Madrid-Alcazar de San Juan-Jaén, esa línea no está en la competencia de ADIF, sino de ferrocarriles y no sabría responderle.

El AVE de Huelva también es una competencia ubicada en el ámbito de ferrocarriles. Respecto a la estación de Huelva quiero decirle que el presupuesto del año 2006 contempla una partida de 700.000 euros con la rúbrica: proyecto constructivo de nueva estación en Huelva. Me imagino que S.S. se refería a esta cuestión al hablar de la estación de Huelva. En referencia a la línea Valladolid-Palencia-León, no están en el ámbito del ADIF, sino del Ministerio de Fomento a través de ferrocarriles.

Hechas estas aclaraciones previas voy a responder a aquellas preguntas de las que tengo información disponible. Plantea inicialmente que el PEIT no se está cumpliendo. Creo, señoría, que el PEIT se está empezando a cumplir. El PEIT es una programación a largo plazo, como conoce sobradamente, es un plan estratégico de 15 años que abarca todas las modalidades de transporte y cuestionar, cuando prácticamente se ha empezado su puesta en marcha, su cumplimiento creo que no es correcto. Las consignaciones presupuestarias que van en diferentes partidas que integran el presupuesto del año 2006 están dentro del ámbito del PEIT, que tiene su desarrollo en este primer presupuesto. Tratamos de ser lo más rigurosos que podemos y este presidente dedica todo su tiempo a trabajar con el máximo rigor, por lo que acusar de lo contrario no es justo. La previsión de ejecución del presupuesto para el cierre de este año se cifra en el 70 por ciento. Esta mañana la subsecretaria hablaba de las dificultades iniciales que había en el arranque de algunas rúbricas concretas en el ámbito de inversiones. Para que tenga una referencia de cuál es la ejecución presupuestaria al uso, voy a tomar la última legislatura de su partido en el ámbito del GIF, porque es lo único comparable que tengo dado que no soy capaz de integrar las cifras de Renfe que eran encargos telefónicos o algo parecido, por tanto no había un presupuesto a comparar con la ejecución, no había presupuesto inicial frente a presupuesto ejecutado. Por comparar en alta velocidad, en el año 2000 el grado de ejecución en GIF fue del 60,84 por ciento; en el año 2001, del 59,67 por ciento; en el año 2002, del 86,46 por ciento y en el año 2003, el último año completo de legislatura, del 60,44 por ciento. Por eso la ejecución que estamos haciendo no se puede calificar de falta de planificación o de rigor, sino todo lo contrario si se compara con los años anteriores en datos homogéneos.

Señoría, claro que hay proyectos nuevos en 2006, hay múltiples proyectos. No voy ahora a hacer una relación de proyectos nuevos pero hay múltiples, como los ha habido también en 2005. Algunos de esos proyectos están incipientes y otros empiezan a operar. Por citar alta velocidad, la línea límite de la provincia de Murcia Pulpí-Almería, hay una previsión en el año que viene de licitar, por primera vez después de tantos años, obras en esa línea. En la línea de Valencia, en el tramo Torrejón de Velasco-Fuentes en la parte sur, en la zona de acceso a Murcia o Alicante o en la propia línea de alta velocidad de Cataluña, como he comentado antes, hay proyectos nuevos que se van a licitar, sin ninguna duda, señoría, muchísimos proyectos. Basta rastrear el presupuesto para ver qué proyectos no tenían ninguna ejecución, no tenían nada en años anteriores y ahora van a tenerla ¿Proyectos nuevos en el AVE en Cantabria? Como ADIF que realizamos las encomiendas que determina el Gobierno tenemos proyectos y hay una cantidad consignada. Es verdad que al tratarse de estudios, no es tan lucida, pero para el corredor hay 557.000 euros, y en el ámbito de Cantabria, en inversiones en alta velocidad, hay previstos 127.000 euros, la parte alícuota que corresponde a ese proyecto.

Me preguntaba S.S. por las previsiones de las obras de Segovia. Se han empezado este año y las previsiones que tenemos en ADIF es que la primera fase de la estación esté terminada en la primera mitad del año 2006. Respecto a la entrada en servicio del Madrid-Valladolid, quisiera decirle que los avances han sido bastante notables. Por darle una referencia de cómo va esta línea, al 1 de abril del año pasado las inversiones realizadas eran de 1.177 millones de euros, el 31,24 por ciento, había problemas en el tramo Fuencarral-Soto del Real y entre Valdestillas y Valladolid. Por lo que conoce ADIF, el Gobierno tenía previsto en los últimos 22 kilómetros hacer un cambiador de ancho en Matapozuelo y, a partir de aquí, entrar por la red convencional a Valladolid. La estación de Segovia era un proyecto que, al final, por problemas de funcionalidad, hubo de ser modificado. En la fecha actual —le doy datos de 31 de agosto— la inversión asciende a 1.854 millones de euros, el 49,25 por ciento, que representa 18.1 puntos porcentuales más que hace 17 meses. Si pudiéramos medir en velocidad, estamos certificando el doble de rápido que en la etapa anterior. En el tramo entre Fuencarral y Soto del Real donde había dificultades con el Canal de Isabel II, con Renfe y con el Ayuntamiento de Tres Cantos pero se han resuelto, y, en su caso, se han firmado los acuerdos oportunos con el Ayuntamiento de Tres Cantos. Se ha llegado a un acuerdo institucional en Valladolid para configurar la entrada de la alta velocidad. El túnel de Guadarrama ya ha quedado terminado, se ha hecho una modificación del proyecto de estación de Segovia, que ha quedado redactado de forma adecuada a las funcionalidades que se le exigen, iniciadas ya las obras el 24 de mayo de este año, y la adjudicación de la obra en el tramo Valdestillas-Río Duero, que estaba parado, se realiza justamente en este mes. Se están realizando una serie de obras en la red convencional de adecuación a la alta velocidad tanto en el tramo Madrid-Fuencarral como en el tramo desde Río Duero hasta Valladolid, obras que está realizando el ADIF a través de la unidad de evaluación de inversiones de la red convencional.

Señorías, quería terminar diciendo que mantenemos la fecha de 2007 como una fecha para entrar en Valladolid, como había hecho público el Gobierno. Preguntaba también sobre cuándo llegaría el AVE Madrid-Barcelona. La pregunta ha sido respondida anteriormente al señor Andreu. Reitero que está previsto que el AVE llegue a Barcelona en el año 2007.

Dice S.S. las dotaciones previstas para la Y vasca son una ficción porque sin proyecto no se pueden ejecutar ninguna de las obras. Quería indicarle a S.S. que la Y griega vasca tiene una dotación de 151 millones de euros. Los proyectos entre Vitoria y Bilbao, excepto las entradas en las dos ciudades, estarán terminados entre finales de este año y comienzo del año que viene. Este mismo año el propósito de ADIF es licitar ya alguna de las obras de esos tramos y, a continuación, licitar conforme se vayan finalizando los proyectos respectivos. Por tanto, no es una ficción.

Habla de que hay una partida cero para el AVE en Huesca. No sé si hace referencia a la línea Zaragoza-Huesca. Esa obra también está en el ámbito del ministerio, no en el nuestro. En cuanto a que en Zaragoza hay una reducción del presupuesto y que no estaría tan mal la cuestión de la plataforma, la auditoría realizada sobre esa línea en el tramo Madrid-Lérida ha estimado una serie de intervenciones que totalizan 75 millones de euros. Aparte de las inversiones que no figuran como línea de alta velocidad, sí están incluidas, por ejemplo, en el mantenimiento de la línea de alta velocidad para el año que viene. Con la misma distancia, con los mismos kilómetros que la línea Madrid-Sevilla, triplica en mantenimiento a esa línea. La relación es en 10 millones frente a 30 millones de euros. Esas son las implicaciones de esa línea, que nos obligará a tener un mantenimiento permanente y continuo que generará costes adicionales en toda la vida de la línea.

Por último, comentaba usted, hablando del PEIT, que si no se cumple al principio, mal empezamos. Señoría, yo le decía al inicio de mi intervención que el PEIT, el Plan Estratégico de Infraestructuras, está correctamente articulado, bien planteado, atiende a las necesidades de este país en los próximos 15 años, se ha tomado un plazo de referencia que los expertos coinciden en señalar que es el razonable para planificar en materia de infraestructuras y con el que se podrá estar de acuerdo o en desacuerdo, pero es estructurado, a diferencia del famoso Plan 2000-2007, que fue una suma de intervenciones a las que se les iba llamando continuamente plan.

Con esto he terminado de contestar a las preguntas. Rogaría, como he dicho al principio, que me formulase aquellas que no hayan sido respondidas por no haber tomado nota de ellas por la razón que he explicado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: En relación con este tema le voy a remitir una relación de preguntas para no alargarme porque en el tema de líneas convencionales no se ha contestado prácticamente a nada. Así que prefiero hacerlo por escrito.

También quiero comentar, en el caso de la cifra que ha dado usted sobre la Y griega vasca, tienen razón el señor Beloki y usted en la cifra, yo no había sumado bien una partida y son 151 millones de euros.

El señor **PRESIDENTE**: Como sabe S.S., puede formular las preguntas por escrito y tienen que contestarle en las próximas 72 horas.

Continúe, señor González.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF)** (González Marín): El señor Beloki ha hecho una pregunta sobre las inversiones del AVE. Las inversiones del AVE que figuran en el presupuesto son 151,255 millones de euros. Esa es la cifra consignada. Como ha dicho el señor Merino, ha podido

equivocarse en alguna suma o a lo mejor ha sumado partidas del ADIF en otras líneas, pero, para que no queden dudas, la cuantía consignada son 151,255 millones de euros.

Hacia el señor Beloki, una pregunta que también ha formulado esta mañana a la señora secretaria general de Infraestructuras con relación a la programación plurianual. Decía que aquí se plantea como programación plurianual versus proyecciones de ferrocarriles. La programación es una información de gestión para la programación económica, pero no tiene una vinculación jurídica ni económica, vinculación que nace del presupuesto que se aprueba en el Parlamento. La vinculación real y eso sí tiene, como es natural, su reflejo en el presupuesto en la parte que corresponda es la que deriva de los contratos firmados entre el ADIF y las empresas contratistas en las anualidades que se consignen en dichos contratos. Ahí sí que existe un compromiso jurídico firme que no existe en la programación de carácter general, si bien es verdad que esa subsume a la otra. Ha hablado usted de estaciones de viajeros y sobre la certeza o no de lo planificado. No sé si con lo que le he dicho he respondido a la pregunta que ha formulado, pero ese es el punto de vista que le puedo dar.

Finalmente, el señor Contreras nos ha agradecido el esfuerzo que hemos hecho por provincializar el presupuesto. Lo hemos hecho así porque creemos que con esto contribuimos a una mayor claridad y transparencia en el presupuesto. Por otra parte, ha preguntado cuáles eran los compromisos más importantes en los grandes corredores y decía que la forma de actuar estaba llevando a un equilibrio entre los grandes corredores versus otra etapa en la que el corredor por excelencia era el Madrid-Barcelona, constataba que había podido constatar que había algunas inversiones nuevas, me pedía que enumerara las inversiones más destacables del año 2006 y hacía referencia al tema de la seguridad.

Quiero decirle que ha habido en 2005 avances importantes, algunos de los cuales ya se han citado. En primer lugar, se ha cerrado la entrada en Barcelona, que era una dificultad enorme que estaba gravitando como un péndulo sobre el cumplimiento de las fechas previstas. La entrada en Barcelona se ha cerrado con un acuerdo institucional con la Generalitat de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y con ayuntamientos de otras localidades cercanas, hecho que ha posibilitado que podamos cumplir con el objetivo de llegar a Barcelona en el año 2007. En este tramo se han licitado, adjudicado e iniciado obras de plataforma en los cuatro tramos de entrada, que totalizan nada menos que 444 millones de euros. A ello se añade la remodelación de la estación de Sants que implica una inversión de 220 millones de euros en su totalidad. Una de las cinco fases previstas de 121 millones de euros será licitada por el consejo de ADIF en la próxima sesión de este mes de octubre, una vez que ha sido aprobada la obra por el Consejo de Ministros.

Por lo que se refiere a la entrada de Málaga, en julio de 2004, después de llevar prácticamente dos años para-

lizado el acceso a Málaga, se consigue firmar un convenio de integración entre el Ayuntamiento de Málaga, la Junta de Andalucía, Renfe, GIF y el Ministerio de Fomento, en virtud del cual se desbloquean esas negociaciones. Eso ha conducido a que en el pasado consejo de administración se haya licitado esa obra que cierra la obra más importante de la entrada en esa ciudad. La ejecución en esa línea ha avanzado, para dar también una referencia a S.S., en 26 puntos, pasando del 43 al 69, dato cifrado en agosto de 2005.

En la línea de Valladolid se ha hecho un avance importante, como acabo de comentarle al señor diputado. Prácticamente se han resuelto los problemas que había derivados entre administraciones implicadas en la salida de Madrid hasta Soto del Real. En Chamartín y Fuencarral los proyectos de plataforma están finalizados y se van a licitar en breves fechas. Se ha llegado a un acuerdo en Valladolid, la alta velocidad llegará hasta la propia ciudad, y no como estaba previsto, a prácticamente 20 kilómetros. La entrada a Valdestillas-Río Duero está para licitar en breves fechas, y he decirle que la inversión en esta línea ha sido de 18 puntos más que la existente en abril; en este momento estamos en un 49,25 por ciento del total de la línea ejecutado.

En la línea Madrid-Valencia ha habido también un avance bastante importante. De hecho, el único bloque que había en aquel momento en marcha se refería al Játiva-Valencia, que estaba parado por problemas con los ayuntamientos de la zona, tema que quedó resuelto. En este momento están en obra y en fase de adjudicación 12 tramos, de manera que a final de año tendremos obras de unos 165 kilómetros en esa línea.

En la variante de Pajares, que prácticamente en abril del año pasado no había nada hecho, tres de las cinco tuneladoras están en este momento trabajando —entre julio y septiembre—, las dos restantes inician las obras en fecha próxima y se iniciarán también las obras en los 25 kilómetros de los tramos de conexión con estos túneles, para lo cual se han dispuesto unas inversiones en el año 2006 de 499 millones de euros. Finalmente, el acceso a Toledo, otra de las obras de alta velocidad, está prevista su puesta inminente en funcionamiento.

Para el año 2006 está previsto poner en marcha el tramo Lleida-Tarragona, de 80 kilómetros. El tiempo de viaje entre Madrid y Barcelona podrá tener ya una primera mejora que será de prácticamente una hora. Creemos que es un proyecto de la máxima importancia y permitirá, como digo, poner en funcionamiento, poner en valor ese corredor que estaba relativamente estancado. Está previsto también poner en marcha al final del año que viene el tramo Córdoba-Antequera, de 100 kilómetros. Además, se ha previsto un cambiador de doble ancho en la estación de Antequera, lo que permitirá reducir los tiempos de viaje no solamente entre Madrid y Antequera, sino también en la relación hacia Málaga, hacia Granada y hacia Algeciras. La reducción del tiempo de viaje a Málaga estará por encima de los 30 minutos. En cuanto a la Y vasca, como he comentado antes, van a comenzar

las obras de plataforma. Está previsto que empiecen todos los tramos de la línea Vitoria-Mondragón y Mondragón-Bilbao, salvo las entradas en ambas ciudades porque, como he dicho, no están todavía resueltas. Finalmente, van a comenzar las obras en una parte importante de toda la línea de Valencia, prácticamente en el bloque troncal de acceso desde levante, en Motilla del Palancar-Valencia y en el tramo Torrejón de Velasco-Fuentes.

Preguntaba S.S. por un tema de seguridad. La seguridad es un elemento que está implícito en todas las actuaciones del ADIF y que forma parte sustancial de su quehacer. En concreto, una de las cuestiones más importantes es la colaboración de ADIF en el plan de supresión de pasos a nivel. Se ha contratado la supresión de 142 pasos a nivel, de los cuales 39 se terminarán en el año 2005, 82 en el año 2006 y 21 en el año 2007. Además, hay 153 pasos a nivel cuyos proyectos de supresión están terminados y se prevé finalizar los restantes en diciembre de este año. Y hay un subplan que afecta a 172 pasos a nivel, con obras de protección contratadas, de las cuales 83 se terminan en este año, 89 en el año 2006 y está previsto que los proyectos de 98 finalicen en diciembre del año 2005, para ser licitados en el año 2006.

Para finalizar, hay actuaciones previstas de ADIF, muy importantes, de supresión de bloqueos telefónicos, que es una forma también notable de mejora de la seguridad en la circulación ferroviaria al mecanizar estos servicios mediante la instalación de enclavamiento electrónico en las estaciones, bloqueo automático, control de tráfico centralizado, etcétera. En este tema concreto querría decirle que para el año 2006, el bloqueo y CTC afectará a 525 kilómetros y se instalarán 45 enclavamientos, a desarrollar en la línea Teruel-Sagunto, Chinchilla-Cartagena, Grisén-Casetas, Sevilla-Huelva y Fuente Piedra-Bobadilla-Antequera, y en el año 2006 continuarán también obras ya contratadas que afectarán a 429 kilómetros y a 48 enclavamientos, que se realizarán en los trayectos Fuentes de Ebro-Mora, Palencia-Mataporquera, Alicante-Murcia y Vic-Ripoll-Puigcerdá.

Gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor presidente del ADIF y señor presidente de Renfe.

— **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 212/000806.), GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/000736.) Y GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC) (Número de expediente 212/000758.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión con la comparecencia del señor director general de AENA, a solicitud del Grupo Parlamentario Mixto,

Grupo Parlamentario Popular y Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana.

Para formular las cuestiones que estime pertinentes, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Voy a dar poco la lata. Una vez que se asumen las obras del aeropuerto de Alvedro en A Coruña, me gustaría que el señor director de AENA comentase cuál es el proceso, ya que veo que hay unas partidas, de las expropiaciones destinadas, tanto a la colocación del ILS23 como a la pista sur; y en particular, si me podría definir el proyecto de ampliación de la pista sur, cuántos metros de pista se van a ampliar, con qué afectación, y si considera que se está actuando correctamente en la información a los vecinos, sobre todo a aquellos que están afectados por la instalación del ILS23 en medio abiertamente urbano.

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

El señor **MERINO LÓPEZ:** Señor director de AENA, bienvenido nuevamente a esta Comisión. Intentaré ser breve, si bien daré un vistazo general a la situación de los aeropuertos y sobre todo a las inversiones que se van a realizar en el año 2006.

Con respecto al País Vasco, querría preguntarle sobre el descenso que se produce en el aeropuerto de Bilbao porque es curioso que hace aproximadamente unos 15 días el Grupo Parlamentario Socialista presentara una proposición no de ley donde se instaba al Gobierno a llevar a cabo una serie de actuaciones de mejora en el aeropuerto de Bilbao. Todos reconocimos en esa Comisión que era un diseño arquitectónico magnífico y que nadie íbamos a discutir, pero que a efectos de los usuarios planteaba una serie de problemas. Yo le dije a la portavoz socialista en ese momento que me imaginaba, antes de conocer los presupuestos, que el presupuesto para el aeropuerto de Bilbao no venía muy favorecido en el año 2006, que lo que estaban intentando hacer era una cortina de humo. Efectivamente, hay una disminución del 50 por ciento con respecto a 2005 y no se plantea ninguna partida económica para apoyar esa proposición no de ley que se aprobó en la Comisión de Fomento hace aproximadamente 15 días. Me gustaría que nos aclarase a qué se debe ese descenso de casi el 50 por ciento y más aún después de haberse aprobado esa proposición no de ley y de reconocer el propio Grupo Socialista que era necesario llevar a cabo actuaciones.

Con respecto a Barcelona me gustaría que nos comentara el importante incremento que se produce en su aeropuerto, si estaban ustedes analizando la repercusión que va a tener la llegada del AVE a Barcelona en cuanto al descenso de viajeros, como ya se ha comprobado en otras ciudades donde ya ha llegado el AVE, y si ustedes en esos análisis que están haciendo están viendo las posibilidades de inversión del aeropuerto de Barcelona.

En cuanto al aeropuerto de La Coruña, que sufre un incremento importante, me gustaría también que nos explicara brevemente el motivo de las actuaciones que se van a llevar a cabo allí. También observamos en Andalucía un incremento importante de las obras del aeropuerto de Málaga. Conocemos bien, por ser de la tierra, todas las actuaciones, que se están llevando bien, pero me quiero detener, aunque sea un poco egoísta, en el aeropuerto de Córdoba, un aeropuerto en el que este año decrece la inversión, pero que es un aeropuerto, señor presidente, cuya ampliación entendía —por mis responsabilidades anteriores en la ciudad de Córdoba— que era prácticamente inviable por la problemática social que va a generar y también por el peligro que el tráfico aéreo, sobrevolando tantas casas que existen en esa zona, puede provocar. Llevo diez años, aunque los otros grupos del Ayuntamiento de Córdoba nunca me han querido escuchar, proponiendo buscar una nueva ubicación para el aeropuerto de Córdoba, porque entiendo que la actual es inviable. Me gustaría saber qué previsión de inversión hay en el aeropuerto de Córdoba y qué planteamiento tiene usted como presidente de AENA con respecto a la situación del aeropuerto de Córdoba y si considera también aconsejable una nueva ubicación.

Observamos también un incremento importante en el aeropuerto de Sevilla y me gustaría saber la justificación de ese incremento que se produce. También nos gustaría conocer cuál es su opinión sobre el aeropuerto de Murcia, ya que decrece este año la inversión del aeropuerto en un 40 por ciento, y qué perspectivas tiene este aeropuerto, así como el de Alicante, que lleva un aumento considerable; querríamos saber qué perspectivas tienen ambos aeropuertos. Asimismo, en cuanto al aeropuerto de Zaragoza, con motivo de la Expo del año 2008, querríamos saber si tienen ustedes planteamientos de inversión relacionados con esa fecha tan emblemática para la ciudad y para el conjunto de España.

Sobre Castilla-La Mancha me gustaría preguntarle si hay perspectivas de creación de nuevos aeropuertos. ¿Tienen ustedes en estudio en la Comunidad de Castilla-La Mancha la creación de nuevos aeropuertos? También nos gustaría que nos comentara los proyectos de inversión de este año y de sucesivos con respecto al aeropuerto Madrid-Barajas. Quiero preguntarle por dos aeropuertos: uno el de Ciudad Real y otro el de Castellón porque, si bien son de iniciativa privada, queremos saber en qué situación se encuentran y cuál es el proyecto de futuro para ambos aeropuertos. Y luego nos gustaría una muy breve explicación sobre la partida de no regionalizable que pasa —hablando en miles de euros— de 116.000 a 40.000 y querríamos saber por qué se produce ese decrecimiento y en concreto a qué afecta esa partida no regionalizable para saber su contenido.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el señor Andreu, de Esquerra Republicana.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Gracias por la deferencia y perdón por mi retraso, pero es que ha sido inusualmente corta la intervención del portavoz del Bloque Nacionalista Galego.

Señor Merino, quizá hoy porque llevamos tantas horas juntos le contestaré yo a una pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu, deje usted que responda el presidente de AENA. Usted diríjase al presidente de AENA, que es el compareciente.

El señor **ANDREU DOMINGO**: De acuerdo, señor presidente.

Respecto al aeropuerto de Barcelona, es cierto que hay una gran inversión y que nos encontramos con problemas que otras veces hemos criticado al referirnos al aeropuerto de Barajas sobre el coste inicial de la obra y su multiplicación y desviación con respecto al presupuesto final. En cierta manera, la obra del aeropuerto de Barcelona lleva el mismo camino que ha llevado el cómputo total en euros del aeropuerto de Barajas. Es una cuestión que entre todos tendríamos que ir ajustando. Estas obras son difíciles y a veces surgen problemas inusitados, pero esta es la realidad.

Aparte del capítulo presupuestario, en el aeropuerto de Barcelona tenemos un problema y es que se está acumulando cierto retraso en la ejecución de las obras, concretamente, en la nueva terminal. Querríamos que nos cuantificara este retraso, porque condiciona el plan de rodaje que actualmente existe en el aeropuerto de Barcelona. Es inusitado tener que hacer un viaje de un cuarto de hora rodando pistas por el aeropuerto de Barcelona para ir a los *fingers* de la terminal. En un vuelo muy largo no pasa nada, pero en un puente aéreo supone ir sumando tiempo, y hasta que no esté finalizada la nueva terminal, este rodaje de pistas no creo que se pueda cambiar operativamente. Quisiera también una respuesta sobre ello.

Quisiera plantear otro tema, con toda cordialidad. Si no conseguimos que la inauguración de la nueva terminal coincida con el tren lanzadera Sans-Prat, terminal 1, terminal 2, a semejanza de lo que tiene el aeropuerto de Barajas con Barajas-Nuevos Ministerios, será muy difícil el acceso y la movilidad sostenible en la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona. El aeropuerto de Barcelona tiene una cierta problemática. Además, existe el espejismo, con la contundencia que se ha expresado el presidente del ADIF sobre la llegada a Barcelona del tren de alta velocidad, en el sentido de que pueda disminuir en un 80 por ciento este mayor tránsito del mundo entre dos ciudades el tránsito del puente aéreo Barcelona-Madrid. Aunque he quedado un poco helado con la respuesta sobre la participación de las comunidades autónomas y ayuntamientos del señor Palao, creo que en este momento es más necesaria que nunca la participación de las comunidades autónomas, de los ayuntamientos y de los organismos cívicos porque el aeropuerto de Barcelona tendrá que tomar otra dimensión si dismi-

nuye el puente aéreo, y lo que hoy estamos intentando desde Barcelona regional y con otras iniciativas del ayuntamiento, seguramente con esta participación sería más ágil y más correcto.

Sobre las declaraciones que hizo Iberia, es cierto que no es compañía de bandera, pero SEPI aún mantiene la acción de oro y sabemos cómo se condicionan todos estos elementos. A ver cuál de los aeropuertos tiene la categoría de vuelos transoceánicos.

Otros temas pendientes son los aeropuertos de Reus y de Girona, con un crecimiento espectacular. El aeropuerto de Barcelona crece un 10 por ciento anual, pero a raíz del nuevo fenómeno de los vuelos de bajo coste el aeropuerto de Girona va *in crescendo* y su crecimiento es espectacular. Lo que queremos saber es si el hecho de que haya crecido por encima de las previsiones de los respectivos planes directores hará que se vuelva a estudiar o a acelerar el plan director de los aeropuertos de Reus y de Girona y concretamente si en el de Girona está previsto a corto plazo alargar la pista y si vamos a crear —ya sé que hay dificultades, que no todo es AENA y que depende de otros ministerios— la terminal de mercaderías y el PIF (¿). Por otra parte, en el presupuesto de 2005 existía una partida relativa a un tema siempre pendiente, el aeropuerto de la Seo, y nos gustaría que nos dijese cuáles son las perspectivas del aeropuerto de la Seo d'Urgell y cómo se podría integrar en AENA.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Solo le voy a preguntar por el aeropuerto de San Sebastián o de Fuenterrabía, como quiera llamarse. Yo creo que fue en el año 2003 cuando el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular —iba a decir que sin encomendarse ni a Dios ni al diablo, pero, en fin, a alguien se debieron encomendar— hicieron un plan director del aeropuerto de Fuenterrabía al que mucha gente contestó, pero empezaron a ejecutarlo. Después vino el cambio de gobierno, y el actual Gobierno, y más gente que el actual Gobierno, pensó que aquel plan director no tenía razón de ser y que era conveniente elaborar uno nuevo. Hubo un acuerdo en la Comisión de Fomento y Vivienda el día 3 de junio de 2004, en la que, efectivamente, se pidió que se hiciera un nuevo plan director del aeropuerto de Fuenterrabía, del aeropuerto de San Sebastián. Ese plan entiendo yo que debe estar hecho, pues tampoco es un tema excesivamente complicado, máxime cuando buena parte de los trabajos del primer plan director del aeropuerto de Fuenterrabía, el que definió y empezó a ejecutar el Partido Popular, valían. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Yo estaba esperando que en los presupuestos de este año AENA me dijera no que el plan estaba hecho, sino que empezaba a ejecutarse, por eso de que hacer un plan para no ejecutarlo no tiene mucho sentido. Una vez que se elabora un plan, se debe empezar a ejecutar. Yo observo en los presupuestos que dicen:

ampliación plataforma San Sebastián 2006, cero; 2007, cero; 2008, 10.000 euros y 2009, 50.000 euros. Ampliación y remodelación edificio terminal San Sebastián 2006, cero; 2007, cero; 2008, 3.506.000 y 2009, 3.727.000. Aparcamiento de vehículos 2006, cero; 2007, 1.014; 2008, 11.000, etcétera. De la lectura de este cuadro no sabría explicarle a ningún ciudadano de Guipúzcoa cuál es el nuevo plan director y mucho menos si después encima le dijera que estas cifras que aparecen para el 2007, para el 2008 y para el 2009 son previsiones que ya se irán viendo, como se me ha dicho repetidas veces en la tarde de hoy. Por lo que mi conclusión es: no sé si se ha hecho el nuevo plan o no, pero no hay ninguna intención de ejecutarlo o, dicho de otra forma, ya iremos viendo, salvo —que no sé si entra en el plan— la reforma y ampliación de la central eléctrica, que no sé muy bien qué será eso. Esta es mi pregunta. Si efectivamente existe un nuevo plan director y si hay alguna mínima intención de la ejecución de dicho plan que pueda constatarse en estos presupuestos —como dicen que tiene que constatar en los presupuestos— con partidas presupuestarias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra don Salvador de la Encina, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: En primer lugar quiero dar la bienvenida a don Manuel Azuaga, presidente de AENA, y quiero plantearle, primero, que nos comente de una manera general cuál es el actual escenario del transporte aéreo y, en particular, que nos diga cuál está siendo la evolución del tráfico aéreo en este año 2005 y cuáles son las perspectivas para el próximo año 2006. Segundo. En línea con las estrategias generales marcada en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, PEIT, del Ministerio de Fomento, ¿cuáles son los grandes objetivos que guían el presupuesto de AENA para el año 2006? Tercero. En relación con el *handling* es importante señalar que se heredó una situación monopolística muy poco liberalizada e irregular, pues la mayoría de las concesiones se encontraban caducadas. Por eso le pregunto si puede indicarnos qué actuaciones ha emprendido AENA durante el último año para resolver esta situación. Cuarto. En relación con el presupuesto de inversiones de AENA, cuál es la inversión prevista en el programa plurianual 2006-2009? Quinto. Si deducimos la inversión llevada a cabo en Madrid-Barajas y Barcelona en el programa plurianual de inversiones de AENA, ¿qué inversión anual media tendríamos en el periodo 2005-2009 comparada con el periodo 2000-2004? Sexto. Una de las actuaciones más relevantes para el año 2006, no sólo a escala nacional, sino incluso a escala internacional, va a ser obviamente la puesta en funcionamiento de la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas. En este sentido le pregunto: ¿en qué fecha prevé que se va a realizar la puesta en servicio de las nuevas instalaciones de Barajas? Séptimo. El año pasado usted

indicaba en esta misma comparecencia que el coste de la ampliación de Madrid-Barajas superaría los 6.000 millones, ¿puede confirmar a fecha actual cuál va a ser el coste final de esa actuación? Octavo. Además de las actuaciones en las ampliaciones de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, ¿qué actuaciones inversoras puede destacar para el año 2006? De alguna manera esto puede responder también a las numerosas preguntas que le han hecho sobre los aeropuertos. Noveno. Consideramos que AENA está jugando un importante papel de líder en la innovación tecnológica y, en particular, en el desarrollo y futura operación de los sistemas de navegación por satélite Egnos y Galileo. En este sentido, ¿podría indicar la inversión realizada y prevista en estos sistemas? Décimo. Usted en la comparecencia del año pasado ya nos anunció que AENA, para el año 2006, entraría en pérdidas y lo justificaba por las consecuencias de la puesta en explotación de Barajas, por la elevada amortización del inmovilizado y por los elevados intereses financieros a causa de la deuda. El año pasado usted planteaba unos presupuestos con unas pérdidas de unos 235 millones de euros pero en los presupuestos que usted defiende hoy y que ha presentado el Gobierno observamos que se han reducido de los 235 millones de euros que usted anunciaba a solo 158 millones. ¿Nos podría indicar cuál es la causa de esa importante reducción de cerca de 90 millones de euros en cuanto a las previsiones de pérdida? Me parece un dato muy importante porque un descenso de este calibre demuestra sin lugar a dudas una buena gestión en este año de Gobierno.

En undécimo lugar, en relación con la elevada deuda a la que tiene que hacer frente AENA, ¿nos podría indicar si la cobertura de dicha deuda resulta sin necesidad de recurrir a los Presupuestos Generales del Estado? Por último, ya que la situación social, la situación laboral y el proceso de consolidación de los puestos de trabajo en AENA han sido motivo estos días anteriores de una cierta información periodística, ¿nos podría hablar de cómo se encuentra actualmente este proceso?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Azuaga, director general de AENA.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Comienzo sin dilación por el orden en el que me han hecho las preguntas. Algunas de ellas posiblemente queden contestadas con la respuesta a algún grupo. Por tanto, si consideran que ya han sido respondidas, me lo dicen y evitamos tener que repetir.

El señor Merino, del Partido Popular, me hace una batería de preguntas que sin ponerles número voy a intentar contestar. Me pregunta cuáles son los proyectos más importantes de inversión para el año 2006. El más importante sigue siendo el del aeropuerto Madrid-

Barajas, el plan Barajas, fundamentalmente por la entrada en servicio de las actuaciones del nuevo terminal y satélites y de las dos pistas de vuelo con aparcamiento y acceso, aunque ya tenemos operativa una de ellas para por las noches, caso de que haya configuración sur, para aliviar problemas de afección de ruidos, y que conforman, insisto, la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas. Si todas las pruebas que comenzaron el 1 de septiembre funcionan bien —hasta hoy van todas bien—, la fecha prevista sería para el 29 de enero de 2006, aunque después ahondaremos en el tema del aeropuerto Madrid-Barajas. Qué duda cabe que la puesta en funcionamiento el 29 de enero de 2006 de la nueva terminal permitirá duplicar la capacidad operativa del aeropuerto, pasando de 35 a 70 millones de pasajeros y de una capacidad de 78 a 120 operaciones/hora. El presupuesto para Barajas para el año 2006 es de 422 millones de euros.

Plan Barcelona. Las actuaciones que conforman la ampliación del aeropuerto de Barcelona permitirán pasar de una capacidad operativa actual de 58 operaciones/hora a 90 operaciones/hora y de 20 a 40 millones de pasajeros. El presupuesto para el año 2006 asciende a 457 millones de euros siendo las actuaciones más importantes y destacadas la nueva área terminal, el sistema automatizado de tratamiento de equipajes, lo que llamamos SATE, la calle de rodadura sur, con la nivelación de la plataforma sur, y el edificio intermodal y de conexión entre terminales A y B. Después entraré en más detalles en el tema del Prat.

Plan Málaga. El conjunto de obras contemplado para el aeropuerto de Málaga, estimado en torno a 800 millones de euros, permitirá duplicar prácticamente su capacidad operativa y pasar de 12.500.000 pasajeros actuales a 20 millones de pasajeros al año. El presupuesto para el año 2006 asciende a 197,8 millones de euros siendo las actuaciones más importantes la construcción del edificio terminal, urbanización y acceso, que se está realizando; el edificio de aparcamiento y accesos provisionales, cuya obra también ha comenzado; la ampliación de la plataforma zona este, que también se ha iniciado, y la redacción del proyecto de la nueva pista de vuelo, que está en tramitación.

Plan Valencia. Las actuaciones contempladas para la ampliación del aeropuerto con motivo de la celebración de la Copa América de vela el año 2007 permitirán la operación de aeronaves de mayor envergadura de peso y carga, así como una mejora en el servicio prestado a los vuelos domésticos al pasar de una a diez puertas de embarque. El presupuesto para el año 2006 asciende a 68 millones de euros siendo las actuaciones más destacadas la ampliación de la pista de vuelo y plataforma, nuevo edificio de aviación general y de negocio y ampliación del edificio terminal para aviación regional, los tres en obras.

Plan Alicante. Las actuaciones previstas para la ampliación del aeropuerto de Alicante permitirán duplicar la capacidad del edificio terminal pasando de 8

a 20 millones de pasajeros. El presupuesto total de esta inversión supera los 300 millones de euros. El presupuesto para el año 2006 es de 45,4 millones de euros siendo las actuaciones más destacadas la nueva área terminal, que ya está en construcción, y el área provisional de tratamiento de pasajeros.

En cuanto al plan Canarias, iremos aeropuerto por aeropuerto, porque nos volcaremos decididamente en Canarias. Aeropuerto Tenerife Sur, con unas actuaciones para 2006 que ascenderán a 46,3 millones de euros. El aeropuerto de Gran Canaria también tendrá una inversión para el año 2006 de 28.500.000 euros. No voy a especificar las actuaciones porque sería interminable. El aeropuerto de Fuerteventura, con un presupuesto para 2006 de 44,2 millones. El aeropuerto de La Palma, con un presupuesto para el año 2006 de 38,1 millones de euros.

Aeropuerto de Palma de Mallorca. Las actuaciones previstas para la ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca permitirán mejorar la operatividad en plataforma, así como aumentar la capacidad del tratamiento de carga. El presupuesto asciende a 33,2 millones de euros siendo las actuaciones más destacadas la remodelación de la plataforma, la terminal modular de carga y la plataforma frente al nuevo edificio terminal.

Aeropuerto de A Coruña. Las actuaciones previstas para la ampliación del aeropuerto de A Coruña —aunque después profundizaré un poco más en el tema— permitirán la operación de aeronaves en condiciones de baja visibilidad, lo que disminuirá el número de vuelos cancelados, así como la utilización de aeronaves más grandes, con más carga y mayor alcance: el famoso ILS categoría II y III, que llevamos tantos años reivindicando. El presupuesto para el año 2006 asciende aproximadamente a 17 millones de euros, siendo las actuaciones más importantes la instalación del sistema de ILS, cuyos equipos ya están comprados; la ampliación de la plataforma sur; la ampliación del aparcamiento de vehículos, y también la redacción del proyecto de la ampliación de la pista de vuelo. Como usted sabrá, señor Rodríguez, la obra fue adjudicada a Aldesa, una empresa de Madrid y estamos en un proceso de expropiaciones que después pasaré a comentar. Sin embargo, en un tema lleva razón. Usted se puso en contacto conmigo en julio para que intentara hablar con los vecinos y no lo he hecho todavía. Le pido que me disculpe; cuando terminemos las expropiaciones no le quepa la menor duda de que iré por allí para explicar a los vecinos el tema del ruido. Usted lleva razón en que no le hemos explicado a los vecinos el tema del ruido y del ILS.

Aeropuerto de Santiago de Compostela. Las actuaciones previstas para la ampliación del aeropuerto de Santiago permitirán duplicar la capacidad del área terminal pasando de 1,6 a 3,5 millones de pasajeros anuales y el presupuesto ascenderá a 17 millones de euros. Las actuaciones previstas en el aeropuerto de Vigo permitirán una adecuación del edificio terminal para adaptarlo a la demanda del servicio, con un presupuesto de 8,9

millones fundamentalmente para el edificio de aparcamiento de vehículos y ampliación de plataformas de aeronaves. Insisto, estos son los proyectos de inversiones más importantes para del año 2006.

El señor Merino ha hecho referencia al aeropuerto de Bilbao. En ese momento no estaba el señor Beloki y no ha preguntado sobre este tema. Efectivamente, hay una partida presupuestada en el año 2005 que no vamos a ejecutar y que se traslada al año 2006, por un motivo evidente. Hemos tenido un contencioso complicado con el arquitecto del aeropuerto, que como saben es Santiago Calatrava. Prácticamente hace unos días hemos llegado a un acuerdo de soluciones más adecuadas tanto arquitectónicas como funcionales. Se ha hablado con él y en estos momentos estamos finalizando con él las soluciones que vamos poder acometer en breve. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Las dos primeras actuaciones son la mejora operativa del edificio terminal, que consiste fundamentalmente en crear un cerramiento de zona de llegadas —como conocerán SS.SS. cuando llovía les caía agua a los pasajeros que estaban esperando— para evitar que las personas esperen a la intemperie y, en segundo lugar, mejoras en la accesibilidad del edificio terminal consistentes en la adaptación a las normas sobre la accesibilidad para personas con movilidad reducida vigentes actualmente en el País Vasco. Se contempla la adecuación de escaleras, rampas, puertas, aseos y la inversión prevista estará en torno a 20 millones de euros. Por tanto, este año, como habrá visto en los presupuestos, no lo ejecutaríamos, porque está previsto en torno al 54 por ciento de ejecución. Por tanto, se incrementará. Si ejecutamos estas obras en el año 2006 —que esa es nuestra intención— posiblemente estaremos en un 200 ó 200 y pico por ciento de cumplimiento del presupuesto de 2006, es decir, que se trasvasa el presupuesto de 2005 a 2006.

Respecto al aeropuerto de Castellón el rol de AENA se limitará a la prestación de los servicios de asesoramiento para el equipamiento de la navegación aérea y sobre todo a la función de proveedor de los servicios correspondientes a la ayuda a la navegación aérea. Con relación al plan director tengo que decir que AENA, de acuerdo con las instrucciones del Ministerio de Fomento, ha asumido la instrucción de la tramitación del mismo y ya se han iniciado los contactos con los gestores del aeropuerto para ultimar los detalles, el contenido y la tramitación del plan director; por tanto nosotros solo aportaremos la parte del tráfico aéreo, concretamente de la navegación aérea. Lo mismo ocurre con el aeropuerto de Ciudad Real y en Murcia, sobre todo con su aeropuerto privado, porque, como bien ha dicho el señor Merino, en el aeropuerto de San Javier se está produciendo una bajada sustancial en su crecimiento, a pesar de lo cual vamos a mantener las inversiones previstas porque lo consideramos un aeropuerto de interés general. Respecto a Zaragoza ya he dicho antes que vamos a cumplir todo lo previsto antes de la Expo 2008. Ya está todo licitado, algunas cosas están adjudicadas y otras en

tramitación, por tanto todo está en marcha sin ningún problema.

En cuanto a las partidas no regionalizables antes comenté que no me había traído los datos contables, pero le puedo decir que únicamente están relacionadas con temas de navegación aérea, es decir, con centros de control. Se trata de una bolsa de inversión obligada que tenemos para temas puntuales relacionados con el sistema de navegación aérea y, por tanto, no lo imputamos a ninguna inversión, para hacer más exactas las inversiones, ni siquiera a los centros de control que hay en algunas regiones; son las centralizadas en Madrid.

Al aeropuerto de Alicante le pasa como al de Málaga, es decir, se trata de un aeropuerto absolutamente colapsado que necesitaba el empuje de la terminal. La ampliación se adjudicó a principios de este año y las obras ya están en funcionamiento; por tanto, creemos que la terminal del aeropuerto de Alicante estará en funcionamiento a finales del año 2007 o principios de 2008. No sé si aguantará porque es sorprendente el incremento anual de tráfico que está teniendo este aeropuerto.

En Málaga actualmente hay 31 actuaciones en marcha, 13 en ejecución, la más importante es la de la terminal, también las urbanizaciones y accesos y fundamentalmente el edificio de aparcamiento, que le va a dar 1.800 plazas nuevas a Málaga. En licitación tenemos dos actuaciones y en redacción de proyectos 16, el más importante de los cuales es la ampliación del campo de vuelo, una nueva pista que tendría 2.750 metros, con un importe de ejecución previsto en torno a 120 millones de euros, cuyo inicio tendrá lugar en julio de 2007; estamos empezando los trámites de expropiación de los terrenos, que serán aproximadamente 160 hectáreas.

Respecto a Córdoba no quisiera decirle al señor Merino que estoy de acuerdo con él porque mañana me podrían decir que el presidente de AENA está de acuerdo con lo que él ha comentado sobre Córdoba. El tema es complicado. No queremos que se piense que la voluntad de AENA no es hacer todo lo posible para mejorar la situación del aeropuerto de Córdoba. En primer lugar, quisiera transmitir nuestro alto interés y decidido apoyo en mejorar y modernizar las infraestructuras del aeropuerto de Córdoba, con el objetivo de eliminar las restricciones que hoy tiene para operaciones de compañías aéreas. Es un hecho clarísimo. Estamos realizando estudios y manteniendo reuniones con técnicos del Ayuntamiento de Córdoba, concretamente el jueves pasado, con el objetivo de definir y evaluar las opciones necesarias. La pista actual del aeropuerto de Córdoba tiene una longitud de 1.380 metros y está dedicada, como bien sabe, a la operación de aeronaves de aviación general y privada, prácticamente a aeronaves muy pequeñas. Lo que acordamos en esa reunión es que en principio vamos a valorar los requerimientos en cuanto a la longitud y anchura de pista para permitir la operación de las compañías de bajo coste y charter de vuelos de medio alcance, a Londres a Baleares... Nuestra opinión es que va a ser complicado, porque una vez obtenida la longitud

de la pista necesaria, que en principio hemos calculado en unos 2.500 metros, habría que analizar la servidumbre tanto física como acústica y, lo más importante, la afección social. Sabe que hay miles de viviendas alrededor y se provocaría en su entorno un desmadre absoluto. Este es un punto muy importante para cualquier desarrollo futuro en el que necesitaremos el apoyo del ayuntamiento y de todos los agentes sociales de Córdoba. Una vez que tengamos el estudio se valorará y acordaremos lo que haya que hacer. Creo que el estudio se podrá tener en un mes o mes y medio, pero insisto en que el mayor problema es la afección social de las viviendas que hay alrededor.

Sevilla tiene efectivamente un presupuesto para este año con un crecimiento del 159 por ciento. Bien es cierto que el año anterior había tenido solo un presupuesto de 7.110.000 euros. No tengo aquí los datos, pero allí tenemos un centro de control de toda la región de Andalucía y creo que la partida es para el sistema de navegación del centro de control. De todas maneras, lo veré, porque no tengo aquí los datos.

En cuanto a Barajas, una buena pregunta, ya le he dicho antes las grandes inversiones que tenía el presupuesto este año, creo que 421 millones. Como me ha realizado el Grupo Socialista varias preguntas sobre Barajas podemos verlo posteriormente.

Había algo sobre Barcelona... **(El señor Merino López: La repercusión con la llegada del AVE, con el descenso de viajeros.)** Yo digo lo mismo que ha comentado esta tarde el secretario general. Son tantas las expectativas y los crecimientos que tiene El Prat que, cuando Iberia decía que si estratégicamente quitaba la ruta, como decía Fernando antes, yo sé de compañías aéreas que están deseando que Iberia se vaya. No se olviden de que hoy en día es más importante tener *slots* que tener aviones o aeronaves en propiedad. El mayor fondo de comercio que puede tener una compañía aérea hoy en día es tener *slots* y en las horas que lo tienen. Por tanto, cuando los presidentes de las compañías empiezan a decir cosas, ellos sabrán por qué lo dicen, pero yo creo, y es mi opinión personal, que tendrían que haber hecho un análisis muy negativo de esas rutas para decir que van a cambiar las rutas internacionales de Barcelona a otro sitio, me cuesta creer que las vayan a quitar, porque hay compañías españolas y extranjeras deseando coger los *slots* de Iberia. Como decía Fernando esta tarde, si ellos dejaran el Barcelona-Madrid/Madrid-Barcelona, seguro que habría otras compañías que lo podrían coger. De todas maneras, en nuestra idea está que cuando terminemos la puesta en funcionamiento de Barajas nuestro gran centro de atención de inversión será el plan de Barcelona, que —y ahora responderé a Esquerra Republicana— efectivamente lleva algún que otro mes de atraso en la inversión, pero lo vamos a recuperar.

El señor Beloki me preguntaba por el aeropuerto de San Sebastián. La principal actuación y más sensible contemplada en el plan director del aeropuerto de San Sebastián era la ampliación o no de la pista de vuelo,

que suscitó, como bien sabemos, un gran rechazo social de las instituciones locales por las afecciones medioambientales y urbanísticas que supone.

Por este motivo en julio del año pasado la Comisión de Fomento y Vivienda aprobó una proposición acordando 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 acomete todas aquellas medidas dirigidas a incrementar la seguridad y la modernización de las infraestructuras. AENA, siguiendo las directrices de la proposición, ha finalizado el Plan director del aeropuerto, donde no se contempla la ampliación de la pista de vuelo. Pero hay un problema. Es importante indicar que, al no aumentar la longitud de la pista, el aeropuerto perdería operatividad y algunas compañías nos han comentado que podrían dejar de operar o disminuir las operaciones en este aeropuerto. En estos momentos estamos a la espera de iniciar la tramitación correspondiente del nuevo plan director. Como sabe S.S., la longitud actual es de 1.750 metros y la ampliación prevista era de 346 metros hasta alcanzar los 2.100. También sabe que la ampliación de la pista de vuelo sería necesaria para no perder operatividad en el aeropuerto, debido a la implantación de las normas de la Organización Civil Internacional, OACI, que exige que se aumenten las áreas de seguridad de extremos de pista. El aumento de estas áreas implica la disminución efectiva de la pista actual de vuelo a efectos de despegue y aterrizaje. Por tanto, lo tenemos pendiente.

El señor Rodríguez preguntaba por A Coruña. Efectivamente no me informaron los vecinos. Se lo he dicho antes y lo repito. Me llamó en julio; le pido disculpas pero no lo hemos hecho aún. El ILS, categoría 23, lo tenemos adjudicado. Hemos iniciado el expediente expropiatorio y a pesar de eso hemos alcanzado acuerdos con todo el mundo. Ya hemos firmado con cuatro propietarios un acuerdo amistoso, así como con la empresa de mudanza afectada con la que hemos buscado una solución que permite mantener las instalaciones de la empresa. Únicamente queda por conseguir la compraventa de un bloque de seis viviendas; estamos esperando a que regularicen los títulos de propiedad, que no tenían, pero no vamos a tener ningún problema. El único problema que tenemos, como usted sabe, es el pazo afectado por la obra y con cuyo propietario no hemos alcanzado ningún acuerdo, a pesar de que el pazo no tiene ninguna calificación cultural. Estamos seguros de, que cuando vea que hemos iniciado el expediente expropiatorio, llegará a algún acuerdo con nosotros. Inclusive estamos dispuesto a donar a la Xunta, a la Consejería de Cultura, el pazo, una vez que lo hayamos adquirido. En cuanto a la ampliación de la pista, estamos redactando el proyecto, creo que se va a acabar pronto y esperemos que licitemos enseguida. De A Coruña de momento no tengo nada más. También hemos empezado la parte de la ampliación de las plataformas de las naves. Por tanto,

todas las actuaciones están en marcha. Sabe que el incremento de los presupuestos de Galicia en este año con respecto al año 2005 es del 240 por ciento, y concretamente A Coruña tiene un 800 por ciento más de inversión de lo que tuvo anteriormente.

Me pregunta el señor Andreu varias cuestiones. Yo creo que con respecto a Iberia le he contestado. Si decidiera cancelar sus rutas desde Barcelona, como bien le comentó, insisto, el secretario general, son estrategias empresariales y AENA no tiene nada que ver. Lo más importante es que de aquí a dos años pasaremos de 58 operaciones a 90 operaciones por hora, que es lo más importante para Barcelona. Saben que está absolutamente saturada, no solo basta con poner la tercera pista en funcionamiento; se necesita inmediatamente la terminal. Ese es, insisto, uno de los objetivos prioritarios de AENA en estos dos próximos años.

Para que se quede tranquilo con el exceso o no en el Plan Barcelona, yo hoy precisamente, creyendo que me podría preguntar esta cuestión, al actual director del Plan Barcelona, que fue nombrado en el año 2000 ó 2001, le he pedido un certificado y me ha dicho lo siguiente, que el total del Plan Barcelona son 2.747.917.000 euros, que actualmente hay realizados 1.268.055.000 o sea, el 46,1 por ciento y nos quedan pendientes de ejecutar 1.479 millones de euros, concretamente el 53,9 por ciento. En relación con la variación de la cifra total anterior me indica que podría variar su realización definitiva y esta la estima en 140 millones de euros, que supondría un exceso presupuestario como mucho del 5 por ciento, además, por una serie de actuaciones que en su día no estaban contempladas en el plan. Cuando se hace un plan, se empieza a decir: ¿y esto por qué no? ¿Y esto por qué no? Concretamente, ahora con el acuerdo al que hemos llegado con los vecinos de Gabamar, Castelfells, ha provocado hacer un by-pass entre pistas que va a provocar una inversión en el Plan Barcelona de 20 millones de euros, que no estaban contemplados; y esto es del Plan Barcelona y está incluido en este 5 por ciento.

Se hablaba de similitud con el Aeropuerto de Madrid. No podía haber tanto desfase presupuestario, porque aquí prácticamente no ha habido expropiaciones, que es lo más fundamental. El aeropuerto de Madrid-Barajas, que después comentaré que superará los 6.000 millones de euros, se había presupuestado en su día que no llegaba a 400 millones de euros de expropiaciones. Hoy en día vamos por 1.800 millones. Y lo que queda.

Seu de Urgel. Presupuestamos un millón de euros, como sabe S.S. Existe un problema de accesibilidad en la pista que se quiere poner en funcionamiento. Hemos instalado un observatorio meteorológico para ver en qué periodos están los cambios en cuanto a niebla y baja visibilidad. Hay informes del Copac y de pilotos que dicen que es un aeropuerto peligroso. Y ahí estamos. No le puedo decir nada más. Me ha pedido mi opinión sobre la gestión del aeropuerto, aunque ya se la había dado Fernando Palao. Quiero indicarle que en el Plan estraté-

gico de Infraestructuras, del PEIT, el ministerio considera una de las directrices de actuación en el transporte aéreo la apertura de la gestión del aeropuerto a la participación de las autoridades autonómicas y locales. El objetivo final de cualquier modelo futuro —que yo creo que todos son mejorables—, y AENA es un buen modelo pero bastante mejorable, debería dar como resultado, y en ello estamos todos de acuerdo, el aumento de la seguridad y la calidad de los servicios del aeropuerto. Tiene que seguir garantizando el funcionamiento en red de los aeropuertos, como se insistía esta tarde, una mejor navegación y control del tráfico aéreo y el avance hacia la constitución del cielo único europeo. En estos momentos digo lo mismo que se ha dicho esta tarde. El secretario general y yo estamos trabajando para analizar las posibles alternativas de fórmulas para la definición de dicha participación. Esperamos culminar estos trabajos en un par de meses como mucho. Para finalizar este tema, quiero indicar que, independientemente de lo que nosotros pensemos, AENA y este presidente estarán a los acuerdos que tome el Gobierno y el Parlamento, y adoptaremos cualquier decisión que se tome sobre esta materia.

Reus y Gerona. No encuentro ahora la documentación, pero todas las actuaciones están en funcionamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor presidente de AENA, le ruego concisión en sus respuestas; estoy seguro de que los señores diputados le agradecen lo exhaustivo de su información, pero, después de 14 horas ininterrumpidas, la Presidencia agradecería la concisión de todos ustedes, de los comparecientes y de los que solicitan tan exhaustiva información. Puede continuar.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Yo, señor presidente, estoy deseando que sea así. El señor De la Encina me hacía infinidad de preguntas. Preguntaba cuál está siendo la evolución del tráfico aéreo en 2005 y cuáles son las perspectivas para 2006. El sector del transporte aéreo atraviesa en la actualidad por un momento histórico de transformación caracterizado por la recuperación general del tráfico aéreo internacional, a pesar de la escalada del precio del crudo y de los graves problemas de supervivencia que atraviesan numerosas compañías aéreas. El tráfico aeroportuario a lo largo de todo el mundo ha crecido entre enero y julio respecto al año anterior un 6,5 por ciento en pasajeros, un 2,3 por ciento en operaciones y un 2,4 por ciento en carga. Los aeropuertos europeos han tenido un leve descenso con respecto al crecimiento mundial, concretamente ha sido un 5,9 por ciento, en operaciones un 3,2 por ciento y en carga un 2,4 por ciento. En el caso de España, el crecimiento ha sido aún mucho más positivo; entre enero y agosto los pasajeros han crecido un 8,8 por ciento y en operaciones de aeronaves un 7 por

ciento, mientras que el volumen de mercancías ha tenido un decremento del 3,2 por ciento. Podremos cerrar en torno a 175 millones de pasajeros las previsiones en los aeropuertos españoles y con más de dos millones de operaciones. Las previsiones son de continuo crecimiento de la demanda y las previsiones del plan estratégico 2006-2007 de AENA a medio plazo apuntan a un crecimiento medio anual del 4,8 por ciento —estamos siendo conservadores— en pasajeros, un 4 por ciento en aeronaves y un 4,6 por ciento en carga.

Los grandes objetivos en el presupuesto de AENA. Son cinco. Sin entrar en ellos en profundidad, está, en primer lugar, aumentar la seguridad integral de aeropuertos y navegación en su triple perspectiva de operaciones aeronáuticas, de personas y bienes y de prevención de riesgos laborales. No estamos hablando de inspecciones, AENA no inspecciona. Las inversiones previstas para la seguridad de este año son el 9,4 por ciento del total de las inversiones, concretamente 167 millones de euros. Y el gasto de seguridad, referido fundamentalmente a la vigilancia privada contratada para apoyar a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, se incrementará en un 11,5 por ciento por lo tanto, se situará en 106 millones de euros, que con los 167 prácticamente tendremos casi 270 millones de euros en seguridad. El segundo objetivo será mejorar la calidad de los servicios prestados. El tercer objetivo, el desarrollo de la infraestructura de los aeropuertos y navegación aérea, como ya he comentado. El cuarto objetivo será continuar con la mejora de la eficacia y la eficiencia económica —sobre todo aumentando los ingresos, como lo estamos haciendo y que después comentaré—, la reducción de los costes y, por supuesto el control de la deuda. Y el quinto objetivo, que no por eso el menos importante, se centrará en desarrollar y motivar al personal de AENA mediante una mejor gestión de los recursos humanos y una potenciación de las acciones formativas que, después de las preguntas que me han hecho, comentaré más adelante.

En cuanto al *handling*, es interesante que se nos haga esta pregunta. No voy a describir ahora cuáles son los servicios del *handling*, porque hay muchísimos. Algunos de ellos se han sacado a concurso, fundamentalmente los de asistencia en rampa, que son la asistencia de equipajes, la asistencia de carga y correos y la asistencia de operaciones en pista; otros no se han sacado. En relación con el *handling*, me gustaría comentar el importante esfuerzo que hemos realizado para normalizar la situación anterior, así como para impulsar la liberalización del sector, eliminando monopolios y aumentando la calidad de los servicios, a la vez que se reduce su precio, como hemos hecho. Como saben, en la actualidad Iberia está como primer agente de *handling* en todos los aeropuertos y con todas las concesiones vencidas desde marzo de 2003. Además, existe un segundo agente en los aeropuertos de mayor tráfico, también con la mayoría de concesiones vencidas. En total, actualmente existen 33 licencias de *handling*. Lo primero que hicimos conjun-

tamente con la Secretaría General de Transportes fue solventar el problema de incertidumbre del personal de *handling*, aproximadamente en torno a 13.000 empleados. Se dio una solución a la estabilización y consolidación del empleo en el sector del *handling* y el pasado mes de julio se aprobó el convenio entre la patronal y los sindicatos, tutelados, como sabéis, por AENA.

Tras resolver esta problemática, inmediatamente se inició el proceso de concurso público de las concesiones o licencias, que han pasado de 33 concesiones actuales a 55. Lo hemos dividido en dos fases. Para la primera fase, cuyo plazo de presentación se cerraba hoy, se han presentado 14 empresas. Curiosamente son el grupo de los aeropuertos más pequeños. Así que cuando saquemos la segunda fase, que la sacaremos al final de este mes, no sé lo que ocurrirá. Son doce empresas, de las primeras que os podáis imaginar. Han sido 19 las concesiones en aeropuertos de menor tráfico. Para la segunda fase prevista, como antes he comentado, para final de este mes, se licitarán 36 concesiones en aeropuertos de mayor tráfico. Podría comentar qué aeropuertos pasan de uno a dos y de dos a tres, pero diré simplemente que hay cuatro aeropuertos fundamentales, que son Madrid, Barcelona, Alicante y Málaga, que pasarán de dos a tres licencias, y algunos que tenían una pasan a dos, que son los 36 famosos que van a optar a la segunda fase. Está todo el mundo expectante con ese concurso. Tengo que decir que aproximadamente el 45 por ciento del mercado de *handling* es justo lo que hoy en día se va a sacar, lo que nosotros llamamos mercado a tercero puro, el mercado libre a licitar, y el 55 por ciento de ese servicio de rampa son de *autohandling* o mercado cautivo, como nosotros lo llamamos.

Tenemos constancia de que hay algunas compañías aéreas interesadas en confundir a algunas comunidades autónomas y a algún que otro diputado, porque me consta. Quisiera comentar algo sobre el *autohandling*. AENA, aún estando involucrada en el complejo proceso de convocatoria de los concursos de *handling*, ha ido concediendo licencias de *autohandling* en todos aquellos aeropuertos donde no ha habido dificultades específicas debidas a relación de obras importantes por espacio, por capacidad y por operativa de seguridad del recinto aeroportuario; puedo decir que estamos dando todos los *autohandling* una vez firmado el convenio, exceptuando Madrid, Barcelona, Alicante y Málaga. Alicante y Málaga, porque están en obras y sería un caos dar *autohandling* a diestro y siniestro; Madrid y Barcelona, por estrategia pura y dura. ¿Podéis imaginaros aeropuertos *hubs*, como Madrid y Barcelona, dar 600 ó 700 *autohandling* a cada compañía que venga por aquí? Sería de locos. En principio tenemos decidido —ya lo veremos después— que dejaremos pendientes Madrid y Barcelona y cuando terminen sus obras Málaga y Alicante iremos dando el *autohandling*.

Las principales compañías aéreas españolas se prestan a sí mismas los servicios de rampa, tanto Iberia como

Spanair y Air Europa. Lo mismo ocurre con Air Nostrom, a efectos prácticos, al recibir asistencia de Iberia. Además se han concedido, para que lo sepan SS.SS., recientemente numerosas licencias de *autohandling*. Destacan Vueling, que lo hemos dado en Valencia y Bilbao; Vinter Canarias, en todos los aeropuertos canarios; Lagunair, en el aeropuerto de León; Rayanair, en Almería, Gerona, Granada, Jerez, Murcia (San Javier), Reus, Santander, Santiago de Compostela, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza; Channel Express, en el Aeropuerto de San Javier; Easy Yet, en Almería, Asturias, Bilbao y Valencia. El caso de Easy Yet es especialmente significativo, ya que, a pesar de que las licencias de *autohandling* de Almería y Bilbao se concedieron en los meses de febrero y marzo y las correspondientes a Asturias y Valencia en el mes de septiembre, hasta el momento no han hecho efectiva ninguna de ellas. Es necesario recalcar que AENA cumple escrupulosamente toda la legislación vigente sobre este tema, tanto la emanada por la Unión Europea como la existente en el ámbito nacional. Lo digo porque todos sabemos que concretamente una compañía aérea ha estado diciendo cosas que no se ajustan a la realidad en los temas de *autohandling*, y quería aprovechar esta ocasión para decir cómo se está actuando en estos temas, independientemente de lo que diga esa compañía. Prefiero no decir el nombre, aunque lo saben la mayoría de ustedes.

En cuanto a las inversiones previstas en el 2006-2009, no lo tengo aquí. Si quiere, se lo daré por escrito. La inversión media en el periodo 2005-2009 puede estar en torno a 1.400 millones de euros; se lo pasaré también por escrito. En cuanto a la fecha en que se prevé que se va a realizar la puesta en servicio de la instalación de Barajas, ya lo he comentado, el 29 de enero, si todo va bien, como parece que está yendo. Estamos en los meses críticos y en los temas fundamentales. El mes de noviembre es el mes clave en todo este proceso, porque es el mes de actividad con aquellos negocios que van a estar con nosotros, comerciales, de asistencia técnica con las compañías aéreas, y parece que el tema, insisto, al día de hoy, está funcionando. Pronto tendremos, antes de que finalice el mes, una campaña en los medios, para ir adaptando al público objetivo al nuevo aeropuerto. Sí quería decir que este aeropuerto nos tiene que llenar de orgullo a todos los españoles, porque va a ser uno de los aeropuertos más modernos de Europa y con mayor capacidad de crecimiento. Es una obra de Estado de la que todos podemos sentirnos orgullosos; el éxito o el fracaso será de todos, principalmente mío. Hay datos escalofriantes de lo que vamos a poner en marcha, pero ya tendremos ocasión también de mandárselos por escrito. Coste final de la operación. En la comparecencia del año anterior dije que el IGAE iba a hacer una auditoría, está realizada y al 31 de diciembre de 2004 —si quieren le doy el informe de la auditoría al presidente de la Comisión— lo cifraba en 5.874 millones de euros, sin incluir algunos costes de mayor precio de expropiaciones.

Estamos hablando de un coste final de 6.100 ó 6.200 millones de euros. En cuanto a las actuaciones inversoras que destacaría para el 2006, lo he comentado antes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Azuaga, le ruego brevedad.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Lo hago muy rápido. Creo que quedan tres preguntas. Se lo paso por escrito si quiere. (**Asentimiento.**)

El señor **PRESIDENTE**: Le pido que sea lo más conciso posible.

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaga Moreno): Me comentaba que el pasado año se planteaba en los presupuestos 235 millones de euros, pero que en los presupuestos se presentan unas pérdidas de 158 millones de euros. Bien, fundamentalmente son pérdidas contables. Es importante indicar que la cuenta de resultados del ejercicio 2006 contempla con respecto al año 2005 unos incrementos de gasto de un año a otro. Por ejemplo, incremento de amortizaciones de inmovilizado, solo con la puesta en funcionamiento de Barajas, 127 millones de euros; incrementos de gastos financieros con respecto al año anterior, 36 millones de euros; e incremento de gastos de explotación por la puesta en funcionamiento de Madrid-Barajas en tema de incremento de coste de personal y de otros gastos de explotación, 105 millones de euros. En total serían 268 millones de euros; si restamos los 158 millones de euros de pérdidas, podríamos estar dando unos beneficios de 110 millones de euros. La diferencia que hay entre los 235 millones de euros y los 158 millones de euros fundamentalmente es el crecimiento de los ingresos por motivo del tráfico y también por el incremento de los ingresos comerciales, por el control de la contención de los gastos operativos y, por supuesto, también por una reducción de costes que ha habido en servicios centrales, implementando un plan de reducción de costes. Tenemos cobertura de deuda hasta el año 2007; o sea, tenemos garantizadas todas las inversiones hasta finales del año 2007 con la firma de operaciones finalistas con el Banco Europeo (BEI) de 2.130 millones de euros, que está dispuesta a la mitad, con el ICO 1.000 millones de euros y con el Defabank 500 millones de euros. Por lo tanto, a partir del año 2008, habría que obtener nueva financiación a través de operaciones con la banca institucional, pero, como son proyectos finalistas, con el BEI, con el Defabank y con el ICO no habría ningún problema en tener financiación.

En cuanto a la situación laboral ha habido algún que otro movimiento sindical, fundamentalmente en los sindicatos de aeropuerto, no de navegación aérea, porque

desde hace muchísimos años ha habido un incremento enorme del empleo temporal. Desde el año 1992 que solo teníamos 100 personas temporales, hemos pasado a tener 1.460 personas, además con el mismo nivel de plantilla. En el año 1992 se tenían 10.300 empleados y hoy en día tenemos 10.500 empleados, o sea, en 14 años se ha mantenido prácticamente la plantilla y, sin embargo, se ha incrementado casi el 20 por ciento la plantilla en situación temporal. Tengo que decir a SS.SS. que, gracias a las gestiones que se han estado llevando a cabo a través de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento con el presidente, el Ministerio de Administraciones Públicas y la Dirección de Coste de Personal parece que podemos conseguir que haya una consolidación importante de la temporalidad que actualmente existe en AENA.

El señor **PRESIDENTE**: Comprendo que le han hecho muchas preguntas, señor presidente de AENA, pero usted ha sido muy exhaustivo en las respuestas.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (NAVAS GUTIÉRREZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/000738) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000799)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado. Les rogaría a los señores diputados que hagan preguntas muy concretas para que el señor presidente pueda ser muy conciso.

Esta comparecencia la ha solicitado el Grupo Parlamentario Mixto y el Grupo Parlamentario Popular. Señor Rodríguez tiene S.S. la palabra para formular las preguntas que estime oportunas.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, aunque debería ser extensivo a todos los presidentes de sociedades, hay que agradecer efectivamente tan pormenorizada información, que en el caso de los puertos creo que no falta ni el gasto en cerillas. Nos gustaría preguntarle varias cosas. En primer lugar, quisiera saber respecto de los fondos que hay para el año 2006 con destino a actuaciones de la autoridad portuaria de A Coruña, en particular los destinados al llamado puerto exterior, cuál es su origen. Es decir, ¿son todos fondos de capacidad de autofinanciación de la autoridad portuaria y capacidad de endeudamiento o hay algún otro fondo que tenga otro origen? Vinculado con esto, también quiero saber si tiene alguna noticia sobre la concesión de fondos estructurales, que es otra de las patas en las que se tendría que apoyar ese megaproyecto de 600 millones de euros del puerto exterior de A Coruña. En segundo lugar, en el caso de la autoridad portuaria de Ferrol-Sancibrao lo que se plantea es en un

horizonte temporal 2001-2010, la construcción sobre todo del puerto exterior. Me podría indicar si esta capacidad de autofinanciación de la autoridad portuaria está garantizada aunque el puerto pueda no cambiar su dinamismo económico previsiblemente antes de 2010. En tercer lugar, en relación con un puerto que nos preocupa que es el de Vilagarcía, vemos que hay una serie de proyectos que creo que ya estaban anunciados el año anterior pero que no acabamos de ver realizados, en concreto el acceso por ferrocarril al muelle de Ferrazo. Queremos saber si es una obra que por fin se va a construir o no y cuál es el grado de ejecución de la llamada explanada, prolongación también del muelle de Ferrazo. Por último, en relación con la autoridad portuaria de Vigo, parece ser que hay un proyecto para la ampliación del puerto de Bouzas. ¿Podría decirnos si este proyecto se va a ejecutar aunque no haya ni plan director ni plan de usos previamente?

Por nuestra parte nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular el señor Ayala tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar, señor presidente de Puertos del Estado, bienvenido al día siguiente al que se le citó para que compareciera en esta Comisión. En segundo lugar, señor Navas, le pido que su gran capacidad de síntesis no se deje vencer por su afán de ser exhaustivo.

Dicho esto, trataré de ser muy breve. Le haré algún comentario y alguna breve pregunta sobre los presupuestos para el año 2006. En primer lugar, evitaré hacerle la pregunta que le he hecho al secretario de Estado y que he dejado por escrito acerca de la aparente falta de correlación entre los planes de empresa y los puertos porque espero que se me conteste por escrito, con lo cual le libero de tal respuesta. En segundo lugar, deseo hacer algún comentario sobre la extrañeza que le causa a este portavoz la circunstancia de que los presupuestos de Puertos del Estado solo suban un 2,5 por ciento, de 1.327,40 millones de euros en 2005 a 1.361,11; extrañeza que se pone aún más de manifiesto cuando vemos que la propia inversión prevista —dato facilitado por ustedes a la hora de confeccionar el presupuesto— supone reconocer que solo se va a ejecutar el 87 por ciento del presupuesto, es decir 1.155,016 millones de euros, tal y como aparece en el anexo de inversiones reales para 2006 y en la programación plurianual. De la misma manera, nos tiene que extrañar la reducción de la programación plurianual —aunque sabemos que es estimativa— que se produce en los años sucesivos al periodo 2007-2009 que caen de 1.127 millones en el año que viene —es decir, una caída de casi 250 millones con respecto a este año—, 969 millones en el año 2008 y 696 en el año 2009, lo que me imagino que tendrá una explicación racional; explicación que también le solicitamos a la hora de especificar qué parte de inversión corresponde a concesional y cuánta a pública, habida cuenta

de que con los objetivos marcados con el PEIT parece que esa dicotomía público-privado y la recuperación de titularidad de algún servicio público hacía necesario esperar no solo a la reforma de la ley que ustedes ya han anunciado, sino también al plan sectorial de desarrollo del PEIT que evidentemente no está hecho.

La inversión en cuanto a la licitación ha caído de manera importante. En el año móvil de septiembre de 2004 a agosto de 2005 la licitación de Puertos del Estado ha bajado un 44,34 por ciento con respecto al año anterior, lo cual no deja de ser sorprendente. No le voy a hacer ninguna pregunta respecto a ningún puerto en concreto, pero hay dos últimas cuestiones que le quiero plantear sobre datos de su balance de situación. El primero es el relativo a los acreedores a largo plazo que suben de una manera espectacular de 2005 a 2006, de 666,988 millones de euros a 1.098,647. El segundo dato —y no alcanzamos a entender las razones que lo motivan— son las enajenaciones de inmovilizado que casi se duplican, pasando de 22,5 millones en el año 2005 a casi 34 millones en el año 2006. Presidente de Puertos del Estado, esta es toda mi intervención y espero que la misma longitud tenga su respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos desean intervenir? (**Pausa.**)

Señor Beloki, tiene la palabra.

El señor **BELOKI GUERRA**: Intervengo muy brevemente para preguntarle sobre el puerto de Pasajes; ninguna de las partidas que se contemplan en Puertos del Estado y Autoridades Portuarias para Pasajes se habla de un posible puerto exterior, no ya de empezar a ejecutarlo, ni siquiera estudiarlo, y no ya en lo que se refiere al presupuesto para 2006 sino tampoco, dentro de esa programación plurianual, para 2008 ni para 2009. ¿Significa esto que ustedes entienden que no procede ni siquiera estudiarlo? Dicho de otra forma, si usted creyera que sí corresponde estudiarlo, ¿a quién le correspondería hacerlo, tratándose como se trata de un puerto de interés general?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Seré más breve que mi amigo Ayala.

Señor presidente del Ente Público Puertos del Estado, simplemente le formularé dos cuestiones. ¿Cuándo cree que entrará en el Parlamento la nueva ley portuaria? Espero que los aires que hay en AENA no estén en esta ley, si no sería un retroceso en el tema representatividad de los entes autonómicos y locales. Segunda cuestión, ¿son conscientes de que en el puerto de Tarragona, y por extensión en el de Valencia, no existe aún proyecto para la evacuación de mercancías con ancho UIC internacional? Nos han dicho que el UIC empezará por este

término, que es el noreste de España, pero nos gustaría que hiciera alguna precisión sobre la necesidad de contar con el ancho UIC en el puerto de Tarragona.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Bien venido a esta Comisión, señor Navas. Dada la hora que es, seré concreto.

Quiero preguntarle, en primer lugar, qué ratios maneja habitualmente Puertos del Estado para analizar la eficacia y la eficiencia de la gestión portuaria y, dentro de esta pregunta, cómo han evolucionado dichos ratios en los últimos años y cómo se prevé que evolucionen en los próximos años. Segundo, ¿cuáles son los objetivos estratégicos del sistema portuario español que justifican la inversión propuesta de 1.361 millones de euros en inversión material e inmaterial para el año 2006? Tercero, ¿cuál es la distribución de la inversión propuesta entre los distintos elementos funcionales, abrigos, muelles, accesos, etcétera? ¿Cuál será el incremento de oferta infraestructural que presentarán los puertos españoles como consecuencia de las inversiones que están en ejecución o se iniciarán en los próximos ejercicios y finalizarán dentro del periodo 2005-2010? En último lugar, ¿el único elemento a tener en cuenta es la generación de infraestructura para mejorar la eficacia y la eficiencia de los puertos de interés general o es necesario introducir modificaciones puntuales en el modelo portuario? Más concretamente, ¿cuáles son los criterios que van a inspirar la modificación de la Ley de Puertos de 2003?

Finalizo trasladándole la solidaridad del Grupo Socialista por los incidentes que usted tuvo que sufrir el otro día, solidaridad que sé que es compartida por lo demás grupos, y felicitándole por haber posibilitado gracias a su tenacidad, y por supuesto a la del secretario general de Transportes, don Fernando Palao, la desconvocatoria de la huelga prevista para los días 6, 7 y 8 de este mes de octubre.

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

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Navas Gutiérrez): En primer lugar, quiero manifestar mi satisfacción por comparecer aquí y someterme a las preguntas que han tenido a bien formularme, que intentaré responder con la máxima rapidez posible.

El señor Rodríguez pregunta por los orígenes del fondo para la obra de A Coruña. Son tres fundamentalmente: fondos de cohesión, enajenación de activos de la autoridad portuaria —la operación inmobiliaria en torno al muelle, por valor de 150 millones de euros— y recursos generados por las operaciones de la propia autoridad portuaria, con un endeudamiento que está

previsto que se cubra —principal e intereses— en el periodo que va desde ahora hasta el año 2023.

Con relación a los fondos europeos solicitados, sin IVA, son aproximadamente 354 millones de euros. En el mes de junio presentamos un plan financiero que se tramitó en Bruselas a través de Economía y Hacienda cumpliendo los requisitos que acordaron el vicepresidente segundo del Gobierno y la comisaria, exceptuando un poco el puerto de A Coruña para facilitar que tuviera fondos de cohesión; es decir, hacer dos fases en el proyecto, la primera de las cuales tendría que acabar en 2009. El plan financiero se adapta a eso y, según la información que tenemos —insisto, es el Ministerio de Economía y Hacienda el que tiene la última palabra, porque es el que mantiene la interlocución con la Comisión—, dicho plan está prácticamente aprobado, y solamente queda un fleco sobre una cuestión de carácter medioambiental relacionada con la Red Natura 2000, que es lo que está impidiendo que se firme la decisión del Parlamento y del Consejo aprobando esos fondos.

Respecto a la capacidad financiera en Ferrol-San Cibrao, efectivamente la autoridad portuaria de Ferrol tiene una situación financiera complicada. En los planes de empresa, que como usted sabe son un documento que se acuerda con la autoridad portuaria —autoridad cuyo presidente, como también es sabido, nombra la comunidad autónoma—, hemos llegado a un intento de viabilizar económicamente en el medio plazo el puerto, atendiendo a los compromisos de inversión que tiene asumidos. Para que se haga una idea, en este año 2006 el fondo de maniobra de la autoridad portuaria es de 17 millones de euros negativos; entra en crisis, desde el punto de vista de la importancia económica, su fondo de maniobra en el año 2007, con 19 millones de euros, y a partir de entonces se va remontando el fondo de maniobra hasta que, esperemos, llegue a ser positivo en el año 2010. Eso significa una contención de gastos, una política de inversiones muy en línea con la demanda de servicios portuarios que tiene el puerto de Ferrol, de modo que podemos decir que, en la medida en que este cuadro de financiación pactado con la autoridad portuaria se cumple, está garantizada la viabilidad económica y financiera de la autoridad portuaria, remontando una situación difícil con una gestión en la que realmente había unas aplicaciones que superaban a los orígenes con creces y que requerían un plan de saneamiento, que es el que de alguna forma se acordó en el último plan de empresa.

En cuanto a Vilagarcía, el ferrocarril del muelle de Ferrazo no está incluido en el ámbito de los planes de empresa que se pactan con la autoridad portuaria, y me parece que no corresponde a Puertos del Estado pronunciarse respecto a ese tema. En cualquier caso, sí quiero informarle de que efectivamente existe un grupo de trabajo con la Secretaría General de Infraestructuras para volcar en dicha secretaría las inquietudes y las necesidades que existen con relación a la accesibilidad ferroviaria y de carreteras de todos los puertos. En ese grupo

de trabajo interviene Puertos del Estado incorporando las sensibilidades que sobre este particular observan las distintas autoridades portuarias. Respecto a Vigo y Bouzas, he de señalarle que efectivamente, a nuestro juicio y con los pronósticos de tráfico que hacemos, el puerto de Vigo se perfila como un puerto puntero en el tráfico de contenedores de Galicia. Es el gran tráfico de contenedores de Galicia, y dicho tráfico tiene unos requerimientos de carácter infraestructural y de acceso perfectamente definidos y conocidos, y eso exige que Vigo esté siempre presta a adecuar su oferta infraestructural a los requerimientos de la demanda. Eso hay que compaginarlo con los requerimientos medioambientales que generan una sensibilidad, por otro lado absolutamente lícita por parte de la ciudadanía. En este momento se está trabajando en la posibilidad de ampliar el muelle de Bouzas, se están haciendo los estudios pertinentes, está viéndose qué impacto ambiental supondría y los atraques que conllevaría, lo que paralelamente llevaría a una reordenación de toda la zona de Bouzas, pero actualmente se está en las fases iniciales. Este es un proyecto cuyo origen aparece con el presidente anterior, pero es retomado por el actual presidente, y este, como usted bien sabe, acaba de ser nombrado, es decir, que de alguna forma tenemos que retomar esas conversaciones. En cualquier caso, lo que sí le digo es que, si Vigo no crece, realmente puede frustrar las expectativas de todo un tejido empresarial y armador, que además está globalizado, y esa frustración podría conllevar una situación difícil para Vigo. Por ese motivo, este es un esfuerzo importante que hay que atender y canalizar, compatibilizando sensibilidades medioambientales con las estrictamente comerciales portuarias.

Señor Ayala, voy a intentar ser lo más rápido posible. Usted ha citado un 87 por ciento respecto al cumplimiento de la inversión. Lleva usted razón. Respecto a este bajo cumplimiento de la inversión quiero decirle lo siguiente. Está en la línea de los cumplimientos de otros años, por ejemplo en el año 2000 el cumplimiento fue del 85,2; en el 2001 del 89,1; en el año 2002 del 77 por ciento; en el 2003, del 89,1 por ciento; en el 2004; del 85,4 por ciento; en este año 2005 seguramente llegaremos al 87 por ciento. Por tanto, es una cifra que se encuentra por debajo de las expectativas que tenemos, pero contemplada en series históricas no resulta tan baja. Ahora bien, me interesa explicarle a qué se debe esa baja, que es lo que me parece más importante. Hay varias razones para explicarla. La primera razón la encontramos en el puerto de Valencia. En el puerto de Valencia hicimos una sobrepresupuestación porque pensamos que la autoridad portuaria tenía que apechugar con 75 millones de euros para la Copa América, luego se firmó un compromiso con el consorcio Copa América y esa inversión ha sido asumida por el consorcio Copa América; por consiguiente es un exceso de presupuestación. Hay otra razón, el puerto de Sevilla tenía una expectativa de realizar la obra de la esclusa con más rapidez de la que se está ejecutando; las razones del retraso son fun-

damentalmente tres: en primer lugar, la necesidad de que la parte metálica de la esclusa se ha hecho por Navantia de acuerdo con los compromisos que se suscribieron en el contrato de adjudicación; en segundo lugar, todavía está en discusión el tema del dragado del río, y en tercer lugar, no se ha aprobado el ordenamiento urbanístico de la ciudad que le permite una operación inmobiliaria parecida a la de A Coruña que le iba a facilitar los fondos suplementarios para hacer la obra. Segunda causa para ese bajo nivel de cumplimiento. La tercera razón habría que encontrarla en el puerto de Las Palmas. En el puerto de Las Palmas, como usted sabe, el Ministerio de Fomento hizo una revisión de oficio de las actuaciones allí realizadas y se van a dejar de invertir 36 millones de euros como consecuencia de una decisión según la cual un dique se construía a la mitad por razones de intrusión visual de la ciudad. Esto realmente se ha hecho al margen de cualquier procedimiento, ha dado lugar a una revisión de oficio del Ministerio de Fomento y veremos a ver qué recorrido tiene, pero la conclusión desde el punto de vista presupuestario es que se han invertido 36 millones de euros menos. Así le podía hablar también de una cosa que con carácter general tenemos que tener en cuenta. Usted sabe perfectamente que el reglamento de los fondos de cohesión exige que las obras financiadas ellos acaben en 2008. Eso ha obligado a que todas las obras hayan hecho una programación presupuestaria muy ajustada que luego en la práctica, sobre todo el primer año, pone en evidencia que esa presupuestación obedecía más al intento de satisfacer los requerimientos comunitarios pero que en el primer año va a ser difícil de concretar. El conjunto de todos esos elementos hace que el cumplimiento de la inversión sea de ese 87 por ciento, que es la cifra que se estableció en los planes de empresa cuando se discutió el presupuesto de 2006 y se produce el cierre de 2005. Es la cifra que nos arrojaron las autoridades portuarias y que de forma consolidada hemos dado aquí.

Reducción de la inversión. Yo siempre digo que la infraestructura se hace a saltos, es decir, cada vez que hay un incremento de la demanda que requiere un metro cuadrado no se hace un metro cuadrado, se hace una hectárea; por consiguiente la curva de infraestructuras va a saltos. Yo creo que lo más razonable es que la inversión portuaria, no sé si también en algún otro modo de transporte, tiene un aspecto de curva de Gaus; eso es lo que se está produciendo en el sistema portuario, una inversión a saltos de forma que una vez que tenemos capacidad instalada suficiente no para atender el tráfico de mañana sino para atender el tráfico de un año horizonte (estas inversiones se están haciendo con el año horizonte 2020), es presumible que después de este esfuerzo inversor venga un periodo de bonanza o mejor dicho de contención de la inversión. Eso es exactamente lo que estamos haciendo, ajustando la demanda y haciendo una inversión a saltos como no puede ser de otra forma. La inversión que estamos haciendo no es para

atender, insisto, la demanda inmediata sino la demanda del año 2020. Eso justificaría este tema.

Usted acusa una cosa que es así. Nosotros, en los presupuestos hacemos mucho endeudamiento y se incrementa la cifra de enajenación de inmovilizado. Le puedo dar dos cifras a bote pronto. El año pasado invertimos del orden de 3 euros por tonelada movida, sin embargo la capacidad de generar recursos era solamente de 1,5 euros por tonelada. ¿Cómo se ha resuelto el diferencial? Con fondos europeos, con endeudamiento, de ahí el crecimiento espectacular del endeudamiento, y también por enajenación de activos. El caso que le contaba de Sevilla es ejemplo de eso, luego de ahí se deduce el incremento de endeudamiento tan importante que se observa en el sistema portuario, aunque al final solamente son cuatro o cinco puertos los que están endeudados de forma significativa. Si quiere le comento la distribución del endeudamiento entre puertos. Le puedo decir que el primero es Barcelona, el segundo es Valencia, después Las Palmas, etcétera. De todas maneras le puedo decir que el servicio de la deuda en casi ningún caso supera el 20 por ciento, que es un servicio de la deuda bastante razonable, lo que pasa es que ciertamente no tenemos cultura de endeudarnos tanto, pero tampoco tenemos cultura de un crecimiento espectacular de nuestra oferta de infraestructuras.

El señor Beloki.

Señor Beloki, Pasajes. Primero le quiero advertir que discrepo de su valoración. Sí hay presupuestariamente recogida una partida. En los planes de empresa aparece un epígrafe que se llama ampliación del puerto, trabajos varios, que incluye, en el periodo 2000-2009, 9.000.817 euros. Este ejercicio 2006 tiene 500.000 euros. Se trata de hacer los estudios de viabilidad técnica económica que son exigibles para una obra de esta envergadura. Le quiero comentar del puerto de Pasajes, como S.S. sabe sin duda, que de lo que estamos hablando es de un proyecto que comprende la ejecución de un dique de 3.500 metros de longitud, tres kilómetros y medio, que va a abrigar 151 hectáreas de superficie de agua, que va a generar 2.650 metros de línea de atraque y que va a generar también una zona de superficie terrestre de 232 hectáreas, un proyecto cuyo coste se calcula sin IVA de 761,7 millones de euros. Es la inversión portuaria más importante posiblemente de Europa y a eso hay que añadir también un importe estimado de 123,8 millones de euros en accesos terrestres. La gran dificultad de ese proyecto reside fundamentalmente en que estamos actuando sobre una zona LIC, zona de interés comunitario. ¿En qué estamos gastando ese dinero si hay consignación presupuestaria en la Autoridad Portuaria? Para estudios de viabilidad. Con el consejo de administración de la Autoridad Portuaria y autoridades de la comunidad autónoma este verano tuve la oportunidad de visitar el Cedex, donde en escala reducida se está haciendo un ensayo sobre cómo funciona eventualmente el puerto. Se acaba de ultimar un estudio de tráfico, se está ultimando un estudio donde se están valorando qué tipos de

servicios puede suministrar un puerto de esa naturaleza y qué tipos de servicios no puede suministrar y, por consiguiente, resultaría una oferta apetecible para determinada clientela y tendría que seguir siendo atendido por el puerto de Pasajes. En definitiva, creo que se está actuando muy seriamente en este tema.

Por otro lado, sabe que también hay una iniciativa, que está siendo analizada por el Ministerio de Fomento con todo cuidado, de crear una especie de consorcio en donde se involucren la comunidad autónoma, los ayuntamientos implicados y el propio Ministerio de Fomento. Esta es una operación que está siendo analizada jurídicamente por el Ministerio de Fomento porque tiene una serie de flecos y habrá que ver qué participación societaria tenemos, cómo se articula, etcétera. Señor Beloki, le puedo asegurar que estamos estudiando el tema con mucho cuidado; el cuidado que exige una obra de esta envergadura económica que puede cambiar el perfil portuario de la cornisa cantábrica.

Señor Andreu, Ley de Puertos. Tengo la orden de la ministra de iniciar rápidamente la tramitación, una vez que ya hemos alcanzado un borrador con un nivel de consenso suficiente entre la comunidad portuaria. Ese nivel de consenso estaba de alguna forma quebrado por la posición de coordinadora; afortunadamente, después de alguna ida y venida hemos firmado un acuerdo con la coordinadora, que es el sindicato mayoritario del sector de estiba que, como usted sabe perfectamente, es una actividad que controla el 60 por ciento del coste de estancia de un barco en puerto. Una vez hecho, y siguiendo la instrucción de la ministra, el recorrido y el peregrinaje de la ley será el que proceda en estos casos, que se inicie de forma inmediata.

La ley es estrictamente técnica. En la parte de tasas lo que trata es de incorporar a la ley del 2003 algo que entonces no se pudo tener en cuenta, y son los dos recursos de constitucionalidad que se han fallado en abril de este año; no se pudo tener en cuenta en el 2003. Sin embargo, en la parte de servicios sí hay un elemento distinto por entender que ahí tenemos que dar la auténtica capacidad de maniobra a la Autoridad Portuaria porque si son autónomas tienen que ser para convertirse en el *mainport manager* de los puertos; tienen que ser el líder de toda la oferta portuaria no solamente ya de la provisión de infraestructuras, sino también de los servicios prestados en régimen de gestión indirecta por empresas privadas y en este sentido hay que fortalecer esa posición porque la propuesta que nosotros hacemos es dar instrumentos a la Autoridad Portuaria para tal fin.

Señor Andreu, no sé si se siente satisfecho o no.

Señor De la Encina, nosotros manejamos muchos ratios, pero hay dos claramente expresivas. Una es la ratio gasto de explotación debido por ingreso de explotación. De alguna forma lo que queremos visualizar ahí es qué parte de nuestros ingresos se nos van en gastos. Teniendo en cuenta el presupuesto del año 2006 y el programa de actuación plurianual, podemos decir que

evolucionamos de forma muy positiva. Para que se hagan una idea, en el año 2004 tenemos una ratio de 74 por ciento y esperamos llegar al 2009 con el 64,8 por ciento. Es decir, es una caída que nos habla de la eficacia y eficiencia en la gestión. Esto no es de infraestructura, es de gestión. Los puertos son un servicio de transporte que tienen que disponer de una infraestructuras, pero hay que gestionarla. Y esto me parece que habla de la buena gestión.

El otro dato, que también es claramente expresivo, es cifra de negocio/plantilla media. Aquí la cifra está creciendo. En los estudios que estamos haciendo arrancamos en el año 2004 de una cifra de 140.000 euros por trabajador y esperamos acabar el año 2009 con 200 euros por trabajador, lo cual quiere decir que estamos mejorando la productividad, la rotación y la rentabilidad de las infraestructuras que gestionan las autoridades portuarias en colaboración con Puertos del Estado.

El segundo punto era objetivos estratégicos. Los objetivos estratégicos son los tradicionales del sistema portuario, es decir, mantener una oferta infraestructural acompañada con la demanda y, además, es un proceso como el del juego de las siete y media. Tienes que llegar, porque, si no llegas, tienes falta de capacidad y hay barcos que se te desvían y con eso estás perjudicando la economía nacional, pero tampoco puedes pasarte, porque, si te pasas, tienes problemas de capacidad, tienes unos gastos de amortización que gravitan sobre el barco que utiliza ese puerto y lo convierte en especialmente caro. Tenemos objetivos relacionados con la intermodalidad, con la distribución logística. Los puertos han dejado de ser una pura plataforma intermodal y tienen una implicación en el tema logístico. Tenemos objetivos medioambientales, de relaciones puerto-ciudad y en general todos los objetivos de seguridad, tanto desde el punto de vista de *safety* como de *security*, en terminología americana. Pero quiero decir una cosa importante. El sistema portuario español ha implementado las técnicas más modernas de objetivos estratégicos. Ha implantado el cuadro de mandos integral, lo que llaman en América, el *balanced scorecard*. De hecho esta tecnología punterísima, que han impuesto dos grandes consultores, que son Norton y Kaplan, reciben internacionalmente un premio. En España solamente hay dos instituciones que tienen ese premio, que se llama el *Hall of fame*, una es Endesa y otra es el Sistema portuario por su productividad a la hora de introducir estos elementos de estrategia, que lo que persiguen es de alguna forma que los objetivos del consejo de administración de los grandes gestores portuarios calen a nivel de muelle, que haya una especie de complicidad de todos los actores. Eso exige fijar los objetivos conforme a otro criterio, que son los criterios que aparecen en los presupuestos.

Según el cuadro de mando integral, hay que fijar cuatro perspectivas: económica, cliente, procesos y recursos. Los objetivos en la perspectiva económica son los siguientes: incrementar el volumen de negocio, alcanzar una rentabilidad adecuada, optimizar y renta-

bilizar inversiones, aumentar el peso relativo de ingresos por concesiones y autorizaciones, tener un nivel de endeudamiento adecuado. Bajo la perspectiva cliente, los objetivos son: captar nuevos tráficos y clientes y fidelizar los actuales, mejorar la imagen percibida de los servicios prestados, tener precios competitivos, adecuar la oferta de infraestructuras espacios-instalaciones, minimizar accidentes medioambientales, minimizar incidentes en protección y seguridad y conseguir el respaldo activo del entorno. De la perspectiva de procesos, los objetivos que están fijados en esta metodología novedosísima son los siguientes: gestionar protección y seguridad, potenciar la inversión ajena, control y tutela de los prestadores de servicio, fomentar respeto al medio ambiente, mejorar eficacia económica, potenciar marketing portuario, orientar los procesos a la satisfacción del cliente y a la calidad, mejorar los servicios de estiba y ser excelentes en la gestión, mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras e instalaciones. Por último, bajo la perspectiva recursos, optimizar la organización de la estrategia y promover el cambio cultural de los trabajadores portuarios, desarrollar y modernizar los sistemas de gestión, conseguir unos equipos humanos motivados y comprometidos y gestionar relaciones con agentes clave económicos y sociales. Esto es algo en lo que está empapada toda la cultura portuaria, no solamente Puertos del Estado, sino las autoridades portuarias, que son las que justifican la razón de ser de Puertos del Estado.

La otra pregunta se refería a la inversión por funciones, cómo se distribuyen funcionalmente esos 1.361 millones de euros. Pues de la siguiente forma: el 37,87 por ciento en obras de abrigo, señales marítimas y accesos marítimos, el 32,08 por ciento en muelles y atraques, el 4,7 por ciento en accesos terrestres en la zona de servicio del puerto, que es la competencia portuaria, ya que fuera es competencia del Ministerio de Fomento, pero de otros centros directivos, el 5,6 por ciento en superficies terrestres y terrenas, el 2,52 por ciento en relaciones puerto-ciudad, el 1,54 por ciento en informática, EDI y telecomunicaciones y el resto, un 14 por ciento aproximadamente, en inversiones de carácter menor. Hemos hecho un estudio que me parece especialmente significativo, y he de decir que estas anualidades están implicadas en un proyecto que va a finalizar en el periodo 2006-2010. Hemos hecho el ejercicio de calcular qué oferta infraestructural va a suponer el conjunto de esas anualidades y lo tengo puerto por puerto, pero yo creo que el siguiente dato es especialmente significativo. Esta anualidad junto con las otras, que conforman un proyecto que va a finalizar en el periodo 2006-2010, va a suponer que el sistema portuario español oferte 23.186 metros más de muelle, 870 hectáreas de superficie terrestre más, 23 kilómetros de dique y por fin 1.196 hectáreas de superficie aplicada. Esta es la oferta infraestructural por escalones que, como digo, después del periodo de estas inversiones va a ofertar el sistema portuario en competencia con otras alternativas portuarias, mejorando, que es de lo que se trata, la capacidad *import-*

export de España, que es el objetivo del sistema portuario.

El tema de la ley. Nosotros entendemos que la inversión es una pata fundamental de la actividad portuaria, pero no la única. La inversión —hace falta, como he dicho, cumplir esos objetivos— hay que gestionarla bien y en ese proceso de gestión —no quiero reiterarme— es fundamental el papel de la Autoridad Portuaria. Hay dos modelos de Autoridad Portuaria: la reactiva, que lo único que hace es otorgar concesiones para uso privativo del suelo y regular mínimamente los servicios, y la proactiva, que lo que pretende es aunar los distintos intereses contrapuestos de empresas públicas y privadas y de otras administraciones que concurren en el puerto. Nosotros apostamos por este último modelo, que es el que exige una autoridad portuaria dotada de procedimientos empresariales, desburocratizados y, según la terminología al uso entre portuarios, el *main port management*. Lo que intenta esta ley es fortalecer esta figura, que no es una cosa que nos hayamos inventado, sino un modelo que empieza en 1992, que se matiza en 1997 y que tiene una modificación puntual en 2003 y ahora pretendemos recoger la experiencia de estos años para conformar un modelo que no es un invento de laboratorio, sino el producto y la experiencia de muchos países y del propio. No sé si con esto he conseguido responderles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Navas, ha contestado exhaustiva y diligentemente.

Señorías, este presidente introdujo modificaciones para intentar mejorar la marca del año pasado, pero no va a ser posible. Pasamos, pues, a la comparecencia del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos y con ella finalizaremos la sesión.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A. (SANTIAGO MARTÍN), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/000804) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000744.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, la comparecencia del presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular y por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Ya que son estas altas horas, empezaré por dar la bienvenida al señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos y quisiera pedirle que nos explicara brevemente, porque seguramente tampoco hay tantos proyectos, a qué corresponde la inversión que se va a realizar en Galicia para el año 2006 y, muy en particular, los 6,86 millones de euros de actuaciones en la provincia de A Coruña y los 3,86 millones de euros de actuaciones en la provincia de

Pontevedra. Aunque no sean inversiones, sí me gustaría saber en relación con el funcionamiento del servicio dos cuestiones fundamentales. Si se va a producir una rectificación en relación con los servicios de telegramas por teléfono. El señor presidente sabe que el cambio de servicio de telegramas por teléfono, desde el punto de vista que está centralizado en Madrid y que absorbe todas las llamadas del Estado, está trayendo problemas que no son muy lógicos en un servicio público. En primer lugar, aumentan los costes de imposición telegráfica, porque si se hace lógicamente desde provincias como las de Galicia o desde otras uno se encuentra con la dificultad de que cuando llama muchas veces para poner telegramas, no se respeta el idioma ni el gallego ni el catalán ni el vasco; en segundo lugar, sin duda, también provoca una pérdida de puestos de trabajo en las comunidades autónomas que ven centralizados estos servicios y, en tercer lugar, en relación con el funcionamiento del servicio, cuándo se va a firmar un nuevo convenio colectivo y si se va a intentar paliar el problema de muchos carteros que sabe que tienen que utilizar vehículo propio para el reparto del correo. A nadie se le oculta la subida del gasóleo y de la gasolina en los últimos tiempos y esto conlleva una pérdida de poder adquisitivo en los salarios de todas estas personas. Si hay algún mecanismo preparado por lo menos para que se subsane la pérdida de capacidad adquisitiva que se produjo, sobre todo, en los últimos años. Espero que cuando haga alusión a las inversiones en A Coruña y en Pontevedra pueda realizar alguna valoración sobre cuáles son los lugares que han aumentado mucho de población y que son semiurbanos y qué medidas se están tomando precisamente, tanto de infraestructuras como de personal, para poder paliar las deficiencias de Correos en esos municipios que rodean a las grandes urbes de Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra su portavoz, el señor López Iglesias.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: En primer lugar quiero dar la bienvenida al director general de Correos, que además es paisano mío.

Para entrar en cuestión rápidamente, por la hora que es, quiero preguntarle al presidente en principio qué grado de cumplimiento hay del presupuesto del 2005, porque parece ser que por lo menos en infraestructuras o en inversiones se ha quedado un poco bajo. Nos sorprende gratamente la subida que ha habido en inversiones, porque hay cuatro o cinco comunidades autónomas, como son Cataluña que sube de 33 millones a 42 millones en el 2006 y del 2007 al 2008 y al 2009 pasa de 33 millones anuales a 42 millones anuales; Madrid, de 24 a 33; el País Vasco pasa de un poco menos de 11 a más de 15 y, sobre todo, Valencia que pasa de 20 a 40 millones de euros. En cambio, Extremadura, por poner un ejemplo, pasa de 8,8 millones de euros a 6,5, baja un

poco más de 2 millones de euros, aunque se puede ver que efectivamente puede ser por la inversión que hubo estos dos años en la automatización del edificio de Mérida que este año se ha puesto en servicio y, por consiguiente, creemos que está un poco justificado aunque no estamos conformes del todo. Sí quisiéramos que nos dijera el director general en qué consisten esas inversiones que parecen importantes en esas comunidades autónomas. Porque en otras, por ejemplo, en Galicia baja considerablemente; en Asturias, también; así como en Aragón, etcétera. Por lo menos quisiéramos que el director general nos pudiera explicar esas subidas importantes.

También nos parece extraño que la subvención de este año del Gobierno a Correos sube solamente el 1,1 por ciento, cuando siempre ha habido el 2 ó el 2 y pico por ciento. Sin embargo, este año es el 1,1 por ciento, pasando de 109 millones y pico de euros a 110 millones de euros. Si eso lo llevamos al tanto por ciento de lo que pueden ser las inversiones, pasaría de ser el 51 por ciento en el año 2005 al 45 por ciento. También le diría al Partido Socialista que cuando estaban en la oposición siempre decían que lo importante era no solamente que subiera el 1 por ciento ó el 2 por ciento, sino que se sufragara todo a través del Estado. Por consiguiente, me imagino que ahora el Partido Socialista presentará una enmienda en ese sentido para que el Gobierno sufrague todas las inversiones de Correos en el Estado.

Tampoco sabemos qué va a pasar con las tarifas. Cuando aquí venían los directores generales en la época del Partido Popular a decir que subían las tarifas el IPC o algo más, dependiendo de los costes, porque algunas subían un poco más, como las cartas, el paquete azul, los impresos publicitarios, reembolsos o libros, el Partido Socialista ponía el grito en el cielo. Nos gustaría saber si van a subir las tarifas, en qué porcentaje y si la política de Correos va a ser seguir subiendo las tarifas no desmesuradamente pero sí progresivamente, con el fin de poder equilibrar los gastos a los ingresos. Me gustaría preguntarle también al director general qué piensa sobre la calidad y la eficacia de Correos y si va a seguir apostando por esta calidad y por esta eficacia, que hasta ahora venía siendo así. Quiero pensar que va a seguir apostando por esto. Hace pocos días hemos visto en la televisión un anuncio de Correos, bastante agresivo por cierto, en donde se decía: llegaremos a todos los sitios, aunque no haya carreteras ni caminos, y ahí estaremos nosotros. Yo le felicitaría si fuera así, pero la verdad es que hay ejemplos que matan. Hay que tener cuidado con esa publicidad porque puede hacer saltar la sonrisa de alguno. Sin ir más lejos, en las zonas rurales de las comunidades de las que estábamos hablando —aquí hay un representante de Galicia o de Castilla y León—, y en las que está tan dispersa la población, hay repartos que dejan bastante que desear y que llegan casi a la semana. Por consiguiente, hay que tener cuidado con esos anuncios. Yo soy el primero que me apuntaría a esos anuncios,

siempre y cuando supiera que iba a ser una realidad de aquí a unos meses.

Me gustaría decirle también que la memoria del 2004 no la hemos recibido. El Partido Socialista era de los que decía que cuando no llegaban las memorias parecía que el Partido Popular ocultaba información y no presentaba las cuentas. Nosotros no vamos a decir eso porque no hayan salido unas memorias dos meses antes o tres meses después. Correos es lo suficientemente adulta como para saber que las cuentas están ahí y el que las quiera ver puede hacerlo. Yo podría decir al Partido Socialista que cuando ellos estaban en la oposición no hacían esa oposición responsable que estoy demandando.

Hemos pasado en el año 2003 a una liberalización del servicio. Me gustaría que el director general nos comentara a todos cómo le ha ido a Correos con esa liberalización del 2003. Creemos que la ha pasado bien pero han pasado tres años y nos gustaría que el director general nos dijera si efectivamente la liberalización ha supuesto algo o ha dejado algún efecto en el camino. También tenemos ahora pendiente la siguiente liberalización, que es en enero del 2006, y le pregunto al director general (la verdad es que uno muchas veces se mete dentro de los presupuestos y es difícil ver reflejado lo que uno está buscando), si estos presupuestos están preparados para esa liberalización del 2006 o quizá no haga falta ser tan puntillosos como yo en lo que le estoy diciendo. Pero me gustaría saber si esto es así o no es así. No es fácil muchas veces leer en los presupuestos si eso está puesto o no está puesto.

En relación con el tema de las inversiones, al principio le he dicho que me doy por satisfecho con las que se están haciendo y ojalá sigan subiendo año tras año, si a final de año se llega a hacer el cien por cien o el 95 por ciento de las mismas. Ahora nos encontramos con que todas estas inversiones que se hacen en el año 2006 son plurianuales, llegan hasta el 2009. El Partido Popular cuando estaba gobernando hizo unos acuerdos con los sindicatos y con entes sociales que pasaron del 2000 al 2004, sabíamos todos qué es lo que iba a hacer. Ahora nosotros vemos esas grandes obras o aparentemente grandes inversiones en esos dos años, pero la verdad es que no tenemos una información fidedigna de cuáles van a ser. Me gustaría que el director general nos dijera cuáles van a ser esas inversiones, que son plurianuales, en los presupuestos del año 2006. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Para terminar, sigue sin definirse el coste y el modelo del servicio postal universal. Este es un tema tan importante como la prestación del servicio y el director general debería darle una solución, porque se lo merece y no podemos estar año tras año poniéndole parches. Quiero preguntarle al señor director general qué es lo que piensa de esto.

Para no alargarme más, tengo una batería de preguntas que por supuesto no le voy a hacer, dada la hora que es, pero que le voy a dejar sobre la mesa para que nos las

responda cuando considere oportuno. A la vista de las respuestas que nos dé, podremos hacer las enmiendas oportunas.

Agradezco al director general las respuestas que nos va a dar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Hay algún grupo que quiera intervenir?

Señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Intervendré muy brevemente.

A este grupo también le gustaría conocer el detalle de las inversiones que la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos prevé realizar en la comunidad autónoma del País Vasco. No le voy a hacer una pregunta para que me la responda ahora, pero sí es tan amable podría respondérsela posteriormente.

Lo que quiero preguntarle es lo siguiente. Cuando repaso el programa 491.N, servicio postal universal, de este año y del año pasado, hay una pequeña diferencia. En el plan de actividades figuran las mismas cosas, en los mismo términos en uno y en otro, pero este año ha desaparecido lo siguiente: Orientar adecuadamente los medios disponibles al logro del objetivo de obligación universal de entrega de los envíos de paquetería en el domicilio de los usuarios. Eso se decía el año pasado y este año no figura en la literatura que nos han entregado, lo que casa bastante mal con el anuncio del que hablaba el portavoz del Grupo Popular. Además, me pregunto si es parte de la preparación para la liberalización del año 2006.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Díaz.

La señora **DÍAZ PACHECO**: En nombre del Grupo Socialista, tengo que dar las gracias al señor presidente de Correos y a las incombustibles señorías que nos acompañan a estas altas horas de la madrugada.

Como bien sabe, mi grupo ha planteado siempre que Correos preste el servicio público universal en las mejores condiciones de calidad posibles, y calidad significa básicamente accesibilidad y reparto. Por ello y con brevedad quiero preguntarle cuáles son los datos que tenemos de calidad en este momento y, sabiendo el esfuerzo que viene realizando a lo largo de este año, qué medidas tiene previstas en el marco del próximo ejercicio presupuestario.

Todos sabemos que calidad requiere inversión, bien sea en recursos materiales, bien sea en tecnología o en servicios de comunicación. Queremos saber qué objetivos persiguen las inversiones que están presupuestadas, cuál es su destino y qué líneas van a priorizar.

Continuando con rapidez, porque somos los últimos de la noche, el Grupo Socialista es consciente del reto que tenemos ante la cercanía del año 2009 y la posición de Correos ante la liberalización. España ha sido histó-

ricamente uno de los países que ha ido por delante en la liberalización de los servicios, en el que tanto el correo urbano como el correo publicitario, actividades ambas claves en el negocio postal, se encuentran liberalizadas desde hace décadas. El actual calendario para la apertura del mercado tiene fijadas de manera gradual y controlada distintas fases intermedias, la próxima en enero de 2006, entre otras cuestiones para que los proveedores del servicio universal tengan margen suficiente para aplicar las nuevas medidas de modernización y reestructuración requeridas para garantizar su viabilidad a largo plazo en las nuevas condiciones del mercado. Ante ello, queremos saber cómo se está posicionando Correos ante la apertura del mercado postal que previsiblemente quedará totalmente liberalizado en el año 2009.

Por último, con brevedad —es algo importante y hemos coincidido con algunos portavoces al respecto—, estamos preocupados por cómo esa calidad al final se materializa en el reparto en zonas rurales y en otras zonas que en determinados periodos vacacionales concentran a gran cantidad de población en el litoral o en el interior, destino elegido por muchos españoles y españolas. Para ello consideramos que puede ser importante el aumento de la plantilla en este ejercicio presupuestario y queremos saber si así lo contempla y en qué condiciones.

Gracias por su comparecencia aquí. Quisiera decir con cariño al portavoz del grupo Popular que me permita que le corrija porque la alta hora de la noche nos ha provocado el lapsus y no es director general sino presidente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, don Damián Santiago.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A.** (Santiago Martín): En primer lugar, quiero expresar mi satisfacción por estar aquí para contestar a las preguntas que me han planteado. Lo haré con la mayor precisión que pueda y aquellos datos que no tenga aquí a la mayor brevedad posible, en un plazo perentorio de 24 horas, se los remitiré a SS.SS. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

En relación con la inversión en Galicia, como el señor Rodríguez tuvo la amabilidad de consignar que iba a hacer entre otras preguntas ésta, le diré que en el año 2006 va a suponer 12,53 millones de euros. Las inversiones de Correos están concebidas en toda España con un planteamiento que pretende contar con infraestructuras que sean accesibles, adecuadas y compatibles, es decir, respetuosas con la exigencia de la salud laboral, e incorporando la tecnología a nuestros procesos productivos y a nuestros productos y en Galicia tienen estos mismos objetivos. En un principio puede pensarse que estas inversiones han supuesto una baja respecto a otros años, y a nivel cuantitativo así es, pero si los desglosamos donde se da la baja más grande es en edificios y locales.

Los edificios más representativos, los de Pontevedra, A Coruña, Vigo, Ourense y Lugo, ya se han concluido y ahora vamos a abordar la remodelación de otros pero no por este importe. No hay que olvidar que ya se hizo la automatización del centro de Santiago de Compostela, que supuso una inversión importante. Las inversiones —como decía el presidente de Puertos— hay que verlas acumuladamente.

En las infraestructuras se van a invertir 6,5 millones de euros en 20 actuaciones: se van a adquirir dos locales, se van a adaptar diez que se han adquirido este año y se van a reformar ocho edificios y centros de tratamiento. Los edificios principales que se van a reformar este año son los de Santiago de Compostela y Ferrol. Les recuerdo que los de Pontevedra, A Coruña, Vigo, Ourense y Lugo ya se han realizado. Se van a abordar cinco oficinas postales: para la de Lalín se van a adquirir locales; la de Santa Uxía de Ribeira; se van a adaptar nuevos locales para la sucursal número 7, Monte Alto, en A Coruña, la sucursal número 2 en Vigo, y se va a reformar la oficina de Villagarcía de Arousa. En relación con la automatización, a pesar de que en el año 2003 se hizo una inversión de 4,13 millones de euros, las ampliaciones que se han hecho en el año que estamos, en 2005, y en el presupuesto del año 2006 superan precisamente esa inversión. Se ha dotado de unos equipamientos de máquinas de *flat*, no las cartas normalizadas, la de los sobre grandes, y también se le va a dotar de una máquina de clasificación para la correspondencia que se recoge en buzones y en las oficinas. La informática ha sido la materia en la que más hemos invertido este año y en la que más vamos a invertir el año que viene en relación con la partida del balance. Este año se ha invertido un 3,01 por ciento y el año que viene está previsto que se invierta un 2,7, pero estos 5,70 puntos es más de lo invertido desde el año 2001 hasta el año 2004. Dicho de otra forma, si quitáramos la diferencia de inversión en infraestructuras como consecuencia de los edificios y locales veríamos que realmente se ha producido un crecimiento. En relación con el esfuerzo inversor que se está llevando a cabo en Galicia le diría al señor diputado que va a ser un esfuerzo adicional y complementario y, como ocurre con el resto de España, el objetivo principal es la accesibilidad y la calidad del servicio.

En cuanto a la problemática que me señalaba en relación con los telegramas por teléfono y la cuestión de coste o eficiencia quizá se me escape algo, pero la razón de esta reorganización del proceso es precisamente conseguir un ahorro en los costes sin que disminuya la calidad del servicio. Es cierto que S.S. me llamó personalmente y el primer día tuvimos un problema —probablemente fueron los hados de las telecomunicaciones— porque los usuarios y los clientes de Galicia debido a la tecnología eran reconducidos a Valencia y se les atendía en valenciano en lugar de en gallego. En cualquier caso y que yo sepa en materia de telegramas a día de hoy siempre se saluda al usuario en castellano y en la lengua

de la comunidad correspondiente y se le pregunta en qué lengua quiere que se le atienda.

El convenio colectivo actualmente lo estamos negociando. ¿Cuándo vamos a firmarlo? Únicamente le puedo decir que a mí me gustaría firmarlo antes de final de año, pero no sé cuando va a poder ser. En estos momentos estamos intercambiando opiniones y espero que se pueda firmar en esas fechas. En cuanto a la compensación del gasóleo que se les hace a aquellos carteros que usan vehículo propio, Correos es consciente de su repercusión. No es igual una repercusión cuando el gasóleo vale A que cuando vale A más cinco o menos cinco. De esto es consciente Correos y por supuesto su presidente es sensible al problema, por eso lo estamos analizando y en principio está previsto abordarlo precisamente dentro de ese convenio colectivo. A título de ilustración solo puedo decirle que la compensación que hace Correos a sus carteros en toda España es de 19,23 euros por cada 100 kilómetros, mientras que la compensación que hace la Administración General del Estado entre otros a los inspectores de Hacienda —hablo de Hacienda porque es de donde yo procedo— es de 16,82 euros por cada 100 kilómetros, es decir, un 14 por ciento menos. Desde que SS.SS. tuvieron a bien aprobar el límite fiscal en la Ley de renta, es precisamente este límite el que se considera compensación y no renta, es decir, la diferencia tributa. Esta casa limitó en su día —hoy, por lo que usted apunta, desactualizada— que esos 16,82 euros, que es lo que paga la Administración del Estado a sus trabajadores, era lo que se podía entender como no retribución, y la diferencia pasaba a retribución. En cualquier caso, repito, nosotros estamos sensibilizados, lo estamos analizando y lo actualizaremos en el acuerdo al que lleguemos con los trabajadores en el convenio. El presupuesto anual actual es de 20.700.000 euros y la compensación media —hay 9.000 rurales en España que la reciben— es de 2.304 euros por cartero. Hemos comunicado a los sindicatos que estamos estudiándolo y que es uno de los temas que vamos a abordar en el convenio.

En relación con el tema del crecimiento de los centros de población, Correos permanentemente analiza los recursos que son necesarios para atender tanto a nivel de oficinas como a nivel de personal de reparto. ¿Qué variables utiliza? La población, que es importante obviamente, y también la concentración de la población, puesto que no es lo mismo un modelo urbanístico de una propiedad horizontal en vertical, valga la contradicción, que una población diseminada, que es como actualmente se suelen hacer todos los ensanches. Cuando vemos que nos hacen falta estos crecimientos ponemos los recursos. En el caso de Galicia, que es una comunidad muy peculiar por el enorme número de topónimos que hay —aproximadamente el 50 por ciento de toda España—, si dividimos el número de cartas a repartir por el número de carteros, es la comunidad donde ese número es menor, pero no porque favorezcamos sino porque las condiciones de reparto en Galicia son particulares, y el creci-

miento que se está produciendo en el número de carteros y carteras en Galicia es prueba de lo que estoy diciendo. Demuestra la gran tradición que hay en Galicia de trabajadores de Correos que, cuando se hizo el proceso de consolidación, junto con Asturias, fue donde más carteros se consolidaron y desde donde más fueron al resto de España. En este proceso —usted no me lo ha preguntado pero yo se lo voy a decir— se está corrigiendo totalmente y todos los carteros que salieron el año pasado —me encontré yo esa patata caliente—, hoy, casi la totalidad han vuelto a sus lugares de origen.

En relación con las preguntas que me ha hecho el representante del grupo Popular respecto al cumplimiento de las inversiones, las inversiones que no se van a llevar a cabo en el año 2005 son principalmente las financieras. Las que estaban previstas se han reducido porque se ha buscado otra solución al problema planteado. En cuanto a las inversiones materiales e inmateriales, o sea, inversiones no financieras, el cumplimiento va a estar por encima del 90 por ciento. En ese sentido —aprovecho la precisión con que ha contestado el presidente de Puertos del Estado—, si se ve desde una perspectiva histórica, no es un mal cumplimiento sino un buen cumplimiento de inversiones. El señor Ayala hizo una referencia en cuanto a la licitación a otro compareciente. Basta mirar los periódicos de mayor difusión de este país para ver que hay una licitación continua. Es decir, es raro el día en que no sale la licitación de una inversión de Correos.

El crecimiento de inversiones por regiones no es homogéneo. Lo que se pretende con ello es dotar a toda la geografía española de las oficinas que necesiten, los centros de reparto, las carterías, los centros de tratamiento, etcétera, que obviamente no coincide en el tiempo. Le puedo asegurar que lo que ha guiado para la concreción de esas inversiones es la racionalidad buscando la eficacia y la eficiencia de un mejor servicio postal. Hay comunidades que pueden crecer más y comunidades que pueden crecer menos. En relación con nuestra comunidad, quizá ha sido una falta de deferencia por mi parte no haberle invitado a visitar el centro de tratamiento de Mérida; que es un gran centro. Si me lo permiten el presidente y SS. SS., como extremeño quizá hubiera tenido el rubor de no hacerlo, pero me alegro mucho de que los que me han antecedido hubieran tomado la decisión para que hoy sea una realidad en nuestra tierra. Es un centro excepcional, como los primeros de este país, que espero tenga consecuencias en la calidad para nuestra región.

La subvención es un poco la paradoja del éxito. Yo pedí más, pero no hay que olvidar que Correos es una empresa muy saneada, que gana mucho dinero, que tiene todos los recursos propios, y lo que hemos hecho con esos recursos que se generan año tras año es complementar para financiar esa inversión, no acudimos siquiera a un solo euro de financiación ajena. Correos solo debe 8 millones de euros, y circulantes mínimamente.

En estos días estamos estudiando las tarifas que queremos llevar al consejo. Como usted sabe, luego tiene que pasar por el Consejo Asesor Postal, que tiene que informar, aunque no es vinculante, a la Comisión Delegada del Gobierno para su aprobación. Este año va a ser el primero en que esas tarifas se confeccionen basándose en una memoria económico-financiera, sobre la base de nuestra contabilidad de costes. Correos ha hecho un esfuerzo muy grande para poder entregar, conforme a una ley que aprobaron ustedes, la contabilidad analítica al regulador antes del 25 de julio, y vamos a hacer esas tarifas en base a esa contabilidad analítica. Respecto a las tarifas —no me estoy pronunciando en un sentido u otro—, España es el país de la Unión Europea, considerando la Unión de los Quince, antes de la última ampliación, con tarifas más bajas con diferencia; tenemos casi el 50 por ciento de la media y no solo respecto a Alemania, también respecto a Portugal, Francia e Italia. Si cogemos otras ratios —un trabajo que ha hecho Correos de Alemania—, España están bajas si tenemos en cuenta el número de minutos que tiene que trabajar un trabajador industrial para pagar el franqueo de una carta ordinaria. Para el consejo de este mes tendremos terminado este trabajo y en ese momento se aprobará. Repito, la novedad es que por primera vez se hará sobre la base de un análisis económico.

Me había preguntado por los datos de las inversiones concretas por regiones. Se lo voy a dar también por escrito porque no lo tengo aquí. Lo tengo por provincias pero a esta hora no soy capaz de sumar.

En cuanto a la calidad y eficacia de Correos, tanto para el servicio postal universal como para esa liberalización, ese es el secreto de Correos. El objetivo último de Correos tiene que ser la calidad y la eficiencia; sin calidad y eficiencia no podrá prestar el servicio postal universal conforme lo exigen la ley y los ciudadanos españoles ni podrá ser competitivo en un mercado liberalizado. Por tanto, como yo he dicho en alguna ocasión, la calidad y la eficiencia tienen que ser nuestro lema, nuestros objetivos y hasta nuestra obsesión, entendiendo la calidad en un sentido amplio: calidad en la accesibilidad, en el reparto, en el valor que se da a los clientes, calidad incluso en las condiciones de trabajo de nuestros trabajadores.

No me voy a referir al anuncio, y no voy a decir que no lo hago y luego hablar, pero lo que sí está claro es que nosotros estamos en Correos, particularmente yo, muy centrados, muy focalizados en el tema de los rurales. Para nosotros es objetivo prioritario dar el servicio postal universal a aquellos por los que existe. Es una especie de simbiosis. Si no existiera el problema de repartir en Valverde de Mérida, en los centros de Galicia, en Moclinejo (Málaga) o en Collado Mediano (Madrid), no existiría el servicio postal universal. En ello estamos poniendo nuestros mayores recursos. Tenemos problemas, y estamos haciendo un esfuerzo muy grande para solucionarlos, para encontrar personas que estén dispuestas a hacer el trabajo que se requiere para esas tareas. En el fenómeno de concentraciones rurales, con el cartero siempre del pueblo, a tiempo parcial, que

compatibilizaba con otras actividades y que era una especie de patrimonialización, cuando ahora lo hemos agrupado, precisamente para una mejor calidad, para que en lugar de tiempo parcial sea a tiempo total, estamos teniendo algunos problemas, pero repito que el tema rural es nuestro objetivo prioritario.

En cuanto a que usted hoy no tenga la memoria, le agradezco mucho que diga que no ha sido por ocultar información, porque la información, como usted sabe, no está oculta, la memoria se ha hecho pública en el registro. Como usted sabe, tenemos que formular las cuentas en el primer trimestre, después de otros tres meses tenemos que aprobarlas previo informe de auditoría, y el 1 de julio estaban colgadas las cuentas en la web del registro mercantil correspondiente. Es cierto que no la he mandado, pero si usted me lo permite mañana mismo y por correo le voy a mandarle la publicación.

¿Cómo ha ido la liberalización de Correos? Ahí están las cuentas de Correos. Creo que Correos hoy por hoy es el operador postal de referencia en España. Acabamos de firmar un Convenio con la Dirección General de la Competencia y con una asociación para respetar las normas de competencia. Se nos había denunciado por precios predatorios y por la subvención cruzada habían puesto a Correos alguna sanción que otra, y nosotros nos hemos comprometido a respetar escrupulosamente la normativa de competencia. Correos está preparado y se está preparando para esa liberalización. Recuerdo en mi época de consejero en la entonces Tabacalera el presidente Cándido Velázquez decía: Toda la vida de Dios pidiendo por la liberalización, con lo bien que se estaba en monopolio. Yo no tengo ese sentimiento. Yo como economista soy un gran defensor de la competencia. Creo que para Correos es una gran oportunidad más que una amenaza. Nos estamos fortaleciendo, estamos tomando conciencia de ello y estoy convencido de que vamos a seguir teniendo las ventajas frente a la competencia que hoy tenemos. Tendremos la obligación de prestar el servicio postal universal. Por tanto, nosotros seremos la red de acceso del resto de la competencia; pero tanto a nivel de mecanización, de automatización y de tecnologías de la información Correos está preparado y se está fortaleciendo. Respecto a los datos de las inversiones plurianuales le digo lo mismo, le haré llegar la concreción de esas inversiones.

Respecto al coste y modelo de financiación del servicio postal universal, por primera vez vamos a determinar el verdadero coste del servicio postal universal en base a la contabilidad analítica. Habrá que ver cómo definir el servicio postal universal, porque dentro de él hay partes que son deficitarias y partes que no. Habrá que saber a qué coste nos referimos, porque si nos referimos al servicio postal universal como un todo, hoy no va a ser deficitario. Otra cosa es que hay partes deficitarias, que son las que la competencia usa. Esa es la tesis doctrinal y la que vamos a abordar. Con la liberalización total es un requisito *sine qua non*. Si otros operadores van a usar la red postal, la red de Correos en la parte no beneficiaria, es decir, mandar una carta desde Ibiza a Mérida o desde

Mérida a Lanzarote, habrá que determinarlo para que, de la forma que está prevista en la ley, se financie este servicio.

Al señor Beloki también le haré llegar por escrito mañana el detalle de las inversiones en Euskadi. No recuerdo de memoria la cita que usted me ha señalado, pero lo que sí le aseguro es que no ha habido ningún replanteamiento del servicio postal universal, ni para ampliarlo ni para reducirlo. Si he dado en origen a esa confusión lo lamento muchísimo porque no ha sido querido. Lo único que se va a reducir ahora es que lo que antes era 100 gramos en el año 2006 va a pasar a 50 gramos. Como usted sabe, las dos formas de delimitar la parte reservada o no es en base a local o no local. El local está liberalizado desde el año 1964 y, a partir de las cantidades hoy está para menores de 100 gramos y al año que viene va a ser de igual y menos de 50 gramos. Esta omisión no la habíamos detectado. Yo lo repararé pero no era, ni muchísimo menos, esa intención.

Respecto a las preguntas formuladas por la señora doña Susana Díaz en relación con las medidas de calidad, a las inversiones por objetivos, el destino, la prioridad, también me ha vuelto a preguntar sobre la posición de Correos. Como decía antes, el tema de la calidad es el objetivo último, pero yo añado: calidad con eficiencia; no puede ser calidad a cualquier precio. En ese objetivo último se puede decir que estamos hablando de calidad en el reparto pero también calidad en el acceso a los servicios de correo.

En relación con la calidad en el reparto, ¿qué estamos haciendo y qué vamos a seguir haciendo? Tenemos que seguir dotándonos de los recursos necesarios. El principal activo de esta empresa son nuestros recursos humanos. Nosotros estamos creciendo un poquito en términos absolutos, pero en términos relativos estamos creciendo mucho porque resulta que estamos liberando muchos recursos humanos en los centros de automatización y centros de tratamiento, con lo cual donde estamos reforzando es en reparto, también en la oficina, pero principalmente en reparto; es decir, estamos sustituyendo trabajo por capital en aquellos sitios donde podemos, pero así y todo no estamos bajando el número de trabajo sino lo contrario, y obviamente tenemos que seguir poniendo los recursos que sean necesarios para atender todo, desde los centros turísticos, a los que luego me referiré, como a las zonas rurales o a las zonas urbanas.

También estamos atendiendo en los procesos. Hemos empezado a implantar este año un nuevo modelo de cartería que implica desde unas condiciones higiénicas, en sentido amplio, de los inmuebles hasta un mobiliario muchísimo más funcional para el trabajo, así como el tema de los procesos de preparación de la correspondencia para el correspondiente reparto.

Hemos hecho un importante esfuerzo en dotar a la organización de reparto de mandos intermedios, de los que teníamos una gran deficiencia. Nosotros tenemos dos redes de reparto, la red de reparto ordinario y la red de los repartos especiales, la de los urgentes y la parte

de los certificados, y estamos reforzando las USE como una unidad especial, una unidad de eficacia. También estamos controlando mejor la recogida de buzones y de la correspondencia que se deposita en las oficinas, porque ahí es precisamente donde nosotros tenemos un problema de calidad, el control inexcusable de esto. En cuanto a equipamiento estamos suministrando desde equipos para los propios carteros hasta el de vehículos, especialmente coches y motocicletas.

En relación a las infraestructuras, luego me referiré al importe de las inversiones, estamos haciendo una reordenación total y absoluta de la mayor parte de las cartérrías. Estamos buscando una reorganización más directa y ajustada a los procesos, y también estamos colaborando, y eso es una cosa muy importante, con los ayuntamientos y las comunidades, sobre todo con los ayuntamientos. Ustedes saben muy bien la cantidad de cientos de miles de viviendas que no están regularizadas, que no están en calles con el nombre determinado, que no están numeradas, y para nosotros esto es un handicap enorme.

La otra parte de la calidad es la de accesibilidad. Entre los objetivos que nosotros tenemos planteados en el horizonte del 2007 está que en un entorno urbano, llamamos entorno urbano a los efectos postales cuando un municipio tenga más de 15.000 habitantes, el 95 por ciento de la población tenga una oficina a pie a menos de quince minutos. Ese es nuestro gran reto. Para ello, en este plazo vamos a hacer 305 nuevas oficinas, 150 urbanas, 60 en centros comerciales, 25 en nudos de comunicación y 70 en áreas empresariales. Correos quiere estar donde va la gente, igual que quiere vender donde compra la gente. Ahora mismo estamos haciendo un esfuerzo para estar presente en todos los centros comerciales y en todas las áreas empresariales. A nivel de accesibilidad, estamos ampliando los horarios. En Ferrol ya está previsto ampliar el horario de la única oficina que queda pendiente, y lo vamos a hacer de forma inmediata. Estamos ampliando el horario continuado de 9 a 8 de la tarde en casi todas las oficinas. Concretamente vamos a ampliar en 1.800 horas la atención al día. En cuanto al entorno no urbano, en poblaciones de menos de 15.000 habitantes, el objetivo es que en el año 2007, el 97 por ciento de la población tenga una oficina de Correos a una distancia menor de 15 kilómetros, por lo que el esfuerzo que vamos a hacer es muy grande. En ese sentido, las actuaciones en infraestructuras de oficinas que hemos hecho este año han sido 409 y en el año 2006 serán 465. Esto significa que todos los días hábiles Correos empieza dos obras y termina dos obras. El esfuerzo que está haciendo en infraestructuras es excepcional. En esa accesibilidad, no sé si lo he dicho, si no ahora lo repito, va a haber más oficinas, más horario y, sobre todo, vamos a eliminar las barreras arquitectónicas ya que existen todavía muchísimas. En calidad, Correos está haciendo un esfuerzo enorme para que todos tengamos en nuestras casas cuando accedamos a la red una oficina muy potente. Habrá operaciones que no podamos hacer *on line*, pero hoy ustedes pueden escribir una carta,

pueden mandar un certificado, pueden mandar un telegrama o pueden mandar un burofax con el correo *on line*, y podrán sacar las etiquetas para los paquetes, el franqueo, etcétera. Salvo la entrega del paquete, queremos que en la red tengamos todos la mejor de nuestras oficinas.

Posición de Correos ante la liberalización. Antes me he referido a este tema. A Correos no le ha ido mal en el año 2003. Correos tiene una cuota de mercado importante. Correos se está fortaleciendo, está ganando dinero, pero qué duda cabe que es un mercado muy diferente al de hace unos años y va a ser más diferente. Principalmente el impacto de la tecnología. Hay un impacto de sustitución, no solo en este tema sino porque la sustitución que significa el correo electrónico y los otros medios de comunicación electrónica. Está la liberalización y como consecuencia de la liberalización, la aparición de nuevos operadores. A nadie se le escapa, lo habrán leído en la prensa, que los cuatro grandes del correo mundial, dos privados y dos públicos, ya están en España. Y no solo eso sino que también está Correos de nuestros países vecinos, tanto el de Francia como el de Portugal, porque el mercado español es un mercado apetitoso por su proximidad con estos países. Esto significa que Correos tiene que hacer valer su fortaleza. Hoy tiene mucha fortaleza para esta liberalización, pero tiene que mantenerla. ¿Cuáles son las fortalezas que hoy tiene Correos, que son las que tenemos que mantener y en las que tenemos que invertir? Tenemos la mayor red de admisión. No hay ninguna red de admisión en España como la de Correos. Tenemos la mayor red de reparto. Tenemos la mayor red logística. Tenemos la mayor red de centros de tratamiento de automatización. En mi opinión, tenemos los mejores recursos humanos, los más preparados y con mayor experiencia, y creemos que tenemos la mejor cartera de productos, aunque la estamos rediseñando para incorporar tecnología. Vamos a poner el reembolso electrónico, estamos en fase de implantación, el acuse de recibo electrónico, los telegramas electrónicos, etcétera. Esto es lo que tenemos que mantener y aumentar. Decía que no iba a hablar del

anuncio, pero sí de la expresión tan agresiva, que no la he cogido del anuncio, sino de nuestro análisis. Correos tiene que ser...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concreción.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. S.A.** (Santiago Martín): Sólo decirle que Correos tiene que ser mejor que la alternativa.

La posición de Correos tiene que ser la mejor opción frente a otras alternativas. Si me lo permiten, solamente me queda decirles que es difícil definir lo que es un complejo de vacaciones porque a veces no queda muy claro. Realmente sí los evaluamos y los fortalecemos en las épocas correspondientes para dotarlos de mejor servicio con las peculiaridades que tienen, es decir, se atiende con reforzamiento estos lugares. De hecho, siempre hablamos de plantilla media, pero para las puntas que hay en julio, en agosto y en diciembre, aparte de las vacaciones, se refuerzan estos sitios.

Pido disculpas, señor presidente, pero Correos es un mundo apasionante y he intentado ser breve.

El señor **PRESIDENTE**: La culpa la asume el presidente. En esta comparecencia de presupuestos hablamos todos y de casi todo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, me gustaría que agradeciera a los servicios de la Cámara las 14 horas que llevan con nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto. Agradezco a los servicios de la Cámara las 16 horas ininterrumpidas que nos han aguantado.

Se levanta la sesión.

Eran las dos 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**