



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 658

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 39

celebrada el lunes, 9 de octubre de 2006

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 2007. (Número de expediente 121/000107.)

- De la señora subsecretaria de Vivienda (Del Palacio Tascón). A solicitud del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds (número de expediente 212/001245), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (números de expediente 212/001326 y 212/001327) y del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/001396.).....
- Del señor presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo y director general de Arquitectura y Política de la Vivienda (Pacheco Rubio). A solicitud del Grupo Parlamen-

3

tario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001329 y 212/001328) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió)(número de expediente 212/001405.) . . . . .	11
— Del señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler (Rodríguez Mañas). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001330.) . . . . .	19
— Del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación (Morlán Gracia). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001244), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001282), del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) (número de expediente 212/001350), del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/001374) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001399.) . . . . .	23
— De la señora subsecretaria de Fomento (Vivanco Bustos). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso ((número de expediente 212/001281) y del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/001377.) . . . . .	41
— De la señora secretaria general de Infraestructuras y presidenta de la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, S.A., SEITTSA (Cruz Villalón). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001283 y 212/001290), del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/001376) y del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001236), del Grupo Parlamentario Mixto-BNG (números de expediente 212/001237 y 212/001238), del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC) (números de expediente 212/001348 y 212/001349), y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (números de expediente 212/001400 y 212/001401.) . . . . .	46
— Del señor secretario general de Transportes (Palao Taboada). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001284) y del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso (número de expediente 212/001375.) . . . . .	54
— Del señor presidente del Ente Público Puertos del Estado (Navas Gutiérrez). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001242.) . . . . .	59
— Del señor presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) Operadora (Salgueiro Carmona). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001240), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001286) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001403.) . . . . .	66
— Del señor presidente de FEVE (Sañudo Aja). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto . . (número de expediente 212/001239) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001288.) . . . . .	74
— Del señor presidente del Ente Público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF (González Marín). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001285) y del Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001402.) . . . . .	77
— Del señor director general del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, AENA (Azuaga Moreno). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001243), del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001287) y del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (número de expediente 212/001404.) . . . . .	86
— Del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, S.A. (Santiago Martín). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001241) y del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 212/001289.) . . . . .	92

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

**COMPARENCIAS DE PERSONALIDADES Y FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, AL OBJETO DE INFORMAR SOBRE TEMAS RELATIVOS AL PROYECTO DE LEY DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA EL AÑO 2007. (Número de expediente 121/000107.)**

— **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE VIVIENDA (DEL PALACIO TASCÓN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS (número de expediente 212/001245), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001326 Y 212/001327) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001396.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión, que tiene por objeto sustanciar las comparencias solicitadas por los distintos grupos parlamentarios en esta sesión informativa sobre los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007. Comenzaremos con el Ministerio de la Vivienda, con la comparencia de la señora subsecretaria, que por tiempo de quince minutos hará una exposición general de la política del ministerio.

Les comunico que no se producirá la comparencia del señor secretario general de la Vivienda, don Javier Ramos Guallart, que ha comunicado a la Presidencia la imposibilidad material de estar aquí, con lo cual las preguntas que se le quisieran formular podrán hacerse a la señora subsecretaria, en este turno, o bien por escrito, y serán contestadas en los próximos días. Todos los grupos parlamentarios podrán formular las preguntas que estimen pertinentes por escrito a lo largo de la sesión de hoy e incluso abriremos un plazo hasta mañana a las 12:00 horas, para que puedan ser remitidas a los ministerios correspondientes y que puedan SS.SS. tener las respuestas en el menor tiempo posible.

Sin más preámbulos, tiene la palabra la señora subsecretaria del Ministerio de la Vivienda, la señora Del Palacio Tascón.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): El presupuesto del Ministerio de Vivienda para el año 2007 insiste en reforzar las políticas públicas de vivienda, sobre todo en lo que hace a su vertiente social. Persevera en el esfuerzo económico realizado en los últimos ejercicios, y así observamos que el presupuesto en su totalidad se incrementa en un 14,04 por ciento. Si consideramos solo el presupuesto no financiero, este incremento se sitúa en el 15,93. Si contemplamos los últimos tres presupuestos —2005, 2006

y el que está en tramitación actualmente en esta Cámara—, vemos que los recursos públicos destinados a la política de vivienda por el Gobierno de la nación se han incrementado en un 82,57 por ciento, incremento que este año se concentra sobre todo en el capítulo 7, que se refiere a los créditos que financian el Plan de Vivienda. Si consideramos los incrementos que experimenta este capítulo, observamos que se sitúan por encima del 19 por ciento, en concreto el capítulo 7, en su globalidad, se incrementa en un 19,7 por ciento y los créditos que afectan a la ejecución o a la financiación del Plan de Vivienda se incrementan en un 19,4 por ciento. Considerando el último trienio, los últimos tres presupuestos, veríamos que los recursos destinados al Plan de Vivienda se incrementan en un 104,30 por ciento.

Ya he puesto de manifiesto que los incrementos se concentran en el capítulo 7, que financia los planes de vivienda.

Hay otros capítulos que experimentan crecimientos menores. Así tenemos que el capítulo 1 crece en un 3,07 por ciento; el capítulo 2, en el canónico 2 por ciento habitual; en el capítulo 3 ocurre lo mismo; el capítulo 6, de inversiones, se sitúa en un 2,4 por ciento de incremento; los capítulos financieros experimentan decrementos importantes; el capítulo 8 tiene unos recursos exclusivamente de 18.000 euros, destinados a financiar los posibles anticipos salariales de los empleados del ministerio, y el capítulo 9, que está destinado a financiar la devolución de fianzas de viviendas públicas antiguas, ha experimentado un decremento del 33 por ciento, pasando de nueve a seis millones de euros. Así las cosas, tenemos que el volumen de gastos corrientes se sitúa en un 2,26 por ciento del total de nuestro presupuesto, cifra que consideramos muy razonablemente saneada. Este presupuesto sirve a los objetivos de la política de vivienda definidos desde el principio para, en primer lugar, ampliar el alcance demográfico de las políticas sociales de vivienda, contribuyendo a equilibrar el régimen de tenencia entre propiedad y alquiler, extendiendo el número de actuaciones financiadas y el número de ciudadanos beneficiarios de nuestras políticas. El segundo objetivo es enmarcar las políticas de vivienda en un ámbito más amplio, que es el de la ciudad. Creemos que las políticas de vivienda deben contribuir a dotar a las ciudades no solo de viviendas sino de los equipamientos públicos necesarios para sus ciudadanos. El tercer objetivo es impulsar la innovación, la sostenibilidad y la calidad en la edificación y en la urbanización. Otro objetivo es crear instrumentos que sirvan al conocimiento y a una ponderada utilización de un recurso no renovable, cual es el suelo. Por último, pretendemos facilitar u ofrecer a los agentes del mercado más y mejor información sobre los mercados inmobiliarios.

Si hiciéramos un repaso por programas, veríamos que el programa que atiende básicamente a los servicios generales del ministerio, el programa instrumental por excelencia, el programa M, se mantiene en los mismos

parámetros del año anterior. El capítulo 1 experimenta un crecimiento mínimo. El capítulo 2, tiene un crecimiento del 2 por ciento. El capítulo 4 se incrementa porque se incrementan las transferencias al Consejo de la Juventud en 30.000 euros y las dotaciones para premios nacionales hasta alcanzar los 90.000 euros. El capítulo 6 experimenta una disminución, porque se dota un nuevo programa, el 467.G, investigación y desarrollo de la sociedad de la información, con una cuantía que supera los 500.000 euros. Entre los conceptos de inversiones, el que experimenta un crecimiento mayor es el 64, gastos de inversión inmaterial, debido a los mayores recursos que se van a dedicar a estadísticas y cuentas satélites, que alcanzará los 951.000 euros, con un incremento ligeramente superior al 25 por ciento.

En el programa N, en torno al cual se articula sobre todo el Plan de Vivienda, los capítulos experimentan modificaciones más significativas, además del capítulo 7, en el cual no todos los conceptos se incrementan de manera parecida; el concepto que experimenta un mayor incremento son las subvenciones que serán gestionadas por las comunidades autónomas, que se han visto incrementadas en un 75,43 por ciento y me estoy refiriendo al artículo 75. Otros conceptos que experimentan menor incremento son los que financian la subsidiación de los préstamos hipotecarios, que se incrementan en un 13 por ciento, y las ayudas estatales directas a la vivienda, que se incrementan en un 1,10 por ciento. Con el concepto que se incrementa en mayor medida se atienden las actuaciones de las administraciones públicas destinadas a impulsar y apoyar las actuaciones en materia de alquiler. Así tenemos que el número de ayudas previstas en viviendas de nueva construcción para alquiler se incrementará en un 31 por ciento; las ayudas a inquilinos, en un 117 por ciento; la adquisición de vivienda usada y rural, en un 85 por ciento y las ayudas a propietarios de viviendas libres para alquiler, en un 12 por ciento, naturalmente con el acuerdo de las comunidades autónomas. En este programa N, el capítulo 4 experimenta una disminución sustantiva, no porque desaparezcan estos créditos, que, según la modificación presupuestaria articulada el año anterior en la tramitación parlamentaria, se dotaron con 25 millones de euros, eran ayudas para comunidades autónomas dirigidas sobre todo a las iniciativas de alquiler. Nosotros creemos que, técnicamente, el lugar más adecuado para esta transferencia es el capítulo 7, puesto que el hecho de que vayan destinadas en alquiler no prejuzga que sean materialmente transferencias de capital, sino que van dirigidas a promotores, propietarios y, en menor cuantía, a los inquilinos, para contribuir a sufragar los gastos de arrendamiento; de ahí que consideremos que el lugar idóneo es el capítulo 7. Estos son los datos más significativos de este programa.

El programa de ordenación y fomento de la edificación sirve a la integración de las políticas de vivienda en los contextos urbanos, en la ciudad y en el territorio, respetando y fortaleciendo los centros históricos, reha-

bilitando aquellos edificios que forman parte del patrimonio de nuestras ciudades, con la finalidad no solo de rehabilitarlos sino de que sirvan para equipamientos ciudadanos. En el capítulo 6 de este programa, el incremento se sitúa en un 2,50 por ciento. Querría recordar, aunque sé que no es necesario, que en el anteproyecto del año pasado, el incremento del año pasado fue del 0,50, porque nuestro objetivo era consolidar los incrementos experimentados en el ejercicio anterior y en la tramitación de la Cámara se elevó este incremento hasta un 14 por ciento. En este año nuestro incremento se sitúa en términos vegetativos.

Los gastos o créditos que se incrementan en mayor cuantía son las dotaciones para gastos de inversión de carácter inmaterial, que pasan de 3,8 millones de euros a 5,1, por el incremento de la dotación para exposiciones y dotaciones o la creación de un programa de colaboración con entidades sin ánimo de lucro, dirigidas a la financiación de proyectos de innovación, o colaboración con estas entidades también en la difusión de la arquitectura española. El capítulo 7 de este concepto disminuye en 2,9 millones de euros, porque las transferencias nominativas que se incorporaban en el ejercicio anterior financiaban proyectos que finalizaron o que están en fase terminal, y por ello se han creado nuevos proyectos y superproyectos en el área de las inversiones inmateriales para, a través de convenios, sustituir las subvenciones nominativas que se incorporaban en el año anterior. Sí experimentan un incremento sustantivo en términos porcentuales los programas de innovación, calidad y sostenibilidad, con un incremento del 30 por ciento.

El programa último, de urbanismo y política de suelo, se incrementa en un 1,9 por ciento. Este programa sirve a los objetivos de crear instrumentos que sirvan al conocimiento del suelo y del territorio y que facilitan este conocimiento a los agentes del mercado. Se impulsa la movilización de suelo propiedad de la Administración General del Estado para la construcción de vivienda protegida. La Administración General del Estado tiene comprometidos 16 millones de metros cuadrados de suelo de su titularidad, que posibilitarán la construcción de 84.000 viviendas, de las cuales el 58 por ciento serán protegidas. En estas cifras se incluyen los suelos que Sepes dedica a suelo residencial, que permitirán que esta entidad empresarial construya en torno a 23.000 viviendas, el 90 por ciento de las cuales serán protegidas. Este programa P sigue financiando el sistema de información urbana. Al conocimiento del suelo y del territorio se dedicarán los recursos destinados al Siose, que se contemplan en un programa específico como una transferencia interna al Centro Cartográfico Nacional —me parece que se llama así—, programa en el que colaboran distintos ministerios, el de Medio Ambiente, Fomento, Agricultura, y el nuestro, que tiende a profundizar en el conocimiento del territorio y del suelo; serán unos datos muy importantes para aportar al sistema de información urbana.

Voy a referirme a continuación al presupuesto de la entidad pública empresarial Sepes con carácter muy general, puesto que se ha solicitado la comparecencia de su presidente. Lo que me parece más destacable del presupuesto de esta entidad es su presupuesto de explotación, en concreto el concepto de aprovisionamientos que en este ejercicio se sitúa en 196 millones de euros. Bajo el enunciado de aprovisionamientos se engloba lo que en el presupuesto de la Administración General del Estado serían las inversiones previstas en suelo y obras. Lo más significativo en el presupuesto para 2007 sería la redistribución interna de estos 196 millones de euros, por el peso específico que cobra a la división de suelo residencial, de tal suerte que más del 23 por ciento, en concreto el 23,15 por ciento, de los recursos que va a destinar Sepes a la compra de suelo se van a dedicar a suelo residencial, frente al 9 por ciento del año anterior. Otro dato importante son los ingresos procedentes de la venta de actuaciones, cifra que se estima en 210 millones de euros. Estos son los datos que me parecen más significativos. Voy a referirme también a la Sociedad Pública de Alquiler, puesto que su comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Popular, aunque, como sabe la Presidencia de esta Comisión y el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en la Cámara, en ningún momento del presupuesto para el año 2007 aparece mencionada dicha sociedad. No obstante, quiero destacar de su presupuesto que, como en el caso de la entidad pública empresarial Sepes, es estimativo. La previsión es que a finales de 2007 la Sociedad Pública de Alquiler alcance su equilibrio financiero con un resultado positivo en torno a los 117.000 euros, para lo cual se prevé obtener unos ingresos comerciales, es decir ingresos que se derivan de los alquileres percibidos de los inquilinos, de 30,23 millones de euros y unos ingresos financieros de 195.000 euros. El gasto corriente de la sociedad alcanzará los 30,31 millones de euros, desglosándose las cuotas a revertir a los propietarios, que ascenderán a 25,8 millones de euros. Los gastos de personal ascenderán a 1,9 millones de euros y la amortización del inmovilizado se situará en torno a los 125.000 euros. Las viviendas gestionadas que se prevén a finales de 2007 se situarán en torno a las 6.000. En el momento presente la Sociedad Pública de Alquiler no solo ha gestionado sino que ha alquilado, con inquilino y propietario que han pactado sus contratos, más de 2.000 viviendas. Creo que ya he consumido un poco más de quince minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo agradezco; ha tenido una bonificación, pero la Presidencia se la ha concedido teniendo en cuenta que el secretario general de Vivienda no va a venir a continuación. Me parecía importante que pudiese S.S. exponer el presupuesto del ministerio.

¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? **(Pausa.)** Por supuesto el Grupo Parlamentario Popular, que ha solicitado la comparecencia, y el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑOS**: Bienvenida, señora subsecretaria. La señora Del Palacio no viene a esta Cámara desde la presentación de los pasados presupuestos, este año hemos estado más entretenidos con las comparecencias del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, que va a comparecer después, pero le damos la bienvenida.

Voy a comenzar por donde usted comenzó. Es verdad que en los Presupuestos Generales del Estado el Ministerio de Vivienda crece un 14 por ciento respecto al año 2006, y en los últimos tres años ha tenido un crecimiento aproximado del 83 o el 84 por ciento. Desde el Grupo Parlamentario Popular valoramos positivamente el esfuerzo que ha hecho el Ministerio de Hacienda para dotar de estos fondos al Ministerio de Vivienda. Sin embargo, creo que ese esfuerzo que ha hecho el señor Solbes con el Ministerio de Vivienda no se corresponde con el que ha hecho el Ministerio de Vivienda hacia el resto del Gobierno puesto que el Ministerio de Vivienda, encuesta tras encuesta, es considerado por los ciudadanos españoles como el que peor funciona de todo el Gobierno. Por lo tanto, lo que está claro es que la pésima imagen que el Ministerio de Vivienda tiene ante los ciudadanos no es por falta de fondos; puede ser por otras cuestiones, pero no por falta de fondos, que le concede el Ministerio de Hacienda.

Un primer análisis del presupuesto pone en evidencia, desde nuestro punto de vista, dos cuestiones. La primera es lo injustificado de la existencia del propio ministerio —esto ya lo hemos hablado en otras ocasiones—, puesto que un presupuesto en el que más del 92 por ciento son transferencias corrientes o de capital a las comunidades autónomas y a las entidades financieras —a las comunidades autónomas porque son las que tienen las competencias en materia de vivienda— pone de manifiesto que más del 92 por ciento de la labor del Ministerio de Vivienda se limita a firmar las órdenes de transferencia y los talones a las comunidades autónomas; luego tiene un 2 por ciento aproximadamente para gastos de personal, lo cual quiere decir que también firma las nóminas y las órdenes de transferencia de los sueldos y salarios de los funcionarios públicos; y queda un 5 por ciento del presupuesto para inversiones reales que gestiona el Ministerio de Vivienda —lo gestiona desde hace un par de años—, que es la rehabilitación del patrimonio arquitectónico nacional, gestión que no realizaba hasta ahora y que se le incorpora a través del 1 por ciento cultural —no lo llevaba directamente el Ministerio de Vivienda—, que está traspasado por ustedes hace un par de años creo que para darle alguna actividad al ministerio. Pero es que el Ministerio de Vivienda no se creó para rehabilitar el patrimonio arquitectónico nacional, que es una noble función, un noble objetivo, sino para llevar a cabo las políticas de vivienda. Por tanto, un Ministerio de Vivienda en el que el 92 o el 93 por ciento de su presupuesto son transferencias de capítulos 4 y 7 a las comunidades autónomas pone de manifiesto lo injustificado de su existencia.

En segundo lugar, este presupuesto y estos incrementos de fondos para las políticas de vivienda no se corresponden con los resultados que se ofrecen a la sociedad. Usted puso de manifiesto que el presupuesto del ministerio ha crecido de los años 2004 a 2007 un 83 por ciento; es decir, las políticas de vivienda tienen un 83 por ciento más de fondos que hace tres años. Sin embargo, las viviendas protegidas iniciadas en los últimos doce meses cuyos datos han sido publicados por el ministerio son 77.589, un 8 por ciento más que en el último año gestionado por el Partido Popular, cuando fueron 71.720; es decir, con un incremento de fondos del 80 por ciento solo consigue el ministerio hacer un 8 por ciento más de viviendas protegidas, y me estoy refiriendo a tres años, no de un año para otro. Además, la ratio de vivienda protegida sobre el total de viviendas que se construyen en España también ha descendido. Si en el año 2003 de cada cien viviendas que se hacían en España 11,34 eran viviendas protegidas, en los últimos doce meses solo han sido 10,9; es decir, la ratio de vivienda protegida iniciada en comparación con el total de la vivienda que se hace en España ha descendido. Tampoco es bueno para el Ministerio de Vivienda que cada año que pasa vaya bajando la ratio de vivienda protegida respecto al número total de viviendas. Esto lo digo respecto a la vivienda de nueva construcción y con los datos que se publican en la página web del ministerio. Sobre algunos programas, como son las ayudas a la rehabilitación de viviendas para su cesión en arrendamiento, y sobre las ayudas al inquilino —las de los 240 euros mensuales— no tenemos datos que nos indiquen cuánto se ha realizado.

Estas son las primeras preguntas que espero que me conteste en su segunda intervención. ¿Cuántas subvenciones se dieron al propietario para la rehabilitación y cesión en arrendamiento en el ejercicio 2005 y cuántas llevan concedidas en los nueve meses del ejercicio 2006? Lo mismo para las ayudas de 240 euros mensuales al inquilino: ¿cuántas ayudas se dieron en 2005 y cuántas en lo que va de 2006? Solo de esa manera podremos comprender si lo que ustedes proponen para el próximo ejercicio 2007 es fiable, creíble o un brindis al sol.

Cuando decía que el incremento de fondos no se corresponde con el resultado que se está dando a la sociedad, también me tengo que referir a otro de los que yo considero fracasos del ministerio en relación con sus objetivos iniciales, que es el del precio de la vivienda. Según los datos publicados hasta la fecha por el propio ministerio, de marzo de 2004 —cuando ustedes llegaron al Gobierno y crearon el ministerio— hasta junio de 2006, que son los últimos datos publicados, el precio de la vivienda se ha incrementado en un 33,34 por ciento; repito, datos del ministerio. Pero si comparamos los datos con otras estadísticas que han sido publicadas recientemente, como son las del Colegio de Registradores de la Propiedad de España, vemos que de marzo de 2004 a marzo de 2006, según los datos del ministerio —los datos son de tres meses antes para que coincidan

los dos, porque el Colegio de Registradores no ha publicado todavía los datos hasta junio—, según el ministerio el incremento del precio de la vivienda ha sido de un 29,6, y según el Colegio de Registradores ha sido de un 37,63 por ciento; es decir, alrededor de 7 puntos por encima. Lo curioso es que a principios de 2004 y a lo largo de ese mismo año los datos que publicaban el Ministerio de Vivienda y el Colegio de Registradores de la Propiedad de España coincidían en un punto abajo, era superior el incremento que consideraba el ministerio que el del Colegio de Registradores; repito, un punto por encima el del ministerio. De repente se produce una caída en las estadísticas del Ministerio de Vivienda de cuatro puntos y pico y se mantienen las del Colegio de Registradores; es decir, los datos del ministerio, que al principio, a lo largo de 2004, eran superiores en un punto a los del Colegio de Registradores, de repente caen más de cuatro puntos porcentuales respecto a las estadísticas del Colegio de Registradores. Nosotros hemos intentado conocer los cambios que se han hecho en las estadísticas del Ministerio de Vivienda para que hoy se produzcan esas diferencias, porque se nos dijo que se debía a unos cambios de criterio del ministerio, pero, si es tan amable, nos gustaría que en su segunda intervención nos diera esos datos y nos explicara cuáles son los motivos de esa diferencia.

Porque controlar los incrementos del precio de la vivienda es un noble objetivo —y además tendría toda la colaboración del Grupo Parlamentario Popular en medidas que vayan dirigido a esto—, pero lo que no se puede hacer es bajar el precio de la vivienda solamente sobre la base de cambiar los criterios de cálculo de ese precio, porque se está dando a la sociedad unos datos que no son reales.

Respecto al resto del presupuesto para 2007, es muy similar al anterior en la concepción de los programas, por lo que no vamos a repetir los argumentos o las preguntas que usted ya nos aclaró el año pasado, pero sí nos detendremos en los puntos que más nos han llamado la atención. En el programa 261.M, de Dirección y servicios generales de vivienda, nos ha llamado la atención un hecho, y es que, si bien los gastos de personal han crecido respecto a 2006 un 3,2 por ciento, la partida 15 de incentivos al rendimiento, ha crecido un 54,4 por ciento. Nos gustaría que nos diera una explicación al respecto, si es que ahora la política de incentivos del propio ministerio ha cambiado radicalmente, pero cuando los gastos de personal crecen solamente un 3 por ciento, que la partida de incentivos suba hasta el 54,4 por ciento nos llama la atención. También quisiéramos saber el motivo de que si bien el capítulo 2 se incrementa un 2 por ciento —y usted ya se refirió a él—, uno de sus conceptos, la partida de publicidad y propaganda, se incrementa un 300 por cien: de 200.000 euros pasa a 600.000 —599.680 exactamente—. Es decir, todo el capítulo 2 crece un 2 por ciento y una sola de sus partidas, los gastos de publicidad y propaganda, sube un 300 por cien. Como hemos dicho —y lo sabemos porque

las encuestas del CIS salen cada tres meses—, el ministerio está gozando entre la sociedad española de una pésima imagen, pero para mejorarla creemos que es más adecuado ofrecer mejores resultados y no dedicarse a triplicar los gastos de publicidad y propaganda del ministerio. En relación con el programa 261.N, de promoción, administración y ayudas a la rehabilitación y acceso a la vivienda —el auténtico programa de política de Vivienda—, hay una partida nueva en el capítulo 4, la 450, que son transferencias corrientes a las comunidades autónomas para políticas de promoción pública, de acceso a la vivienda y acceso al alquiler, que no sé si antes estaba incorporada en transferencias de capital, en el capítulo 7, pero que aparece como partida nueva en este programa, y me gustaría que me lo aclarara. Otro dato que nos ha llamado la atención y que nos gustaría que nos explicara —aunque el presidente de Sepes comparecerá después— es que en este mismo programa la partida 742, de Sepes, convenio para Extremadura, se incrementa de 167.000 a 1.759.085 euros, es decir, se multiplica por diez este convenio de Sepes con Extremadura. También queríamos conocer las causas.

La partida 752, que son subvenciones a las comunidades autónomas para adquisición y rehabilitación de viviendas, tiene un importe de 376 millones de euros, y la mitad, es decir, 190 millones de euros, permanece innominados. Este hecho nos parece incomprensible; ya lo denunciábamos en el pasado presupuesto, porque, si no me equivoco, los convenios que se firman con las comunidades autónomas en orden a los planes de vivienda mantienen una reserva de eficacia para que aquellas comunidades que cumplen puedan tirar de esa reserva de alrededor del 25 por ciento del total del presupuesto del Plan de Vivienda. Pero no nos gusta que se mantenga esta partida de una manera innominada en un 50 por ciento, como lo denunciábamos el año pasado, por lo que le anuncio que formularemos las oportunas enmiendas para que estas partidas que permanecen innominadas en el presupuesto del Ministerio de Vivienda sean asignadas a las comunidades autónomas. También nos resulta sorprendente un dato que usted acaba de dar sobre el aumento de las ayudas directas a la entrada, las AEDE. Con un incremento de objetivos tan grande, nos llama la atención que solo crezcan un 1 por ciento. Seguro que tiene una explicación y que usted me la dará en su segunda intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya concluyendo.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Sí, voy terminando, señor presidente.

El programa 261.O, de ordenación y fomento, contiene en su capítulo 6 el presupuesto para la rehabilitación del patrimonio arquitectónico y que antes se hacía con el 1 por ciento cultural. No vamos a analizar los numerosos proyectos que están en esta partida. Hay algunos que deberían estar y no están, pero ya lo mani-

festaremos en el trámite de enmiendas. Sí me gustaría saber por qué sigue sin estar la rehabilitación del monasterio de Melón, en Ourense, que está siendo solicitada desde hace muchísimo tiempo por todas las administraciones públicas gallegas. También quisiera que nos comentara algo sobre el proyecto de rehabilitación del puente viejo en Moraleja, Cáceres, que al parecer ha sido paralizado por estar haciéndose obras contrarias a la propia rehabilitación del puente y por la utilización de hormigones, cuando estaba prohibido por la Comisión del Patrimonio Arquitectónico. Según nuestras noticias, la fiscalía está interviniendo en este asunto porque parece que están haciendo obras perjudiciales para este monumento.

Nos extraña del presupuesto y de las políticas de vivienda que este año no figure ninguna medida especial destinada a compensar la pérdida de poder adquisitivo, sobre todo para acceder a una vivienda, que están sufriendo las familias españolas. Durante tres años consecutivos el IPC está subiendo por encima de los salarios, las hipotecas —está saliendo en todos los medios de comunicación— están subiendo a través del incremento del Euribor, que es el tipo de referencia en el 90 por ciento de las hipotecas españolas, y hoy en día esto supone para los ciudadanos españoles en una hipoteca media una subida de 1.100 ó 1.200 euros al año. Además, el 1 de enero entrará en vigor la nueva Ley del impuesto sobre la renta de las personas físicas, en la que se disminuyen las deducciones por adquisición de vivienda, con lo que el esfuerzo para acceder a una vivienda por parte de las familias españolas se está incrementando notablemente. Creo que el presupuesto debería contener algunas medidas especiales al respecto.

Termino con una breve referencia a la Sociedad Pública de Alquiler, porque después comparecerá su presidente, que atenderá las preguntas concretas. Cuando habló de Sepes usted se refirió a los aprovisionamientos. Creo que decía que eran inversiones previstas en suelos y obras. Me gustaría que dijera a qué se debe la cifra de 5,6 millones de euros previstos para el presupuesto de 2006, que ustedes esperan que suba en 2007 a 25,8 millones de euros, un incremento brutal. Me gustaría que me hiciese el desglose para saber a qué corresponde, porque el resto de los temas de la Sociedad Pública de Alquiler se los preguntaremos al presidente.

El señor **PRESIDENTE**: La benevolencia con ambos comparecientes está directamente relacionada con que no comparezca el secretario general de Vivienda. Pero en la siguiente sesión tendremos que extremar los tiempos porque si no, ocurriría lo que ninguno queremos que ocurra.

Señor Contreras, tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En nombre del Grupo Socialista quiero dar la bienvenida de nuevo a esta Comisión a la subsecretaria y también agradecerle la claridad de su exposición y el método empleado y, cómo

no, los magníficos resultados que ha aportado de la gestión presupuestaria del Ministerio de Vivienda.

Me ha alegrado que el portavoz del Grupo Popular reconozca que un incremento del 82,57 por ciento en el presupuesto en tres ejercicios presupuestarios es una cantidad considerable, mérito que él ha querido atribuir al Ministerio de Hacienda. Cada uno puede distribuir los méritos como quiera. El hecho es que desde que existe un Ministerio de Vivienda se ha conseguido incrementar el presupuesto en el 82,7 por ciento de forma global y en lo que respecta a las políticas de vivienda en un 104 por ciento. Es decir, se ha duplicado lo que los gobiernos del Partido Popular destinaban a políticas de vivienda, y solamente me estoy refiriendo al periodo 2002-2004, por hacer un periodo homogéneo, en el que el presupuesto de la Dirección General de Arquitectura, encuadrada dentro del Ministerio de Fomento, gastó a lo largo de esos tres años lo mismo —millón arriba, millón abajo—, en torno a los 660 millones de euros. No hubo absolutamente ningún incremento porque hubo años en los que subió en torno al 2 ó 3 por ciento y años en los que bajó más o menos la misma cantidad. Por tanto, algo hemos avanzado en política de vivienda. También se ha hablado de un incremento del 14,4 por ciento, que se refiere al incremento entre la Ley de Presupuestos del año 2006 y el nuevo presupuesto, porque si la diferencia la hacemos de presupuesto de 2006 a presupuesto de 2007, el incremento sería del 16,2 por ciento. En la tramitación parlamentaria hubo un incremento de 20,3 millones de euros.

La señora subsecretaria también ha resaltado algún dato que es muy relevante cuando ha hablado de las operaciones de capital: en este presupuesto las operaciones de capital ascienden al 97,26 por ciento. Si esa misma relación la establecemos respecto al presupuesto de 2004, hecho por un gobierno del Partido Popular, cuando además no existía Ministerio de Vivienda sino Dirección General, las operaciones de capital eran del 95,88 por ciento, inferiores sin existir ese ministerio. Por tanto, no entiendo por qué sistemáticamente el señor Matos atribuye todas las desgracias habidas y por haber a que exista un Ministerio de Vivienda; no es cierto, no se despilfarra, como usted dice, sino que se es más eficaz en el gasto. Me gustaría que se tomase nota de este dato y se viese qué otra interpretación se puede hacer si no es la de más eficacia en la gestión de las políticas de vivienda. También me gustaría resaltar, refiriéndome a algunos programas concretos, una petición sistemática de los distintos grupos parlamentarios, incluido el Grupo Popular, cual es que haya más dinero para las comunidades autónomas, y ahora que existe más dinero para que las comunidades autónomas gestionen se da como argumento que eso es lo que justifica que no deba existir un Ministerio de Vivienda. No lo comprendo. Sistemáticamente todos los grupos se han quejado de que el nivel de la reserva de eficacia era muy alto en relación con lo que se transfería directamente a las comunidades autónomas. Ahora el ministerio ha hecho lo contrario, es

decir, bajar la reserva de eficacia y dar más dinero directamente a las comunidades autónomas, y eso se utiliza como argumento para decir que como todo lo gestionan las comunidades autónomas no debe existir el ministerio. No lo podemos comprender. Me gustaría que la subsecretaria nos explicase en su segunda intervención cómo puede incidir esta mayor transferencia de principio a las comunidades autónomas en la gestión del plan, es decir, ¿esto va a suponer más agilidad a la hora de tramitar de proyectos?, ¿va a suponer más ejecución, va a suponer que esa reserva de eficacia se agote sistemáticamente? ¿Cómo valora esta nueva situación el Ministerio de Vivienda? Creemos que tiene que existir una reserva de eficacia, y la experiencia lo está demostrando porque hay comunidades autónomas que no cumplen los objetivos que firman en sus convenios y hay comunidades autónomas que sobrepasan sistemáticamente los objetivos que han firmado, y no bastaría el déficit de unas comunidades para que otras financiasen su exceso. Por eso la reserva de eficacia es un método ágil para que todo el presupuesto de vivienda, desde nuestro punto de vista, se ejecute y no queden al final partidas sin ejecutar, lo que sabemos que ocurre con cierta frecuencia en la Administración.

Señor Matos, ya hemos tenido algún debate sobre cuál está siendo la ejecución del Plan de Vivienda. En junio del año 2006, estando el Plan de Vivienda en su inicio —todos sabemos que poner en marcha un plan de vivienda tiene dificultades porque es la fase en la que se tienen que firmar los convenios—, la ejecución del plan estaba en el 48,5 por ciento, casi el 50 por ciento en los dos años de gestión del plan, y el último año de gestión del plan no comprende doce meses completos, sino diez meses, y estaba ya en el 48,5 por ciento la ejecución de los compromisos contraídos con el Plan de Vivienda y el Plan de Choque. Se ha dicho que se sube la subsidia-ción de intereses en el 13,1 por ciento, y suben las transferencias a las comunidades autónomas en el 75 por ciento, que venía siendo una demanda de los distintos grupos parlamentarios que en este caso se cumple. Por tanto, entendemos que ahora que el Plan de Vivienda toma velocidad de crucero, lo que es muy positivo para que se cumplan los compromisos que tiene el Gobierno socialista y, en concreto, el Ministerio de Vivienda de 180.000 actuaciones que den solución de vivienda a 180.000 familias. Ese era el compromiso y, como he dicho anteriormente, se está cumpliendo. En la medida en que este presupuesto ayuda a seguir por ese camino, evidentemente el Grupo Socialista apoya este presupuesto porque lo ve muy positivo.

También queremos hacer hincapié en otro tema que ya resaltó la subsecretaria, el del alquiler. El alquiler era otra de las grandes apuestas en las que todos los grupos parlamentarios hemos estado sistemáticamente de acuerdo; hemos dicho que hay que potenciar el alquiler desde la perspectiva del inquilino y de los promotores y también de los dueños de viviendas desocupadas. Esa ha sido una gran apuesta, y hoy, con los datos sobre la mesa,

no con el discurso, se nota que el ministerio va avanzando en la dirección de potenciar el alquiler. Así, me ha parecido entender que las ayudas para la nueva construcción para alquiler se va a incrementar en el 31,3 por ciento, la ayuda a inquilinos —que algo tendrá que ver con las cosas que ha planteado el señor Matos— se incrementa en un 167 por ciento —cantidad muy considerable— y la ayuda a la adquisición de vivienda usada en un 85 por ciento. Estas son cifras que demuestran fehacientemente la apuesta del Ministerio de Vivienda por el alquiler. Es una apuesta estratégica porque no podemos seguir pretendiendo, en la situación actual del mercado, que la única forma de acceso a la vivienda sea su compra. El Grupo Socialista cree que estratégicamente eso es un disparate. Se les tiene que dar la posibilidad real a aquellas personas que quieran una vivienda en alquiler de que la tengan. Y ahí hay dos partes: el que accede a esa vivienda de alquiler y la persona, grupo o empresa que oferta esa vivienda de alquiler. La política de vivienda del ministerio evidentemente apunta en ese sentido. Por tanto, el Grupo Socialista reitera su satisfacción por este presupuesto y la confianza en que haga posibles los objetivos del Plan de Vivienda 2005-2008, plan ambicioso, con el objetivo no solamente de construir de nuevas viviendas, que también, sino de potenciar el alquiler.

Para finalizar, quiero hacer un comentario que creo que es importante porque esto ya ha salido en algún otro debate. Se han hecho insinuaciones —y no creo que sea conveniente hacer este tipo de insinuaciones sin pruebas— de que el ministerio, de alguna forma, está manipulando las estadísticas para que los precios de la vivienda sean lo que no son. Además, se da una autoridad al Colegio de Registradores de la Propiedad que no sé por qué se le da, en vez de dársela al ministerio, que es quien realmente debe tenerla en esta materia. Voy a explicar por qué. Esta es una cuestión de medidas. ¿Cuál es el precio de la vivienda? Esto es como ¿cuál es la altura de los españoles? Señor Matos, si quisiéramos saber cuál es la altura media de los españoles, ¿a alguien se le ocurriría ponerse en la puerta de un campo de baloncesto a medir a las personas que salen y sacar de ahí sacar la media de los españoles? ¿A que no? Yo creo que no. Aquí pasa exactamente lo mismo y cuando se va a hacer la media de los precios de la vivienda el mejor método no es el de los registradores de la propiedad, que viene de los notarios. Y esto no es porque esos datos no sean correctos, que lo son, sino porque hay que tomar las muestras de los sitios adecuados, y usted sabe perfectamente que el Ministerio de Vivienda no ha cambiado la estrategia que ustedes tenían. ¿De dónde sacaba la dirección general o el Ministerio de Fomento, gobernando el Partido Popular, en concreto siendo ministro el señor Álvarez-Cascos, los precios de la vivienda? Supongo que usted lo sabe: de las sociedades de tasación, fundamentalmente de Tinsa. Es lo que se sigue haciendo, pero ahora el ministerio ha hecho un convenio por el que se amplía el número de la muestra, porque no

solamente entra Tinsa, sino muchas más sociedades de tasación; se ha ampliado la muestra, pero la fuente de los datos sigue siendo la misma: las sociedades de tasación y las tasaciones, no lo que hacen los notarios, que evidentemente no coincide, son intereses distintos. Los precios de las sociedades de tasación son los que se ajustan más al precio de mercado, y no porque lo digamos nosotros ahora, sino porque ustedes también lo decían antes. Por tanto, no dejen correr esas sombras de duda en relación con los precios de la vivienda porque esto se está haciendo bastante bien, con bastante rigor científico. Hoy, el Ministerio de la Vivienda recoge datos a través de las sociedades de tasación y tiene una unidad estadística para procesar esos datos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora subsecretaria, tiene la palabra para contestar a los dos grupos parlamentarios.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Lo primero que le tengo que decir, señor Matos, es que yo he venido al menos en otra ocasión a esta Comisión y quien no estaba era usted —ya lo siento porque francamente me gusta tenerle como interlocutor—, pero naturalmente estoy dispuesta a venir cuantas veces sea convocada. También nosotros valoramos positivamente los incrementos que experimentan los recursos destinados a la política de vivienda, cantidades que el ministro señor Solbes no nos concede graciosamente, porque le caigamos simpáticos o le parezcan más o menos bien, sino que es una política estratégica sobre la que el conjunto del Gobierno quiere insistir. Los que nos dedicamos desde hace muchos años a la Administración sabemos que es un lugar común decir que todo Gobierno tiene dentro a la oposición en carne mortal en el ministro de Economía y Hacienda, pero los lugares comunes son exactamente eso, lugares comunes. La dotación presupuestaria de la política de vivienda es la que el Gobierno cree que debe tener para responder a las necesidades de los ciudadanos, no porque la percepción del conjunto de la sociedad respecto del ministerio o de su titular sea de mayor o menor simpatía. Se trata de una política pública que sirve a unos intereses públicos y a una demanda de los ciudadanos cual es favorecer, facilitar el acceso a la vivienda.

Respecto a la no justificación por el Ministerio de Vivienda de la propia existencia del Ministerio de Vivienda, creo sinceramente que volver a discutir a estas alturas acerca de la esfericidad de la tierra es, cuando menos, ocioso. Existe un cierto consenso en que la tierra es redonda y achatada por los polos. Podrá haber algún astrónomo o algún astrofísico que dentro de poco nos diga otra cosa, pero al día de hoy existe un cierto consenso al respecto, del mismo modo que son una realidad la existencia del Ministerio de Vivienda, la intensidad que el Gobierno ha puesto en estas políticas y los resultados.

Respecto a la ejecución del Plan de Vivienda, sinceramente es satisfactoria en su conjunto, no obstante puede haber determinadas comunidades autónomas o determinadas líneas que obtengan mejores o peores resultados. En ese sentido, debería dirigir sus interrogantes a algunas comunidades autónomas; por ejemplo, respecto al escaso interés que la Comunidad Autónoma de Madrid manifiesta en cuanto a las ayudas al alquiler, tanto al propietario como al inquilino. Por lo que respecta al precio de la vivienda, las fuentes de las que se obtienen los datos son las tasaciones, como se ha referido antes el diputado señor Contreras, bien entendido que se ha ampliado la muestra de tal suerte que —creo que la cifra es más o menos exacta— es considerado aproximadamente el 90 por ciento de las tasaciones que se hacen en el conjunto de España a la hora de elaborar las estadísticas. Creo que es una muestra lo suficientemente amplia y significativa como para que sus resultados sean los que se tengan en cuenta en el mercado. Por otra parte, usted ha citado las cifras que facilitan los registradores. Yo no me voy a referir a su metodología porque serían ellos los que la tendrían que defender. En lo que yo conozco, me parece una metodología más insuficiente y más deficiente que la que el propio ministerio utiliza.

No deja una de sorprenderse cuando oye hablar desde los bancos de la oposición —en este caso de usted— de intervenir, de controlar el precio de la vivienda. Usted y yo sabemos que el mercado inmobiliario es un mercado libre y que se pueden arbitrar medidas para incidir indirectamente en el precio de la vivienda, pero en ningún momento ha estado en el programa de este Gobierno controlar el precio de la vivienda ni intervenir el mercado inmobiliario. Adoptaremos medidas que incidan en el mercado, pero no intervendremos el mercado porque tenemos una razonable confianza en el mismo y en la disposición de los agentes que en él intervienen.

En cuanto a las preguntas concretas que ha realizado referentes al concepto de productividad o incentivos al rendimiento, el Ministerio de Vivienda quiere insistir en la línea de evaluación de las políticas públicas y de las prestaciones, de los recursos humanos que trabajan en nuestro departamento, insistiendo en la línea que propugna el Gobierno en materia de recursos humanos cual es la evaluación del rendimiento. En lo que se refiere al incremento del concepto de publicidad y propaganda, que pasa de 200.000 a 600.000 euros, es porque se ha detectado en algunos momentos un nivel de conocimiento relativamente bajo por parte de los ciudadanos respecto de las medidas que contienen tanto el plan como la política de vivienda. En el concepto 450 del programa N, quizá me expresé mal en mi primera intervención. Este concepto se dotó en trámite parlamentario con 25 millones de euros que fueron detraídos —si no estoy equivocada— del concepto 75 del programa N. El enunciado bajo el que se cobijaron estos 25 millones de euros, que era transferencia a las comunidades autónomas para ayudas a las políticas de alquiler, es una mera precisión técnica por nuestra parte, creemos que esos 25 millones

de euros —al menos 20 de esos 25— están mejor en su sitio natural, que son las transferencias de capital a las comunidades autónomas para hacer frente a las distintas líneas subvencionadas de los planes de vivienda. Y creemos que están mejor ahí porque cuando se habla de transferencias corrientes estamos hablando de transferencias que el que las recibe las debe destinar a sufragar sus gastos corrientes y cuando se habla de transferencias de capital a sufragar sus gastos de capital. El mero hecho de que sean ayudas al alquiler no las transforma en gastos corrientes porque muchas de estas ayudas al alquiler van dirigidas a promotores en promoción de vivienda de nueva construcción para alquiler, que a simple vista parece una inversión y no un gasto corriente —no sé si consigo explicarme bien—, y queda un reducto de aproximadamente cinco millones de euros porque con ellos queremos facilitar el funcionamiento de las ventanillas únicas que han abierto las comunidades autónomas para la gestión del plan o de las áreas de rehabilitación.

En lo que se refiere al convenio con Extremadura, esta cantidad de un millón y pico de euros —me parece que 1.457.000 si no me falla la memoria— es la liquidación de una iniciativa que puso en marcha el Gobierno del Partido Popular para edificar viviendas en una zona de Badajoz con motivo de una riada que hubo. Esta cantidad es para liquidar a Sepes una cantidad que ésta ya había ejecutado. Respecto a la territorialización del gasto, los créditos distribuidos territorialmente se incrementan en términos relativos en un 51 por ciento y el hecho de que haya un concepto genérico de transferencias a comunidades autónomas no quiere decir en ningún caso que la gestión de esos créditos se sustraiga a la decisión de las comunidades autónomas, en ningún caso. Se acaba siempre transfiriendo a las comunidades autónomas porque en el mecanismo de gestión de los planes —que en términos institucionales es prácticamente el mismo— se convenia con las comunidades autónomas un determinado número de actuaciones y hay un porcentaje del presupuesto global del plan que queda sin distribuir a priori a la espera o en previsión de que las comunidades autónomas en algunos casos puedan superar su ejecución inicial, o tengan proyectos interesantes que proponer, o la Administración General del Estado, el Gobierno de la nación, propongan iniciativas en este sentido. Una propuesta que va a realizar el Ministerio de Vivienda y que ya enunció el presidente del Gobierno hace algunas semanas era proponer a las comunidades autónomas la ejecución de vivienda joven en campus universitarios porque creemos que es un déficit importante que tienen nuestras infraestructuras y es con cargo a este fondo o concepto que el Gobierno va a proponer esa iniciativa a las comunidades autónomas.

Respecto a la rehabilitación del Monasterio de Melón —extremo sur de la Ribeira Sacra, provincia de Orense (Galicia)— el ministerio ha invertido en una obra de emergencia en el mismo 908.000 euros, de los cuales invirtió aproximadamente 701.000 en 2004 y 206.000 ó

207.000 en el año 2005. La previsión estaba hecha para una obra de emergencia y, como sabe, una obra de emergencia tiene la finalidad de evitar los riesgos para las personas y no nos parece que tramitar emergencias sea un procedimiento conforme a ley para rehabilitar edificios. Se ejecutó la emergencia, se ha recibido la emergencia en el mes de julio y, si me pregunta acerca del proyecto de transformar el monasterio en alojamiento hotelero en esta zona, a mí se me plantean dudas acerca de su viabilidad teniendo en cuenta que se trata de un destino turístico emergente y teniendo en cuenta además las dotaciones de plazas hoteleras que hay ya en la zona de las mismas condiciones que las que se pretenden en la rehabilitación y su nivel de ocupación. Por supuesto, no tenemos ningún inconveniente en acometer esta reforma, pero sí nos gustaría que el proyecto que se plantea fuera más viable.

En lo que se refiere al puente de Moraleja en Cáceres, no le puedo dar explicación, pero se lo mandaré por escrito en los próximos días.

Respecto a su última consideración acerca de por qué no se recogen en el presupuesto del ministerio unas partidas destinadas a sufragar la pérdida de poder adquisitivo de nuestros conciudadanos, que han visto cómo se incrementan los tipos de interés y, por ende, la cuota que deben aportar, nosotros tenemos un presupuesto en el que se incorporan las partidas del Plan de Vivienda y una de ellas es la de subsidiación de tipos de interés, y los perceptores de las ayudas del Plan de Vivienda tienen que reunir una serie de condiciones de renta, de situación familiar, social, etcétera, y no nos ha parecido que fuera éste el lugar ni que fuera oportuno establecer una medida de financiación generalizada para todos los ciudadanos para enjugar esta subida de los tipos de interés. La política de vivienda se enfoca como una política dirigida a incrementar la protección social de nuestros ciudadanos, el aspecto más sustantivo de la política de vivienda, y creemos que se hace frente a este objetivo a través de las ayudas que se contemplan en el plan. Respecto a otra pregunta que me ha hecho relativa a los créditos de la ayuda directa a la entrada, que solo se incrementan en un uno por ciento, el año pasado se incrementaron en un 136 por ciento y en este año consolidamos este incremento y, de acuerdo con las previsiones del plan, que, quiero recordar en esta Comisión, se aprobó con el consenso de todas las comunidades autónomas, en 2007 el acento se pone en las medidas dirigidas al alquiler, tanto para propietarios como para inquilinos o también dirigidas a promotores, completadas con el mantenimiento del número de ayudas destinadas a la rehabilitación, que superan las 31.000. Por último, en relación con Sepes me ha preguntado acerca de los aprovisionamientos. **(El señor Matos Mascareño pronuncia palabras que no se perciben.)** En la sociedad pública de alquiler no he hablado de aprovisionamientos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Usted se refirió al aprovisionamiento de la SPA y de ahí mi pregunta.

La señora **SUBSECRETARIA DE VIVIENDA** (Del Palacio Tascón): Pues lo he debido decir mal, porque en la Sociedad Pública de Alquiler se prevé obtener unos ingresos comerciales derivados de alquiler por valor de 30 millones de euros y unos ingresos financieros de 195.000, el gasto corriente alcanzará los 30,3 millones de euros y las partidas más relevantes son: cuotas a propietarios por las viviendas gestionadas, 25,8 millones de euros; gastos de personal, 1,9 millones de euros en el horizonte de finales de 2007, y amortizaciones del inmovilizado, 125.000 euros. Estas son las cifras más significativas del presupuesto de la Sociedad Pública de Alquiler.

Puede que mi información sobre la SPA no sea todo lo rica que debiera ser, pero son los datos que a mí me han parecido más significativos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora subsecretaria. **(El señor Matos Mascareño pide la palabra.)** Señor Matos, no puedo darle la palabra. Lo acordamos así en portavoces y nos vamos a mantener en ello porque, de otra forma, no terminaríamos ni al final del puente.

Viene ahora a comparecer el señor presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo y director general de Arquitectura y Política de la Vivienda, don Rafael Pacheco. Despedimos a la señora subsecretaria y rogamos al señor director general que pase. **(Pausa. — La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO Y DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y POLÍTICA DE LA VIVIENDA (PACHECO RUBIO). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/001329 y 212/001328) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 212/001405.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Seguimos con el orden del día. Como hemos acordado, primero intervendrán los grupos, de menor a mayor, y luego el señor presidente de Sepes, don Rafael Pacheco. Tiene la palabra el señor Jané de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, en nombre de Convergència i Unió damos la bienvenida al presidente de la Entidad Pública Empresarial del Suelo y director general de Arquitectura y Política de la Vivienda.

Nuestro grupo quería preguntarle una sola cuestión, centrada en su responsabilidad como director general de Arquitectura y Política de la Vivienda. Hemos aprobado un presupuesto, el presupuesto vigente este año 2006. Estamos ahora abordando el proyecto de presupuestos del año 2007 y en ese proyecto y en su dirección general

figura una partida para la rehabilitación del mercado de Molins de Rei, que se difiere a través de cuatro anualidades, para hacer frente a los 2 millones de euros que se acordaron en el actual ejercicio presupuestario. Nuestras preguntas son las siguientes: ¿por qué razón no se ha ejecutado la previsión presupuestaria del presupuesto vigente del año 2006 de destinar 2 millones de euros para la rehabilitación del mercado de Molins de Rei? Eso estaba ya aprobado, las obras tienen sus justificantes y, por tanto, se podía haber atendido esta partida presupuestaria y no se ha atendido. Por consiguiente, primera pregunta, ¿por qué no se ha pagado el cumplimiento de ese convenio, que tiene partida presupuestaria y que figura incluso en la Ley de 2006? Si entramos en los presupuestos de los que hoy estamos informando en esta Comisión vemos que estaba esta partida. Primero, ¿por qué no se ha ejecutado? Segundo, ¿se han atendido por el ministerio y por su dirección general las reclamaciones del Ayuntamiento de Molins de Rei, de sus concejales en materia de comercio, de su alcalde, que han intentado ponerse de acuerdo con el ministerio para ejecutar esta partida? ¿Se ha hecho? ¿Han atendido? Mi experiencia personal es que he llamado al ministerio y usted, señor director general, no me ha atendido. Son reiteradas las llamadas telefónicas que desde el Congreso de los Diputados he dirigido a la dirección general y, lamentablemente, si intentas hablar con los ministros lo consigues, a veces intentas hablar con los directores generales y no lo consigues. Quiero decir pública y claramente en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados que no se han atendido las llamadas que este portavoz de Fomento y Vivienda ha realizado a su persona y que no he conseguido hablar con usted, aunque hoy lo podemos hacer en sede parlamentaria. Me hubiera gustado no pedir esta comparecencia, que es la única que he solicitado del Ministerio de Vivienda y que obedece a una no atención previa y a una no explicación del incumplimiento de esta partida presupuestaria, importante para Molins de Rei, para sufragar los gastos de ese mercado.

La última pregunta que le quería dirigir es por qué razón ahora vuelve a figurar esta rehabilitación del mercado, que ya está hecha, difiriéndose su cumplimiento en cuatro anualidades —2007, 2008, 2009 y 2010—. Paguemos ya, que tenemos un crédito aprobado por las Cortes Generales, que por tanto obliga al Gobierno, crédito que figuraba en la Ley de Presupuestos aprobada para 2006 y que no se ha cumplido.

Señora presidenta, ya ve que he sido breve y conciso, y lo he sido adrede, porque en ocasiones si preguntas muchas cosas te contestan lo que el compareciente quiere; si solo hago una pregunta, deberá contestarme a la única cuestión que le he preguntado y que es bien clara: rehabilitación del mercado de Molins de Rei. Pónganse las pilas, paguen lo que está previsto en los presupuestos de este año y quizá no haga falta diferir en cuatro anualidades lo que ya está en una ley aprobada por estas Cortes Generales, dos millones de euros que

pedimos que cumpla el Gobierno y que tiene esta partida.

Gracias, señor director general, por su comparecencia. No le doy las gracias por su atención telefónica, porque ha sido inexistente, pero por lo menos se las doy por su atención, que espero que sea real en esta Cámara a través de esta comparecencia. Deberíamos tener un diálogo más fluido parlamentarios y Gobierno en muchas ocasiones. Lamentablemente, cuando no se produce, están las comparecencias parlamentarias para dar cuenta de lo que pedimos los distintos grupos parlamentarios, que ejercemos nuestra función de control y de impulso, y este es un buen ejemplo de ello.

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

El señor **MANCHA CADENAS**: Señor Janè, yo voy a ser un poco más ambicioso en cuanto a las preguntas, porque no todos los días tenemos la suerte de que el presidente de Sepes, señor Pacheco, esté entre nosotros. En primer lugar, quiero darle la bienvenida y decirle que en la Junta de Portavoces se ha concluido que usted está imposibilitado para dar cuenta de su singladura en la Sepes durante 2006 y cual es el propósito de 2007. Solamente se va a permitir que este diputado, en nombre del Grupo Popular, le formule una serie de preguntas que usted me contestará. Para que quede constancia fehaciente, puedo decir que yo entregaré a la Mesa o al señor letrado 48 preguntas que espero que se me contesten en el tiempo que ha sido predeterminado y que es exactamente de dos días, aunque como hay un puente vamos a poner si quiere la semana. Esto también está consensuado en la Junta de portavoces de la Comisión.

Señor presidente, ha sido solicitada su comparecencia por el Grupo Parlamentario Popular para que de esa manera podamos deambular por todos los rincones de Sepes y tengamos más claridad. Tenemos muchos flashes, muchos elementos centelleantes, pero todavía no tenemos clara la filosofía de Sepes. Yo le voy a formular preguntas y le voy a pedir que a ser posible me las conteste, de manera global, solo las más generales. ¿En los ejercicios 2006 y 2007 han existido y existen convenios de colaboración con el Ministerio del Interior, con Defensa y con Renfe en aras de conseguir actuaciones residenciales? Si puede, enumere las más significativas e importantes.

Segunda pregunta —y me corrige si no es así—, en el año 2005 el presupuesto de inversión de su entidad superó un montante de 165 millones de euros y un beneficio de 21 millones de euros; en el siguiente, 2006, el presupuesto —y lo alabé en la comparecencia del año pasado— aumenta nada más y nada menos que un 19,7 por ciento, alcanzando la cifra de 197 millones de euros y un beneficio de 11 millones de euros. ¿Estoy en un error si afirmo que la inversión para 2007 desciende con respecto a 2006? ¿Significa ello que se han alcanzado

las metas propuestas y no se precisa para el año entrante ningún esfuerzo presupuestario? ¿Está satisfecho con esta inversión disminuida? Si la bandera que enarbola la Sepes, su signo de identidad, exige el afán de promover suelo donde la cohesión social y el equilibrio de solidaridad lo hagan necesario, ¿ha existido una clara apuesta, un esfuerzo con las comunidades que padecen estos desequilibrios y desigualdades, como son Extremadura, Andalucía, Castilla-La Mancha, Galicia y el archipiélago canario? ¿Cuál ha sido el comportamiento de Sepes en estos territorios y cuáles han sido sus resultados?

¿Detecta el señor presidente preocupación por la elevación continuada del coste de las viviendas sociales y públicas? ¿Podría señalarme, en la dualidad competencial que ostenta Sepes, una en el aspecto residencial y la otra en el industrial, dónde existe mayor proyección? Matizando una frase suya del año pasado, estamos al 50 por ciento como agente industrial y al 50 por ciento como agente residencial. ¿Seguimos en ese 50 por ciento? ¿Se han realizado actuaciones desde el prisma industrial para redimir zonas deprimidas? Aclaro, ¿en qué comunidades considera el señor presidente de Sepes que se han creado equipamientos para el desarrollo de polígonos industriales? ¿Cuáles han sido esos territorios y los hitos más significativos?

Voy finalizando, señora presidenta. ¿Avala el presidente la afirmación de la ministra cuando manifiesta que existen en nuestro país graves dificultades para disponer de suelo estatal donde puedan construirse viviendas acogidas a protección? Y por ende, ¿está satisfecho con el porcentaje, tanto en el ejercicio 2006 como en el entrante, del grado de desafectación de suelo de propiedad estatal que se destinaría preferentemente a viviendas protegidas? ¿En qué momento se encuentra el compromiso de más de 14 millones de metros cuadrados de suelo del Estado con el propósito de construir más de 40.000 viviendas, donde más de la mitad se va a llevar a cabo por Sepes? ¿Cree el presidente, y desde su responsabilidad, que el elevado endeudamiento de los españoles a causa de las hipotecas es un aspecto que está determinado por la política monetaria establecida por la Unión Europea, tal como ha manifestado la ministra de Vivienda?

Finalizo, señora presidenta, con una reflexión que se me antoja de extraordinaria importancia. En los dos largos años de su presencia como máximo responsable de Sepes, ¿considera que, tanto en su finalidad de agente urbanizador hacia el suelo residencial como de operador de suelo industrial, su grado de complacencia es adecuado? ¿Cómo se puede entonces rebajar un presupuesto? ¿Es positivo? Sinceramente, pienso que las metas a alcanzar están aún muy lejanas porque los desequilibrios siguen latentes e incluso más pronunciados. Por otro lado, el déficit de viviendas para los más necesitados es aún más angustioso. Espero sus contestaciones, señor presidente.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Gracias, señor Mancha, pero aún no había agotado su tiempo.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Santamaría.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: Señor director general de Arquitectura y Política de Vivienda y presidente de Sepes, bienvenido de nuevo. Vaya por delante nuestro agradecimiento por su presencia y explicaciones. También agradezco al señor Mato y a SS.SS. la comprensión con el secretario general.

Antes hemos escuchado atentamente la intervención de la señora subsecretaria y hemos podido reconocer en ella, tanto en sus datos como en sus objetivos, la firme y comprometida voluntad del Gobierno de España en hacer de la política de vivienda una de sus prioridades. No puedo, pues, más que sumarme y compartir la intervención de nuestro portavoz, el señor Contreras. Tras la exposición de cifras y objetivos, que compartimos, nuestra inquietud nos lleva a formular determinadas preguntas que, sin duda, complementarán lo ya referido por la señora Del Palacio. Estaremos en el 2007 en el primer año del segundo ciclo de este nuevo ministerio de vivienda y, tras abordar, no sin dificultad, pero sí con gran acierto, cuestiones de suma importancia para los ciudadanos, como el Plan de choque, el código técnico, el nuevo Plan 2005-2008 o el impulso a la nueva Ley del suelo, entendemos que el cambio de planteamiento respecto a la política de vivienda, sin duda más progresista y más ajustada a las personas y no al negocio, marca el rumbo de los programas presupuestarios, especialmente los destinados a satisfacer las necesidades de los jóvenes. En este campo, y ciñéndonos a un determinado sector, hemos conocido el programa de Vivienda dirigido a universitarios y universitarias. Nos gustaría, pues, que nos ilustrara sobre su reflejo presupuestario y cuanto estime con relación a este novedoso programa.

Desde que fue adscrita al Ministerio de Vivienda hemos comprobado, señor Pacheco, que la actividad de la sociedad estatal que usted preside ha experimentado una notable actividad residencial. Nos satisface, a su vez, que de la intervención de la señora subsecretaria se desprenda que no se haya abandonado la actividad urbanizadora del suelo industrial. Las cifras de inversión previstas para Sepes del proyecto de presupuestos para el año 2007, auguran la continuidad de esa decidida voluntad de asegurar disponibilidad del suelo urbanizable. Interesa al Grupo Parlamentario Socialista que amplíen la información relativa al número de viviendas y metros cuadrados urbanizados a tal fin.

A la vista de los datos facilitados observamos un incremento de los créditos del programa 261.N en lo relativo a las transferencias a comunidades autónomas que incluso como se ha afirmado, se duplican en algunos. Somos concedores también de que por distintos motivos el acceso a estos recursos no se ha producido de igual manera en todos los territorios, especialmente en mi

comunidad en la que poco o nada se hace a favor de la vivienda protegida. Cabe recordar que el Gobierno de la Generalitat está formado por el bipartido del Partido Popular. Aprovecho, con el permiso de la presidenta, para felicitar a los valencianos y valencianas que hoy están celebrando el Día de la Comunidad fuera de ella. En ese sentido queríamos, señor Pacheco, que nos ilustrara sobre los datos de la marcha de este programa.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO Y DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y POLÍTICA DE LA VIVIENDA** (Pacheco Rubio): En primer lugar, en contestación a la pregunta del portavoz y señor diputado de CIU, en principio, no soy consciente de lo que me estaba comentando de no haberle atendido a sus llamadas. No tengo constancia de ello y, si hubiera sido así, le pido disculpas porque no es mi estilo. Por supuesto que normalmente cualquier diputado o senador y cualquier ciudadano que reclama una intervención del director general de Arquitectura y Política de Vivienda, la tiene. Y en este caso no me consta, se lo digo sinceramente, que no haya atendido ninguna de sus llamadas, ya que habla de diversas llamadas. Insisto, no me consta. No sé si ha llamado directamente al director general o ha intentado hablar con algún representante de la dirección general. En todo caso, le pido mil disculpas e insisto en que no es lo habitual en el caso de este director general.

Respecto a la información que me pregunta, hubiera deseado tener información previa para traer una contestación mucho más real y ajustada a lo que en este momento me estaba preguntando. Por la información que me da y tengo, en este momento hay un debate con Mercasa que es, como sabe, la sociedad que gestiona la política de inversión y mejora de los mercados existentes en toda España. Y en este caso Molins de Rey era una de las actuaciones que Mercasa estaba realizando desde el punto de vista de la redacción y ejecución del proyecto. Me da usted ahora mismo la información. Debo decirle que no consta en el Ministerio de Vivienda en este momento ningún proyecto de ejecución de obra sobre el mercado de Molins de Rey. Creo haber estado hablando telefónicamente con algún representante municipal del ayuntamiento y, si no me falla la memoria, me hablaba de que las actuaciones sobre el mercado de Molins de Rey estaban en un proceso avanzado de ejecución. Esa puede ser la razón de por qué no se ha ejecutado nada del presupuesto en este caso.

Quiero recordarle que inicialmente todas las inversiones en el 1 por ciento cultural, que se gestionaban desde la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda en el periodo de 2003-2004, entendido como subvenciones, como transferencias desde el Estado, en aquel caso desde el Ministerio de Fomento, a través de

la Dirección General de Arquitectura y Política de Vivienda, se realizaban a través de una transferencia por capítulo 7, en virtud de un acuerdo de la Comisión Mixta, Ministerio de Fomento-Ministerio de Educación y Cultura. Pero eso cambió radicalmente a partir del año 2005 y me da la impresión de que ese es el caso de Molins de Rey en el presupuesto del año 2006, en el que distintos grupos parlamentarios plantearon algunas enmiendas que se incorporaron al proyecto de presupuestos en el Ministerio en el capítulo 6, de inversiones, que obliga a hacer las obras directamente por el Ministerio de Vivienda; es decir, no estamos hablando de una transferencia económica desde el Ministerio de Vivienda, en este caso, al ayuntamiento de Molins de Rey o a cualquier otro ayuntamiento que se haya incorporado. Por tanto, en algún caso se han presentado enmiendas de imposible ejecución porque no podemos transferir dinero desde el capítulo 6. Es más, no sólo no podemos transferir dinero del capítulo 6, sino que tampoco podemos hacer ninguna modificación presupuestaria que vaya del capítulo 6 al 7, por tanto, algunas enmiendas que se habían planteado tenían alguna dificultad técnica grave para haber podido ser cumplida. Esta es la información que puedo darle en este momento sobre la obra de Molins de Rey. Si existe alguna duda al respecto, estaré encantado de contestarle, bien personalmente o por la vía del Parlamento. Quedo a su disposición para aclararle todas y cada una de las circunstancias que se han producido en este caso, pero por la información que me da y por la que he podido recordar creo que nos situamos en ese caso. Lamento, de verdad, no haber podido tener esa conversación telefónica que hubiera podido aclarar en mejor medida la información que le he dado.

Señor Mancha, quiero agradecerle, al igual que al señor diputado de Convergència i Unió, su intervención y su interés, tanto por la marcha de Sepes, como por la Dirección General de Vivienda, el Plan de Vivienda y, en definitiva, la política de vivienda que se está llevando a cabo desde el Ministerio. Política de vivienda que, como ya se avanzó en su día y que hemos venido reiterando durante estos meses, plantea, desde el principio, la movilización de los suelos públicos para las actuaciones residenciales; movilización que se ha venido produciendo, hasta el momento, de forma muy importante por parte del Ministerio de Defensa, del Ministerio de Fomento, del Ministerio del Interior, en definitiva, por todos y cada uno de los ministerios que al considerar la movilización de suelo público y la política de vivienda como una política integral y prioritaria de este Gobierno, han movilizado y están movilizando suelos. No es necesario gestionar esa movilización de suelo a través de convenios entre departamentos, porque, insisto, se trata de una política integral, una política asumida por todo el Gobierno. En la medida en que es asumida por todo el Gobierno, cada ministerio actúa sin necesidad de convenios ni de que el Ministerio de Vivienda convenga con cada uno de ellos. Intervenimos según la posición

que en el futuro va a ocupar el Ministerio de Vivienda. Por ejemplo, en el caso de Campamento, donde el Ministerio ha participado en la firma del convenio, tanto con la Comunidad Autónoma como con el Ayuntamiento de Madrid y con el Ministerio de Defensa, para movilizar ese suelo, lo mismo que ha sucedido en otros convenios y lo mismo que sucederá en un futuro. Por tanto, el Gobierno sigue trabajando para movilizar el suelo público del Estado, y me referiré a ello cuando hable del suelo que desde el Ministerio de Vivienda está movilizándolo la entidad pública empresarial.

La entidad pública empresarial, y entro en su segunda pregunta, tiene un presupuesto que como entidad pública que es no se ajusta en sus conceptos técnicos al concepto presupuestario de la Administración del Estado. Por tanto, cuando hablamos de presupuesto, lo comenté en anteriores intervenciones, nos estamos refiriendo a un presupuesto orientativo. Cuando hablamos de una inversión de 196 millones, estamos hablando de una inversión potente, que con relación al año anterior, 197 millones, supone una disminución, pero no es significativa; en todo caso es orientativa. Lo que sí me parece importante señalar es que estamos ante una inversión muy potente por parte de la entidad pública empresarial, Sepes, situada en los mismos términos en los que se estaba desarrollando en el año 2006, con unos beneficios posiblemente menores que la previsión inicial. Debo recordar que el objetivo de la entidad pública empresarial no es obtener beneficios, sino rentabilidad económica desde el punto de vista social, en cuanto a creación de parques industriales, parques empresariales y respecto a la movilización de suelo residencial.

Me preguntaba si estoy satisfecho con el nivel de inversión que va continuando produciendo Sepes con los mismos recursos humanos, incrementando los convenios; lo que se producirá posiblemente en un futuro es un incremento de esas perspectivas. Quiero recordar que mientras que en el año 2004, recién llegados, firmamos dos convenios de nuevas actuaciones, en 2005 se firmaron ocho convenios, es decir se multiplicaron por cuatro las actuaciones nuevas que iba a acometer Sepes, y en el año 2006 vamos a firmar ocho convenios. Esto es, seguimos con un incremento muy importante de las actuaciones que va a iniciar Sepes. Es para sentirse orgulloso, contento y satisfecho con la actuación de Sepes, teniendo en cuenta el número de efectivos personales y que es una entidad empresarial que se mueve en convenios y de acuerdo con las entidades y con las administraciones territoriales. No vamos invirtiendo sin convenios con las comunidades autónomas o con los ayuntamientos. Invertimos cuando los ayuntamientos y las comunidades autónomas piden nuestra colaboración.

Si una comunidad autónoma con problemas económicos o de desarrollo industrial solicita la colaboración de Sepes, estamos dispuestos a llegar a convenios y colaborar con cada comunidad autónoma y con cada ayuntamiento para iniciar nuevos proyectos industriales

o residenciales, como de hecho se han realizado. En Castilla y León hemos firmado varios convenios con distintos ayuntamientos durante esta anualidad. En Extremadura estamos poniendo en marcha un proyecto muy importante para el desarrollo industrial de todo el oeste peninsular con un parque logístico en Badajoz, que, desde el punto de vista de la actuación en un territorio que necesita ayuda del resto del Estado, también es importante. Es decir, allí donde la comunidad autónoma o las corporaciones locales necesitan y quieren colaboración, allí está Sepes. Tenemos parques empresariales o actuaciones que en este momento están en desarrollo en Andalucía, en Asturias, en Castilla-La Mancha, en Castilla y León, en Ceuta, en la Comunidad Valenciana, en Extremadura, en Galicia, en La Rioja, en Madrid, en Murcia, es decir, en un número muy importante de comunidades autónomas. A ello hay que sumar comunidades como las de Aragón o Canarias, donde se han terminado las actuaciones, pero en este momento estamos en fase de enajenación de parcelas y de desarrollo real de la actuación.

Me hablaba del coste de la vivienda. Quiero corregir, o mejor matizar, algunos datos que ha dado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, cuando citaba un incremento del precio de la vivienda en un 33 por ciento en dos años. Estoy convencido de que la ministra de la Vivienda ya ha reclamado desde el principio, y era el criterio y la prioridad de actuación del ministerio, colaborar en las políticas para que el incremento del precio de la vivienda se fuera desacelerando y ralentizando de forma progresiva y paulatina. No queríamos que se produjera una ruptura de la denominada burbuja inmobiliaria, porque crearía problemas económicos serios a los españoles y a la economía nacional. Una de nuestras preocupaciones y uno de nuestros primeros ejes de actuación era conseguir esa ralentización del precio de la vivienda. Mientras que en 2003 el precio de la vivienda crecía a un ritmo del 17 ó el 18 por ciento, eso finalizó el primer trimestre de 2004. A partir de ese momento los índices son un 15 por ciento en el año 2004; un 11 por ciento en el año 2005 y, en los primeros meses de 2006, un diez por ciento. No es que el Ministerio de Vivienda necesite aportar la estadística con los datos que antes comentaba la subsecretaria de Vivienda, utilizando en torno a 1.100.000 tasaciones que se producen en toda España, sino que además es algo que el mercado, algo que cualquier agente inmobiliario, algo que la propia inversión de las empresarias inmobiliarias tienen en cuenta como dato. El mercado se está desacelerando y nuestra preocupación debe ser que esa desaceleración se vaya produciendo para situarnos en los próximos meses en torno a un incremento racional, como puede ser el del IPC, pero que se produzca paulatinamente. Afortunadamente, hasta ahora es así. El Ministerio de Vivienda y el Gobierno entienden que esa desaceleración está siendo muy positiva y que una desaceleración mucho más rápida que la que se ha producido podría crear problemas como los ocurridos en países como Japón, Inglaterra o Estados

Unidos con graves problemas trasladados al resto de la economía.

Hay quien quiere hacer caso de estadísticas que realizan determinadas empresas o instituciones. Yo no digo que sean ni buenas ni malas, son estadísticas que toman datos diferentes. Como comentaba antes el portavoz del Grupo Socialista, los datos que toma el Colegio de Registradores son diferentes a los que toma una empresa que se encarga de hacer una valoración sobre mil compras. Esa estadística sobre mil compras es buena y es certera, pero no puede extenderse al mercado completo en cada momento. Quiero recordar también que la primera vez que hizo públicos los datos el Colegio de Registradores fue hace seis meses; no tenía una estadística histórica que diferenciara la estadística del Ministerio de Vivienda de la del Colegio de Registradores.

¿Seguimos en un 50 por ciento de las inversiones de suelo residencial? Estoy satisfecho porque en este presupuesto el crecimiento de la inversión en suelo residencial es muy importante. Pasamos de estar en unos 15 millones en el año 2006 a multiplicarlo casi por el doble y, por tanto, pasamos de que la inversión en suelo residencial sea un 9 por ciento del total de la inversión —no un 50, sino un 9 por ciento— a un 25 por ciento. Se incrementa mucho la inversión en suelo residencial que se va a producir en Sepes. Es importante que resaltemos ese dato, porque se ajusta a la inversión que el Ministerio de Vivienda y la presidencia de Sepes habían planteado desde el principio como forma de gestión al incrementar el suelo residencial. Le iba a dar los datos concretos, pero me parece que no los tengo a mano en este momento. **(El señor Mancha Cadenas: Señoría, fue 50-50 el año pasado; 50 industrial y 50 residencial.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Mancha, no mantenga un diálogo.

El señor **PRESIDENTE DE LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL DEL SUELO Y DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y POLÍTICA DE LA VIVIENDA** (Pacheco Rubio): Me refería al incremento de un 50 por ciento. **(El señor Mancha Cadenas: Le estoy ayudando.)** No sé si di el dato real; si lo dije y está ahí me equivoqué. El dato real es que hemos pasado de que el porcentaje de inversión en suelo residencial representara un 9 por ciento a que en este momento represente un 25 por ciento. Venimos de una actuación de Sepes que estaba centrada fundamentalmente en industrial y mientras se va cambiando, va creciendo paulatinamente. Ese es el objetivo del Ministerio de Vivienda para Sepes: fomentar la actuación en suelo residencial.

Creo que me he referido anteriormente a las comunidades autónomas con equipamientos y polígonos industriales. No sé si quiere alguna ampliación de las actuaciones que en este momento están desarrollándose. **(El señor Mancha Cadenas: Se lo enviaré por escrito.)**

Entonces, se lo contestaré por escrito para no cansarle con números.

Me preguntaba si avalo las declaraciones de la ministra. Evidentemente, el director general está obligado a avalar las declaraciones sobre suelo para viviendas protegidas en el ámbito del Estado. Como decía al principio, se ha incrementado de forma muy importante el suelo disponible por parte del Estado; en concreto, en este momento —y respondo también al señor diputado el Partido Socialista—, Sepes está actuando sobre más de seis millones de metros cuadrados de suelo, con una superficie neta en torno a los dos millones y medio de metros cuadrados que se van a dedicar específicamente a suelo residencial, con una inversión prevista de más de 320 millones de euros para desarrollar ese suelo residencial, lo que va a suponer la urbanización para 24.250 viviendas. Como saben SS.SS., Sepes actúa en muchas ocasiones mediante consorcios con privados y parte de esas viviendas pueden no ser protegidas porque son las que corresponden a los privados como parte de esa inversión. En este caso, estaríamos hablando de 2.600 viviendas, que son la parte de viviendas libres que no gestiona Sepes sino los privados que colaboran o participan en las juntas de compensación. La actuación que se ha desarrollado en estos últimos años ha sido muy importante y ha supuesto un gran incremento del número de viviendas, gracias a esa política de priorización de las actuaciones residenciales en Sepes.

Preguntaba S.S. por las causas y la situación del endeudamiento familiar. Evidentemente, nos preocupa como Gobierno el excesivo endeudamiento de la familia. Pero yo diría que hay veces que se confunde el fenómeno coste de la vivienda, acceso a la vivienda, con el endeudamiento familiar. El endeudamiento familiar es muy alto, entre otras cosas porque llevamos muchos años —no dos años, algunos más— promoviendo la compra de vivienda. Fue el Gobierno actual el que llamó la atención desde el principio diciendo: es necesario cambiar de política, es necesario fomentar el alquiler de vivienda, es necesario incrementar la vivienda protegida. Debo corregir también los datos que se han dado sobre vivienda protegida. El número de viviendas iniciadas se ha incrementado en un 50 por ciento respecto de los años 2002-2003. Si comparamos los bienios 2002-2003, 2004-2005 y 2005-2006 se observa que mientras en el bienio 2002-2003 se construían 40.000 viviendas protegidas, en 2004-2005 y 2006 estamos en las 80.000. Eso es duplicar, mírese por donde se mire. Además, si en vez de mirar las cifras año por año vemos el parque de viviendas existente —le recomiendo que se lea el informe que el Ministerio de Vivienda hizo en el mes de junio—, observaremos que el 14,5 por ciento del total de las viviendas iniciadas —de primera residencia, evidentemente, porque no podemos meter en el mismo saco las viviendas turísticas con las primeras residencias— fueron protegidas. Ese dato es comparable con el de 2002-2003, que llegaba al 7 ó al 8 por ciento. ¿Es poco? Es poco. El objetivo del Gobierno es llegar al 30 por

ciento. Para eso estamos trabajando y se está incrementando poco a poco la inversión que está realizando el Ministerio de Vivienda, que no se limita a transferir fondos. No sé si en la etapa anterior se limitaron a transferir fondos y olvidarse de la política de vivienda protegida, pero ahora desde luego no se limita a eso. La política de vivienda protegida que estamos llevando a cabo supone un compromiso serio y formal con todas las comunidades autónomas. No nos dedicamos a transferir fondos sino a hacer un seguimiento y una evaluación, punto por punto, de lo que se está haciendo en cada comunidad autónoma y de la política de vivienda protegida que estamos llevando a cabo. Es un seguimiento que ha permitido que en los próximos días se publique el registro estatal de viviendas protegidas para tener unos datos reales y certeros de lo que se está haciendo y que en septiembre se publique la orden de rehabilitación dedicada a la sostenibilidad, que también intenta priorizar la política de rehabilitación. Es decir, que vamos más allá de lo que se hacía anteriormente, que era, efectivamente, una transferencia de fondos. Señor Mancha, creo que he contestado a todas sus preguntas. Quedaba pendiente alguna referencia a agente urbanizador y agente residencial. Le he contestado que Sepes actúa como agente urbanizador y que tiene muy en cuenta las colaboraciones necesarias que proceden de los ayuntamientos o de las comunidades autónomas.

Al portavoz del Grupo Socialista quiero felicitarle en primer lugar como valenciano por la celebración del día de su comunidad, felicitación que quiero hacer extensiva a todos los valencianos que estén presentes en la sala. Respecto al programa de viviendas universitarias por el que me preguntaba, el presidente del Gobierno ha lanzado un programa en el que el Ministerio de Vivienda está trabajando para presentarlo a las comunidades autónomas y a todas las universidades del Estado, programa que facilitaría 10.000 viviendas universitarias en los campus universitarios o en las universidades, viviendas pequeñas o en alquiler, gestionadas por aquéllas y dirigidas fundamentalmente a estudiantes, personal investigador, becarios de Erasmus, etcétera. Estamos en contacto con el Ministerio de Educación y con la Secretaría de Estado de Universidades. Pretendemos hacer algo que en diversos países europeos se hace y es que haya una aportación de viviendas sociales, protegidas; cosa que en España es prácticamente inexistente. Mientras que en los países europeos hay muchas viviendas que dependen de las universidades, en España ese fenómeno no se produce y los universitarios españoles tienen que, o bien alojarse en colegios universitarios o bien utilizar el mercado libre de vivienda en alquiler. Se trata de incrementar de forma muy importante ese parque de viviendas en alquiler para los universitarios. Estamos convencidos de que eso incidirá positivamente en el mercado libre de alquiler porque, en la medida en que los universitarios puedan ocupar esas viviendas en alquiler, supondrá un aumento del mercado de alquiler. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** El coste previsto en el Plan de

Vivienda estaría en unos 300 millones de euros que, evidentemente, irían destinados a las universidades, tanto en subvenciones directas, como en subsidios de los préstamos hipotecarios que tuvieran que realizar para hacer la inversión. Las rentas estarían muy por debajo de lo que en la actualidad tienen que soportar los universitarios españoles en el mercado. Por tanto, es un programa interesante que beneficiará a toda la comunidad educativa. Me pregunta también —y la subsecretaria en su anterior intervención hacía referencia a ello— sobre la financiación; se financiará con cargo al crédito presupuestario destinado a la reserva de eficacia. Es muy importante que exista ese crédito porque, si no, nos encontraríamos con que si determinadas comunidades autónomas no gastan todo su presupuesto habría créditos presupuestarios que sobrarían. La previsión presupuestaria es que se presupuestan los objetivos establecidos en los convenios firmados con cada comunidad autónoma y el resto —es decir, un 33 ó 34 por ciento— son recursos que se incluyen en ese crédito presupuestario dedicado a la reserva de eficacia.

Respecto al número de viviendas, como ya ha comentado, en estos momentos Sepes está urbanizando suelo para 24.250 viviendas, buena parte de las cuales está en un proceso novedoso que han abierto el ministerio y Sepes, un concurso público de ideas para todos los arquitectos, que afecta a 6.000 viviendas cuya urbanización ya está finalizada. Estas 6.000 viviendas tendrán un proyecto adaptado al código técnico de la edificación; un proyecto que tendrá unas innovaciones arquitectónicas en sostenibilidad, en ahorro de energía y en aislamiento como hasta ahora no ha tenido ninguna vivienda realizada por el sector público. En las próximas semanas estas viviendas contarán con un proyecto y se ejecutarán en los próximos meses. Buena parte de esas viviendas están incluidas en las 24.250 que mencionaba.

Para terminar, me preguntaba S.S. por el distinto grado de ejecución del Plan de Vivienda por las comunidades autónomas. A 31 de mayo el programa del Plan de Vivienda 2005/2008 se ha cerrado con un grado satisfactorio de ejecución, un 130,67 por ciento a nivel nacional sobre los objetivos convenidos. Hay que tener en cuenta el hecho que comentaba el portavoz del Grupo Socialista de que prácticamente han sido diez meses de ejecución y que algunas comunidades autónomas han tardado —o hemos tardado, no quiero culpar a nadie— en firmar los convenios, de forma que algunos convenios se han firmado el 30 de enero del año 2006. En esos casos ha habido solamente cinco meses de ejecución del programa 2005 del Plan de Vivienda. A pesar de eso y de los problemas administrativos que ha habido, hemos alcanzado un 130 por ciento. Creo que es un número elevado que supondrá en los próximos años que se incrementará el número de viviendas protegidas. En cuanto al número de ayudas para urbanización de suelo para vivienda protegida nos hemos situado en un 283 por ciento sobre el número de viviendas convenidas, buena parte de las cuales estaban en la reserva de eficacia. ¿Eso

que va a suponer? Que en los próximos años habrá mucho suelo para vivienda protegida, y esa era la razón por la que en este primer año hemos apostado fuertemente por ese incremento en la urbanización de suelo. Ha habido comunidades que han hecho un gran esfuerzo para ejecutar el Plan de Vivienda como Extremadura o Galicia, con ejecuciones sobre actuaciones convenidas del 226 y 229 por ciento, pero ha habido otras, en concreto, la Comunidad Valenciana que, desafortunadamente, se ha quedado en el 64 por ciento del cumplimiento; dato que es muy negativo para el cumplimiento del plan. No obstante, en términos generales y pese a esos seis o diez meses de ejecución, el plan está en el 130 por ciento de cumplimiento. Salvo comunidades como la Valenciana, La Rioja, Murcia, Canarias y Andalucía, que están en el 97 por ciento, las demás comunidades han superado el cien por cien de los objetivos convenidos en el plan. **(El señor Matos Mascareño pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, sabe que no hay réplica.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Sí, sé que no hay réplica, señor presidente. Por eso no insistí en la comparecencia anterior, pero el señor Pacheco, que viene aquí como presidente de Sepes, ha hablado de las estadísticas del Colegio de Registradores, al cual me referí en mi intervención anterior; del número de viviendas protegidas; de la crítica que yo había hecho sobre las transferencias de capital del capítulo 7 a las comunidades autónomas; de la reserva de eficacia, y sobre el convenio del Plan de Vivienda, a lo que en ningún momento se refirió el portavoz de esta comparecencia como Sepes. Considero que sería una indefensión si después de contestarme las preguntas que le hice a la subsecretaria, no se me da un turno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, no voy a poner en duda lo que usted afirma porque no estaba presidiendo la Comisión en ese momento.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Pero tiene a su vicepresidenta al lado.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a mantener el criterio de que no hay réplica. Si lo que S.S. afirma es cierto, el señor Pacheco no tendría que haber entrado en el debate anterior porque el compareciente debe contestar a las preguntas que se le formulan en la Comisión. Lo digo para que conste. No voy a abrir la puerta a que haya posibilidad de réplica.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, que usted ahora le llame la atención al señor Pacheco cuando ha terminado su intervención me parece estúpido pero no satisface mi reclamación. Ha abierto un

debate sobre unas cuestiones que ningún portavoz ha planteado porque es la comparecencia de Sepes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, en cualquier caso ese debate ya estaba sustanciado anteriormente.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, que conste en acta mi protesta.

El señor **PRESIDENTE**: Constará, señor Matos.

Me comunican con razón, que se ha producido una doble interpretación. En esta Comisión en los dos años anteriores en las comparecencias de presupuestos los grupos parlamentarios han podido formular preguntas, incluso los que no habían solicitado la comparecencia. No ha habido alteración de ese criterio para este año, es decir, que lo podrán seguir haciendo. Pero les digo a los grupos y a los comparecientes que no estamos ante una sesión de control, sino ante una sesión informativa para aclarar aspectos del presupuesto: los grupos parlamentarios formulan las cuestiones que estimen pertinentes y el compareciente responde a esas cuestiones. No dirimimos hoy aquí la controversia política de las posiciones de cada cual. Pediría que, en la medida de lo posible, nos ajustásemos a esa cuestión. **(El señor Jané i Guasch pide la palabra.)**

Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Por una cuestión de orden porque si se permite por parte de la presidencia —y lo acepto como un criterio acertado— que grupos que no han pedido la comparecencia puedan intervenir, mi grupo parlamentario entiende que deberían intervenir siempre primero aquellos que han solicitado la comparecencia y después, tal como marca el Reglamento, los que no la han pedido pero que, viendo como se sustenta, desean intervenir. En todo caso, no debemos alterar el orden natural que es que siempre intervengan aquellos que la han pedido y después el resto. De lo contrario, se produce una injusticia para el grupo proponente porque un grupo que no lo ha pedido aprovecha un turno previo.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo su punto de vista, pero eso es muy discutible. Tendría que preguntar la opinión de los grupos proponentes porque a veces su criterio es intervenir después. La política que hemos seguido en esta Comisión es la misma desde hace tres años y hasta ahora ha sido de menor a mayor y han podido intervenir todos los grupos. No tengo inconveniente, si hay un acuerdo de los portavoces, en alterar el sistema. Pero en los años anteriores el criterio que hemos seguido ha sido de menor a mayor y han intervenido los grupos que han solicitado la comparecencia y los que han querido formular alguna cuestión. Prefiero atenerme a la costumbre y que solo sea modificada cuando la mesa y portavoces decidamos alterarla.

— **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 212/001330.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la comparecencia del presidente de la sociedad pública de alquiler. Señor Jané, si desea formularle alguna cuestión al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, puede hacerlo.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Dado que mi grupo no ha pedido su comparecencia, quiero darle las gracias por su comparecencia en el Congreso de los Diputados y desear éxitos a la Sociedad Pública de Alquiler en este ejercicio. Dado que me ha dado la palabra el señor presidente, sólo mencionaré dos cuestiones. En primer lugar, si entiende el presidente de la Sociedad Pública de Alquiler que el presupuesto que se ha presentado —y del cual viene a informar— va a permitir o no a la Sociedad Pública de Alquiler cumplir los objetivos que le tienen marcados; que nos haga una correspondencia de ese presupuesto con los objetivos finalmente marcados. En segundo lugar, me gustaría preguntarle cuál va a ser la política en gastos de publicidad y promoción de la Sociedad Pública de Alquiler y qué evolución van a tener esas partidas en relación con las que se están ejecutando aún del presupuesto del año 2006.

Le deseo éxito en su labor. Sabe el señor presidente que nuestro grupo parlamentario era partidario de que los fondos de esa sociedad fueran transferidos a las comunidades autónomas. No prosperó esta tesis en esta Comisión. Dado que estamos en este momento, le deseamos que le vayan bien las cosas y que esa promoción del alquiler a través de la sociedad se lleve a cabo de acuerdo con las comunidades autónomas y que tenga el mayor número de aciertos posibles.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor Rodríguez Mañas, quiero formularle un par de cuestiones. Dirigentes del ministerio del cual forma parte han manifestado que el Colegio de Registradores de España no tenía estadísticas, hasta hace unos meses. Eso es absolutamente falso. El Colegio de Registradores de España tiene estadísticas desde el segundo trimestre de 2004 y, por lo tanto, las cifras de incremento del precio de la vivienda en venta desde el año 2004 hasta ahora es de siete puntos por encima que el que marca el Ministerio de Vivienda. Segunda cuestión, es absolutamente falso que los cambios de las tasaciones publicadas por el Ministerio de Vivienda se deban exclusivamente al aumento del número de las tasaciones. Se deben, como ha reconocido en comparecencias anteriores el propio ministerio, a los cambios de criterios como es el eliminar las viviendas

con un precio más alto y, por lo tanto, baja la estadística. Tercera cuestión, los números de viviendas protegidas iniciadas en 2003 que yo manifesté y que tiene un crecimiento en 2006 respecto a 2003 del 8 por ciento, son los datos publicados por el ministerio. Se ha duplicado el presupuesto del ministerio y ha crecido el número de viviendas protegidas iniciadas sólo un 8 por ciento. Respecto a la reserva de eficacia, el ministerio con los convenios supone un 25 por ciento y, sin embargo, en el presupuesto se mantiene de forma innominada un 50 por ciento, lo cual ya hemos denunciado en varias ocasiones.

Ahora me voy a centrar en la Sociedad Pública de Alquiler.

El señor **PRESIDENTE**: Ya ha subsanado usted su indefensión, señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: No, señor presidente, porque me hubiera gustado que me respondiera el responsable y no el señor Mañas que en este tema no tiene nada que ver.

En cuanto a la Sociedad Pública de Alquiler me voy a fijar, señor Rodríguez Mañas, en algunas cuestiones del presupuesto y en otras generales de la Sociedad Pública de Alquiler. En primer lugar, respecto al presupuesto me gustaría que nos hablara de dos conceptos que están en la documentación que nos ha dado que corresponden a los presupuestos de 2006 y de 2007. Los aprovisionamientos son un gasto. Antes, la señora subsecretaria, hablando de Sepes, decía que eran proyectos de inversión; no lo son en el caso de la Sociedad Pública de Alquiler, sino que son gastos de la Sociedad Pública de Alquiler. Me gustaría que me dijera a qué corresponden esos gastos, que exactamente son 5.600.000 euros al cierre del ejercicio 2006 y 25.800.000 euros para el año 2007. También quiero que me hable de los ingresos; ustedes prevén cerrar el ejercicio con 6.456.000 euros y para el ejercicio 2007 han previsto 30.200.000 euros. Me gustaría que me especificara los aprovisionamientos y de dónde vienen los ingresos, porque después de estos años, analizando la Sociedad Pública de Alquiler —y usted sabe que le dedico bastante tiempo a la sociedad que usted preside—, no encuentro de dónde pueden venir tan fuertes gastos. Yo tengo delante —y por eso le agradecería que me lo aclarara, y además tenemos tiempo— uno de los convenios de colaboración que usted tiene firmado con las comunidades autónomas o con las entidades públicas de las comunidades autónomas; tengo el convenio firmado con Adigsa y por lo tanto con la Generalitat catalana. No he encontrado ni un artículo en el cual ustedes reciban un euro de este convenio, ni uno solo. Se dice en un artículo que la SPA actuará en Cataluña en cogestión con Adigsa; en el artículo quinto (se dice) que Adigsa realizará el control de la gestión del conjunto, que Adigsa dotará de los medios necesarios, que la SPA abonará trimestralmente la remuneración de la intermediación que asume este

convenio para que Adigsa pueda realizar los pagos —o sea que la SPA tiene gastos—; la estipulación novena, dice que la SPA se compromete a aportar recursos técnicos y económicos —o sea, gastos de la Sociedad Pública de Alquiler—. No he visto en el convenio ningún artículo en el que se diga que la SPA recibe un euro por parte de la comunidad autónoma. Es más, luego me voy a los anexos de los convenios y uno es el documento de intermediación que firma Adigsa con el propietario de la vivienda, en el cual se dice textualmente que Adigsa garantizará al propietario que le ingresará la cantidad mensual de tanto dinero —por lo tanto es otro gasto—, y no hay ningún artículo que diga que Adigsa le pasa un solo euro a la Sociedad Pública de Alquiler. Incluso en el anexo V, que es el modelo de contrato de arrendamiento de la vivienda, se dice que el propietario le ingresa a Adigsa el importe del alquiler; dice: mediante transferencia bancaria o ingreso en la cuenta número tal, abierta por Adigsa en el banco tal. Tengo los documentos, lo dice así: mediante transferencia bancaria o ingreso en la cuenta corriente número tal, abierta por Adigsa en el banco tal. El documento de ustedes dice eso. En los convenios, modelos de contrato con el propietario y modelos de contrato con el inquilino, en este caso, en el convenio con Adigsa, no hay un solo artículo que diga que se le ingresa un euro a la Sociedad Pública de Alquiler y sí hay una decena de artículos en los que se dice que la Sociedad Pública de Alquiler ingresa a Adigsa. Me gustaría no solo que me dijera que no es así, sino me dijera que mirara el artículo tal; yo con gusto me lo leería.

Segunda cuestión. Quiero saber el número de viviendas alquiladas y gestionadas por la Sociedad Pública de Alquiler. La subsecretaria, en su intervención, dijo que eran algo más de 2.000 viviendas a la fecha de hoy y me gustaría que usted lo corroborara. También quiero que me diga, con respecto a estas algo más de 2.000 viviendas, cuántas son gestionadas directamente entre la SPA y el propietario y, en su caso, el inquilino de la vivienda; es decir, aquellas en las cuales no interviene ninguna otra entidad pública ni ninguna entidad privada, cuántas de esas 2.000 viviendas son gestionadas directamente por la Sociedad Pública de Alquiler. En segundo lugar, cuántas de esas 2.000 viviendas son gestionadas por las entidades u organismos autonómicos con los cuales ustedes tienen convenio, es decir, por Adigsa o cualquier otra entidad —menos en Canarias, si es el Instituto Canario de la Vivienda o Viviendas Sociales de Canarias, que es otra empresa pública, no lo sé—, que sean gestionadas por las comunidades autónomas, o por las empresas de las comunidades autónomas, o de ayuntamientos, de corporaciones locales, con los cuales ustedes también han firmado convenios. En tercer lugar, cuántas de esas 2.000 viviendas son gestionadas por empresas privadas con las que ustedes también firman convenios. Yo solo conozco el de Fincas Corral porque en la página web vi que lo habían firmado. Yo no sé con cuántas empresas tienen firmados convenios, pero

cuántas de esas 2.000 viviendas son viviendas cuya intermediación y contratos de alquiler son gestionados por la empresa privada que tiene convenios con la Sociedad Pública de Alquiler.

Por último, quisiera que me dijera cuántas de esas 2.000 viviendas son viviendas que son propiedad de las administraciones públicas. Había algunas viviendas que no sé si eran de la Tesorería de la Seguridad Social; pero yo quiero saber cuántas son propiedad de las administraciones públicas. Me gustaría que en su contestación —como le he hablado de cuestiones concretas— no hiciera referencia, como han hecho hoy otros comparecientes, al poco interés de algunas comunidades del Partido Popular en la política de alquiler. Se ha citado en muchas ocasiones —usted ha comparecido aquí—, por ejemplo, Madrid, y resulta que la Agencia Municipal del Alquiler de Madrid —AMA— ha gestionado desde su inicio —a finales del año 2004, principios del año 2005— 3.057 alquileres en el municipio de Madrid —por lo tanto un 50 por ciento más que la SPA en todo el Estado español—, y que la Bolsa de vivienda joven de alquiler de la Comunidad de Madrid tiene una cartera de 13.000 viviendas, habiendo gestionado en los últimos nueve meses —del 1 de enero hasta ahora— 1.116 alquileres en Madrid, frente a los 2.000 alquileres de la SPA en todo el territorio nacional. Yo sé que usted no me lo iba a decir, pero, como me lo han comentado anteriormente, este portavoz ya está un poco harto de que cada vez que pide los datos de la política de alquiler del Gobierno le hablen de los de la política de alquiler de Madrid, que son sensiblemente superiores.

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

El señor **SANTAMARÍA I MATEO**: En primer lugar quiero añadir, por si sirve de algo, que el señor Pacheco también estaba como director general de Arquitectura y Política de Vivienda, por la controversia anterior.

Bienvenido, señor presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Nosotros, desde nuestro grupo, hacemos nuestras las sabias palabras del presidente de la Comisión, en cuanto a que no es una sesión de control, sino de explicación presupuestaria, lo que hace que, junto al repaso de los casi 30.000 folios que tiene el presupuesto, no hayamos encontrado nada digno de solicitar la comparecencia. Entendemos que es más por el cariño que se ha expresado a la sociedad desde su constitución. Por eso anunciamos que no vamos a formular preguntas, que tampoco le vamos a felicitar por su gestión, para no enervar los ánimos —lo cual en otras ocasiones ha sucedido—, pero sí quiero decirle que cuenta con todo nuestro apoyo, máxime en el 2007, en el que vamos a asistir al equilibrio de la sociedad, tal como estaba previsto, y que, más allá de todo eso, lo realmente importante de la sociedad es la labor de dinamización del alquiler que está haciendo, principalmente por considerar

que es un recurso imprescindible para consolidar esas ciudades que no solo sirven para ser enseñadas y visitadas, como se está haciendo en alguna comunidad, sino para vivir y sobre todo para ser vividas.

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

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S. A.** (Rodríguez Mañas): Señor presidente, señorías, es para mí siempre una enorme satisfacción y un honor comparecer ante la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados, aunque efectivamente esta vez me ha llamado la atención, por las razones que ya han puesto de manifiesto la subsecretaria y el diputado portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que se hiciera comparecer al presidente de una sociedad cuyo presupuesto no se inserta en los Presupuestos Generales del Estado para 2007, que entiendo que es el objeto de la sesión de hoy. Sencillamente me ha producido extrañeza, lo cual no quiere decir que no sea para mí —vuelvo a repetirlo— una enorme satisfacción y un orgullo, como ciudadano y como responsable de una política concreta, comparecer ante esta Comisión del Congreso de los Diputados.

En contestación a *Convergència i Unió*, el presupuesto para 2007 de la Sociedad Pública de Alquiler, como todos los presupuestos de las sociedades estatales e incluso de las entidades públicas empresariales, es un presupuesto orientativo, es un presupuesto resumen y orientativo. A diferencia de las entidades públicas empresariales, que sí publican ese presupuesto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, las sociedades anónimas de capital público no lo hacen pero vuelvo a repetir que no tengo ningún inconveniente en manifestarles las grandes cifras del presupuesto de la sociedad para 2007. El presupuesto de ingresos, como ya ha comentado la subsecretaria, de la Sociedad Pública de Alquiler, asciende —siempre en términos orientativos— a 30.425.000 euros. Estos ingresos son imputables a lo que los inquilinos abonan a la Sociedad Pública de Alquiler por sus alquileres, señor Matos. Treinta millones de euros. Esos son los ingresos. Los ingresos de la Sociedad Pública de Alquiler proceden de los pagos que los inquilinos hacen a la sociedad, a la que no le pagan ni las comunidades autónomas ni Adigsa, que es la empresa —la cito porque usted la ha citado— que gestiona el fomento del alquiler en la Generalitat de Cataluña. No, no, a la Sociedad Pública de Alquiler le satisfacen las rentas los inquilinos. ¿A cambio de qué? De que sea la Sociedad Pública de Alquiler quien satisface la renta al propietario; no hay una conexión entre inquilino y propietario en el pago de rentas. El inquilino abona su renta a la Sociedad Pública de Alquiler y ésta abona la correspondiente al propietario. Esos son los ingresos de la Sociedad Pública de Alquiler. Es el modelo de la Sociedad Pública de Alquiler que tantas veces el repre-

sentante de la sociedad ha puesto de manifiesto en esta Cámara durante todo este año y al que se refería usted —y le comentaba a la subsecretaria—, que se había entretenido mucho con las comparencias del presidente de la Sociedad Pública de Alquiler. Señor Matos, se ha debido entretener mucho, pero el modelo sigue sin entenderlo. Se lo explico cuantas veces haga falta.

Los objetivos de la sociedad para 2006, es decir para el primer año de actividad de la sociedad en el mercado, primer año que se cumple exactamente el día 15 de octubre, dentro de unos días, momento en el que la Sociedad Pública de Alquiler juntó oferta y demanda y empezó a generar contratos, repito, los objetivos que la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno y por ende el Consejo de Ministros habían establecido para la sociedad era la intermediación de mil contratos. Hoy puedo afirmar, y me van a permitir que lo haga con la enorme satisfacción de presidir una sociedad que cumple y duplica los objetivos que le pone el Gobierno, que las viviendas adjudicadas a fecha de 15 de octubre superan las 2.000 adjudicaciones. La Sociedad Pública de Alquiler ha producido el doscientos por cien de lo que se le había encargado, encomendado, desde el Gobierno y discúlpenme que sienta una enorme satisfacción por ello. Por lo que respecta al año que viene, al ejercicio 2007, nuestro objetivo es equilibrar el presupuesto de la sociedad, lograr el equilibrio financiero. Las previsiones en el plan de negocio inicial que se planteó en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos del Gobierno eran que llegásemos en el segundo año de ejercicio a los 5.000 alquileres: 1.000 el primer año, 5.000 el segundo; sumando, uno más cuatro. Yo no soy amigo de aventurar cifras que de alguna manera se puedan exigir a la gestión de la sociedad, pero entiendo que si en el primer ejercicio, en el primer año de actuación como gestores de un servicio público, hemos doblado el objetivo, desde luego la tendencia de la sociedad no va a ser la de quedarse en 5.000 contratos —o 5.000 alquileres— a finales de 2007; pretendemos algunos más, muchos más.

Señor Matos, me va a permitir que no me refiera a toda esa serie de cuestiones que usted ha planteado, porque no son de mi competencia, aunque tengo, como usted podrá suponer, puntual información de todas y cada una de ellas, formo parte del equipo directivo del Ministerio de Vivienda. Me voy a centrar en sus cuestiones sobre la Sociedad Pública de Alquiler. El número de contratos. Vuelvo a repetir: el número de contratos ya lo ha puesto de manifiesto la subsecretaria y acabo de reiterarlo: son los que son. ¿Cuántos ha gestionado la sociedad de forma directa? Ninguno. La sociedad no hace gestión directa, el modelo de la Sociedad Pública de Alquiler pretende —y lo ha logrado— la integración del sector empresarial en un servicio público. Toda la intermediación que se realiza en el proyecto —ya realidad— Sociedad Pública de Alquiler la hacen empresarios privados. No solo Fincas Corral, con quien no hay ningún convenio. Fincas Corral sencillamente acudió a

la convocatoria pública que la Sociedad Pública de Alquiler hizo para que los empresarios, intermediadores, inmobiliarios, se integrasen en este servicio público; fue uno más. Quizás por ser el más voluminoso, el más llamativo, el que tiene más agencias, es el que posiblemente —vuelvo a repetir— haya llamado más la atención. Pero no existe ningún convenio con Fincas Corral; solo es una agencia homologada de la Sociedad Pública de Alquiler, como otras casi cuatrocientas más. ¿Cuántos contratos han gestionado las comunidades autónomas? Vuelvo a repetir: las comunidades autónomas colaboran con la Sociedad Pública de Alquiler para la difusión, el apoyo, el fomento del alquiler en el territorio de esas comunidades autónomas y —vuelvo a repetir también— la difusión de este servicio público, al que se suman porque les parece favorable a los ciudadanos. Ahora bien, hay algunas comunidades autónomas que tienen agencias de gestión e intermediación de alquiler, como, por ejemplo, en la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, la empresa de gestión de alquiler que se denomina Vipasa, que efectivamente intermedia vivienda y la Sociedad Pública de Alquiler le retribuye por esa gestión, al igual que al resto de los empresarios privados, y parte de los gastos de la sociedad obviamente es la retribución a los intermediadores públicos y privados del mercado por su gestión. La Sociedad Pública de Alquiler es la que tiene la responsabilidad económica de la operación; todo se carga a su cuenta de resultados, todo pasa por su cuenta. Como dije antes, es la sociedad la que paga al propietario, es la sociedad la que cobra del inquilino y la que asume el riesgo de la operación; es la Sociedad Pública de Alquiler la que está asegurada por las compañías de seguros porque, en el supuesto de que se produzca impago por parte del inquilino, la sociedad paga al propietario y es la compañía de seguros la que asegura ese riesgo y paga directamente a la sociedad. Ese es el modelo que aprobó el año pasado el Consejo de Ministros y, por las preguntas que se me hacen, parece que, después de un año de gestión y de servicio público a la ciudadanía de este país, no terminamos de aclararlo. **(El señor Matos Mascareño muestra un documento al compareciente.)** No me enseñe más ese documento porque es un borrador; veo que no le han facilitado el definitivo.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Está firmado por las partes.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S. A.** (Rodríguez Mañas): Pues me extraña mucho que ese sea el documento definitivo.

Respecto a cuántas viviendas de las 2.000 son del Estado, la Sociedad Pública de Alquiler ha puesto en el mercado y al servicio de los ciudadanos 174 viviendas de esas 2.000, 174 viviendas de titularidad pública, no solo del Estado. Y ahora le comento. Esas 174 viviendas han sido rehabilitadas y puestas a punto por la Sociedad

Pública de Alquiler, las han convertido o adaptado al principio de vivienda digna —aspecto al que se refiere la Constitución— porque estas viviendas estaban en poder de la Tesorería General de la Seguridad Social y de Muface cuando ustedes gobernaban y estaban en una situación verdaderamente deplorable. Lo que ha hecho la sociedad ha sido rehabilitarlas, ponerlas a punto y ponerlas a disposición de los ciudadanos, nada más. Esas viviendas hoy, obviamente, están alquiladas en su inmensa mayoría, no sé si quedará alguna por alquilar. Además de estas 174 a las que hago referencia, la Junta de Extremadura ha cedido 22 viviendas a la sociedad para su gestión; son unas viviendas recientemente construidas, con un objetivo muy claro, que es la rehabilitación así como la integración de la población en los cascos antiguos de las ciudades. Se trata de 22 viviendas, denominadas las casas coloradas, en la Plaza Alta, de Badajoz, y hoy también se encuentran ocupadas.

Con relación a los servicios —y ya acabo— que para el fomento del mercado de alquiler ofrecen las comunidades autónomas y, concretamente la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, nada que decir. El presidente de la Sociedad Pública de Alquiler, sin duda alguna, siempre está a favor del fomento del alquiler. Ahora bien, señoría, no confundamos los servicios públicos que da la Sociedad Pública de Alquiler con los que dan las otras entidades que se dedican al fomento del alquiler, concretamente en el Ayuntamiento de Madrid y en la Comunidad de Madrid. ¿Qué ocurre cuando en las relaciones arrendaticias, amparadas por esos modelos, se produce un impago o una desocupación de vivienda? ¿Se le paga inmediatamente la vivienda al propietario o no? Cuando la vivienda se queda desocupada, ¿sigue cobrando el propietario o no? Esa es la gran diferencia que ha hecho que la respuesta a la Sociedad Pública de Alquiler, insisto, en un año, se haya doblado según previsión y se va a seguir doblando y doblando en una progresión geométrica y no aritmética porque, insisto, hoy ya son miles los ciudadanos que se benefician de esta iniciativa del Gobierno y todos debemos contribuir a asegurar, a fomentar, el alquiler, no sé si como alternativa pero sí como otra posibilidad de acceso a la vivienda, posibilidad segura, ágil, flexible y adecuada a las necesidades de nuestros ciudadanos.

Sin otro particular, presidente, muchísimas gracias una vez más y a su entera disposición. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Quiero recordar al compareciente, para que lo sepan SS.SS., que el señor Jané me ha hecho llegar una nota de una cuestión que había formulado y que no había sido respondida y le estaba diciendo al presidente de la Sociedad Pública de Alquiler que o la contestaba aquí o la formularíamos por escrito.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S. A.** (Rodríguez Mañas): Si por lo que me pregunta exactamente es por la publi-

cidad en prensa y en medios de comunicación en general, no existe una partida del presupuesto perfectamente establecida para este gasto concreto. Lo que sí existe es una partida interna para actividades de promoción, donde se incluiría también la publicidad, entre otras; es decir, presencia en salones, conferencias, reuniones, actos de presentación de la Sociedad Pública de Alquiler al sector privado, a las administraciones públicas, etcétera. Como usted ha visto, durante el ejercicio de 2006 la presencia estrictamente publicitaria de la Sociedad Pública de Alquiler ha sido mínima, ha habido algún anuncio en prensa cuando lanzamos este servicio público, porque de alguna manera hay que informar a la ciudadanía, sin duda alguna, de que tiene un servicio a su disposición. Ahora mismo, no a iniciativa de la sociedad pero sí consensuado con ella, existen campañas locales en radio de los empresarios que intermedian con y para la Sociedad Pública de Alquiler, los componentes de la red de entidades homologadas, que están difundiendo un producto, un servicio público, que se da en el seno de sus empresas y lo publicitan como empresa, como un servicio más que da su empresa, el alquiler garantizado por la Sociedad Pública de Alquiler. Supongo que lo estarán oyendo en las distintas cuñas radiofónicas que ahora mismo están en marcha prácticamente en toda España. Además, nuestras relaciones con las comunidades autónomas y con determinados ayuntamientos harán que la difusión de la Sociedad Pública de Alquiler sea una difusión mixta entre la comunidad autónoma y la sociedad o entre el ayuntamiento y la sociedad, a través de la difusión de nuestros servicios en soportes publicitarios de toda índole: faldones de autobuses, lo que se denominan *mupis*, es decir, los soportes municipales de difusión, marquesinas de autobuses, etcétera. Se está trabajando en esto ayuntamiento por ayuntamiento, de los que firmaron el convenio, y ahí también se va a hacer una difusión del producto y del servicio que presta la Sociedad Pública de Alquiler.

El señor **JANÉ I GUASCH**: ¿Cuál es el presupuesto en actividades de promoción?

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER, S. A.** (Rodríguez Mañas): El presupuesto total de actividades de promoción —y es una cifra estimativa— para toda esta serie de actividades es de 800.000 euros; vuelvo a repetir que es una cifra estimativa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rodríguez Mañas. Con esta comparecencia finalizamos las correspondientes al Ministerio de la Vivienda. Se ha dado un hecho inusual y es que falta media hora para la cita que habíamos dado al secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación y, dado que no está el secretario de Estado ni los portavoces que estaban citados también a esa hora, suspendemos la sesión hasta las una y media. Aprovecho para decir a SS.SS. que, como no

se va a interrumpir la sesión para comer, estará preparada una comida a partir de las dos y media en la sala Isturiz para los miembros de la Comisión (**Pausa.**)

— **DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN (MORLÁN GRACIA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/001244), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001282), DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC) (número de expediente 212/001350), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001374) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001399.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión con la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, don Víctor Morlán, a quien doy la bienvenida a la Comisión. Su comparecencia la habían solicitado prácticamente todos los grupos parlamentarios de la Comisión. Tal y como habíamos establecido en la reunión de Mesa y Portavoces, esta comparecencia comenzará con una intervención del señor secretario de Estado por tiempo de quince minutos, a la que seguirán las intervenciones de los grupos parlamentarios, de menor a mayor, cerrando con las respuestas que el señor secretario de Estado dé a las preguntas formuladas por los grupos. Si hubiese alguna pregunta no satisfecha, hemos abierto, como saben, un plazo hasta mañana a las 12:00 de la mañana para que lo puedan solicitar por escrito, y la Comisión lo tramitará ante el centro directivo correspondiente para que los grupos parlamentarios puedan tener la respuesta en el menor tiempo posible.

Señor Morlán, tiene S.S. la palabra para sustanciar la comparecencia.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Un año más acudo a esta Comisión para presentar a SS.SS. las principales líneas de los Presupuestos Generales del Estado para 2007 para el Ministerio de Fomento. Como hemos hecho en ocasiones anteriores, tras mi intervención y el turno de preguntas, que contestaré gustosamente, SS.SS. tendrán la oportunidad de escuchar las explicaciones que la subsecretaria del ministerio les dará en relación con las grandes cifras del presupuesto de todo el Ministerio de Fomento, y también en esta ocasión podrán solicitarle, como es lógico, las aclaraciones que estimen oportunas. Además, tanto la Secretaría General de Infraestructuras como el secretario general de Transportes y los presidentes de las empresas públicas, cuya comparecencia han solicitado, estarán a su disposición para contestar a cuantas preguntas quieran formular.

Tengo que indicarles que, como no podía ser de otra manera, estos son unos presupuestos cuyas actuaciones e inversiones responden a la estrategia que en materia de infraestructuras aprobó el Gobierno en julio de 2005 en el PEIT. Antes de entrar en la descripción de los presupuestos me gustaría explicarles el avance que los cambios organizativos iniciados en 2005 han supuesto en este ejercicio. En relación con los cambios que se han producido, consecuencia de la aprobación y entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, el nuevo modelo ferroviario definido en esta ley se tradujo, como ya saben SS.SS., en la separación efectiva de la gestión de la infraestructura ferroviaria y de los servicios de transporte mediante la creación de dos entidades públicas empresariales, ADIF y RENFE-Operadora, que empezaron a funcionar el 1 de enero del año 2005. Durante 2006 hemos continuado el desarrollo normativo previsto en la ley y en particular en lo que se refiere a la determinación de los bienes, obligaciones y derechos de RENFE-Operadora, a la que se asignan 1.230 millones de euros de fondos propios, de acuerdo con las previsiones que contempla su propio presupuesto. Este hecho sirve para impulsar el plan estratégico de RENFE-Operadora, cuyo principal objetivo consiste en mejorar la calidad de la prestación del servicio ferroviario. Para ello está acometiendo un plan de modernización de su material, a la vez que prestará los servicios adecuados según vayan finalizando las obras en curso de las infraestructuras, tanto de las de altas prestaciones como de las que se realicen en la red convencional para servicios de cercanías, regionales —de media distancia— y mercancías. Este año 2006 hemos finalizado también la regulación necesaria que posibilita la entrada de operadores privados en el transporte ferroviario de mercancías, con lo que damos cumplimiento a las directrices europeas de liberalización del transporte ferroviario de mercancías. En cuanto al otro gran cambio organizativo, en julio del año 2005 se creó la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (Seittsa), que nació para facilitar la financiación de infraestructuras del transporte, tanto de carreteras como infraestructuras ferroviarias, de forma que pueda mantenerse un fuerte ritmo inversor sin afectar al equilibrio presupuestario. En 2006 la Seittsa ha iniciado su actividad con la licitación hasta la fecha de 726,6 millones de euros, 476,14 en carreteras y 250,5 en ferrocarriles, y continuará su actividad con la licitación de nuevas obras. Si SS.SS. necesitan alguna aclaración, como quiera que esta tarde, después de mi intervención y de la subsecretaria, intervendrá la secretaria general de Infraestructuras, podrán plantearle los temas más concretos sobre el funcionamiento de la Seittsa.

Los Presupuestos Generales del Estado forman parte, como ustedes saben, de la política económica del Gobierno, orientada a alcanzar un modelo de crecimiento más equilibrado, productivo, sostenible y solidario, y el Ministerio de Fomento, a través de la dotación de infraestructuras, es un agente destacado en la consecución de estos objetivos. El sector de la construcción tiene una

influencia decisiva en el desarrollo económico de nuestro país no solo por la incidencia que las comunicaciones tienen en la competitividad de las empresas y en la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos, sino también porque de forma directa es un importante generador de empleo y riqueza. En este sentido, la participación del sector en el empleo total, tomando los datos del segundo trimestre de este año, es del 13,82 por ciento, y asimismo su contribución al producto interior bruto referido al mismo periodo es del 10,71. Si consideramos que el peso de la obra civil en el total del sector está en torno al 70 por ciento, se entenderá claramente la afirmación que he hecho anteriormente en cuanto a la incidencia directa que las inversiones en infraestructuras tienen en la generación de empleo y riqueza. Durante 2007 continuaremos con el desarrollo y aplicación del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, que es el instrumento básico de planificación de las infraestructuras y del sistema de transportes de nuestro país. Como SS.SS. conocen, en él se recogen las directrices básicas de actuación a medio y largo plazo para alcanzar un sistema de transporte de calidad, más integrado, seguro y eficiente, mediante la creación de nuevas infraestructuras y el mantenimiento y mejora de las existentes. Mantenemos, por tanto, las prioridades que en materia de infraestructuras y transportes se fijó el Gobierno a principios de la legislatura y que en concreto son la seguridad, el mantenimiento y la conservación, la creación de nuevas infraestructuras con especial impulso al ferrocarril, la 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 líneas de actuación. En carreteras vamos a seguir avanzando en la ejecución de los grandes ejes de mallado y en el cierre de itinerarios estructurantes, como es lógico dedicando antes nuestra atención a actuaciones de acondicionamientos, de mejora de la movilidad urbana y de cesiones de carreteras y travesías a través de los pertinentes convenios. En ferrocarriles impulsaremos el cambio modal a través de la ejecución de los ejes estructurales de alta velocidad, la modernización de las infraestructuras y del material de ferrocarril convencional y de cercanías y la mejora en la prestación de los servicios ferroviarios. En aeropuertos vamos a seguir avanzando en la vertebración y accesibilidad del territorio a través de la ampliación de la capacidad de los aeropuertos que actualmente están en funcionamiento. Finalmente, en puertos fomentaremos la intermodalidad y las actividades logísticas de acuerdo con las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes.

Estas líneas de actuación que recogen los compromisos del Gobierno y las estrategias del PEIT se han trasladado al ámbito presupuestario, de manera que la inversión crece un 7,5 por ciento, un punto y medio por encima de la tasa media anual de crecimiento contemplada en el PEIT, que es el 6 por ciento, y es coherente con la estrategia de impulso al ferrocarril ya que este

modo de transporte concentra el 48,02 por ciento de las inversiones. Entrando ya en el detalle de las cifras, he de decirles que el presupuesto para 2007 gestionado directamente por el Ministerio de Fomento contempla unos créditos totales de gasto para el desarrollo de los programas de su competencia de 10.121 millones de euros, y el volumen global de inversiones por modo de transporte del Ministerio de Fomento y el conjunto de sus organismos y entidades públicas asciende a 15.909,6 millones de euros. Este presupuesto de inversión supone un incremento respecto al año 2006 de 1.109,9 millones de euros, es decir, un 7,5, como les he indicado anteriormente, que es garantía de la solvencia financiera necesaria para la implantación y desarrollo de las actuaciones en infraestructuras y transportes previstas en el PEIT. Esta cantidad global se distribuye por modos de la siguiente manera: a ferrocarriles se destina el 48,02 por ciento, es decir, 7.639,8 millones de euros; a carreteras, el 26,3 por ciento, es decir, 4.186 millones de euros; a aeropuertos, el 11,5 por ciento, 2.045,2 millones de euros, y finalmente a puertos se destina el 8,8, es decir, 1.277,5 millones de euros. El resto de las inversiones del ministerio suponen el 4,78 por ciento, es decir, 760,9 millones de euros. El peso relativo de las inversiones por modos de transporte se ajusta, tal y como he indicado anteriormente, a las previsiones del PEIT.

Paso ahora a destacar las principales características de la inversión por modos. En ferrocarriles, la inversión presupuestada para 2007, como ya he indicado anteriormente, es de 7.639,8 millones de euros, lo que supone la continuidad del esfuerzo inversor en este modo de transportes. En esta cantidad están incluidos los 1.039 millones de euros que la Seittsa va a destinar a inversión en materia de ferrocarriles en el año 2007. La composición de esta inversión es la siguiente: Renfe Operadora, con 1.200,7 millones de euros, de los que 1.115,3 —el 14,6 por ciento— se asignan a servicios ferroviarios; en infraestructuras, 6.524,48 millones de euros, es decir, el 85,4 por ciento. A su vez, la distribución de la inversión en infraestructura ferroviaria es la siguiente: en alta velocidad se superan los 4.400 millones de euros, el 68 por ciento; en la red convencional, para dar amparo a cercanías, mercancías y media distancia, más de 2.100 millones de euros, es decir, un 32 por ciento. Es decir, aproximadamente las dos terceras partes de la inversión en infraestructuras ferroviarias 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. Asimismo, las inversiones presupuestadas en la red de vía estrecha, gestionada por FEVE, ascienden a 81,4 millones de euros, lo que supone mantener el ritmo inversor del año 2006. En desarrollo del PEIT, las pautas adoptadas para realizar las actuaciones en ferrocarriles en el año 2007 se basan, por una parte, en dar continuidad con criterios de racionalidad a las grandes actuaciones ya iniciadas y, por otra parte, en incluir nuevas actuaciones contempladas en el plan. Las

actividades que se ha previsto realizar durante 2007 se han agrupado en altas prestaciones, cercanías y red convencional. Las principales actuaciones inversoras en alta velocidad se centran en impulsar los siguientes ejes, ya en ejecución: Lleida-Barcelona-frontera francesa, Madrid-Levante, Córdoba-Málaga, Madrid-Segovia-Valladolid, Ourense-Santiago, variante de Pajares, el eje atlántico en Galicia, Y vasca, Sevilla-Cádiz y Madrid-Jaén por Alcázar de San Juan. Como hitos significativos debemos destacar que en 2007 está prevista la llegada de la alta velocidad a Barcelona, Málaga y Valladolid, lo que significará la puesta en servicio de 500 kilómetros de nuevas líneas de alta velocidad. También me gustaría resaltar que el año próximo vamos a iniciar la ejecución de las primeras obras en las líneas de altas prestaciones Madrid-Extremadura y Medina-Ourense. Finalmente, la línea Huesca-Canfranc contará con los recursos necesarios para poner en marcha un plan de modernización de la línea mediante actuaciones que sean compatibles con la futura travesía central de los Pirineos en la red de altas prestaciones incluida en el PEIT. En lo relativo a cercanías se realizarán diversas actuaciones destinadas a mejorar la oferta ferroviaria en los núcleos urbanos que ya cuentan con este servicio. Debemos resaltar en este aspecto las inversiones previstas en las redes de Barcelona y Madrid, así como en Zaragoza para implantar los servicios de cercanías de la ciudad con vista a los eventos de la Expo-2008. Finalmente, en la red convencional hemos incluido las inversiones necesarias destinadas a consolidar y modernizar la estructura de la red convencional, incrementando su seguridad, aspecto este que constituye una de las políticas prioritarias del Ministerio de Fomento desde el año 2004. También hay partidas para actuaciones significativas de integración del ferrocarril en ciudades como León, Vitoria, Bilbao, Sant Feliu, Torrelavega, Zaragoza, etcétera. Asimismo, se incluyen otras inversiones para potenciar el transporte de mercancías mediante la mejora de la accesibilidad de los centros de generación de cargas, especialmente los puertos y otros modos logísticos. Hay actuaciones previstas en los puertos de Barcelona, Valencia, Algeciras, acceso al puerto de Bilbao por el túnel de Senantes e instalaciones de mercancías en Irún.

En carreteras, la inversión presupuestada para 2007 es de 4.186 millones de euros, lo que supone un incremento respecto al año 2006 de 685,85 millones de euros; es decir, un 19,59 por ciento. En esta cantidad se incluyen 744,08 millones de euros, que la Seittsa va a destinar a inversión en materia de carreteras en el año 2007. Estoy hablando del incremento, no de la cantidad que va a gestionar directamente la Dirección General de Carreteras. Del total de la dotación para 2007, es decir, 2.244,14 millones de euros, se destinarán a la construcción de nuevas autovías que tenemos previstos y que va a posibilitar poner en servicio 400 kilómetros de nuevas autovías, seguir avanzando en la construcción de 920 kilómetros de autovías, iniciar la construcción de 740 kilómetros de nuevas autovías, hacer estudios y pro-

yectos para unos 2.700 kilómetros de autovías y continuar con el acondicionamiento de los 1.500 kilómetros de autovías de primera generación. Las principales actuaciones en autovías serán inversiones en la autovía del Mediterráneo, cierre de Ruta de la Plata, Cantabria-Meseta, Maqueda-Toledo-Cuenca-Teruel, autovía Mudéjar, Oviedo-La Espina, Extremadura-Comunidad Valenciana, Lleida-Huesca—límite de la provincia con Navarra, Ávila-Salamanca, Medinaceli-Soria. Además, debemos destacar las autovías cuyas obras se iniciaran por primera vez en 2007, como son la autovía Santiago-Lugo, la Orense-Lugo y la autovía Linares-Albacete. El programa de conservación, explotación y seguridad vial está dotado con 1.060 millones de euros de inversión, lo que supone un incremento del 18,8 por ciento respecto al año 2006. De esta forma, la totalidad de las inversiones destinadas a conservación equivale al 1,69 por ciento del valor patrimonial de la red, acercándonos al objetivo de alcanzar el 2 por ciento en esta legislatura. Este programa integra la conservación integral, corrección de tramos de concentración de accidentes, señalización, barreras de seguridad, vialidad invernal, rehabilitación de firmes y puentes, etcétera. Y al programa de acondicionamientos que incluye las mejoras de las carreteras convencionales, principalmente con variantes de población, se destinan 387,3 millones de euros. Finalmente, el programa de actuaciones en medio urbano, integrado por actuaciones en el entorno de grandes ciudades, se dota con 495,4 millones de euros. No querría terminar mi intervención sobre carreteras sin hacer mención al programa de acondicionamiento de autovías de primera generación. Y aunque los presupuestos de 2007 no incluyen inversiones para este programa, por tratarse de concesiones cuyos pliegos prevén un año de carencia en el abono del canon, debemos hacer mención a las actuaciones que se van a licitar entre finales de 2006 y 2007 como desarrollo de la primera fase del programa y que van a suponer la mejora de 1.500 kilómetros y un presupuesto estimado para 20 años de concesión de 4.800 millones de euros.

En lo relativo a aeropuertos, las inversiones previstas gestionadas a través de AENA ascienden a 2.045,2 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 14,6 por ciento respecto a 2006. Las dos actuaciones de mayor importancia, tanto en término de cantidad de recursos como de complejidad de los proyectos, previstas para realizar durante el año 2007 son las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona y Málaga. La inversión en el aeropuerto de Barcelona se concentra en la construcción de la nueva área terminal, y en el aeropuerto de Málaga quiero resaltar la inversión en la nueva pista de vuelo así como la construcción de la nueva área terminal. En el aeropuerto de Madrid-Barajas es importante destacar para 2007 las actuaciones para la remodelación y mejora de las terminales 1, 2 y 3. Otras actuaciones a las que me gustaría referirme son la potenciación de los aeropuertos turísticos, como motor del desarrollo económico del país, con actuaciones de ampliación del lado aire en el campo de vuelos y lado tierra en edificios

terminales, para adaptar con antelación la capacidad de las infraestructuras a la demanda futura de transporte aéreo. En este sentido quiero destacar los planes de infraestructuras en los aeropuertos de Alicante y Valencia, con motivo de la celebración de la Copa América 2007, así como los aeropuertos de Canarias, dentro del Plan Canarias, y de Baleares. Igualmente, en el resto de aeropuertos regionales de la red hay actuaciones que permiten adecuar las infraestructuras a la creciente demanda de tráfico y modernizar las instalaciones actuales. Cabe destacar las actuaciones en los aeropuertos de León, Zaragoza, Bilbao y Murcia-San Javier, entre otros, así como en los aeropuertos de Galicia. También es importante indicar que próximamente se va a abrir al tráfico comercial el nuevo aeropuerto de Huesca-Pirineos y se iniciaran las obras de construcción del nuevo helipuerto de Algeciras, con lo que se mejorará la accesibilidad por transporte aéreo y la vertebración del sistema de transportes.

Por último, las inversiones presupuestadas en puertos de interés general gestionados por las autoridades portuarias y por el Ente Público Puertos del Estado ascienden a 1.277,5 millones de euros, recursos que permiten mantener el ritmo inversor en la red de puertos de interés general del Estado. Las inversiones están dirigidas al aumento de la capacidad operativa de los puertos, al fomento de la intermodalidad y a la licitación por primera vez de las autopistas del mar.

Señorías, no quiero acabar mi intervención sin reiterarles la apuesta firme que los Presupuestos Generales del Estado para 2007 hacen por la política de infraestructuras que, fiel a las líneas estratégicas marcadas en el PEIT, permite continuar con el cambio de nuestras comunicaciones iniciado en el año 2005. Son, en definitiva, unos presupuestos que apuestan por unas infraestructuras que van a contribuir y están contribuyendo al equilibrio territorial con un impulso decidido por la intermodalidad y con respeto escrupuloso por la sostenibilidad ambiental y ello como medio para incrementar la productividad de los factores que contribuyen al crecimiento económico y la modernización de nuestro país.

Espero, señor presidente, haberme ajustado al tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría se ha ajustado bastante a lo que era de prever.

Pasamos a las intervenciones de los distintos grupos parlamentarios. En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Haremos una intervención sintética y de valoración política, más que de preguntas concretas, que esperamos poder sustanciar en las siguientes intervenciones.

Desde una perspectiva gallega, los Presupuestos Generales del Estado en materia de infraestructuras productivas para el año 2007 alcanzan una inversión de

1.473 millones de euros, con lo cual Galicia sería el 7,9 del conjunto estatal; pero si lo hacemos en función de las infraestructuras exclusivamente, llegaríamos al 9,5 por ciento. Por lo tanto, es una cantidad que está dentro de los parámetros que han sido demandados últimamente por el Gobierno de Galicia y también por el Bloque Nacionalista Galego desde que existe la planificación del PEIT. Sin embargo, a pesar de que esta cantidad es así y representa, de los 1.690 millones de euros, como se ve, más del 90 por ciento de la inversión en Galicia, sigue habiendo problemas de carácter estructural muy profundos en la manera de concebir los presupuestos que me gustaría llevar al ánimo y a la voluntad del señor secretario de Estado.

En primer lugar, el problema de los presupuestos en Galicia es que, curiosamente, desde que empezaron a aumentar en la última etapa del Partido Popular, si bien muy ligeramente, y después, sobre todo en el año 2006, que fue cuando se dio un salto importante desde el punto de vista de al menos considerar la inversión en Galicia como una inversión algo aproximada al número de habitantes en atención a las deficiencias e infraestructuras que tiene, al mayor coste de las mismas y a la cantidad de temas pendientes que están sin resolver, sin embargo, empezamos a detectar una falta de cumplimiento de las programaciones iniciales de los Presupuestos Generales del Estado. Todo parece indicar que en el año 2005 no llegamos, por supuesto, a la inversión del cien por cien, nos quedamos en el 80 por ciento, pero es que en el año 2006, por los datos que hay por ahora, la inversión ejecutada caería espectacularmente justo cuando las inversiones programadas son más sustanciosas y más importantes. Por eso me gustaría hacerle algunas preguntas. ¿Hay alguna responsabilidad o voluntad política, señor secretario de Estado, de que en Galicia se ejecuten las inversiones programadas de tal manera que podamos sacar las obras de la lentitud pasmosa en que se están ejecutando y de las dificultades que algunas de ellas tienen? En concreto, le voy a dar algún dato que es objeto de debate político continuamente con todos ustedes y que debíamos intentar mejorar. El eje atlántico, que se está haciendo a través de convenio, tenía un horizonte temporal a partir de los debates en el Congreso del año 2007, más tarde se llegó al año 2007-2009, ahora ya se coloca como fecha el año 2010, y esto seguramente sin catenaria. Llama la atención que en el año 2007 se vuelven a programar 151 millones de euros, prácticamente igual que en el año 2006, y después la cifra más importante de inversión queda para los tres últimos años: 216 millones de euros, 312 millones de euros y 394 millones de euros. Es verdad que ustedes pueden pretextar que hay proyectos que no están aún elaborados. Sin embargo, usted sabe que es posible que algunas cantidades se puedan transferir a años anteriores, porque siempre existen algunos kilómetros que se pueden asumir, y que podrían acelerarse unas obras que, repito, son sustanciales y están siendo ya utilizadas por el ferrocarril convencional, por los trenes regionales en todas

las partes en que se van renovando y modificando porque una línea sustituye a la vieja. O hay un problema todavía más curioso, y es que en el tramo de alta velocidad más estrictamente de estas características, que es el tramo Ourense-Santiago, que existía la intención de acabar en el año 2009, ahora aparece trasladado a 2010, a pesar de que teóricamente se asume con unas cantidades, a nuestro juicio despropositadas, que después quedan sin invertir, bien por problemas de expropiación, como es el caso de la mina de Villar Mir, o bien porque los proyectos se retrasan de una forma no suficientemente justificada. Llama la atención que un proyecto que prácticamente es de 80 kilómetros vaya a ser la línea de alta velocidad de Galicia más costosa. Nos gustaría saber por qué se siguen manteniendo cantidades tan abultadas: en el año 2006, 453 millones de euros; en el año 2007, 468; en el año 2008, 357; en el año 2009, 417 y en el año 2010, 569, con lo que parece que la línea va a costar prácticamente 1.700 millones de euros. ¿Cuál es la cantidad exacta que cuestan los 80 kilómetros de alta velocidad a Ourense-Santiago, que ya hemos debatido muchas veces que crea un problema incluso de coherencia en la red puesto que se está haciendo ya con ancho internacional, cuando la línea de alta velocidad del eje Atlántico está haciéndose con ancho ibérico? Son problemas que convendría aclarar porque, no siendo desdeñable la inversión del ministerio teóricamente en infraestructuras ferroviarias en Galicia para el año 2007, en total 693 millones de euros por todos los conceptos, sin embargo, estos tropiezos, estas dificultades y esta forma de proceder hacen que siempre sean actuaciones muy ralentizadas y muy problemáticas. Sería cuestión de una cierta redistribución, de un cierto aumento y de que los compromisos de programación inicial se cumplieren con ejecución a final de cada año.

Hay otra cuestión que nos gustaría plantearle al señor secretario de Estado. Es el hecho de que respecto a dos tramos de infraestructuras que es muy necesario asumir por la coherencia del propio sistema, ya que pertenecen a líneas que están en ejecución, en concreto el tramo A Coruña-Ferrol, que forma parte del eje atlántico de alta velocidad, que estaba ahí totalmente abandonado, hay una voluntad política simbólica de sacarlos del atolladero. Pero vemos que ese sacarlo del atolladero es también hacerlo de forma problemática y dubitativa. Así, se establece una cantidad de 300.000 euros para el año 2007, se repiten otros 300.000 euros para el año 2008, cuando en el año 2008 podría estar ejecutándose alguna obra, por lo menos en el tramo A Coruña-Betanzos. Igual pasa con el tramo Lubián-Ourense, que está contemplado con una cifra algo más elevada, prácticamente 3.750.000 euros para el año 2007, pero en el año 2008 se repite la cantidad de 3.150.000 euros, cuando en el año 2008 se podría hacer ejecución de proyectos. Por lo tanto, se echa en falta una voluntad política de hacer una programación plurianual que esclareciese por lo menos la cuestión en lo referido a estos dos itinerarios que, repito, son vitales para la coherencia del diseño ferroviario en Galicia.

Exactamente igual que sería vital aclarar la relación Vigo-Ourense, si se va a hacer en función de un ferrocarril que sirva también para el interior y para el transporte de mercancías, o simplemente va a ser una especie de arma propagandística, situada siempre sobre el papel, nunca ejecutada, de un itinerario de alta velocidad que solamente podrá servir, caso hipotético de que se construyese, para ir a Madrid. Nuestra posición, señor secretario de Estado, no es crítica desde el punto de vista cuantitativo —pensamos que algo se podría mejorar en este aspecto— sino desde el punto de vista procedimental de la forma de actuar, que hace que no sean muy creíbles las programaciones iniciales y después otras hacen increíble que se pueda cumplir la voluntad política cuando se programa en dos años lo que prácticamente se podría hacer en uno, que es acabar los estudios informativos con la declaración de impacto ambiental, la elaboración de proyectos y en algunos casos el inicio de las obras en el año 2008.

Hay otro tema de importancia política que nos preocupa y que nos gustaría que usted aclarase hoy. El año pasado había en Galicia muy pocas obras que estaban encomendadas a Seittsa, sociedad de infraestructuras terrestres. En concreto, solo había una autovía de conexión Verín-Chaves, muy pequeña, y algún puente. Pero las obras de alta velocidad estrictamente dichas, la de Santiago-Ourense, estaban encomendadas al Adif. Sorpresivamente, este año aparecen trasladadas a Seittsa, nada menos que con el total a que antes me refería de 439 millones de euros para el AVE Ourense-Compostela. También se han trasladado a esta empresa obras incluidas en convenios que son las del eje atlántico, reposición de la red de líneas de carácter local, y exactamente igual pasa con las carreteras. Hay algunas actuaciones en carreteras que continúan dentro de Seittsa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, debe terminar.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Acabo ya, señor presidente. Seittsa tendría ya una inversión muy importante en Galicia. ¿No hay peligro de que si existen dificultades presupuestarias haya que ir al apoyo de empresas privadas y que en concreto, de realizarse estas infraestructuras, acaben siendo pasto de un canon puesto por las propias empresas privadas? ¿No es algo anormal teniendo en cuenta que se trata de Galicia, no precisamente un itinerario de alta velocidad totalmente pleno, con todas las características del que pueda tener el de Madrid-Barcelona, y además un territorio con problemas de equidad y de equilibrio respecto al resto del Estado?

Por último, y acabo ya, señor presidente, nos sigue preocupando la negatividad del Gobierno a atender las demandas de Galicia en cuanto a que pueda contar con transporte ferroviario de cercanías. Esta carencia no se explica, es un caso sui generis en todo el conjunto del Estado español de todas las comunidades periféricas,

cuando mantiene áreas metropolitanas muchísimo mayores, por supuesto, que las que hay en Cantabria, en Asturias o tan importante o más que la que hay en Cádiz. Esta carencia del servicio de transportes de cercanías provoca un gran problema en zonas metropolitanas, que además están cruzadas por autopistas exclusivamente de peaje, con toda la problemática de entrada en ciudades como A Coruña, Vigo, Santiago de Compostela o Pontevedra.

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

El señor **PUIG CORDÓN**: Bienvenido, señor secretario de Estado.

Voy a intentar hacer algunas preguntas. No voy a discutir en este foro sobre si se cumple la adicional tercera del Estatuto —ya manifestamos en su momento que entendemos que no se cumple—, pero nos preocupa que, tal como están estos proyectos, algunas de las inversiones reflejadas en los Presupuestos Generales del Estado es imposible que se realicen. Le voy a citar algunos ejemplos para que usted me conteste si ve viables algunas de estas partidas. Por ejemplo, las inversiones previstas en la variante de Vallirana, en la N-340, son 6 millones de euros; tenemos dudas de que técnicamente se pueda avanzar. En la A-7, Abrera-Olesa, 9 millones de euros, de la que ni siquiera están hechas las actas de expropiación. En la A-7 Viladecavalls-Terrassa, que tampoco hay actas de las expropiaciones, 23 millones. En la A-27, Tarragona-Valls, 49 millones de euros, y tres de los cuatro tramos están en proyecto constructivo, que ni siquiera se prevé que finalicen en 2007. En La Seu-Andorra, seis millones, el proyecto constructivo no finaliza hasta el año 2008. En el apartado de la Seitt, las inversiones ferroviarias, por importe de 68 millones, no se han concretado y entendemos, por las informaciones que tenemos, que es casi imposible que se puedan cumplir. La pregunta es si considera viable que estos más de 100 millones de euros que están en los presupuestos sean ejecutables por el ministerio.

También le preguntaría dónde está en estos presupuestos el fondo de rescate de peajes, que se dice que consta en los Presupuestos Generales de 2007. ¿Dónde constan los 12 millones que apareció en la prensa que están disponibles, en qué sección, programa y servicio? Si existen, ¿serán descuentos, excepciones de pago? ¿Qué deberán acreditar los usuarios de estos peajes para beneficiarse? El convenio que firmó el ministerio con el departamento de política territorial de la Generalitat de Catalunya preveía invertir en Cataluña en los próximos siete años 3.805 millones. Según los datos aparecidos en los presupuestos, en el año 2007, incluida la Seitt, se prevé invertir unos 337 millones de euros; si el convenio dura siete años y durante los tres primeros se van a invertir como máximo 915 millones, ¿se supone que entre 2009 y 2012 se gastará una media de 722 millones

anuales en carreteras? ¿Por qué hay proyectos como el Vilafranca-Abrera, Terrassa-Granollers que no constan en el convenio de carreteras, que no tienen consenso en el Gobierno ni en el territorio y aquí los vemos ya como estudios informativos? ¿No vulnera claramente el Estatut que el Estado decida unilateralmente la ubicación de una infraestructura? ¿El Gobierno de la Generalitat les ha transmitido la aceptación de estos dos tramos? ¿Hay consenso territorial para el desarrollo de la N-2, entre Montgat y Tordera? ¿Esto incluye la conversión de la actual N-2 en vía cívica integrada en la trama urbana? ¿Se ha contemplado la alternativa de rescatar el peaje? Quisiéramos saber si se van a iniciar en el año 2007 obras que constan en el Plan de infraestructuras del transporte de Cataluña y que no están en los Presupuestos Generales del Estado, por ejemplo, la autovía del margen izquierdo del Besòs, el desdoblamiento de San Carlos de la Rápita, el Pont de Suert-Pont de Rei y el acondicionamiento del Ripoll-Puigcerdà.

Otra pregunta que quisiéramos hacer es si es normal que se liciten proyectos constructivos sin la previa declaración de impacto ambiental. Se lo digo por el tramo Tordera-Massanet, donde tenemos una cierta confusión, porque se ha licitado el proyecto constructivo, pero la declaración de impacto ambiental aún no ha sido realizada, y de momento va para largo, no ha salido. Cuando vemos en el presupuesto la partida para el tramo de desdoblamiento de la N-2 entre Tordera y Massanet, comprobamos que son 100.000 euros. Quisiéramos saber si se va a cumplir la normativa, si se va a esperar, si se va a bloquear esta licitación o qué se va a hacer. ¿Se ha previsto en el ADIF un aumento presupuestario suficiente para mejorar el compromiso de integración ambiental del tren de alta velocidad a su paso por las comarcas de Girona? Con el presupuesto que ustedes presentan para 2007, ¿siguen afirmando que el soterramiento de la línea del tren de alta velocidad por Girona estará realizado en el año 2009 y, por tanto, la conexión Barcelona-frontera francesa será la adecuada y se llegará a tiempo de cumplirla? Tal y como están los presupuestos lo vemos difícil, porque aún hay que tomar decisiones en el caso del soterramiento del tren de alta velocidad por Girona. Queremos saber si se sigue pensando que esta es la mejor opción o si este ministerio está trabajando en otras alternativas de las que hasta este momento no tenemos conocimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Su turno, señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) queremos dar la bienvenida al secretario de Estado, don Víctor Morlán. Para hacer este trámite lo más operativo posible, nuestro grupo parlamentario ha hecho entrega a la Mesa de un conjunto de preguntas estructuradas, todas ellas relativas a la ejecución y a las previsiones presupuestarias. Son casi cien preguntas concretas y desde Convergència i Unió entendemos que

es mejor seguir el consejo de la propia Mesa de la Comisión y entregarlas. No le pido que nos las responda en este momento, porque seguramente el señor Morlán no tendrá aquí muchos de los datos, pero sí entendemos que, de acuerdo con la mecánica que nos hemos dado, nos llegarán con absoluta prontitud para poder articular las correspondientes enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado del año 2007. Por tanto, señor presidente, doy por reproducidas estas cien preguntas que dirigimos al secretario de Estado a través de los documentos que he entregado a la Mesa.

Sí quería, señor Morlán, hacer algunos comentarios concretos, globales, sobre el presupuesto y después, si me lo permite, dos más sobre los que nos gustaría conocer su respuesta. Un año más desciende la inversión del Estado en Cataluña. De acuerdo con los datos que aporta el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, un año más las inversiones del Estado en Cataluña descienden. Este es el dato que se obtiene de los porcentajes de inversión regionalizada del Estado en Cataluña. En el proyecto, el global de la inversión del Estado regionalizada hacia Cataluña desciende este año 2007. Año 2003, 18,6 por ciento; año 2004, 17,9 por ciento; año 2005, pasamos del 17,9, que es casi un 18 por ciento, al 15,6 por ciento; año 2006, bajamos un punto, del 15,6 al 14,6; año 2007, se baja hasta el 14 por ciento. Es decir, la inversión del Estado en Cataluña baja un 0,6 por ciento, no es un punto, pero casi; no sube sino que baja. Estos son los datos que se desprenden del presupuesto global. La disposición adicional tercera de la Ley Orgánica 6/2006, publicada en el BOE y que nos obliga a todos, que es el nuevo Estatuto de Cataluña, prevé un porcentaje garantizado de inversiones en infraestructuras, y ustedes han dicho: infraestructuras es igual a Fomento y Medio Ambiente. No vamos a reabrir aquí el debate de cómo infraestructuras también son otras infraestructuras, por ejemplo, las tecnológicas. Pero no abramos el debate, centrémonos en Fomento. Ustedes afirman —lo hace el propio presidente del Gobierno— que se cumple en Fomento esa equiparación. Nosotros nos tememos que incluso en Fomento han intentado hacer un ajuste de cuentas para presentar unos números, y nos gustaría conocer algunos datos globales que figuran en el informe económico y financiero de los presupuestos. Señor Morlán, cuando en el informe económico y financiero se asignan 169 millones de euros y pone, en concreto: a materializarse en inversiones en infraestructuras en el ámbito territorial de Cataluña, en el proceso de ejecución presupuestaria, así como en compensación de peajes, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional tercera del Estatuto. Se cita aquí la disposición adicional tercera del Estatuto, se habla de compensación de peajes, se atribuyen 169 millones de euros a esta partida, a materializarse en inversiones en infraestructuras. Nos gustaría que se concretara esta partida que figura en la página 323 del informe económico y financiero relativo al proyecto de ley de los Presupuestos Generales del Estado para el año

2007. Nos gustaría que se concretara a qué se van a destinar esos 169 millones; qué peajes se van a compensar y con qué coste para llegar a esos 169 millones; si todo ello es para peajes o hay algo más. Quisiéramos saberlo porque es un planteamiento amplio y poco detallado decir: a materializarse en inversiones. Y no concretar de qué estamos hablando. Dado que hoy se realiza esta comparecencia en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso es el momento oportuno para dar mayores detalles sobre esta cifra de 169 millones de euros que figura, repito, en la página 323 del informe económico y financiero, en el que se cita además la disposición adicional tercera del Estatuto. También deseamos conocer cuál es el grado final de ejecución del actual presupuesto de 2006 en cuanto a inversiones en Cataluña del Ministerio de Fomento, qué parte de lo presupuestado se ha ejecutado. Si no dispone del dato, nos gustaría que nos lo hiciera llegar en fechas próximas. Queremos saber también el dato final de lo ejecutado en el ejercicio 2005, que ya está totalmente finalizado. Asimismo, queremos que nos diga si van a aplicar o no el principio que recoge la disposición adicional tercera y, si lo van a aplicar, con qué mecanismo para que aquello que no se ejecute se destine a la compensación de peajes. ¿Cómo han previsto hacerlo? Solicitamos que aquello que no se ejecute y sea dinero posible en el presupuesto para infraestructuras Cataluña se destine, por lo menos, a rescatar peajes. Esto figura en la disposición adicional tercera del Estatuto y nos gustaría conocer cómo se piensa dar cumplimiento a esa previsión estatutaria en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2007, en tanto que también afecta al Ministerio de Fomento. Nos obliga a todos y, por lo tanto, también a su Gobierno y a su ministerio. Nos tememos que el cumplimiento de esta disposición en materia de peajes no está muy bien estructurado porque ya en la ley vigente del año 2006, en los Presupuestos de 2006 había una disposición adicional que pedía la creación de un fondo para el rescate y compensación de peajes y no se ha creado. Se nos dijo y se nos pidió desde el Ministerio de Fomento —lo hizo la propia ministra— que no concretáramos la cifra ni la provisión de fondos concretos porque era mejor dejarlo abierto para que así el Gobierno tuviera mayor margen de maniobra, pero ese margen de maniobra final ha consistido en que a fecha de hoy —y ya estamos en octubre de 2006— no se ha creado ese fondo. Nos gustaría conocer qué ejecución se dará a partir de ahora en la ley de Presupuestos Generales del Estado para 2007 a ese fondo que estaba previsto en la ley vigente. Saben SS.SS., y el señor Morlán lo sabe bien, que Cataluña es una nación de peajes. La nación catalana es una nación en la que se pagan más peajes que en cualquier otra parte. Desde esta perspectiva nos gustaría saber cuáles son las previsiones concretas, más allá de los anuncios de propagando que hemos podido leer, incluso como si los presupuestos estuvieran ya aprobados y dando unas visiones a los usuarios de peajes que después no se corresponden con la realidad. La gente

puede hacer muchos discursos en materia de peajes, pero después las concreciones son muy distintas. Le pondré un ejemplo. El pasado viernes estuve en el municipio de Llíssá de Vall, que está justo después del peaje de Mollet, y allí todos los usuarios que salen más allá de Mollet no han conseguido ningún descuento, cuando se decía que se iba a levantar ese peaje. A veces hay argumentos absolutamente perjudiciales para el usuario que ve cómo eso no se plasma en su día a día, y eso es un tema que nos preocupa.

Decía que doy por reproducidas las cien preguntas que le hemos entregado por escrito, pero no me resisto, señor Morlán, a plantearle dos preguntas concretas. Una es relativa al municipio de Pallejà y se la formulo porque el director general de Carreteras, el señor Criado, no me ha dado respuesta. Llevo semanas pidiéndole una entrevista. Por tanto, me veo obligado a preguntarlo hoy aquí. Si el señor Criado me hubiera atendido, como yo le he pedido en reiteradas ocasiones, no se la plantearía. En el proyecto de mejora de la accesibilidad del Baix Llobregat, el Ayuntamiento de Pallejà solicita la desestimación de la solución propuesta de conexión de la autopista A-2 con la autovía del Baix Llobregat, y entiende que para evitar problemas de congestión del tráfico en Pallejà sería importante construir una nueva rotonda, que tendría que situarse al final del término municipal de Pallejà en dirección a Sant Andreu de la Barca. Esta pregunta concreta, que lamento formularle en este trámite y ocupar un tiempo de esta Comisión, la hago, repito, porque el director general, a quien yo me había dirigido, no me ha contestado.

Por último —y termino ya, señor presidente—, desde su ministerio, el señor don Vicenç Vilanova se ha dirigido al Ayuntamiento de L'Arboç, municipio de la provincia de Tarragona, Baix Penedès, para cumplir con una enmienda que se aprobó hace dos ejercicios presupuestarios y no se ejecutó, se volvió a aprobar en la vigente ley del año 2006 y al final se aprobó con una enmienda del Grupo Socialista, otra enmienda del Grupo de Convergència i Unió y otra del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Figura tres veces en el presupuesto el pago de una rotonda en L'Arboç de 400.000. No es una cantidad que sea muy llamativa, pero ese pago está pendiente. Desde su ministerio ya se han dirigido al ayuntamiento pidiendo concreciones. Se han dado todas las concreciones y no se paga. Estamos casi acabando el año 2006, sé que incluso le han pedido los datos fiscales al ayuntamiento para hacer el pago, pero el pago no llega. Como llevamos más de dos años arrastrando ese pago sí le quería preguntar cuándo va a ser ejecutada esa partida de 400.000 euros prevista para el municipio de L'Arboç.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Bienvenido, señor Morlán, a esta que fue su casa para la comparecencia de presupuestos. Reciba un saludo cordial por parte del Grupo Parlamentario Popular.

De la misma manera que otros comparecientes y en el ánimo de hacer estas comparecencias lo más ágiles posible, al final le entregaré una serie de preguntas de aquellas cuestiones que no se hayan respondido. Si el señor presidente me lo permite, habida cuenta de que voy a llevar las dos comparecencias seguidas, la de usted y la de la subsecretaria del ministerio, se las entregaré a la Mesa después, ampliando las preguntas que haga falta, a fin de que esta comparecencia sea lo más breve posible.

Voy, efectivamente, a tratar de ser breve porque hay cuestiones que no merecen mayor comentario, a pesar de lo que usted ha dicho esta mañana. Señor Morlán, se lo han dicho otros portavoces de otros grupos parlamentarios, estos presupuestos son imposibles, estos presupuestos son de imposible cumplimiento. Utilizando una expresión coloquial, estos presupuestos están cuadrados a martillazos, son absolutamente opacos y, desde luego, estrangulan y ahogan curiosamente a las comunidades autónomas que están gobernadas por el Partido Popular, con una excepción, Galicia, comunidad que también queda maltratada y estrangulada con los presupuestos. Entre los datos que han salido de su comparecencia ha dicho que este ministerio y sus entes públicos van a invertir 15.909 millones de euros y ha dicho que eso supone un crecimiento del 7,7 por ciento. Señor Morlán, según los datos que obran en el Congreso de los Diputados como consecuencia de la entrega de los presupuestos las inversiones del Ministerio de Fomento y su grupo empresarial son 12.488 millones de euros, es decir, bajan un 14,44 por ciento. Debe ser que como este año el señor presidente del Congreso ha impuesto entregarnos los presupuestos por vía informática se deben haber perdido la friolera de 3.421 millones de euros, porque esos son los que nos faltan. Voy a repasarlo con usted para ver dónde están esos millones. Todas las inversiones del Ministerio de Fomento, es decir, la suma de los capítulos 6, 7 y 8 de los programas 451.N, 453.A, B y C, 454.M, 455.M, 467.G y 495.A son 5.237,67 millones de euros: las inversiones presupuestadas de ADIF para el año 2007 son 3.795 millones, AENA, 2.045; RENFE-Operadora, 1.115; FEVE, 81; Puertos, 1.277 y la increíble Seittsa, 2.733. Todo esto arroja los 12.488 millones que le he dicho. De ahí hasta los 15.909 falta el 27,4 por ciento, que para un fallo informático ya está bien; 3.421 millones de maquillaje que no sabemos dónde se encuentran. Pero fíjese qué curiosidad. Las inversiones del último presupuesto del Partido Popular, del año 2004, eran 15.915; las suyas para 2005 eran 13.724, dos mil y pico millones menos; en 2006 suben a 14.595, y en 2007 son 12.488, que es lo que hemos encontrado —no es lo que dice el Grupo Parlamentario Popular, sino lo que está en la documentación que obra en el Congreso— y 15.909 que dice usted. Es decir,

aunque fuera verdad la cifra que usted dice todavía no se alcanzan los 15.915 millones de las inversiones del presupuesto del año 2004. Esas son las inversiones que tiene que formular un ministerio que dice que está ejecutando el PEIT. Señor Morlán, ¿todavía tienen ustedes el valor de venir aquí a decir que está cumpliéndose el PEIT? ¿Todavía me va a decir que las inversiones se corresponden con los porcentajes que había que invertir de los 248.000 millones del PEIT? Me gustaría, señor Morlán, que me dijera cuál es el grado de cumplimiento del PEIT y qué porcentaje de inversión estamos incluyendo en los presupuestos para que se pueda cumplir. Porque si se está cumpliendo el PEIT y sus principios, si sus prioridades se están clarísimamente ejecutando, eso tendría que corresponderse con algo y usted ha obviado hacer referencia a cuál es el porcentaje del PEIT que se va cumpliendo. Esta intervención —se lo digo con todos los respetos y con el cariño personal que le tengo, que está fuera de toda duda— que ha hecho usted justificando el PEIT, me ha parecido la famosa frase de Marx, pero no de Karl Marx, sino de Groucho Marx cuando dijo: Estos son mis principios; ahora, si no le gustan, los cambio. Eso es lo que usted ha hecho aquí hoy: cambiarnos los principios del PEIT porque aquí no se cumplen por ningún lado. Evidentemente, son unos presupuestos de contenido imposible porque si analizamos los presupuestos en carreteras, no en la Dirección General de Carreteras, sino con el mismo desglose que usted ha hecho de los modos de transporte, tanto en los programas del Ministerio de Fomento como en Seittsa encontramos que la inversión total son 5.034 millones de euros, no lo que usted nos ha dicho. Y si hablamos de ferrocarriles, en ADIF, en FEVE y en la parte correspondiente de Seittsa aparecen 6.850 millones de euros y no la cantidad que usted nos ha dicho. Nos parece, señor Morlán, que no se puede venir aquí a decir que estos son los presupuestos que se van a ejecutar cuando, insisto, los datos que obran en el propio presupuesto dan como resultado cuestiones tan escalofriantes como las siguientes. Ustedes reconocen que en el año 2006 van a iniciar proyectos por un total de 288,89 millones de euros del resumen general por provincias, proyectos que debían haberse iniciado antes de 2007. Si nos vamos al presupuesto del año pasado y comprobamos que la diferencia entre los iniciados antes de 2006 y 2007 es de 900,92 millones de euros, si ahora reconocen que inician proyectos por 288,89 millones de euros, ustedes han iniciado en el año 2006 el 29,12 por ciento de los que dijeron que iban a iniciar. Esto es un parón absoluto de las infraestructuras. Esto no solo sale de los datos de los presupuestos de 2006-2007, esto sale de la comprobación de las inversiones, por ejemplo, en ADIF. Insisto, sale de los datos del presupuesto. Señor Morlán, entre la previsión de ejecución del ejercicio 2006 y la Ley de 2006, la diferencia de lo que ustedes dicen que van a ejecutar a 31 de diciembre —todavía quedan tres meses— es del 39,2 por ciento, es decir, ustedes van a ejecutar el 60 por ciento del presupuesto, 4.971 millones

de euros decía la Ley de 2006 que iba a invertir ADIF y se dice que en 2007 esa ejecución va a ser de 3.034,79 millones de euros, el 39,2 por ciento. Pero es más, para que veamos cómo está ADIF. Resulta que ADIF tenía que haber invertido 5.104 millones de euros en 2007. Si resulta que el proyecto de ley de 2007 solamente tiene 3.795, faltan 1.308,9 millones de euros, es decir, el 25 por ciento menos. Si a eso le añadimos lo que ustedes han dejado de ejecutar en el año 2006 tendríamos que, para equilibrar lo que ustedes dijeron el año pasado para el año que viene, simplemente tendrían que invertir en ADIF 7.061 millones de euros. Es decir, la friolera de prácticamente duplicar los presupuestos.

Veo que se me acaba de encender la luz y he prometido no tardar más del tiempo necesario. Señor Morlán, Seittsa es imposible. Las partidas presupuestarias para las obras que no tienen proyecto son más gruesas que las que tienen proyecto. Eso no se puede ejecutar. Por lo tanto, nos encontraremos el año que viene con una ejecución del mismo tenor. Por último, en Puertos del Estado usted ha obviado decir que los presupuestos bajan el 8,98 por ciento, 126 millones de euros. Ha dicho que era la cantidad suficiente para cumplir sus necesidades. Pero bajando casi el 9 por ciento respecto al año 2006. Señor Morlán, como vemos, unos presupuestos imposibles, cuadrados a martillazos. Espero y confío en que nos dé respuesta concreta de dónde está el 27 por ciento del presupuesto que, insisto, se tiene que haber perdido por una aplicación informática.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor De la Encina por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Bienvenido a esta Comisión de Fomento y Vivienda, don Víctor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, para presentar el proyecto de ley de Presupuestos para el año 2007. Permítame, en tono de medio broma y relajado, que le diga que ha perdido usted una oportunidad de oro para habernos ilustrado, dado que usted es un gran conocedor de la geografía española, no hablando en su intervención del municipio de Pallejà. Se lo digo con todo mi cariño al portavoz de CiU, Jordi Janè, porque, con todos los respetos, me parece que no es este el lugar adecuado para hacer su pregunta. En todo caso, seguro que le contestará el Gobierno por escrito.

Me parece que usted ha hecho una exposición —por lo menos así le consta a mi grupo— sólida y suficientemente explicativa sobre el contenido del presupuesto de Fomento y sus organismos y empresas públicas y, por tanto, me voy a limitar a hacer una valoración de carácter general, más política que de preguntas. En este sentido le quiero trasladar que, con carácter general, estos presupuestos que ha proyectado el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero para el año 2007, son el reflejo de la buena salud económica de España y, a la vez, van a contribuir a fortalecerla. Un año más destaca la relevancia que tienen las inversiones en infraestructuras, tal

y como resaltó el propio ministro de Economía y Hacienda en la presentación de los presupuestos. Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista nos congratulamos del esfuerzo realizado por el Gobierno para dotar a las políticas de infraestructuras —el Ministerio de Fomento— con 15.909 millones de euros, lo que va a representar el 7,5 por ciento de mejoras respecto a este año. Señor Ayala, todos los años nos ocurre lo mismo, no sé si es que ustedes cambian la cifra, van a una imprenta distinta a la que se publica el contenido presupuestario (**El señor Ayala Sánchez: Nos los prestan. Es la informática.**) o lo que es peor, lo manipulan y lo manejan a su forma (**El señor Lanzuela Marina pronuncia palabras que no se perciben.**), porque o ustedes no buscan bien, o realmente a nosotros nos dan un presupuesto distinto. Las cifras son las que son y las cifras se pueden valorar, pero no se pueden cambiar, y los datos están aquí, señor Ayala. (**El señor Ayala Sánchez: Dos y dos son cuatro.**) Sí, dos y dos son cuatro con el Gobierno socialista, con ustedes era menos cuatro, porque hasta eso ha cambiado, las cifras también, luego cuando ejecutaban no cumpliendo el contenido. En todo caso, ha dejado muy claro en su intervención el secretario de Estado que el transporte ferroviario sigue siendo la estrella discutible de estas inversiones, con un gasto de 5.569 millones de euros, más los 1.783 millones de euros de Seittsa, a los que se van a sumar los 4.186 millones de euros para la creación y mejora de infraestructuras de carretera y los 2.045 millones de euros para aeropuertos, más 1.277 millones de euros para puertos. Se lo digo en un afán reiterativo para que le conste y, si es necesario, lo tenga usted en la réplica para que no se equivoque con los números de que usted habla. Esto es así, señor Ayala, porque cuando nosotros aprobamos el PEIT en junio de 2005 teníamos muy claro que teníamos que seguir ejecutando en capital físico para cohesionar nuestro país. Estos presupuestos, por tanto, se enmarcan en un contexto económico favorable, y del análisis serio de las cifras se puede apreciar el contraste de la política económica del Gobierno socialista con la que llevó a cabo el Partido Popular, que propugnaba el déficit cero cada año independientemente de la situación económica del país (**El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.**), déficit cero que luego nunca consiguieron. Sin embargo, este Gobierno, con estos presupuestos, reduce la deuda pública y ahorra para las necesidades futuras, genera superávit cuando la situación es favorable, y lo ha conseguido además en todos sus ejercicios presupuestarios. Por lo tanto, del análisis de los mismos se deduce que son los presupuestos que España necesita sobre todo para este momento. Por eso nosotros, desde el Grupo Parlamentario Socialista, vemos con gran satisfacción que hoy usted nos comunique que son unos presupuestos continuistas o, yo diría, seguidistas con las actuaciones e inversiones que responden a la estrategia PEIT aprobada en junio de 2005. Cuando se aprobó el PEIT —que es el mayor ejercicio de planificación que nunca antes se ha hecho en la his-

toria de España— se pretendía abordar un marco racional y eficiente para el sistema del transporte público a medio y largo plazo y con estos presupuestos que usted nos ha presentado, señor Morlán, donde la inversión crece 1,5 puntos por encima de la tasa media anual —se sitúa en el 7,5 por ciento—, nos va a permitir seguir llevando a cabo los objetivos PEIT, que son fundamentales en los próximos años, tal y como constan en dicho documento. Por eso, señoría, con estos presupuestos, en el Grupo Parlamentario Socialista consideramos que se va a mejorar la eficiencia del sistema, en términos de calidad de servicios prestados se va a fortalecer la cohesión territorial y social y se va a impulsar el desarrollo económico y la competitividad de España.

Entrando ya en un análisis de los mismos, quiero decirles que mi grupo parlamentario valoró ya en su momento muy positivamente la creación en el año 2005 de la Seittsa, ya que nos permitía facilitar la financiación de las infraestructuras del transporte, y así también ha sido el año 2006, licitando 706 millones de euros. Ahora nos satisface que usted nos anuncie que continuará en los próximos presupuestos con 1.039 millones de euros que se van a invertir en ferrocarriles y con 744 millones de euros en carreteras. Aún recuerdo las palabras también en su momento del representante del Partido Popular poniendo en duda la eficacia de esta sociedad.

Quiero aprovechar también esta sesión para felicitarle a usted y a todo el equipo del Ministerio de Fomento, por la excelente forma en la que han continuado el desarrollo normativo de la Ley del Sector Ferroviario. Tras la división efectiva de la gestión de la infraestructura ferroviaria y de los servicios de transporte con la creación de ADIF y Renfe Operadora, ahora usted nos manifiesta que el año 2006 finaliza la regulación necesaria que va a posibilitar la entrada de operadores privados en los transportes ferroviarios de mercancías. Por eso yo le quiero preguntar: ¿cómo nos van a permitir estos presupuestos enfocar la entrada de esos posibles competidores privados en el transporte ferroviario de mercancías? En todo caso, señor Morlán, que le conste que mi grupo valora muy positivamente que se destine el 48,02 por ciento de las inversiones al ferrocarril y que, sin lugar a dudas, esos 7.639 millones de euros que se van a destinar en el próximo ejercicio van a fortalecer este modo de transporte tan vital para la economía española.

Muy concretamente ya, en relación con la alta velocidad, usted ha hablado de que el próximo año vamos a poner en marcha 500 nuevos kilómetros de alta velocidad, que van a conectar el AVE con Barcelona, con Málaga y con Valladolid. Me gustaría que profundizara algo más en estas obras —qué previsiones tiene de su puesta en servicio, ya ha dicho usted que es a lo largo del año 2007—, porque realmente llevan tantos años esperando —después de aquellos anuncios que hizo el Partido Popular— que sería bueno que concretara algo más sobre el estado de las obras y previsiones de su puesta en servicio. También le quiero preguntar sobre algunas obras que me imagino que conoce muy bien,

sobre las inversiones en la línea Huesca-Canfranc y en la futura travesía central de los Pirineos a la que usted ha hecho referencia, así como las inversiones previstas para un evento muy importante para España cual es la Expo'2008 en Zaragoza y las previsiones sobre cercanías en dicha ciudad.

No quisiera terminar sin reincidir en un tema que nos parece fundamental: La cohesión social y territorial que mi grupo considera que estos presupuestos refuerzan para tener unos territorios equitativos y, en particular, con la España no peninsular. Felicito al Gobierno por haber tenido en cuenta la puesta en funcionamiento el próximo año del Plan Canarias, Baleares en el ámbito aeroportuario, o algo tan simple pero tan importante para los ciudadanos de Ceuta como es la unión en helicóptero a través del helipuerto que comunicará Algeciras con Ceuta. Además, estos presupuestos tampoco se olvidan de territorios que ahora felizmente ya sí están contemplados —como tienen que estarlo— con inversiones y me refiero a Soria, Jaén, Zamora o Lugo. Otros gobiernos enarbolan permanentemente la bandera, pero se olvidan de los territorios, y este Gobierno, cuyo objetivo fundamental es el ciudadano, hace lo contrario: Tiene en cuenta a los territorios, y es la mejor manera de hacer patria.

Finalmente, observamos que con estos presupuestos también se va a impulsar la economía. Usted ha dado un dato nada desdeñable, el crecimiento del empleo que se ha posibilitado gracias a la obra civil con estos dos años de ejercicio presupuestario socialista. Con la puesta en marcha de estas infraestructuras se va a dar un salto muy importante al poner 400 kilómetros en servicio de nuevas autovías, al avanzar la construcción de 920 kilómetros de autovías y al iniciar la construcción de 640 kilómetros de nuevas autovías y acondicionar 1.500 kilómetros de autovía de primera generación.

En definitiva, señor Morlán, desde el Grupo Parlamentario Socialista se apoya y considera fundamental la apuesta del Gobierno por seguir aumentando las inversiones destinadas a infraestructuras, y también en este caso algo muy importante como es la conservación, la explotación y la seguridad vial de nuestras carreteras. Le doy las gracias anticipadas por la que será su esclarecedora respuesta y le deseo que siga teniendo éxito en la gestión de los recursos que definitivamente asignen los presupuestos al Ministerio de Fomento, porque al margen de su satisfacción personal usted llevará a cabo la voluntad de millones de personas, de españoles que en su día, democráticamente, en las urnas, depositaron la confianza en este Gobierno. Hemos visto que el compromiso del Gobierno socialista se cumple año tras año, este va a ser el tercero que se refleja en los presupuestos, y es una cuestión que a mi grupo parlamentario le satisface plenamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Para contestar a las preguntas planteadas por todos los grupos

parlamentarios tiene la palabra el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, señor Morlán.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRA-ESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor presidente, señorías, permítanme que les agradezca en principio el tono de sus intervenciones, la forma de plantear las dudas que surgen de estos presupuestos. Voy a intentar contestar a cada uno en las preguntas que me han formulado y como es lógico contestaré ahora a las que pueda hacerlo y otros comparecientes posteriormente podrán aclararles las dudas que les surjan de manera más específica y concreta. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Comenzando por el señor Rodríguez, del BNG (Grupo Parlamentario Mixto), le diré que tenemos un objetivo, cumplir con lo que presupuestamos. Cuando llegamos al ministerio en 2004, como es lógico, estudiamos qué había pasado con la evolución del presupuesto en los últimos años y al ver un informe de la Intervención General diciendo que de lo que estaba consignado en presupuestos solamente se ejecutaba el 25 por ciento, porque el resto se ejecutaba sin estar consignado en el presupuesto, intentamos —y lo vamos consiguiendo año a año— que las partidas, los proyectos y las actuaciones que figuran en el presupuesto se vayan cumpliendo. Es decir, nosotros queremos cumplir con el presupuesto, queremos que la ejecución tenga todos los años el volumen del año 2005, cuando nos acercamos al 98 ó 99 por ciento —la señora subsecretaria les concretará después con más detalle alguna duda sobre toda la ejecución que tenemos en estos momentos en España—, y por supuesto que no solamente queremos que se ejecute lo que está presupuestado sino cumplir también con nuestros compromisos, que indubitablemente en su caso concreto tienen que ver con el Plan Galicia, con las actuaciones e inversiones que tenemos que llevar a cabo en Galicia y con los compromisos que planteamos en un momento determinado respecto al porcentaje de inversión que tenía que producirse en la comunidad autónoma gallega. En este año estamos en el 9,21 por ciento respecto al total nacional regionalizable y por tanto superamos ese 8 por ciento cuyo compromiso se adoptó entre el Gobierno de la Xunta de Galicia y la Administración central; y a esos niveles entendemos que mantenemos e incrementamos nuestro esfuerzo y que damos satisfacción a una serie de dudas o inquietudes que tienen ustedes, que tiene el pueblo gallego respecto a la evolución, a la construcción y desarrollo de las infraestructuras tanto viarias como ferroviarias, aeroportuarias e incluso portuarias.

Me preguntaba usted si hay voluntad de ejecución. No le quepa la menor duda porque cuando uno repasa cómo nos encontramos los proyectos y las actuaciones que teníamos que llevar a cabo en Galicia en el año 2004 y cómo los tenemos ahora, qué es lo que estamos haciendo ahora se constata indudablemente el deseo y la voluntad política de que el eje atlántico Santiago-Ourense,

Medina-Lubián, autovía del Cantábrico, todas estas infraestructuras lleven un ritmo bastante superior al que nos encontramos cuando llegamos. Un proyecto tiene sus fases de desarrollo, y eso lo hemos comentado en alguna ocasión; un proyecto necesita un estudio informativo con información pública, una declaración de impacto ambiental, una redacción de proyecto, una licitación del proyecto y necesita la ejecución de las obras derivadas de la licitación y adjudicación de ese proyecto. Nosotros estamos intentando acelerar todos los compromisos que tenemos con los diversos territorios y con las distintas comunidades autónomas para ir cumpliendo los compromisos, los que hemos llevado a cabo y los que hemos alcanzado con muchas de ellas. Usted se centra en Galicia y yo puedo hablar de Cataluña, puedo hablar de Valencia, puedo hablar de Murcia, puedo hablar de Cantabria o de algunos compromisos que tenemos en otras comunidades y que todavía no se han plasmado en convenios, pero el esfuerzo que se ha hecho durante este tiempo en mantener buena sintonía con las comunidades autónomas, alcanzar acuerdos con ellas y cumplirlos está muy claro y muy nítido en la configuración de este presupuesto.

En estos dos años de legislatura hemos conseguido en el eje atlántico de alta velocidad que estén en servicio más del 50 por ciento de los tramos entre Coruña y Santiago, y el resto esté en obras. Si usted recuerda —porque es de la tierra y sabe qué había en aquella época—, se puede dar cuenta de que la evolución que se ha producido en el desarrollo de estas actuaciones ha sido intensa. Entre Santiago y Pontevedra están todos los tramos en obras o en proyecto, y en proyecto sabe perfectamente que tenemos dificultades en algunos de los tramos que tienen que ver con el proyecto de Vilagarcía de Arousa respecto a la configuración del puente por el que tiene que pasar la vía del tren de alta velocidad por encima de la ría, pero estamos avanzando en la redacción de ese proyecto. Y entre Pontevedra y Vigo espero que antes del final de 2006 estén todas las obras licitadas. Hemos avanzado en Vigo en el sentido de hacer la pasante, que no era la fórmula que estaba prevista porque con anterioridad lo previsto era que el tren llegara a Vigo y allí paraba en fondo de saco; hemos alcanzado un acuerdo con la comunidad autónoma gallega y con el Ayuntamiento de Vigo para pasar Vigo e ir en dirección a Portugal. En la línea de alta velocidad Orense-Santiago están todos los tramos en obras, excepto los accesos a Orense y Santiago, que tienen un tratamiento diferenciado porque ahí interviene ya la Administración autonómica correspondiente —en este caso la Xunta de Galicia— y el ayuntamiento implicado. Esta línea Orense-Santiago contará este año 2007 con casi 440 millones de euros y nosotros entendemos que se pueden ejecutar. Las cifras que hemos puesto en las partidas presupuestarias, en función de cómo evolucionen los proyectos, su redacción y cómo sea el proceso de licitación y adjudicación, las creemos perfectamente ejecutables y por ello hemos planteado que así sea. Y entre

Medina-Lubián-Ourense, que es una de las inquietudes que tienen tanto la Xunta como este Gobierno para conseguir comunicar y enlazar Valladolid, adonde llegaremos a finales de 2007, y Galicia (Santiago-A Coruña) y superar esa difícil conexión que ha existido entre Galicia y el resto de España, vamos a licitar entre Medina y Lubián las primeras obras —cuando estamos hablando de que las podemos hacer es porque los proyectos consultivos están ya avanzados o muy avanzados y faltan recomendaciones técnicas o actuaciones similares— y, como es lógico, una vez que aprobemos aquellos entre Lubián y Ourense seguiremos con la licitación de proyectos; hemos licitado dos proyectos constructivos de dos tramos entre Lubián y Vilabella y Vilabella-Vilariño y cuando acabe la redacción de estos proyectos indudablemente iniciaremos la licitación de las obras. En estas actuaciones hemos planteado, desde el primer momento, que nuestras inversiones en la Comunidad Autónoma de Galicia tienen que seguir las pautas derivadas de los compromisos que adquirimos con Galicia y esperamos que todas estas actuaciones se lleven a cabo sin ningún tipo de dificultad.

Quiero desechar una idea que usted ha puesto encima de la mesa —y no sé hasta dónde quería llegar—, si va a haber participación privada en la financiación de algunas infraestructuras; no tenemos contemplado nada de eso. La Seitt es una empresa de titularidad pública, como ustedes saben, que ha empezado a trabajar en este año 2006 después de haber sido creada en 2005. Le tengo que decir que la Seitt es similar a lo que los anteriores gobiernos del Partido Popular hicieron con la gestión del agua en muchas cuencas y le puedo decir que a nosotros nos ha costado un año escaso que la Seitt empezara a licitar proyectos y a ejecutar obras cuando Acesa y Acusur y algunas otras sociedades de agua tardaron más de cuatro años. Es decir, hemos conseguido acelerar la licitación de obras por parte de esta sociedad y le hemos atribuido una serie de competencias en cuanto a construcción de ferrocarriles y de carreteras que nos permiten llevar a cabo el desarrollo de actuaciones que, desde nuestro punto de vista, van a tener más celeridad en su desarrollo. De ahí el volumen de obra que hemos atribuido a la Seitt a través de una aportación que se hace desde esta Secretaría de Estado —y que figura en los presupuestos de la Secretaría hacia esta sociedad igual que a la ADIF— y conseguiremos que todas las obras, que me imagino que la presidenta de la Sociedad y secretaria general de Infraestructuras les podrá enumerar, podrán perfectamente llevarse a cabo tal y como estaba previsto en los presupuestos de la Seitt.

En cuanto a dos temas que ha planteado, entre A Coruña y Ferrol 300.000 euros y después que si se podría ampliar algún proyecto en A Coruña-Betanzos, lo que le puedo decir es que en aquellos trazados donde pueda haber dificultades derivadas de la decisión que se tome cuando se apruebe la declaración de impacto ambiental respecto al trazado definitivo, hasta que no se conozca éste es muy difícil o imposible avanzar en la redacción

de proyectos. En aquellos otros itinerarios donde esa posibilidad no existe, porque hay un único trazado y no existe ninguna alternativa y podemos iniciar la redacción de proyectos, lo haremos sin ningún tipo de problemas, pero donde tengamos problemas con las declaraciones de impacto ambiental respecto a la determinación de los trazados, eso no lo podremos hacer hasta que no esté identificado el trazado que se va a someter para el proyecto correspondiente. También le tengo que decir una cosa —y de paso contesto a lo que me planteaba el señor Puig, creo, relacionado con un tramo de autovía Tordera-Maçanet, me parece que era— y es que creo que entre Convergència y ERC hay posiciones un poco peculiares porque mientras que usted me dice si es posible o no, si se puede licitar o no la redacción del proyecto, el señor Janè me pregunta qué motivo existe para no empezar la redacción del proyecto. Yo se lo voy a explicar, porque es muy sencillo: Nosotros, como venía diciendo, podemos iniciar la redacción de proyectos siempre y cuando no tengamos una variación o modificación del trazado que nos impida continuar con ese proyecto, pero no podemos licitar ningún proyecto, ninguna obra derivada de la redacción de un proyecto si no está aprobada la declaración de impacto ambiental y no se podrá acabar la redacción de un proyecto si esa declaración de impacto ambiental no está finalizada. Lo que hacemos después, aunque hayamos licitado con anticipación el proyecto, es incorporar al proyecto que se está redactando todos aquellos condicionantes o aspectos ambientales que existen en la declaración de impacto ambiental y, por ello, creo que es perfectamente compatible avanzar en la redacción de un proyecto y no cerrarlo ni licitar las obras hasta que se tenga conocimiento de cuál es la declaración de impacto ambiental y los condicionantes ambientales que la misma incorpora. Tampoco es normal que se licite un proyecto cuando hay aspectos ambientales que pueden condicionar la redacción definitiva del proyecto.

Señor Rodríguez, para nosotros la puesta en marcha de la Seitsa, el que se haga cargo de algunos de los tramos de alta velocidad en Galicia, tiene toda la credibilidad —por si tiene usted alguna duda— que pueda suponer que la haga ADIF o la Dirección General de Ferrocarriles. No hay ningún problema. Es una sociedad que se ha creado con la finalidad de poder contribuir a mantener nuestra estabilidad presupuestaria y poder hacer que las obras se vayan ejecutando sin ningún tipo de problemas y con arreglo a la Ley de contratos y a todas las pautas administrativas que actualmente rigen ese funcionamiento de sociedades.

Respecto al tema que me planteaba sobre las cercanías, con independencia de que usted se lo plantee también al presidente de Renfe, nosotros no nos vamos a negar a estudiar nada de lo que pueda significar la incorporación o no de un servicio de cercanías. Es cierto que hace falta hacerlo con el suficiente rigor y seriedad que nos permita avanzar en que esas cercanías tienen una población, unas posibilidades de funcionamiento y de

adecuación como las que hay en otros puntos de España. Es cierto que a veces la media distancia, que se plantea como uno de estos servicios que puede unir poblaciones en varias partes de nuestro país, está funcionando magníficamente y, como sucede en muchas ocasiones, nos falta material móvil nuevo porque en material móvil de cercanías y material móvil de media distancia la verdad es que íbamos muy justillos y así ha sucedido con la prestación de muchos de los servicios. Pero no nos negamos a estudiar, indudablemente, las posibilidades que pueda haber de implantación de estos servicios teniendo en cuenta todos los baremos que se tienen que analizar a la hora de definir si debe existir o no un servicio de cercanías.

Respecto al señor Puig, de Esquerra Republicana de Catalunya...

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, le agradezco la exhaustividad en la respuesta, pero le pediría por el buen orden de la Comisión y por solidaridad con los que tienen que comparecer aún, que sintetizara al máximo su respuesta porque, si no, va a ser imposible acabar el orden del día de la Comisión de hoy. En cualquier caso, les digo también a los miembros de la Comisión que no vamos a interrumpir para comer y, por tanto, deben saber SS.SS. que se ha preparado un bufé en la sala Istúriz y los diputados que no lleven concretamente la comparecencia pueden comer e incorporarse posteriormente.

Puede continuar, señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor presidente, intentaré dar respuesta a sus indicaciones.

Respecto al señor Puig, la variante de Vallirana es una variante que ha tenido más problemas de los necesarios y de los previstos porque es una variante en la que, como sabe, técnicamente y en razón de la composición y de la estructura de la roca donde se hacen los túneles, ha habido bastantes dificultades y estamos en fase de elaborar un modificado y vamos a tener que aplicarle también un aspecto nuevo a contemplar que es la nueva directiva de túneles con la que tenemos que hacer frente no solo a la construcción de un nuevo túnel, sino a ver de qué manera se construye la galería de evacuación que tienen que tener ahora todos los túneles. Por lo tanto, estamos en fase de definir cuál va a ser al final la estructura del túnel y, en el momento en que tengamos aprobado el modificado, estaríamos dispuestos a solucionar esta variante, porque es una petición demandada por todos los grupos políticos y hay intención por parte de este ministerio de solucionar cuanto antes este tipo de actuaciones que por causas técnicas sufren algún tipo de demora. Tengo que decir que las queremos solucionar con todas las garantías de seguridad para el tráfico y para el futuro y no queremos precipitarnos a la hora de tomar decisiones que después puedan generar algún problema.

Me ha hecho varias preguntas sobre actuaciones en los diversos tramos de la autovía orbital. Hemos incluido en los presupuestos la adjudicación de algunos tramos de esta autovía y hay otro, que creo que es al que se está refiriendo, que tiene que ver con unos estudios de movilidad que en un momento determinado se acordaron con el Gobierno de la Generalitat. En función de ellos acabaremos —de una manera o de otra, porque habrá que hacerlo— el cierre de la autovía orbital.

Respecto a la Montblanc-Tarragona, vamos a licitar las obras de algunos proyectos este año, pero permítanme que retome un aspecto que me gustaría que interiorizaran todos ustedes: los proyectos llevan los cauces, los trámites y las informaciones públicas que marcan la Ley de Contratos y la legislación ambiental, y yo soy incapaz de saltarme ningún trámite legal, no lo voy a hacer nunca. Soportaré las críticas, los comentarios adversos respecto a si una obra tenía que estar o no en una determinada fecha, pero quiero que las obras se hagan bien, que respondan a todos los criterios técnicos que existen actualmente por parte de los expertos y que obedezcan a los criterios de legalidad que tienen que imperar en el desarrollo de la obra pública. En cuanto al fondo de peajes, creo recordar que en los presupuestos del año pasado en el Ministerio de Economía y Hacienda se aprobó un fondo de peajes sin ningún euro. Al Ministerio de Fomento le toca gestionar los recursos negociados con Economía y Hacienda, que es lo ocurrió el año pasado; otra cosa es que después los tengamos que gestionar con cargo a los aspectos técnicos que se desarrollan en el propio ministerio y que tienen que ver con la actividad de la delegación del Gobierno en autopistas. Yo espero profundizar en este aspecto con datos más concretos y específicos. La delegada del Gobierno en las autopistas podrá darles más detalles de cómo funciona el fondo y cómo evoluciona el abono de diferencias tarifarias que otorgamos todos los meses a las diversas sociedades concesionarias. Eso se lo podrá explicar la secretaria general, que es a su vez la delegada del Gobierno en las autopistas.

Cuando hemos firmado con el Gobierno de la Generalidad un protocolo como el de carreteras, que supone unas inversiones determinadas a lo largo de los próximos años, o como el de ferrocarriles, que también supone unas inversiones para los próximos años, indudablemente hay actuaciones que tienen ya unos precedentes más o menos establecidos en el sentido de que hay algunos estudios o puede haber algún proyecto, y esas son actuaciones que tienen una repercusión de inversión de obra en los presupuestos. Pero si hay actuaciones en las que hay que iniciar los trabajos, es muy complicado que esos estudios puedan tener obra el año próximo o dentro de dos años si resulta que estamos todavía en estudio informativo a falta de declaración de impacto ambiental. Ustedes me dicen que en los primeros años hay poca inversión y se concentra la inversión en los años futuros. Van a tener suerte de que sea así, porque eso quiere decir que las obras han madurado, han tenido su

información pública, la redacción de sus proyectos y, dentro de lo que es el normal desarrollo de una actuación, han acabado licitándose, ejecutándose y atendiendo a lo que todos los ciudadanos pretenden: que la obra pública se construya para mejorar el tráfico y la calidad que tiene que haber en la prestación de ese tráfico.

El presidente de ADIF le podrá decir la cuantía de las aportaciones que se han hecho desde las comarcas de Girona y desde Cilma, y S.S. se podrá dar cuenta de la especial sensibilidad que ha habido por parte de ADIF para que muchas de las aportaciones de Cilma y de las comarcas fueran contempladas en los diferentes proyectos que hay hasta Girona y de Girona hacia Figueras. Las cifras las tiene el presidente de ADIF y se las podrá dar sin ninguna dificultad. Eso viene a demostrar que, desde que llegamos al Gobierno en el año 2004, hemos conseguido —no sé si por el buen hacer, por la buena sintonía con las instituciones o por el deseo de buscar soluciones a muchos de los problemas que teníamos en la alta velocidad en Cataluña, desde Lleida hasta Figueras— ir desbloqueando, en conversaciones y acuerdos con instituciones, todos aquellos proyectos que estaban suponiendo una rémora en el cumplimiento de unos plazos, porque, como usted sabe, a Barcelona teníamos que haber llegado en 2004 y vamos a llegar tres años después. Estamos trabajando para llegar a Figueras en 2009 y es nuestra obligación hacerlo. Sabemos las dificultades que puede haber y la situación de los proyectos y de los estudios, pero tenemos un compromiso que queremos cumplir. Estamos trabajando y nos estamos esforzando desde el ministerio y desde las diferentes empresas, concretamente desde el ADIF, para que esos compromisos se cumplan.

El señor Jané me formula cien preguntas. Espero poder contestarlas todas; al menos a aquellas que tengan un componente presupuestario, que espero sean todas. Si S.S. dice que la inversión del Estado descende, yo le tengo que responder que creo que no, porque el ministro de Economía y el Gobierno han planteado que eso no se producía así en absoluto. De lo que tengo más conocimiento es de la inversión del Ministerio de Fomento en Cataluña. Lo siento mucho, pero en absoluto descende. Nosotros teníamos un compromiso, llegar al 18,85 por ciento, y hemos llegado e incluso lo hemos superado. A lo mejor podríamos entrar en un debate que no procede en este momento, que sería ver cuáles son las bases para llegar a ese 18,85 por ciento. La inversión del Ministerio de Fomento en Cataluña se sitúa en las previsiones contempladas en el Estatuto y nosotros vamos a cumplir con el Estatuto. Es una ley orgánica que tenemos que cumplir, y a la hora de fijar la cuantía de las inversiones que tiene que haber respecto a Cataluña la vamos a cumplir, como es lógico, apoyándonos en los dos protocolos que tenemos firmados con Cataluña en materia ferroviaria y viaria, en lo que va a suceder en los próximos tiempos con nuestra inversión en aeropuertos y en puertos. Permítame que le diga que recibimos los presupuestos que nos envían las autoridades portuarias y la inversión que

prevén, que en algunas ocasiones no responde a nuestras inquietudes porque hay algún puerto en Cataluña que no está en la tesis de llegar al 18,85 por ciento. Es cierto que lo contemplamos en nuestro presupuesto y estamos cumpliendo con las previsiones estatutarias.

Respecto a la nueva disposición adicional tercera del Estatuto, pregunta si está o no definida. El referéndum del Estatuto fue hace muy poco tiempo, permítanos que los primeros pasos que demos sean para ver de qué manera se va a aplicar sin ningún problema, pero no nos pidan que a los veinte días o al mes de su aprobación ya tengamos definido lo que va a pasar con esa disposición. Lo que sí le puedo decir es que estamos dispuestos a colaborar y a facilitar que esa disposición se cumpla. El margen de tiempo que tiene que existir para definir cuál es su estructura debiera contemplarse a medio plazo y no de manera inmediata, tal como usted plantea, porque el Estatuto, que queremos cumplir y que vamos a cumplir, tiene sus pasos y sus recorridos, como otras disposiciones del Estatuto. Respecto a los dos temas concretos que ha suscitado, tomo nota y les pasaremos información de qué es lo que sucede con el Ayuntamiento de Pallejá para la construcción de la rotonda y después con el Ayuntamiento de L'Arboç para el pago de la rotonda que me imagino que está en tramitación porque si todos los documentos que son necesarios han sido aportados solamente nos quedará que se libere esa cuantía y se remita al ayuntamiento. No creo que haya ningún problema especial, si está todo hecho, en que se pueda tramitar y abonar esa cuantía.

Señor Ayala, permítame que use el mismo tono con el que usted me ha hablado a mí y, como le respeto mucho y mantenemos unas relaciones cordiales, utilice lo que se dice en mi tierra que es ser un poco mordaz. Yo creo que ustedes a veces no han superado la brecha digital. Como este año les han entregado los presupuestos en este lapicerrillo que les han dado, no han sabido colocarlo bien en el ordenador ni aprovechar lo que pone en ese disquete. Las cifras que le he dado son correctas. Por la nota que me acaban de pasar lo que ha podido pasar, señor Ayala, es que no haya incorporado los 3.795 millones del ADIF. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Cómo que no!)** No voy a ponerme a discutir con usted las cifras. Señor Ayala, yo estoy convencido de que usted hace el papel que tiene que hacer y que cuando viene aquí tiene que decir esas frases rimbombantes, de imposible cumplimiento, de que son imposibles, de que son opacos, muchas cosas. Yo entiendo que en su labor de ataque usted utilice esa terminología y nos diga que las comunidades autónomas del PP están maltratadas. No. Yo lo siento mucho, pero, ni lo comparto, porque no es así, ni creo que este ministerio se haya caracterizado nunca por marginar a ninguna comunidad. Usted lo sabe perfectamente porque con su comunidad, Murcia, vamos a firmar un protocolo de carreteras y hemos firmado dos convenios de integración ferroviaria. A pesar de que el consejero sale diciendo alguna cosa un poco inoportuna, las relaciones con todas las comunidades autónomas son

cordiales y el que no quiere hablar con nosotros es porque no quiere, no porque no queramos nosotros. Tengo aquí los datos por modos de transporte y me dan la cifra que le he dicho. Señor Ayala, no cerramos los presupuestos a martillazos, como usted dice. Me gustaría que fuera riguroso cuando hace afirmaciones tan rotundas. **(El señor Ayala Sánchez: Lo soy.)** No. No lo es y le puedo poner un ejemplo que ha pasado hace unos días en mi provincia cuando usted ha estado allí y ha dicho algo que es imposible. ¡Qué se le va a hacer! Luego le contestaré porque el señor De la Encina me ha dado la posibilidad de hablar de ese tema. Es cierto, señor Ayala, que en infraestructuras lo que ustedes han empezado nosotros lo vamos a acabar. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Ya quisiera yo!)** Sí, sí, lo vamos a acabar y antes que ustedes. El problema es que cuando uno ve en los presupuestos de los años 2003 y 2004 las cifras que usted dice que hay, la relación entre la cifra y las actuaciones que plantea y lo que de verdad se hace, no tiene nada que ver. Por ustedes estarían acabadas todas las carreteras, autovías y trenes de alta velocidad de este país hace tres años y fíjese como estamos. En otras cosas podremos tener serias discrepancias pero en esto no tendría por qué haberlas, porque, aunque las infraestructuras tienen ideología, que la tienen, es cierto que el desarrollo de la misma lleva sus pasos. Y si usted deja un tramo de autovía con el estudio informativo sin declaración de impacto ambiental, no puedo hacer el proyecto, licitar la obra y acabarla cuando usted me diga. La tengo que hacer cuando tenga el impacto ambiental o anticipe el proyecto, si es que lo puedo anticipar, licite la obra, lo adjudique y se lleven a cabo todas las actuaciones que conlleva la contratación administrativa. Ustedes podrán decir lo que quieran respecto a la opacidad o no, pero hemos hecho estos presupuestos con el deseo de cumplir —y lo vamos a cumplir— con sus compromisos: el Plan Jaén, el Plan Teruel, el Plan Galicia, el Plan Oeste, todos aquellos planes que hemos diseñado en territorios de nuestro país que tenían un déficit de infraestructuras bastante importante, como también vamos a cumplir los compromisos que hemos alcanzado con muchas comunidades en las que nos hemos obligado a poner en marcha actuaciones que son consecuencia de esos compromisos. El director General de Carreteras que está aquí, podrá corroborar que cuando hemos hablado de los presupuestos, mi interés ha sido el de ver dónde constaban los compromisos en materia viaria en las comunidades con las que tenemos convenios o protocolos y en las provincias donde el Gobierno había adquirido compromisos de actuación para mejorar sus infraestructuras. Por tanto, señor Ayala, sí que estamos cumpliendo. Estamos cumpliendo el PEIT; le guste o no le guste a S.S. Cuando llegamos al Gobierno elaboramos el PEIT e incorporamos actuaciones que habían iniciado ustedes. Si vamos a su tierra, Valencia, podrá comprobar que estamos licitando las obras de todos los tramos en dos años, cuando ustedes en seis o siete, lo único que pusieron fue un trámite de seis kilómetros en Siete

Aguas; no pusieron nada más en la línea entre Madrid y Valencia. Si mira los mapas —se los puedo mandar— de obras y actuaciones puestas en servicio en estos dos años respecto a cómo lo encontramos en 2004, podrá observar que la diferencia es bastante importante. Señor Ayala, estamos cumpliendo con el PEIT. Estamos incrementando las inversiones en un 7,5 por ciento. El PEIT habla de un 6 por ciento. Le gustará poco o mucho —a lo mejor es por lo de la brecha digital, que no ha superado—, pero en los presupuestos que en este momento estamos contemplando, hablar de 15.900 ó 16.000 millones de euros, es punto y medio que supera las previsiones del PEIT.

En mi intervención inicial he dado unas cifras y ahora las voy a comparar con otras suyas. Respecto a la contribución en empleo total, si en el presupuesto de 2006 estábamos en más del 12 ó 13 por ciento, en el año 2004 la contribución en el empleo total fue de un 11,19 por ciento, es decir, 2,5 puntos menos que los del segundo trimestre del 2006. Son datos que hemos sacado de Seopan, no los hemos sacado de ninguna contabilidad especial. La participación en el PIB en aquella fecha era del 9,28, es decir, casi un punto y medio menos que en estos momentos, que es del 10,71 por ciento. Algo tendrá que ver la inversión programada, licitada y ejecutada con el desarrollo de estos números. Usted es ingeniero de caminos y yo soy abogado, cuando uno ve las dimensiones y aprecia la diferencia entre lo que ustedes están hablando y la realidad de los números, uno no tiene más remedio que pedir que revisen su información, su documentación y no nieguen algo obvio: que la inversión que estamos llevando a cabo es muy importante en el conjunto del ministerio. Y si no, la subsecretaria del ministerio les dará cuenta de la ejecución que hubo al 2005 y las previsiones de ejecución al 2006, que en este año hemos superado. Son siete puntos más altos que las del año pasado por estas fechas. Eso significa que el año pasado eran más altas que las de su época. No entren en derroteros de cómo se ejecuta o cómo no se ejecuta, porque no están en condiciones adecuadas de soportar esas comparaciones. Lo he comentado antes, pero lo vuelvo a repetir. Dice S.S. que lo de Seittsa es de imposible ejecución. Señor Ayala, cuando yo era diputado de esta casa, que era portavoz de Medio Ambiente, estuve intentando cuatro años que las sociedades de agua, que son unos precedentes de esta Seittsa, según me han dicho, ejecutaran algo. Puedo decirle que las sociedades de agua en esos cuatro años obtuvieron unos intereses muy importantes en la consignación del capital en cuentas que no gastaban porque no tenían proyectos para ejecutar. Aún así, en estos momentos hay dificultades en algunos sitios, aunque no lo sé muy bien porque no sigo la pauta, pero en 2004 había dificultades para que eso se produjera. La actuación que va a tener Seittsa tiene un perfecto engranaje, y de hecho le he citado obras. Al año de constituirse se han licitado obras. En la explicación que le dado he puesto de manifiesto lo que había pasado. Cuando comparezca la secretaria general podrá pedir esa información y verá cómo en un año hemos conseguido

licitar obras, cosa que en años anteriores tardó bastante tiempo en producirse.

Al señor De la Encina quiero agradecerle sus palabras por el apoyo manifiesto a ese presupuesto. No solo ha sido su opinión, sino que otros portavoces, salvo el del Partido Popular, tampoco han puesto en duda el presupuesto. Han hecho matizaciones sobre temas concretos que contestaremos en su momento. Es un presupuesto que nos permite mantener el ritmo inversor al que nos hemos comprometido desde julio de 2005. Lo cierto es que desde que se produjo la separación entre ADIF y RENFE-Operadora (no sé si S.S. recuerda que tuvimos que demorarla seis meses porque cuando llegamos no estaban previstos todos los reglamentos), el ministerio ha otorgado especial atención al funcionamiento y aplicación de la directiva europea respecto a la liberalización del servicio de mercancías. Hemos dado todos los pasos pertinentes para que empresas operadoras que en estos momentos quieran ponerse a trabajar, lo puedan hacer sin dificultad alguna. De acuerdo con los sindicatos y con el sector, hemos desarrollado una serie de normas que nos han permitido, por ejemplo, definir las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permitan el ejercicio de funciones del personal ferroviario. Ello se ha logrado en una orden ministerial de 25 de julio de 2006. Otra orden ministerial, de enero de 2006, regulaba las condiciones para la homologación de material rodante ferroviario y los centros de mantenimiento. Esta apertura ha tenido una repercusión positiva en el sentido de que hay varias empresas que están con los cursos de formación del personal, que se van a iniciar pronto, que están dispuestas a entrar como operadoras en mercancías, además de RENFE-Operadora, que han solicitado y obtenido la licencia correspondiente. Estamos satisfechos con la evolución de algo que nadie ha valorado muy bien en este país —a lo mejor me excedo un poco en mis apreciaciones— qué ha supuesto segregar RENFE-Operadora de ADIF, que RENFE-Operadora empezara a trabajar como empresa operadora de ferrocarriles con un planteamiento nuevo como es la liberalización del sector ferroviario en materia de mercancías. Estamos muy satisfechos de cómo va evolucionando y esperamos que estas seis empresas que en estos momentos ya tienen licencia, más dos que la han solicitado, puedan empezar pronto a prestar sus servicios dentro de nuestro sistema ferroviario.

Me ha preguntado por la llegada de la alta velocidad a Málaga, Valladolid y Barcelona. Sería muy prolijo ver cómo ha evolucionado todo. Me refiero a la evolución y ejecución de las obras. Nos ratificamos en los compromisos que adquirimos en el año 2004 respecto a la llegada de la alta velocidad en condiciones de servicio. A Málaga, Valladolid y Barcelona a finales de 2007. Este año vamos a llegar a Antequera y también a la estación de Tarragona. El próximo año va a ser importante, no solo porque el AVE llegue a Barcelona, Málaga o Valladolid, sino porque nos abre otras posibilidades, concretamente en el caso de Valladolid, que van a significar una

mejoría en tiempo y calidad de los servicios respecto al norte de España, Galicia, Cantabria, Asturias y el País Vasco. Me ha hecho otra pregunta que me agrada. El Huesca-Canfranc de mis amores, como se dice en mi tierra. Ahora le explicaré, señor Ayala, porque a veces más vale que se calle...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¡Señor presidente!

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): No se lo estoy diciendo aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene razón, señor Ayala. Era un comentario jocoso, pero tiene razón.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Señor Ayala, le pido disculpas. Le he dicho eso, señor Ayala, por una razón muy sencilla, porque usted estuvo no hace mucho en mi tierra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¿Puedo o no puedo?

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN** (Morlán Gracia): Sí; usted es siempre bien recibido. Espero que yo también lo sea cuando vaya dentro de poco. En eso no tengo ningún problema. Se lo digo, señor Ayala, porque usted estuvo en mi tierra y dijo que la variante ferroviaria de Huesca la habían licitado ustedes. La variante ferroviaria de Huesca se licitó el día 30 de diciembre de 2004. Yo nunca he negado que ustedes licitaran la redacción de proyectos. En mi trayectoria como secretario de Estado nunca he tenido problema alguno en reconocer a anteriores gobiernos lo que han hecho en el desarrollo de sus actuaciones. Cuando he tenido que ir a alguna inauguración —a las pocas que he ido— de tramos de autovía, no he tenido ningún inconveniente en decir que ese tramo se había iniciado con el anterior Gobierno. Nunca oirán que yo ponga en entredicho lo que han hecho para que una actuación se ejecute. Lo que sí me molesta es que se niegue la mayor. En este caso concreto, que nosotros, con un proyecto que empezaron ustedes, hemos licitado la variante ferroviaria de Huesca el 30 de diciembre. No me quiero atribuir nada más y nada menos que el proceso de licitación, adjudicación e inicio de obras. La redacción del proyecto de toda la línea de Canfranc la hicieron ustedes. Puesto que el señor De la Encina me ha hecho esa pregunta sobre el Huesca-Canfranc, quiero decirle que hemos incluido en el PEIT una actuación que tiene que ver con una travesía central por el Pirineo. Como saben S.S.S., ahora solo se puede llegar a Francia por la fachada atlántica o por la fachada mediterránea, dos puntos que todos los estudios de tráfico dicen que tienen mucha acumulación de tráfico. También saben que tenemos una línea que mantenemos abierta entre Huesca y Canfranc y

teníamos que hacer todo lo posible para ver si los proyectos que se habían iniciado con anterioridad valían o no para lo que se requiere en un ferrocarril moderno.

Cuando hablo de un ferrocarril moderno me refiero a un ferrocarril que tiene que ver con las características y condiciones técnicas que estamos implementando en todo nuestro sistema ferroviario. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Nosotros hemos licitado las obras de la variante ferroviaria de Huesca; aun teniendo el proyecto podíamos no haberlas licitado, pero lo hemos hecho. Hemos redactado los proyectos de la nueva estación de Canfranc y de la nueva plataforma de vías de Canfranc. Con el Gobierno de la comunidad autónoma, con el ayuntamiento y con el consorcio firmamos la rehabilitación de la estación de Canfranc. En el año 2007 vamos a sacar a licitación un tramo entre Lanave y Jaca, porque entendemos que, a pesar de que las características técnicas no son posiblemente las más adecuadas, sí es cierto que es un tramo cuya renovación de vía se puede producir y puede ser compatible con la travesía central, en el momento en que lleguemos a un acuerdo con el Gobierno francés sobre la conexión. Lo que queremos hacer es sacar a estudio de alternativas un tramo que hay al finalizar la variante de Huesca y Lanave. ¿Con qué objetivo? Con el de buscar un trazado alternativo, si lo encontramos, porque hay muchos problemas orográficos, hay que superar una sierra que hay entre las presierraes, que se dice, del Pirineo, y tenemos que hacerlo de forma y manera que el trazado sea ambientalmente aceptable, que mejore la calidad del propio tráfico, que no tenga, como en estos momentos tiene la renovación que se planteaba, unos radios de 300 metros, que no van a ningún sitio, porque para un tren turístico valdría, pero para un tren que se pretende que tenga altas prestaciones y que sea de transporte de viajeros y de mercancías para conectar con el sur de Francia, es imposible, con ese trazado no iríamos a ningún sitio. Después, entre Jaca y Canfranc lo que hemos planteado es que, como vamos a iniciar un proceso de diálogo con el Gobierno francés, con Aquitania y con el Gobierno de Aragón, después habrá que ver qué tipo de actuación es la que tiene que existir en ese recorrido.

Nosotros seguimos empeñados en que esa línea tiene que modernizarse y tiene que adecuarse. Utilizamos un proyecto que empezó a elaborar el Partido Popular. No utilizamos otros proyectos que no responden a las características técnicas que puedan requerir, porque mientras en ese tramo las curvas son bastante más amplias y por tanto pueden afectar a otro tipo de tráfico, el tramo de abajo, entre Huesca y Lanave, con el paso del pantano de la Peña, que lo atraviesa con un puente de hierro, es tráfico ferroviario y es muy complicado. Me refiero a la calidad, porque, repito, si se quiere otro tipo de tráfico más lento y estar tres horas en el tren hasta llegar a Canfranc, con ese ya vale. Por eso hemos hecho una propuesta que supone llevar a cabo una inversión, en la que incluimos lo gastado en 2004-2005 y lo que se va a gastar

en los próximos años, de 86,8 millones de euros. Vamos a licitar, desde luego, las obras entre Lanave y Jaca, que son obras que, desde nuestro punto de vista, son perfectamente compatibles con lo que puede ser el trazado de una futura travesía. Si al final la travesía va por otro sitio, lo que habremos hecho habrá sido mejorar el tráfico hacia Canfranc, que también tiene derecho a que el tiempo de desplazamiento sea menor.

Respecto a la Expo-2008 —voy acabando, señora presidenta—, hemos contemplado un proyecto de cercanías por valor de 12 millones de euros, pero también le tengo que decir que no son solo los proyectos de cercanías contemplados en presupuestos, sino que en la propia Sociedad de Alta Velocidad Zaragoza 2002, en el convenio que firmaron las administraciones, había actuaciones de construcción de estaciones y de apeaderos en el eje que atraviesa Zaragoza, en El Portillo, en Miraflores, y en algunas otras estaciones, que servirían para cercanías. Por tanto, lo que hemos hecho ha sido que, por un lado, la sociedad va a sacar esos proyectos y, por otro lado, ADIF va a sacar otros proyectos relacionados con la construcción o la mejora de estaciones para la implantación de cercanías de cara a la Expo 2008.

Respecto a los planes de Soria, Jaén, Lugo y Plan Galicia, como usted me ha planteado, así como otros que tenemos en marcha, además de convenios, ya le he dicho que estos presupuestos recogen fielmente los planteamientos que se incluyen en esos planes y cumplen con los objetivos que se programaron en su momento. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora presidenta, no le voy a solicitar una segunda intervención, aunque en la documentación que el presidente nos remitió se daba esa posibilidad. Ahora bien, tengo que hacer la más seria protesta en nombre del Grupo Parlamentario Popular por cómo se ha desarrollado la comparecencia del secretario de Estado. En primer lugar, porque, a pesar de los requerimientos que se hicieron en cuanto al uso del tiempo, en su respuesta ha tardado más tiempo que todos los portavoces de todos los grupos parlamentarios. Por parte del Grupo Parlamentario Socialista se ha torturado la comparecencia del señor secretario de Estado, porque es para los presupuestos de 2007 y lo han utilizado para contestar a una visita a una demarcación por parte de este diputado, que es una mala utilización.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Permítame, señora presidenta. No le he pedido un turno de intervención, simplemente he sido aludido en repetidas ocasiones, solo he tenido ocasión de hablar de los presupuestos y evi-

dentamente el Reglamento me ampara, por lo menos para que conste la protesta que estoy haciendo, señora presidenta. Quiero decir que aquí se ha torturado la comparecencia y se ha utilizado mal por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Desde luego, este grupo parlamentario lo hará constar a la Presidencia de la Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ayala, como usted ha intervenido, también tengo que darle la palabra al señor De la Encina.

Señor De la Encina, le ruego que sea breve.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Creo que usted podía haber expresado de otra manera su malestar; me parece que la palabra tortura está fuera de lugar. Solamente quiero decir que quizá usted tiene un profundo malestar porque se le han dado respuestas contundentes a las manipulaciones que usted traía, que no se corresponden con la realidad. (**Rumores.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Vamos a dejar esta cuestión.

Despedimos en este momento al señor secretario de Estado, al que damos las gracias.

— **DE LA SEÑORA SUBSECRETARIA DE FOMENTO (VIVANCO BUSTOS). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001281) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001377.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Continuamos con el orden del día y pasamos a la comparecencia de la subsecretaria de Fomento.

Tiene la palabra.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Es un honor para mí estar hoy aquí para informarles con el detalle que ustedes precisen de quién es presupuestariamente Fomento dentro de los Presupuestos Generales del Estado para 2007. Les voy a informar de cuál es el conjunto de políticas en materia de infraestructuras y transportes que prioritariamente modulan el presupuesto del Ministerio de Fomento, sus empresas y sus entes públicos. Para ello mi intervención se estructurará en una primera presentación global del conjunto de políticas del ministerio que encuentra su expresión en el presupuesto consolidado de Fomento para 2007, y posteriormente, con mayor detalle, me referiré a aquellas otras políticas específicas del Ministerio de Fomento como tal. Por último hablaré de alguna materia presupuestaria concreta propia de la subsecretaría.

El presupuesto de Fomento, incardinado en los Presupuestos Generales del Estado para 2007. Por

tercer año consecutivo, como ya les ha adelantado el secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, las infraestructuras constituyen una de las prioridades de este Gobierno. De las cinco prioridades contenidas en los Presupuestos Generales del Estado una de ellas es la de crecimiento y productividad, de la que forma parte el programa de infraestructuras en la medida en que es un hecho irrefutable que la inversión en las mismas es un instrumento de eficiencia probada para mejorar la productividad del sector privado, la competitividad y la cohesión social. Por lo que hace a las infraestructuras de transporte, es obvio que los Presupuestos Generales del Estado son el vehículo para que Fomento aplique las previsiones de su Plan Estratégico de Infraestructuras, aprobado por Consejo de Ministros de junio de 2005. Presupuestariamente hablando y teniendo en cuenta el periodo acumulado 2006-2007, hay que destacar que las inversiones superan los 30.000 millones de euros, esto es, por segundo año consecutivo los Presupuestos Generales del Estado destinan a inversión en Fomento un importe superior a los 15.000 millones, lo cual es garantía del grado de cumplimiento de los objetivos definidos en el PEIT.

Cuando se analiza globalmente el presupuesto de Fomento, es decir, como Ministerio de Fomento, a la vez que sus organismos autónomos y sus empresas públicas, podemos hablar del presupuesto consolidado de Fomento. Una composición sintética de los mismos es la que distingue entre gastos corrientes y operaciones de capital. Según este detalle, las operaciones de capital representan el 61,6 por ciento del total y ascienden a 25.978 millones de euros. Por inversiones de capital me estoy refiriendo a las inversiones en inmovilizado material relativas a las políticas de construcción, infraestructuras y transportes, así como —y en esto insisto— a las transferencias de capital concedidas al Grupo Fomento. Es decir, que, de estos 15.990 millones de operaciones de capital, a inversiones le corresponde 15.909 y un neto de 80 millones son transferencias de capital.

Quiero llamar la atención de SS.SS. sobre que, en este presupuesto, cinco políticas se reparten el 97 por ciento del importe total. Las políticas las conocen ustedes; las de ferrocarriles, las de carreteras, las de aeropuertos y puertos son las más significativas. Tengo que destacar, dentro de este presupuesto consolidado, cómo está cambiando el peso de los distintos agentes inversores que forman parte del Ministerio de Fomento. Si en el año 2005 la figura de Seittsa no aparecía en el diccionario presupuestario, en el presupuesto de 2006 representaba un 1,3 por ciento del total de operaciones de inversión y este año ya representa un 9,7 por ciento. Es obvio que, en la medida en que haya unos agentes que adquieren peso, hay otros a los que se les disminuye. Este año puede ser el caso del propio ministerio o de ADIF. Sobre el aumento del peso significativo de los agentes, que se ha producido en 2007, en concreto en Seittsa, cabe decir que es una empresa que pasa a tener de cara al futuro

importantes cometidos, no solo en carreteras, sino también en ferrocarriles y que todo ello es consecuencia del desarrollo que sigue suponiendo la Ley del Sector Ferroviario, como espero que su presidenta les cuente detenida y profusamente a todos ustedes.

Esto por lo que tiene que ver con el presupuesto del Ministerio de Fomento de una manera global y consolidada. En aras a la brevedad, en cuanto al presupuesto del Ministerio de Fomento —ustedes se lo saben mejor que yo—, me voy a referir a aquellos programas y aspectos más significativos desde mi punto de vista. Ustedes puede que presten atención a otros aspectos; espero que coincidamos. Ya saben ustedes que el presupuesto estricto del Ministerio de Fomento asciende a 11.500 millones de euros y que experimenta un crecimiento del 11,56 por ciento; superior al 9,2 por ciento general para el conjunto de los ministerios. En esta misma línea hay que destacar, considerando que decíamos que la política de infraestructuras y transportes sigue siendo prioritaria para este Gobierno, que el peso del Ministerio de Fomento ha pasado del 21,31 por ciento en 2006 al 21,77; casi ha adquirido medio punto de mayor peso en el conjunto de los ministerios.

Por capítulos, son cuatro los especialmente significativos y a los que me voy a referir: el capítulo 4, de transferencias de capital; el capítulo 6, de inversiones reales; el capítulo 7, de transferencias de capital, y el capítulo 8, de activos financieros. En cuanto al capítulo 4, de transferencias corrientes, que tiene una dotación de 1.433 millones de euros, con un crecimiento de 158 millones y una tasa del 12,4 por ciento, quiero destacar dos aspectos: uno, la política de subvención de tráfico para residentes no peninsulares, y dos, la política de salvamento marítimo. En materia de subvenciones, ya saben ustedes que van dirigidas a bonificar las tarifas de los servicios regulares y el transporte aéreo y marítimo para los residentes insulares con la Península y el interinsular. Con los presupuestos de 2007 se culminan los objetivos establecidos, llegando este año al 50 por ciento de bonificación en el conjunto de las tarifas y en el caso de las de transporte entre islas, el 25 por ciento, que era el objetivo concreto señalado en esta materia. En 2007 se culmina el esfuerzo presupuestario de subvención y de fomento de las políticas de comunicación de las islas con la Península. El otro capítulo al que quería referirme especialmente es el de las subvenciones a Sasemar, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, que constituye una gran preocupación. El importe de 31 millones a que se eleva su dotación en el capítulo 4 tiene que ver con los gastos corrientes. Se trata de garantizar el mantenimiento y los gastos operativos de los nuevos medios con que se ha dotado a la sociedad, por mandato del Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Está previsto dotarlo con dos nuevos buques, siete lanchas salvamares, seis helicópteros y tres aviones de labores de vigilancia, lo que requiere unos gastos operativos que hay que consagrar y que son a los que me he referido. Dentro del capítulo 4 también tiene una especial relevancia la sub-

vención a Renfe-Operadora, que representa el déficit de explotación no trasladable a tarifas, básicamente el caso de cercanías y regionales.

Hay otro programa clásico dentro del capítulo 4, que es el de las rebajas de tarifas de peaje como consecuencia del real decreto-ley de 1999, de reducción de las tarifas de usuarios en un 7 por ciento.

Respecto al capítulo 6 de inversiones reales, hay que destacar que experimenta una variación del 7 por ciento y que este es el capítulo más importante del presupuesto del Ministerio de Fomento, llegando a representar un 45 por ciento del total. El secretario de Estado ya se ha referido al total de inversión en carreteras, 3.442 millones y el presupuesto de inversiones en ferrocarriles, que asciende a 1.517 millones en total, teniendo en cuenta la inversión directa o la indirecta para mantenimiento de la red convencional del Estado. Como de estos aspectos, las inversiones en carreteras y ferrocarriles, al hilo de lo que he oído, van ustedes a seguir hablando largo y tendido a lo largo de la tarde, me voy a permitir llamar su atención sobre otro aspecto, que es el esfuerzo que este ministerio está haciendo ya en la investigación y desarrollo de la sociedad de la información. La política de desarrollo de la sociedad de la información encuentra su expresión en los presupuestos de 2007 no de una manera cuantitativa, sino cualitativa. Desde 2004 hay un Plan Estratégico de Sistemas y Comunicación, que este año está dotado con 2,5 millones de euros, durante 2007 está prevista la ampliación de la arquitectura fomento net a todos los componentes de administración electrónica disponibles en el Ministerio de Fomento, es decir, vamos a avanzar en materia de notificaciones telemáticas, de pasarelas de pagos y pasarelas de intercambio de certificados. Tenemos previsto, como culminación y cumplimiento del compromiso de la ministra, desde el primer momento, dejar implantado definitivamente este año el sistema de licitación electrónica, que permitirá realizar todo el proceso de connotación pública telemáticamente; la plataforma de firma, incorporando la firma electrónica en aplicaciones de sistemas corporativos del ministerio y vamos a hacer un gran esfuerzo, llegando a implantar la facturación electrónica, que posibilitará la recepción telemática de las facturas emitidas por los proveedores, con la consiguiente reducción de los costes asociados a la facturación tradicional y a la agilización de los flujos internos de aprobación de tareas. Por último, este año estamos en condiciones de que la solicitud de subvenciones sea efectuada y tramitada telemáticamente. Esto en cuanto al capítulo de inversiones. Posteriormente me volveré a referir en el capítulo 7 a otros aspectos del I+D+i del ministerio.

El capítulo 7 tiene una tasa de variación del 18,34 por ciento, muy significativa. Las políticas que tienen prioridad para Fomento, dentro de este capítulo, son básicamente dos. Son el Plan Nacional de Investigación I+D+i, que ha crecido a la tasa general del conjunto de los ministerios del 25 por ciento, y la subvención a comu-

nidades para convenios de carreteras que crece al 66,82 por ciento. Ese crecimiento de la subvención a comunidades para convenios, como les dirán con más detenimiento, básicamente está centrado en el crecimiento que soporta el convenio de Canarias, cuya dotación pasa de 20 a 87 millones en este año, y en el esfuerzo que se está haciendo en los cambios de titularidad de carreteras a vías urbanas, que pasa de 79 a 89 millones este año. En la política de investigación de I+D+i en infraestructuras y transporte, me voy a referir a dos materias. Una, que este año está previsto invertir casi 20 millones de euros en I+D+i entre la Subsecretaría del ministerio y el Cedex, lo cual es un punto importante para implementar el objetivo del PEIT de llegar a alcanzar una inversión en esta materia del 0,65 por ciento del total. Para su potenciación dentro del ministerio y como elemento de estímulo al sector, se ha constituido en el mes de junio una comisión de coordinación; espero que el próximo año les podamos informar con más detalle de los logros de esta comisión. El objetivo de la misma es hacer un planteamiento integral de Fomento con todas sus empresas, de manera que se consiga tener antes de fin de año las prioridades en las que se desmembran los programas a medio y corto plazo y que podamos incorporar dentro de esta política al sector privado, vía incremento de sus subvenciones o cómputo del I+D+i que pueda realizar en los pliegos de licitaciones.

Podría hacer referencia a otras políticas de subvenciones de I+D+i, pero veo que no hay tiempo; si tienen ustedes interés en ello, lo vemos posteriormente. En materia del capítulo 8, de activos financieros, hemos visto ya la importancia que tiene dentro del conjunto del ministerio y cómo este año es uno de los capítulos especialmente dinámicos porque ha variado el todo —que ha crecido un 17 por ciento— y su composición. Tenemos, por un lado, que la dotación al ADIF ha disminuido este año; que la aportación a Seittsa ha aumentado enormemente, representando 2.331 millones; que la aportación a RENFE-Operadora se mantiene. Y esto, por supuesto, tiene unas contrapartidas. La contrapartida es que hay otros programas en este capítulo, como son los de préstamos promotores a infraestructuras de carreteras y de préstamos promotores a infraestructuras ferroviarias, que se han visto reducidos en un total de 667 millones.

Me está diciendo la presidenta que vaya más despacio. ¿Me queda tiempo o se me ha terminado, señora presidenta?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Usted no tiene tiempo. **(El señor Ayala Sánchez: Sí tiene tiempo.)**

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Señor Ayala, ¿cuántos minutos llevo?

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Lleva usted veinte minutos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No lleva veinte minutos, porque yo lo estoy controlando.

Usted termine tranquilamente, que las cosas se hacen mejor tranquilas.

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Iba a referirme a un aspecto muy concreto, que era el presupuesto de la Subsecretaría, pero queda el IGN y el regulador postal. La verdad es que tampoco hay tantas novedades, salvo las que tenemos en materia de regulación postal; como son proyectos que tendrán que pasar por esta Cámara reiteradamente, en los próximos meses se encontrarán SS.SS. con la ley del regulador postal, con un reglamento de prestaciones y con un decreto de acceso al sector postal.

Muchas gracias por su atención. No me han dado ustedes oportunidad de lucirme con el uno por ciento cultural. Quisiera acabar haciendo una valoración, aunque no me la admitan: suscribo totalmente la valoración que ha hecho el secretario de Estado; creo que son unos muy buenos presupuestos, que son la expresión del cumplimiento del PEIT y que lo estamos haciendo muy bien.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Ayala por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señora subsecretaria, muchísimas gracias por su brillantísima intervención. Simplemente quería que constara, a efectos del trato que estamos viendo que tiene esta Comisión hoy, que el señor presidente, en el punto 2 de la carta del 5 de octubre, dijo que la intervención del secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación y de la señora subsecretaria consistiría en una exposición por parte del interviniente, con una duración de 15 minutos, y una posterior intervención de los grupos parlamentarios, seguido, en su caso, de un breve trámite de réplica. Por tanto, sí tenía tiempo, la señora subsecretaria lo tenía que haber sabido, tenía que haberse ceñido y haber repartido su tiempo para hablar de lo que considerara que era importante y no importante. Usted tenía el mismo conocimiento que nosotros y si usted quería destacar alguna cuestión, haberlo hecho en el reparto oportuno de tiempo.

Por lo demás, señora subsecretaria, yo tampoco quiero repetirme, tampoco quiero agotar el tiempo, no creo que merezca la pena, pero hay unas cuestiones que sí le quisiera señalar sobre todo por lo que se refiere a la misma discrepancia que con el secretario de Estado. Habida cuenta de que no se me ha olvidado ninguna cifra —lo digo para los asesores que prestan atención y les informan de los correspondientes puntos— le repito que de los 12.488 millones de euros, que es la inversión que sale de la documentación que obra en el Congreso de los Diputados, y evidentemente ahora ya sin siquiera ningún tipo de gracia ni de broma, son: de los distintos programas del ministerio 5.237,67; ADIF, 3.795, repito,

ADIF, 3.795; AENA, 2.045; Renfe, 1.115; FEVE, 81; Puertos, 1.277 y Seittsa, 2.733, que arrojan la cantidad de 12.488 y no los 15.909. Y creo que no se me ha olvidado ninguna partida de inversión. Ahora, si se aplican otras partidas, si se anualizan pagos que no se hacen o si se interpreta y se vuelve a torturar también en este caso no solo la comparecencia sino el presupuesto, espero que ustedes den alguna explicación.

Le voy a hacer tres preguntas simplemente, señora subsecretaria. Me gustaría saber si estamos cumpliendo el PEIT y dónde están los catorce planes sectoriales que tenían que desarrollar dicho plan, a los cuales ni usted ni el secretario de Estado han hecho la más mínima referencia, señal de que no les interesaba. Eso sí, por otro lado se habla del Plan Oeste, del Plan Galicia, del Plan Teruel y de otros planes que no ha especificado, que parece que están sustituyendo o que por lo menos están condicionando el PEIT, cuando lo lógico es que fuera al revés.

Señora subsecretaria, ni media palabra de aviación civil ni media palabra de seguridad aérea y ni media palabra de qué es lo que pasa con el gran plan de choque que su ministra anunció aquí, que ya demostramos en su momento que se trataba simplemente de transformar el capítulo 4, incluidas las cantidades para gasolina y atenciones protocolarias y dárseles a una sociedad que no tiene facultades de ejercicio de autoridad, y que es en lo que se ha convertido el Plan de choque de seguridad aérea que no se ha destacado en absoluto en la comparecencia.

Por último, me gustaría saber qué proyectos tiene aprobados Seittsa que den lugar a que pueda invertir en el ejercicio 2007 la cantidad de 2.733 millones de euros además de los que ya tenía que estar ejecutando en el ejercicio 2006 y que correspondía a lo que vimos en los presupuestos de este ejercicio de 900 más 400, más 500 millones de euros. Espero una respuesta satisfactoria para no pensar que los 15.000 millones de euros son de las inejecuciones presupuestarias de los entes públicos empresariales.

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

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Bienvenida a la Comisión de Fomento y Vivienda, señora subsecretaria. Debo empezar diciendo que es curioso observar como al mismo tiempo que se solicita que la subsecretaria hable menos tiempo, a continuación se dice que no ha hablado de esto, de lo otro o de lo de más allá. Me parece una cierta contradicción, pero en todo caso la oposición está en su legítimo derecho de criticar al Gobierno, aunque el Gobierno lo haga bien. Creo que este es el caso. La oposición está ejerciendo su legítima labor, que hay que respetar, y el Gobierno está haciendo lo que debe hacer, es decir, ejecutando bien los presupuestos aprobados y aprobando un presupuesto todavía mejor que el anterior. Esta es la impresión que tenemos en el Grupo

Socialista y además tenemos información suficiente para pensar que estamos en lo cierto.

Al señor Ayala no le salen las cuentas y yo le voy a decir por qué no le salen las cuentas muy brevemente. La señora subsecretaria podrá si quiere o si tiene oportunidad de hacerlo por el tiempo ampliar la información. No le salen las cuentas porque no ha sumado Sasemar, porque no ha sumado Remasa, porque no ha sumado Ineco, porque no ha sumado Clasa y algunos otros centros directivos a empresas públicas que forman parte de la inversión del Ministerio de Fomento. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Ah! ¡capítulo 6!)** ¡Claro que sí, señor Ayala! Los presupuestos hay que estudiárselos bien estudiados. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Ineco, capítulo 6!)**

No, no, no, estamos hablando...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por favor, señor Ayala.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: ...estamos hablando de las inversiones que no son solo capítulo 6. **(El señor Ayala Sánchez: ¡O el 7 o el 8!)** Entonces lo que quiero decirle con esto es que, como usted no ha sumado todo lo que hay que sumar, no le salen las cuentas. Pero fíjese que le acabo de dar datos concretos. Compruébelos y verá como no le salen las cuentas por eso **(El señor Ayala Sánchez: 3.000 millones de euros.)**, porque no ha sumado lo que tenía que sumar.

Dicho esto, en aras de intentar abreviar también la comparecencia, porque lo sustancial es que los comparecientes aclaren a la oposición las dudas que esta exprese, que es fundamentalmente el trámite que estamos llevando a cabo, yo, aunque pertenezco y represento en este momento al Grupo Socialista, el que apoya sin duda alguna al Gobierno, quiero hacerle dos preguntas concretas que me han quedado en el aire de su intervención. Una es sobre la política de I+D+i, que me parece que es una de las políticas bandera de este Gobierno, que está haciendo enormes esfuerzos presupuestarios y de todo tipo para impulsarla, siendo conscientes como somos de la importancia que tienen para el desarrollo económico y, por tanto, para el bienestar de un país en el futuro. Por lo que usted ha dicho, se ha constituido una comisión que va a intentar integrar estas políticas de todas las empresas públicas y que quieren también dar acceso al sector privado, es lo que le he entendido. Lo que quiero preguntarle —porque sé que la gestión de estos puede mejorarse, están estudiando cómo hacerlo, porque también están convencidos de lo mismo en el ministerio—, es si tiene previsto el ministerio modificar los instrumentos de actuación en el ámbito de I+D+i de aquí al futuro. Una segunda pregunta es sobre el uno por ciento cultural, sobre lo que usted ni siquiera ha podido hablar porque se le ha exigido que terminara rápido, que no hablara tanto, aunque luego se le ha dicho que no ha hablado usted de no sé qué y de no sé cuántos; para que pueda usted hablar un poquito del uno por ciento cultural, que me parece que también es una de las políticas

importantes que están a cargo de su subsecretaría y porque también creo que es mejorable la gestión que de estas puede hacerse, lo que quiero preguntarle es si van a introducir cambios en el próximo ejercicio en la gestión de este uno por ciento cultural.

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

La señora **SUBSECRETARIA DE FOMENTO** (Vivanco Bustos): Del tema de cifras no voy a discutir. Nosotros desde el ministerio tenemos transmitida, y nos consta que verificada, la información que figura en este Congreso de los presupuestos y teniendo en cuenta el conjunto de los modos de transportes, es decir, carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y el resto de inversiones que efectúa Fomento, tanto las que están regionalizadas como las no regionalizadas con el detalle que quieran aquí están, suman 15.909.639, de las cuales son regionalizadas 13.865.212 y 2.044.427 no regionalizadas. Es suma de inversión, no hay ningún otro aditamento. Lo sé. Lo máximo que puedo hacer para acabar de hablar de este tema es ofrecerle a la presidenta el detalle por comunidades y por modos y que ustedes puedan comprobar dónde está el error, dónde falta o qué sobra. Es decir, aquí no hay anualizado, iba decir anticipado, no hay nada. Es directamente la inversión que figura en los anexos de inversiones del ministerio y de todas las empresas y entes públicos y de todas las empresas del grupo de Fomento, eso sí. Eso respecto a las cifras.

Respecto a los planes sectoriales y a que ahora se habla de otros planes, no podemos mezclar churras con merinas. Los planes sectoriales, como su propio nombre indica, son sectoriales, por tanto, serán planes de carreteras, de ferrocarriles, etcétera, de los sectores que integran el objeto del Ministerio de Fomento. Los planes sectoriales tienen unas fechas orientativas o indicativas de cuándo han de estar. Exactamente, no conozco cuándo van a estar unos u otros, pero esto no hay por qué mezclarlo con los siguientes planes de los que ustedes han hablado. Aquí parece que todos tenemos planes. El de Teruel, el de Soria o el de Galicia son compromisos territorializados de inversiones en el futuro. Estos planes regionales, como su propio nombre indica, no son sectoriales, son regionales, por regiones concretas. Si usted, posteriormente, integra todas las regiones, las que tienen plan específico y las que no, llegará a las inversiones del PEIT, que, si usted quiere, podrá trocear de otra manera, que será por sectores, verticalmente, pero no es que sea una cosa u otra, sino que se puede hablar de las dos cosas con propiedad.

Lo siguiente es que no he hablado ni de aviación civil ni de navegación aérea y que el Plan de seguridad aérea se ha ido al garete. Pues no. Después va a venir el secretario general de Transportes, el señor Palao, al cual conocen ustedes sobradamente, tendrán la posibilidad de preguntarle y él de darles gustosamente toda la infor-

mación que ustedes quieran en materia de seguridad aérea.

En cuanto a los proyectos de Seittsa para el año 2007, está ahí su presidenta y nunca se me ocurriría quitarle la oportunidad de que se luzca y exponga con detenimiento qué pretende, su objetivo y su proyecto para el año 2007.

Para contestar al señor Torres, si me lo permite, voy a invertir el orden. En primer lugar, en cuanto al uno por ciento cultural, voy a exponerles lo que hemos hecho este año 2006 y todos los avances que hemos logrado a lo largo de esta legislatura en esta materia. Por fin, vamos a rebasar este año los 100 millones de euros en subvenciones del uno por ciento cultural. En este año 2006, que está a punto de finalizar, cabe destacar que llevamos aprobados 77 convenios, con un valor total de 42 millones, de los cuales 21 millones son pagos realizados en este año y otros 21 millones en compromisos futuros. De 2004 a 2006 llevamos aprobados 200 expedientes y, como le decía, hemos rebasado la cifra de 98 millones. De aquí a final de año, rebasaremos la cifra de los 100 millones de euros en uno por ciento cultural. Antes les he dicho que ustedes me quitaban la oportunidad de lucirme en el uno por ciento cultural porque en mi subsecretaría estamos especialmente contentos del esfuerzo que estamos haciendo en esta materia contando con la colaboración de ustedes. Cuando les digo que en el año 2006 hemos aprobado 47 proyectos por un valor de 42 millones de euros, hay que agradecer el esfuerzo que se hizo desde esta Cámara por aprobar una inyección presupuestaria, no recuerdo exactamente si de 10 ó 12 millones, pero que nos sirvieron especialmente. A mí no me gusta hablar de herencias, pero ustedes saben que entre las herencias que recibimos en materia del uno por ciento cultural, teníamos cantidad de proyectos, porque toda España estaba regada de convenios firmados en la etapa anterior, en los que aunque la obra tuviera cuatro años de proyección, se daba un convenio, se firmaba por el primer año y al año siguiente financiaban otro proyecto. Con ese esquema de multiplicar el dinero dejando proyectos sin acabar de financiar, la situación era absolutamente insostenible, especialmente en ayuntamientos de todas las características y de todos los signos políticos. Estaban en efervescencia plena ayuntamientos del PP, del PSOE, de CIU, de cualquier signo político. ¿Por qué? Porque esos alcaldes habían creído que les estaban subvencionando unas actuaciones y en realidad les habían dado la primera anualidad y se quedaban colgados con las siguientes. Con ese esfuerzo presupuestario que se hizo el año pasado, pudimos, creo, sosegar esta situación. En la primera comisión que celebramos en primavera, nos dedicamos prioritariamente a hacer convenios con todos esos ayuntamientos que estaban en esa situación.

Una vez apagado ese fuego, que era una gran preocupación porque conllevó un gran revuelo, lo que estamos haciendo en materia del uno por ciento cultural es lo siguiente. Les he hablado de compromisos futuros. Lo que

hemos hecho ha sido adaptar la duración del convenio a la duración de la obra. Cuando una obra tiene tres años firmamos un convenio, que llevamos por Consejo de Ministros, porque tiene compromisos plurianuales, de forma que nunca más podrá pasarles a los ayuntamientos que les dejen colgados con sus proyectos, porque el Ministerio de Fomento está adquiriendo el compromiso por escrito de financiar la totalidad del proyecto de la obra, dure los años que dure. Por tanto, esa es una de las primeras cosas, contemplar la duración real de los proyectos que subvencionamos. Lo segundo que hemos hecho y estamos haciendo con un gran éxito es la cofinanciación. Se han pasado los tiempos de la subvención entendida como una dádiva, como algo que no exige nada, porque como no hay dinero, hay que intentar multiplicarlo. Es bueno que los ayuntamientos se sientan comprometidos en esos proyectos de rehabilitación del patrimonio histórico que se van subvencionar. Para eso estamos exigiendo la cofinanciación, como mínimo, del 25 por ciento, y cuando se trata de grandes proyectos en los que ya entran las comunidades autónomas, estamos intentando —casi lo tenemos conseguido— que en las comunidades la cofinanciación sea del 50 por ciento. Verán ustedes que con esa política de cofinanciación podemos llegar a afrontar más frentes y así llegar a más sitios. El último aspecto que estamos considerando es que además de subvención, empezamos a afrontar proyectos de inversiones concretos que, por sus características y su singularidad con el Ministerio de Fomento, merezca la pena considerar. Hasta aquí todo lo relacionado con el uno por ciento cultural.

Veo que ya están llegando los que acaban de comer y que nos han dejado sitio, así que para que no dé tiempo a que se nos enfríen los asientos, acabo rápidamente hablando del I+D+i. Antes, en mi exposición, ya les he hablado de que el presupuesto de este año del I+D+i de la subsecretaría es de 20 millones de euros. También les he hablado de forma atropellada de que en junio de este año se ha creado dentro del ministerio una comisión de coordinación en materia de I+D+i. Como somos tantos en el Ministerio de Fomento, hemos querido hacer una puesta en común de lo que nos preocupa y de cómo interpretamos todos y cada uno lo que es el I+D+i. ¿Con qué idea? Con idea de externalizarlo, porque es como si lo tuviéramos medio opacado. El trabajo que hemos hecho en dos meses nos ha llevado a determinar que no son 20 millones los que tenemos en I+D+i, sino que en el año 2006 tenemos ya 130 millones invertidos en I+D+i. Claro, porque está ADIF, que tiene una dirección dedicada a I+D+i, porque está AENA, que tiene cantidad de proyectos de I+D+i. Entonces, como Fomento, tenemos una proyección que no éramos conscientes que teníamos. Lo siguiente, como grupo, es intentar ver cuál va a ser la filosofía de esta política de I+D+i en los siguientes años, es decir trataremos de priorizar cuáles han de ser los planes de I+D+i que vamos a hacer y cómo se van a concretar en programas a medio o corto plazo y esto con otras preocupaciones, una de las cuales es incardinar al sector privado en el tema. No es que el Ministerio de Fomento haya descubierto de repente el I+D+i, sino que, como antes

decíamos, el PEIT hace una apuesta decidida por el I+D+i llegando a cifrarlo en el 0,65 por ciento del total de la inversión. Lo que no habilita el PEIT es la fórmula mediante la que se van a obligar recursos a eso, es decir que como no está previsto cómo se va a hacer, como suponemos que presupuestariamente no nos van a dejar que lo vayamos haciendo, habrá que encontrar otras fórmulas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Decía que intentamos implicar al sector privado en los proyectos de I+D+i y de Fomento. Ahora mismo están las plataformas tecnológicas, ferroviarias y de construcción, que van a ser un vehículo para que los empresarios privados participen con Fomento en estos proyectos de I+D+i desde la óptica interna y europea de ayudas, pues, como saben ustedes, el nuevo programa financiero se refiere expresamente a estas políticas. Para conseguir esto vamos a ampliar dos aspectos. En materia de subvenciones, vamos a extender el ámbito de las mismas a las empresas privadas y otra idea para estimular a las empresas es que los nuevos pliegos de licitación que se aprobaron en agosto de 2005 incluyeron como criterio de valoración la inversión que los contratistas hagan en I+D+i. Pues bien, se trata de acabar de perfilar esa valoración en los pliegos para que sean un acicate para que los constructores de nuestro país inviertan en I+D+i. Este es el proyecto y la materia en la que estamos trabajando con mucho entusiasmo.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizada la comparecencia de la señora subsecretaria de Fomento, vamos a pasar a la de la secretaria general de Infraestructuras. Despedimos, pues, a doña Encarnación Vivanco, que también se ha ganado el derecho a comer.

— **DE LA SEÑORA SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S. A., SEITSA (CRUZ VILLALÓN). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (números de expediente 212/001283 y 212/001290), DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001376), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 121/001236), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (números de expediente 212/001237 y 212/001238), DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA (números de expediente 212/001348 Y 212/001349) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN-CONVERGÈNCIA I UNIÓ (números de expediente 212/001400 y 212/001401.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comparece ahora la señora secretaria general de Infraestructuras, que además lo hace en calidad de presidenta de la Sociedad Estatal de

Infraestructuras de Transporte Terrestre, S. A. y podríamos añadir —lo digo para que lo puedan incluir— que también como delegada del Gobierno en autopistas de peaje, un tema que preocupa a la Comisión, por lo que tenemos la oportunidad de aclarar las dudas sobre esta materia. La comparecencia se va a sustanciar por el mecanismo aprobado por Mesa y portavoces, es decir que los grupos parlamentarios intervendrán directamente y seguirá un turno de respuesta por parte de la señora secretaria general. Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, el señor Puig.

El señor **PUIG CORDÓN**: Señora secretaria general, como ha dicho el presidente de la Comisión, voy a empezar hablando del tema de los peajes. Ya que el año pasado en los Presupuestos Generales del Estado se aprobó una enmienda para la creación del fondo de rescate de peajes y otra para la creación inicial de una partida de 12.000.000 de euros destinada al mismo tema, teniendo en cuenta que en el presupuesto para 2007 hay una partida confusa, pues en principio no está aflorada en los presupuestos, que es la que hace referencia en la memoria económica a 169.000.000 de euros, citándose entre otras cosas el tema del rescate de peajes, mi primera pregunta es por qué no se ha desarrollado el fondo al cual se hizo referencia en el presupuesto del año pasado, la partida de 12.000.000 creada, y cuál es el importe que se va a consignar en estos presupuestos para ello. La información dada en la presentación de los presupuestos llevó a la confusión total, desde a ciudadanos que contaban —así se ha expresado públicamente en medios de comunicación— con que no iban a tener que pagar peaje, a otras noticias de que la cosa ha quedado en casi nada o solo para algunos casos muy concretos de usuarios diarios de esos peajes. Como delegada del Gobierno en concesionarias de autopistas, me gustaría que me aclarase cuál es el montante y a qué van afectar estos rescates, cuáles van a ser las condiciones y cuál es el nivel de esta cifra real para evitar que al final no nos creamos los presupuestos, ya que por la experiencia del año pasado, tenemos muchas dudas de que existan cifras adecuadas o suficientes. Por otra parte, en la disposición adicional tercera del Estatuto se habla de partidas no ejecutables para el fondo de rescate de peajes y quisiera saber cuál va a ser el mecanismo de aquello que se considere no ejecutado y cómo se va a aplicar con estos criterios.

También tengo una serie de preguntas referidas a la Seitt, en relación con lo que antes el portavoz del Grupo Popular ha expresado de que en grandes términos era inejecutable. Mi grupo parlamentario cree que hay algunas partidas que afectan a Cataluña que parece ser han sido un relleno para intentar cubrir un porcentaje e intentar llegar al porcentaje de la adicional tercera del Estatuto, en particular las inversiones que la Seitt hará en ferrocarriles para el año 2007, que no están concretadas. Quiero saber cuáles son estas inversiones de la Seitt en ferrocarriles y si está usted en condiciones de

afirmar que estas partidas van a ser ejecutadas, ya que han consignado cifras importantes que a nuestro entender distan mucho de que puedan llevarse a término para el año 2007. Asimismo le pregunto por el proyecto que se va a llevar a término en Viladecavalls. Me gustaría saber si la propuesta está consensuada con el Ayuntamiento de esta población de la provincia de Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar la palabra al señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, que se ha incorporado unos minutos después. Señor Rodríguez, tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Intervengo muy brevemente. Queríamos incidir en dos cuestiones: una de ellas referida al tema ferroviario y la otra referida al tema de las carreteras, las dos con especial referencia a la Sociedad de Infraestructuras del Transporte Terrestre, Seittsa.

En primer lugar, nos gustaría saber cuál es la posición del ministerio en relación con la construcción del tren de alta velocidad Ourense-Santiago a su paso por la mina de Cerralbo, la mina que explota Villar Mir y que está provocando continua zozobra no solamente en la opinión pública de la zona, sino también en Galicia, por cuanto está significando un retraso en la ejecución de los proyectos que afectan a esta zona entre las provincias de A Coruña y Pontevedra. También nos gustaría que nos explicara —ahora que va a ser la Seittsa la que va a ejecutar la obra— de la LAV Ourense-Santiago, con un coste total de casi 1.700 millones de euros de alta velocidad, que nunca conseguimos saber muy bien a qué se debe, sobre todo si tenemos en cuenta que incluso ya este año 2006 habría una inversión en esta línea de Santiago-Ourense, según los presupuestos de prácticamente 400 millones de euros. Si sumamos el resto de la programación plurianual hasta el año 2010 sale una cifra totalmente desproporcionada que nunca somos capaces de averiguar cuál es su razón de ser. Respecto al desvío de obras del ADIF a esta sociedad de infraestructuras, como ocurre también en el resto del Estado, pero en particular nos interesa el caso gallego, nos gustaría saber cuáles son las motivaciones de fondo y si está claro que eso va a impedir que se puedan hacer dueños de la infraestructura ferroviaria empresas privadas que puedan explotar después esa infraestructura, o bien que puedan cobrar un canon por atravesarla en sustitución de la Administración pública del Estado, en particular del ADIF, porque no vemos la razón por la que se hace este cambio cuando se ha iniciado la ejecución del proyecto.

En relación con las carreteras, nos gustaría que la señora secretaria general nos aclarase algunas cuestiones de interés. Parece que Seittsa se va a encargar de algunas inversiones en infraestructuras de carreteras, además de la autovía de Verín-frontera portuguesa, con una partida para el año 2007 de 12 millones de euros. Estas obras de Lugo-Ourense, en concreto la conexión de la A-52 con

Pontevedra y la A-72 Chantada-Monforte, tienen que ver con la nueva sociedad y queremos saber cuáles son los motivos de fondo por los que se hace esto cuando ni siquiera en el caso de la autovía del Cantábrico, que se recurrió en algún momento a una forma de financiación muy particular, no se hizo.

Hay varias cuestiones que nos gustaría aclarar. En primer lugar, queremos saber si hay alguna forma de conseguir que el acceso al puerto exterior de Ferrol por carretera se adelante respecto a la fecha prevista de 2008, si es posible que esté construido a finales de 2007 o principios de 2008. En segundo lugar, si hay algún intento de participación del ministerio o de algún organismo público en la construcción del acceso ferroviario al puerto de Ferrol, que no aparece por ningún sitio. En tercer lugar, en relación con algunas obras de infraestructuras de gran importancia, si habría predisposición en el Gobierno a adelantar las partidas presupuestarias para la tercera circunvalación de A Coruña, en concreto el tramo As Lonzas-Zapateira y el tramo Zapateira A-6, que sería una de las posibilidades de conexión de A Coruña sin contar con la autopista de peaje si se podría adelantar más dinero para el ejercicio 2007 de forma que se garantice que se va a acabar en 2011, porque tal como está programado es difícil que se ejecute en dicho horizonte. Hay otras obras que están pendientes desde hace muchos años en el debate público y que no salen de su situación de *stand by*; me refiero al corredor San Cibrao-Barreiros, que es fundamental para la conexión de toda la cornisa cantábrica con Ferrol y que quedó al margen de la autovía del Cantábrico que al llegar a Ribadeo vía Mondoñedo va directamente a la A-6, en concreto por Villalba, para que sea una comunicación con A Coruña y el resto del eje atlántico para Portugal. En obra, que se está prometiendo desde hace años, no acabamos de ver que se materialice una fórmula de ejecución, seguimos con 50.000 euros, que no da ni para los proyectos. Sería bueno que por lo menos hubiese la intención de elaborar el proyecto este año. Hay otra serie de obras que también están prácticamente en una situación de rutina y que se presupuestan todos los años. Nos referimos en concreto a la variante de A Estrada en la provincia de Pontevedra, que aparece continuamente presupuestada pero siempre con el mismo dinero; la variante también de Cerdeda o las obras de circunvalación de la ciudad de Pontevedra, que no sabemos por qué razón no se asume de una vez por todas desde un punto de vista práctico. Podríamos hablar también de la variante de Ordes o de alguna otra obra como la construcción de un nuevo puente sobre el río Miño, que es una infraestructura en la ciudad de Lugo repetidamente prometida y nunca llevada a efecto.

Para acabar, es cierto que desde el año pasado las obras de infraestructuras terrestres en Galicia empiezan a presupuestarse con ese porcentaje prometido, pero mucho nos tememos que la forma de proceder a la hora de ejecutar las partidas o incluso ciertas formas de programar las obras impida que estén en plazos que no son en sí mismo muy asumibles, porque una de las caracte-

rísticas de la obra pública en Galicia es la lentitud pasmosa con la que se realiza.

Dejaré las demás preguntas específicas para el resto de los organismos públicos.

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

El señor **MERINO LÓPEZ**: Gracias, señora secretaria general, por su comparecencia. Va a ser una intervención breve la del Grupo Popular porque se le ha formulado una batería importante de preguntas detalladas que entendemos que lógicamente no procedía contestarlas aquí por su concreción. Esperamos y confiamos que en el plazo reglamentario se nos dé respuesta a las preguntas que se le entregarán al final de su intervención en la Comisión.

Nosotros queríamos hacer una intervención breve en sentido político. Con respecto a Seittsa, a nosotros se nos hace muy difícil de creer este presupuesto; y lo han dicho otros portavoces. Nosotros creemos sinceramente que esto es un canto de cisne avalado por la no ejecución en el año 2006, que según los datos oficiales que manejamos ronda aproximadamente el 67 por ciento, pero es que hay comunidades autónomas donde el grado de ejecución ha sido simplemente del 11 ó el 12 por ciento, como puede ser Castilla-La Mancha o Castilla y León. Que ustedes pasen de un presupuesto de 205.000 —hablamos en miles— a 2.733.000 y no hayan ejecutado ni un 50 por ciento en el año 2006, cuando era una cantidad muy inferior, a nosotros se nos hace prácticamente increíble que ustedes van a ser capaces de ejecutar lo que tienen presupuestado. Lo que están haciendo es una propaganda electoralista con vistas a las próximas elecciones municipales y autonómicas para contentar todas las reclamaciones, pero luego el ciudadano de a pie ve cómo las obras —lo ha dicho reiteradamente el portavoz del Bloque Nacionalista Galego— no se ejecutan o se hacen con grandes retrasos. Por tanto, aunque ustedes nos pongan aquí estas maravillosas cifras y la señora subsecretaria diga que se pone un sobresaliente a ella y a todo el ministerio —estará encantada con ella misma—, los ciudadanos ven los retrasos que ustedes van acumulando en las obras, que en muchos casos demuestran las mentiras electorales que ustedes dijeron en la campaña de las elecciones generales del año 2004; y no me voy a referir a ningún caso concreto para que no se me pueda achacar que estoy hablando de mi circunscripción. Esto viene a demostrar que es un canto de sirenas, como hemos dicho.

Con independencia del montón de preguntas que se le han formulado por escrito, nos gustaría que nos dijera aquí qué peajes piensan rescatar en el año 2007, si es que van a rescatar alguno, el motivo de la baja ejecución, por qué se están produciendo retrasos en las obras y qué grado de ejecución va a ser capaz de cumplir la sociedad en el año 2007.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Señora Cruz Villalón, le damos la bienvenida para que esta tarde continúe explicándonos en esta Comisión de Fomento y Vivienda cuál va a ser el contenido de los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año 2007. Sin lugar a dudas, en 2007 continuaremos con el desarrollo y la planificación de nuestro Plan estratégico de infraestructura y transporte, instrumento básico de planificación en el que se recogen las directrices de actuación a medio y largo plazo. Los principales objetivos para el próximo año —ya se han dicho esta mañana por el secretario de Estado— son la dotación para carreteras, con un importe de 4.186 millones de euros; la inversión en ferrocarriles, con un importe de 7.639 millones de euros, incluidos los 1.039 millones que la Seittsa va a destinar para el año 2007.

Alguno de mis antecesores ya le ha preguntado sobre el programa 451 en lo que se refiere a ADIF, por tanto doy por reproducida dicha pregunta. En el capítulo VIII del programa 451 figura la aportación patrimonial al ente público empresarial ADIF de 1.205 millones de euros, y quizá la pregunta que se plantea es: ¿Cuál es el objeto de estas aportaciones? Por otra parte, también se incluye en el programa 451, dentro del capítulo VIII, la adquisición de acciones que permitan un incremento de capital en la Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre, Seittsa. Quizá la pregunta que se ha querido hacer es: ¿Para qué es ese incremento patrimonial?

Entrando ya en el programa 453.A, referido a las infraestructuras de transporte ferroviario en lo que afecta a cercanías, me gustaría, señora secretaria general de Infraestructuras, que pudiera concretar algo más en relación con las siguientes provincias. ¿Cómo va a ir en los presupuestos y qué ejecución se plantea para el próximo año en la conexión subterránea de Atocha—Nuevos Ministerios—Chamartín? En relación con Barcelona me gustaría que nos hablara del acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat y, respecto a Cádiz, de la operación Bahía de Cádiz. En cuanto a mejoras ferroviarias de cercanías, me gustaría que hablara de la línea de supresión que se ha previsto de pasos a nivel. En este sentido quiero recordarles que cuando llegamos al Gobierno, señor Merino, la red ferroviaria convencional presentaba una falta absoluta de conservación de pasos a nivel. Existían 3.764 pasos a nivel que eran responsabilidad del Ministerio de Fomento, y muchos de ellos presentaban, bien por su ubicación o por su nivel de protección, unas condiciones pésimas e inadecuadas. Este Gobierno ha puesto sobre la mesa un plan especial de supresión de pasos a nivel, que tenemos que conocer porque es muy importante, señor Merino. Esto es algo que interesa no solo a los ciudadanos sino a multitud de municipios que en el pasado se han visto abandonados por la política errática que desarrolló en este sentido el Partido Popular.

Señora secretaria general de Infraestructuras, dentro del programa 453.B, creación de infraestructura de carreteras, que gestiona directamente la Dirección General de Carreteras y cuyos objetivos son los establecidos en el Plan sectorial 2005-2012, que desarrolla cuatro grandes directrices del PEIT —seguridad, sostenibilidad, movilidad y eficacia—, quisiera centrarme en uno de los objetivos que más preocupa a los ciudadanos españoles: reducir a la mitad el índice de mortalidad de 2002 en el año 2010. Este índice de mortalidad en 2002 fue del 1,6 en la red estatal sin autopistas de peaje y el objetivo final de este Gobierno es reducirlo al 0,8 en 2010. Este indicador no depende exclusivamente de la acción de este programa, sino que tiene que estar vinculado a otros programas como el de seguridad vial. El Gobierno ha hecho un esfuerzo por mejorar esta situación y por eso le pregunto: ¿Qué actuaciones se prevén dentro de este programa presupuestario de creación de infraestructuras que nos permitan reducir el índice de mortalidad en las carreteras? Por otra parte, las carreteras, al igual que el resto de las infraestructuras, se van degradando y perdiendo sus características iniciales fundamentalmente por las acciones climatológicas y por el paso del tiempo, de ahí que el Gobierno socialista dedique un especial interés al Plan de conservación y explotación de carreteras, el plan COEX, dentro del programa 453.C. El conjunto para la conservación de carreteras de 2006 respecto a 2005 fue del 28,5 por ciento. ¿Cuál es el presupuesto programado y el crecimiento que se prevé para el año 2007? ¿Cuáles son las mejoras y presupuestos de mejora de seguridad vial en dicho plan para el 2007?

Por último, le agradecería que si puede, porque sé que son preguntas genéricas, nos aportara algunos aspectos del presupuesto para el 2007, que me parecen muy importantes, sobre mantenimiento y viabilidad —estoy hablando de carreteras—, reposición, acondicionamiento de travesías y acondicionamiento de autovías de primera generación, porque cuando gobernó en el pasado el Gobierno socialista se acometieron la inmensa mayoría de autovías y autopistas en este país, pero luego hubo otro período desgraciado durante ocho años en donde no se mantuvieron, y cuando hemos vuelto al Gobierno nos hemos encontrado con unas autovías necesitadas de mantenimiento que, por fin, este Gobierno está llevando a cabo. ¿Podría ampliar algo más el presupuesto que se destina para el 2007?

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

La señora **SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS Y PRESIDENTA DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., SEITSA** (Cruz Villalón): En primer lugar, quiero agradecer a los diputados que han hecho uso de la palabra las preguntas

y el tono de las mismas. Entiendo que quieren una clarificación de los presupuestos que hemos presentado y, en concreto, de lo que corresponde a la Secretaría General de Infraestructuras.

Voy a empezar, si les parece, por las cuestiones de carácter más general y en las que ha habido coincidencia por parte de varios de los diputados. En primer lugar sobre la Seittsa, en segundo lugar sobre las autopistas de peaje y a continuación, en la medida en que el tiempo del que dispongo sea razonable, entraré en cuestiones más de detalle. En cualquier caso, si en alguna pregunta no damos satisfacción a los señores diputados, les agradecería que nos las plantearan por escrito y en el tiempo establecido por la Cámara, sabiendo que tenemos ya un volumen significativo de preguntas planteadas, trataremos de contestarlas.

Efectivamente, a lo largo de la intervención del secretario de Estado, de la subsecretaria y ahora conmigo misma, se ha hablado del importante incremento que se produce en las aportaciones de capital a la Seittsa. El año pasado cuando comparecí para la presentación de los presupuestos, en octubre de 2005, no como presidenta de la sociedad puesto que aún no se había constituido (su creación fue autorizada por Consejo de Ministros en el mes de julio de 2005; quiero recordarlo para situarnos en el momento en el que estamos), como digo, aún no se había constituido ni se había producido la aportación de capital necesario para que la sociedad fuera creada, creación que se produjo ante notario el 30 de noviembre de 2005. Cuando se inicia el mes de enero de 2006, la sociedad dispone de un consejo de administración y de un director general; este es todo el capital humano del que dispone la sociedad. Los hitos más importantes de la sociedad a lo largo de 2006 han sido, por una parte, la propia constitución material de la sociedad, que dispone ahora mismo de quince personas entre directivos de todos los niveles y personal auxiliar, y por otra parte, la firma de sendos convenios entre la ministra de Fomento y yo misma como presidenta de la Seitt en los últimos días del mes de marzo: uno referido a infraestructuras de carreteras y otro a infraestructuras de ferrocarril. La sociedad inició la licitación de las primeras obras en el consejo de administración celebrado en el mes de abril y procedió a la adjudicación de las mismas en el último consejo del mes de septiembre. El secretario de Estado ha dado el volumen de inversión licitada y adjudicada a la fecha de hoy, sin darles cifras concretas porque no sería razonable avanzar lo que van a decidir los consejos de administración en los meses de octubre, noviembre y diciembre. La cifra de licitación y de adjudicación será sensiblemente mayor porque cumplirán los convenios firmados por el Gobierno y por la sociedad a lo largo de 2005. Por tanto, la sociedad se crea a finales de 2005 y ha iniciado su andadura como tal a lo largo de 2006, con la adjudicación que al final de año lo comprendido en los convenios de carreteras y ferrocarriles será una realidad y la licitación con el decalage propio desde el momento en que se licita hasta que se adjudica,

que viene estar en torno a los cuatro meses o así ha sido lo que se ha producido en este período.

En cuanto a las cuestiones que ha planteado el diputado del Bloque Nacionalista Galego, el Gobierno tiene la intención de firmar sendos convenios de ferrocarriles y de carreteras con la sociedad, ampliando ese volumen de cantidad absoluta, no de ejecución, en el año 2006. Los convenios fueron firmados en el año 2006 por un valor de 935 millones en carreteras y de 302 millones en ferrocarriles; esa es la cuantía total del encargo. La Seitt es una sociedad que salvo que justifique los ingresos correspondientes, en principio no puede endeudarse, recibe su actividad de las aportaciones de capital y de los encargos que el Gobierno le haga. Por tanto, de esos 1.100 millones que estaban previstos en las aportaciones de capital de la Seitt para el 5, 6, 7 y 8 son los que corresponden a esas actuaciones que ahora inician su ejecución. Está recogida con claridad —si quieren alguna aclaración la haré—la relación de actuaciones en ferrocarriles, que me sé de memoria porque son solamente tres: la variante de Camarillas, el AVE Sevilla-Cádiz y la línea de alta velocidad en ferrocarriles. Las actuaciones en carretera en total son dieciocho; tengo aquí la relación y si quieren ustedes podemos verla. Esos convenios van a ser completados con la firma de un nuevo convenio en carretera por valor de 1.254 millones y un convenio en ferrocarril por 370 millones para su ejecución en 7, 8, 9 y según los casos hasta el 10. Esto en a lo que respecta a la parte de continuación de esa actividad. El año pasado pudimos dar cuenta del mismo porque los presupuestos del año 2006 ya preveían cuáles eran las actuaciones que por convenio iba a ejecutar la Seittsa con el Ministerio de Fomento.

Tengo que insistir en que la Seittsa ya ha hecho la andadura inicial y que ahora mismo está cogiendo una velocidad de crucero en esas actuaciones concretas que tiene que ejecutar. Por consiguiente, ya ha pasado esa primera fase que por lo que el secretario de Estado ha dicho ha sido rápida y, por tanto, ha licitado y empezará a ejecutar su presupuesto inmediatamente. A ello se le unen esos otros dos convenios que se van a firmar, cuya relación completa consta en los presupuestos, y si algún señor diputado desea mayor aclaración podemos hacerlo.

De forma general puedo decir que los criterios por los cuales el Ministerio de Fomento asigna en esos convenios unas actuaciones a Seittsa se fundamentan esencialmente en que tanto la Dirección General de Carreteras como la Dirección General de Ferrocarriles tienen los proyectos maduros, acabados y en fase de supervisión. Es decir, Seittsa no inicia su actividad con unas actuaciones que tienen que hacer estudio informativo, declaración de impacto, etcétera, sino que son proyectos que están en fase de supervisión por las direcciones generales. Además, son las direcciones generales las que llevan la dirección de obra. Por tanto, se confía en la actividad y capacidad de gestión de la Seittsa para que el proceso de contratación y de ejecución sea más ágil

y, además, tiene los recursos para hacer esa actividad ya consignados mediante aportaciones de capital que se han hecho de forma previa. Por tanto, esa es una parte del grueso de las actuaciones que tiene Seittsa. A todo esto hay que añadir —ese es un tema importante y espero poder contestar a lo que han planteado algunos de los señores diputados— que fundamentalmente por lo que al presupuesto de ferrocarriles hace referencia, el presupuesto de la Seittsa es el reflejo de una reorganización del sistema de financiación del sector ferroviario donde han de tomarse en consideración al menos básicamente dos elementos: el PEIT, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, que como ya ha reiterado el secretario de Estado nuestra principal apuesta en el plan y en nuestro presupuesto es el ferrocarril, con una extensión de la alta velocidad con ancho UIC y con la interoperabilidad de la red española con la europea como los grandes retos que tenemos en los próximos quince años. Nuestro objetivo es pasar de 1.000 kilómetros de red de alta velocidad que había cuando llegamos a los 10.000 que se plantean al final del periodo de ejecución del PEIT, que es en el año 2020. Ello exige un gran esfuerzo inversor.

La Ley del Sector Ferroviario, dentro de la liberalización del sector ferroviario, planteó en su momento la unificación de Renfe y GIF en ADIF y, a partir de ahí, la segregación de ADIF de lo que actualmente es Renfe-Operadora, encargándose inicialmente al ADIF la encomienda de unas determinadas líneas de alta velocidad, así como las inversiones en mantenimiento de la red convencional del Estado. Una decisión del Gobierno que se ha ido gestando a lo largo de todo el año 2006 ha sido esa reorganización de las inversiones en materia ferroviaria, donde juegan tres elementos a partir de ahora: la Dirección General de Ferrocarriles, ADIF y Seitt. Es una decisión conjunta del Gobierno entre los ministerios de Fomento y de Economía y Hacienda que ha diseñado un nuevo marco de financiación de la infraestructura ferroviaria. Además, esa nueva reestructuración de las encomiendas de las líneas de alta velocidad y de la conservación de las inversiones en la red convencional viene también a corregir una situación de disfuncionalidad heredada del anterior Gobierno, ya con unas atribuciones y una encomienda al ADIF que tenían poca lógica territorial y poca lógica funcional. También podrán ver ustedes en el presupuesto de ADIF que a partir de ahora hay encomiendas cuya realización corresponde al secretario de Estado, así como una reordenación de las líneas de alta velocidad que también va a ser responsabilidad de ADIF realizándola a partir de sus aportaciones patrimoniales. Entiendo, señor De la Encina, que el presidente de ADIF entrará en el detalle de las líneas que ADIF va a tener encomendadas. Por lo que a Seittsa hace referencia, el Gobierno toma la decisión de que la línea Santiago-Ourense vuelve al Estado y encomienda su ejecución a Seittsa. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Como sabe el representante del BNG, a partir de este momento hay dos ele-

mentos positivos, luego usted los valorará como le parezca más oportuno. El Estado recupera la línea de alta velocidad Santiago-Ourense y le encomienda su ejecución a la Seittsa. Usted habrá visto en los Presupuestos Generales del Estado que ya se reconoce y se consolida cuánto cuesta la línea de alta velocidad Santiago-Ourense en los presupuestos de Seittsa; el coste total estimado es de 1.841 millones de euros. Por tanto, esas cuantías que usted ve en el presupuesto son las que corresponden a todo lo que queda por ejecutar y al mismo tiempo, puesto que la línea será administrada por el Estado, hay un reconocimiento del coste de lo que hasta ahora se lleva invertido y que revierte al ADIF para otras actuaciones que tiende encomendadas. En cuanto a la tercera pata de Seittsa —queda una cuarta pata por la que ustedes no han preguntado pero de la que comentaré algo—, hay dos convenios en ejecución en estos momentos que le encarga el Estado en carretera y en ferrocarriles y otros dos convenios que estarán en marcha en 2007, y la relación de actuaciones en carreteras y en ferrocarriles es la que recoge el anexo de inversiones. Concretamente, el Estado encarga a Seittsa que inicie el eje de la meseta a Galicia-Valladolid-Medina-Lubián-Ourense en el año 2007. Una tercera encomienda que el Estado va a hacer a Seittsa y que hasta ahora ha estado haciendo ADIF se refiere a las inversiones en la red convencional del Estado. Por tanto, algunas de las partidas que los señores diputados han visto reflejadas en sus provincias o en sus territorios con respecto a inversiones en estaciones de cercanías, pasos a nivel, etcétera, son inversiones que por encomienda del Estado va a ejecutar Seittsa. Con respecto al riesgo que aquí se ha manifestado sobre los volúmenes, reconozco que Seittsa se ha convertido en otra de las grandes apuestas del Gobierno para la ejecución de su compromiso con el país y del plan de inversiones en infraestructuras. Seittsa funcionará como una sociedad que, al igual que en los convenios de carreteras y ferrocarriles, recibe los proyectos que ya tiene en fase de supervisión —me refiero a una estación de cercanías, a un paso a nivel o a alguna mejora que la red convencional precise y que no sea el puro mantenimiento que sigue haciendo ADIF, sino lo que son inversiones en la red convencional—, que son los que están especificados en el anexo de inversiones en cada una de las provincias. Son proyectos que o bien tiene la dirección general o bien el ADIF y que son retomados o encomendados mediante un convenio que se firmará entre el ministerio y Seittsa para la ejecución de los mismos. Eso explica los grandes volúmenes de inversión. ¿Qué pasa con la línea Santiago-Ourense? Está en marcha, están todos los proyectos aprobados, se está ejecutando la obra por parte de ADIF y lo que hay es una reordenación con líneas continuas en el territorio de encomienda en unos casos al ADIF y en otros casos el Estado lo recupera y puede ejecutarlo directamente a través de la dirección general o de Seittsa. Solo con las aportaciones de capital que se vayan haciendo a Seittsa

esta va a funcionar, por tanto, no es una empresa que tenga riesgo de endeudamiento.

Existe otra pata de Seittsa, que es la participación pública o privada, por la cual ustedes no han preguntado y, como no me quiero extender más, no entraré en ello. El año que viene vendremos a dar cuenta, señor Merino, de en qué medida se ha ejecutado el presupuesto de Seittsa y veremos qué capacidad tiene esa sociedad de asumir el gran compromiso y la confianza que el Gobierno ha depositado en nosotros. Con esto contesto globalmente al tema de Seittsa.

En el caso de la mina que planteaba el señor Rodríguez en relación con Santiago-Ourense, no se ha producido retraso en la ejecución ni mucho menos. Nosotros estamos tratando de llegar a un acuerdo para que se compatibilice la explotación de la mina con las actuaciones de ADIF. Hay un acuerdo al menos para que se siga explotando la mina y se trabaje simultáneamente. No hay retraso sino acuerdo. Se está respetando una parte para que se siga explotando y ADIF sigue trabajando en el resto de los tramos. El objetivo es que haya un acuerdo con respecto al valor de la expropiación de esos terrenos para que no sean en ningún caso onerosos para las arcas del Estado.

Ha habido distintas preguntas por parte de los diputados del Partido Popular y de ERC en relación con los peajes. En cuanto a la partida de 169 millones que han comentado los diputados representantes de partidos catalanes, puedo decir, por lo que afecta a la delegación de autopistas de peaje, que solo una parte, en torno a 66 millones, corresponde a las aportaciones que el Estado está haciendo por distintos capítulos, a los cuales la subsecretaria ha hecho referencia, de reducción de peajes que se han producido en distintos momentos y que naturalmente obligan al Gobierno hasta la fase final de la concesión. Señorías, por la vía de reducción de peajes en distintos momentos por parte de los gobiernos de la nación, el Ministerio de Fomento tiene previsto aportar a las compañías concesionarias para 2007 un volumen de 128.483.000 euros. De esa cifra, aproximadamente la mitad —66 millones— corresponde a autopistas en territorio catalán. A eso responde parte de las cuantías que ahí están especificadas, de las cuales como delegada del Gobierno en las concesionarias autopistas de peaje puedo hablar. Naturalmente, corresponde al Ministerio de Economía y Hacienda determinar la dotación de las cuantías para el fondo de peaje creado por el Ministerio de Hacienda. Quiero precisar con respecto a los 12 millones que se proponían en una enmienda el año pasado para la liberalización del peaje del Mollet para los usuarios habituales, que el convenio que se firmó con la concesionaria Acesa subsumió el compromiso del Gobierno. En términos generales, con respecto a los criterios que han planteado algunos diputados sobre el rescate de peaje, quiero hacer una referencia que no sé si el año pasado ya se hizo en esta sala, y es que un peaje es una concesión administrativa del Estado a un particular, a una empresa concesionaria que tiene unos dere-

chos, unos baremos, unas cuantías, unos cánones establecidos. Cualquier criterio inicialmente político sobre dónde o qué peajes liberar significaría que en esa negociación respecto a la posibilidad o capacidad de reducción o liberación de peajes la parte con la cual hay que negociar está en condiciones de entenderlo, es por tanto un criterio político y los criterios de carácter económico o de equilibrio económico no son negociables. Nuestro criterio es que si hay una dotación para ese fondo de peaje tiene que ser cuidadosamente pensado por todas las partes implicadas sabiendo que estas no son solamente los gobiernos centrales, autonómicos o locales sino que tenemos que negociar con unas empresas concesionarias que son las que tienen ese derecho, las que tienen concedida esa atribución y es por tanto la modificación de un contrato existente lo que se está planteando cada vez que se habla de reducción de un peaje. Se trata de modificar las condiciones de un contrato existente que la otra parte, que es la concesionaria privada, tiene que aceptar, admitir o plantear sus requerimientos. Al mismo tiempo, son actuaciones muy costosas. Pondré un único ejemplo muy reciente. Este verano, con los incendios de Galicia, durante cinco días se pidió a la empresa concesionaria, a petición del Gobierno gallego, que se levantaran las barreras del peaje para una mayor fluidez del tráfico, y esos cinco días, por un trayecto de 80 kilómetros, le va a suponer a las arcas del Estado 1.300.000 euros. Estoy hablando simplemente de un acuerdo para levantar las barreras del peaje durante cinco días en 80 kilómetros por una situación grave que no merece la pena recordar aquí, pero nosotros entendimos que era necesario que la vía quedara expedita para todos los usuarios. Esta actuación —estoy hablando de 5 días y 80 kilómetros— le va a suponer un coste a las arcas del Estado de 1.300.000 euros. Por tanto, cualquier política de reducción de peaje exige un análisis muy cuidadoso de en qué condiciones, en qué tramos y dónde se puede llevar a efecto y sólo naturalmente con las aportaciones que el Ministerio de Hacienda puede hacer podría ser asumida por el Ministerio de Fomento porque todas esas cuantías han sido progresivamente incorporadas a los presupuestos de Fomento desde el Ministerio de Hacienda.

No he podido precisar la pregunta que me ha formulado el diputado de ERC en relación con el proyecto de Viladecabals, no sé si se refiere a la orbital o a la conexión. Como él debe saber, nosotros, como ha dicho el secretario de Estado, seguimos rigurosamente todos los procesos de concertación y de información pública así como de atención a los intereses locales y territoriales que puedan ser asumidos por la Administración General del Estado. Por tanto, ese proyecto está en una fase muy avanzada de ejecución.

El diputado del BNG me ha planteado algunas cuestiones concretas, pero iré a lo general. He deducido de su intervención que es una petición para que se incrementen partidas presupuestarias de obras que están en ejecución para que se adelante su puesta en servicio,

según entiendo en unos casos en seis meses, en un año o en dos años. El problema, señor diputado, es de dónde lo quitamos, porque nosotros tenemos unos presupuestos que intentamos llevar adelante en todo el territorio español. El presupuesto que el Ministerio de Fomento tiene previsto invertir en Galicia es el 9,21 por ciento de los presupuestos regionalizados y el esfuerzo que Fomento está haciendo en Galicia —usted lo ha reconocido en una parte, yo le diría que lo reconozca en dos partes, no digo en todas las partes, pero sí en dos— es un gran esfuerzo, con una gran cantidad de recursos para la incorporación definitiva de Galicia a las infraestructuras que vertebran el territorio español. Mientras hablaban SS.SS., he estado mirando, por ejemplo una que tenía veintitantos millones este año y veintitantos millones el año que viene, lo que significa que estamos haciendo un gran esfuerzo en Galicia, estamos poniendo un volumen de recursos que supera en principio ese compromiso mágico del 8 por ciento. Además, acelerar obras puede tener dos dificultades. Una es que la ejecución de una obra no debe adelantarse incluso teniendo recursos suficientes en la medida que lo plantea la prudencia porque las obras que estamos ejecutando en buena parte del territorio son obras técnicamente muy complejas y cuya ejecución debemos cuidar siempre. En algunos casos no es cuestión de dinero sino que las obras necesitan ese periodo de ejecución y de asentamiento de las infraestructuras que se están construyendo. En otros casos sí podría ser que una partida presupuestaria mayor acelerara el ritmo de algunas obras, pero no es lo general. Nosotros estamos haciendo un gran esfuerzo, estamos poniendo los recursos allí donde entendemos que la ejecución es necesaria, tenemos los compromisos adquiridos y no es prudente añadir más recursos porque la obra requiere esas pautas de ejecución y habría que detraer los recursos de alguna otra actuación, algo que tampoco creo que fuera razonable hacer.

Respecto al puente de Lugo se han iniciado los trabajos. Usted ha hecho referencia a que hay algunas actuaciones que se están solicitando desde hace años. Nosotros estamos como mucho desde hace dos años y en algunas que a mí me constan concretamente porque he estado yo de responsable de la Secretaría General ni siquiera ese tiempo. En ese periodo, señor diputado, hemos abordado la fase previa de los estudios informativos y es probable que de alguna de estas actuaciones que usted ha citado aún no se haya terminado el estudio informativo o aún no disponen de declaración de impacto ambiental. Por tanto, están en una fase de maduración del proyecto que difícilmente, aunque haya más recursos, podremos ejecutar.

Señor De la Encina, en los temas de ADIF espero que le conteste su presidente y espero haberle contestado yo con respecto a los de Seittsa. En cuanto a otras cuestiones que ha planteado, en materia de cercanías se están haciendo grandes esfuerzos en todas las actuaciones que ha mencionado y me remito al proyecto de presupuestos 2007 para que compruebe esa realidad. En relación con el programa

de pasos a nivel, que como bien sabe es uno de los primeros programas que se quiso aprobar en desarrollo del PEIT, es llevado en parte por la dirección general, en parte por FEVE y en parte era llevado por ADIF, y a partir de ahora será responsabilidad de Seittsa su ejecución. Tenemos un particular interés y preocupación por este programa y en ello estamos poniendo todos nuestros esfuerzos, al menos en la primera fase, que es la de los estudios y los proyectos. Pero también debo hacer mención en esta sala a que buena parte de los pasos a nivel que deben ser eliminados han de contar necesariamente con la colaboración y concertación interadministrativa de las comunidades autónomas —las carreteras son de las comunidades autónomas— y de los pueblos en los que está el paso a nivel, y en algunos casos una concertación social con el conjunto de los vecinos sobre cómo se tiene que hacer esa actuación. Por tanto, muchas veces no es por falta de recursos ni mucho menos de voluntad política sino de la necesaria concertación que en otras actuaciones se nos está reclamando.

En el plan de conservación general del ministerio se ha hecho también este año el esfuerzo de dedicar 1.060 millones del presupuesto de la Dirección General de Carreteras a conservación y seguridad vial, lo que supone un incremento del 18 por ciento. Igual que el año pasado prácticamente todo el crecimiento que experimenta el presupuesto de la Dirección General de Carreteras, sin hablar de Seittsa, se dedica a ir incrementando el presupuesto en conservación para llegar al objetivo que nos tenemos marcado del 2 por ciento del valor patrimonial. El año pasado nos situamos en torno al 1,5 y este año está en torno al uno sesenta y tantos por ciento. Exactamente no sé la cifra. **(El señor De la Encina Ortega: 1,68.)** No soy muy partidaria de las cifras tan precisas, yo estaba en torno al 1,70; prefiero redondear. En resúmenes cuentas, el objetivo es llegar al 2 por ciento y en eso estamos empeñando los recursos presupuestarios consolidados de la Dirección General de Carreteras. También necesitaría hacer una exposición larga sobre el programa de autovías de primera generación que está en marcha. En los próximos consejos de ministros se procederá a la licitación de los primeros tramos.

Muchas gracias, señora presidenta. Espero no haberme pasado. **(El señor Merino López pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Gracias, señora secretaria general.

Señor Merino, no hay un segundo turno.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Es por alusiones. Lo lamento profundamente. Usted no estaba, pero las alusiones se han producido y, si no, que se vea...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No voy a dar ningún turno de palabra a nadie.

El señor **MERINO LÓPEZ**: No, si no es turno de palabra. Es por alusiones y sobre la base del Reglamento de la Cámara.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Entonces pido que los servicios de la Cámara digan cuántas veces ha repetido mi nombre el señor De la Encina en su intervención para que se aplique el Reglamento.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Lo he dicho una vez.

El señor **MERINO LÓPEZ**: No, perdone, han sido varias veces. Yo pido que los servicios de la Cámara transcriban la intervención del señor De la Encina para que se diga cuántas veces ha dicho mi nombre, con lo cual le demuestro que ha habido alusiones. Lamento que usted no estuviera, y lo entiendo, pero se han producido. No es una intervención sino simplemente dar contestación al señor De la Encina.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Vamos a hacer lo que nos ha pedido. Que los servicios de la Cámara al final de la sesión digan cuantas veces le ha aludido y luego hablaremos.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Señora presidenta, quiero que conste en acta la protesta de este grupo parlamentario porque usted, a pesar de no haber estado y estar ahora mismo presidiendo, está impidiendo que un diputado, en uso del Reglamento, y cuando ha sido aludido, pueda contestar al señor De la Encina. Lo que tiene usted que hacer es decirle al señor De la Encina que deje ya tranquilo al Grupo Popular, que está compareciendo el Gobierno para hablar de presupuestos y que se dedique a hablar de presupuestos en vez de dedicarse a meterse con el Grupo Popular, que tiene un discurso muy aburrido, que no se mentaliza de que está gobernando en vez de estar en la oposición, y a eso es a lo que se tiene que dedicar el señor De la Encina.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Merino, al final de la sesión veremos si ha sido....

El señor **MERINO LÓPEZ**: También le pediré que al final de la sesión pida usted disculpas a este diputado, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Lo haré.

— **DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES (PALAO TABOADA), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001284.) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO (número de expediente 212/001375.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Siguiendo con el orden del día, pasamos a las preguntas

que quieran ustedes realizar al secretario General de Transportes, don Fernando Palao.

Tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Quiero dar la bienvenida al secretario general y agradecerle su comparecencia.

Como también hemos formulado preguntas por escrito voy a limitarme a recoger el envite que le había hecho a la subsecretaria de que nos hablara de seguridad aérea, y a que haga usted una breve referencia, porque creo que es interesante, sobre los trabajos y los estudios que se estén haciendo dentro de su ámbito en el tema de la seguridad en el transporte y en el transporte por carretera. Creo que es un tema que a todos nos interesa y nos preocupa, y aprovechando su comparecencia querríamos que nos avanzara alguna de las conclusiones que estén obteniendo ustedes dentro de su secretaría y de cómo se plasman esas conclusiones en el presupuesto de 2007. Espero que el señor De la Encina se olvide de mí en esta ocasión. Es lo único que pido.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Yo me olvido de usted, pero ahora mismo de lo que no me puedo olvidar es de mi obligación de hablar de este presupuesto y de ponerlo en comparación con el pasado Gobierno. A usted eso no le debería de molestar si tuvieran la conciencia tranquila de que han hecho en esta materia los deberes.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Señora presidenta ...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol). Señor De la Encina, límitese a hacer las preguntas al compareciente, porque, si no, tendría que darle la palabra al señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Va a tener que ir de visita al médico.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Simplemente, señora presidenta, estaba contestando a la pregunta que él formulaba.

Entrando ya en lo que nos interesa, que es el análisis de los presupuestos, obviamente no voy a huir de establecer una relación con otros momentos porque es mi obligación y es la mejor manera de comparar qué es lo que está haciendo este Gobierno y cómo arrancó en determinadas materias. Por ejemplo, tengo que manifestar, y no voy a decir su nombre para que no diga que le mencionó, que la flota de embarcaciones de salvamento marítimo, tanto de remolcadores como de embarcaciones rápidas, presentaba en un momento anterior a la llegada del Gobierno socialista una media de edad muy elevada y era claramente insuficiente. Ahí están las catástrofes que todos recordamos que se demostraron:

poca capacidad de tiro, una recogida testimonial solamente en caso de los vertidos. En el ámbito de la flota aérea de salvamento los helicópteros estaban absolutamente envejecidos, con una media de 30 años, con dos de ellos disponibles pero al límite de su vida útil y, además, no disponíamos de aviones para tareas de vigilancia, de búsqueda marítima y de lucha contra la inmigración. Por eso, señor Palao, hablando de estos presupuestos, pero sin huir de la realidad que se encontró cuando usted llegó a la secretaría General de Transportes, le pregunto si para el presupuesto de 2007 se contempla un incremento de gasto corriente en la Sociedad de Salvamento Marítimo, Sasemar, sobre el presupuesto de 2006, ¿Podría decirnos a qué corresponde básicamente este incremento, que es muy importante? También observo que se contempla un incremento en las inversiones del presupuesto de 2006 en la Sociedad de Salvamento Marítimo, ¿Qué le va a permitir ese incremento a esta Sociedad de Salvamento Marítimo con su nuevo plan, que ha multiplicado por seis veces los recursos que se destinan al plan del anterior Gobierno? Con respecto al programa 441, referido a la subvención y apoyo al transporte marítimo, quiero preguntarle, ¿cómo se contemplan en el presupuesto los incrementos para el ejercicio 2007 en lo referido a bonificación para el transporte extrapeninsular? Me refiero a esta pregunta concreta porque es otra de las materias donde necesariamente tengo que comparar con lo que se encontró este Gobierno cuando llegó. **(La señora Castro Masaveu: Con una tragedia se encontró.)** Ocho años donde se envolvían algunos en la bandera cuando iban a visitar territorios como Ceuta, Melilla o Canarias, alejados de la península, pero luego no se acordaban de los ciudadanos **(La señora Castro Masaveu: Para nada.)** a la hora de aumentar las subvenciones para cohesionarles, para vertebrarles, para acercarlos a la península. Este Gobierno ha hecho un esfuerzo ímprobo. **(La señora Castro Masaveu: Total.)**

Por favor, señora presidenta, luego tengo que oír que yo me refiero a los señores que están hablando, pero es que no paran de hablar y, en algunos casos, de manifestar palabras fuera de lugar. Le pido el amparo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pido a la señora Castro que esté en silencio, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Yo sé que les duelen los oídos **(Merino López: ¡No! Estamos asustaditos)** Esto es intolerable.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señores del Partido Popular, han tenido sus diez minutos de tiempo y han podido decir con educación lo que quieran. Ahora dejen al señor De la Encina **(La señora Castro Masaveu: Con educación.)** que con educación vaya diciendo... **(La señora Castro Masaveu: Todos.)**

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señora Castro, me parece que usted está fuera de lugar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por favor, señor De la Encina, no dialoguen entre ustedes, porque si no tendré que retirarle la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Creo que estoy realizando una intervención absolutamente correcta, no estoy faltando a nadie; estoy analizando el presupuesto y comparándolo con lo anterior. Me está reprochando falta de educación. Dígame en qué.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Continúe con su intervención.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Espero poder continuar durante el tiempo que me queda, porque así no se puede intervenir.

Le decía, señor Palao, que quisiera que nos aclarara usted cuál es el incremento que contempla este presupuesto para esa subvención al transporte marítimo en los territorios extrapeninsulares, porque ese sí que era un compromiso del Partido Socialista —y hablo de mi Gobierno— con los ciudadanos de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias. El esfuerzo económico que se hace con esos territorios extrapeninsulares es extraordinariamente importante, lo que contrasta con lo que nos encontramos al llegar al Gobierno, ya que en ocho años no se había aumentado un solo punto de subvención a los residentes de los territorios extrapeninsulares. Eso es ponerlo en valor, sin que nadie se moleste, sin que nadie se ofenda y con buena educación, como estoy intentando hacer. Quiero que el secretario general de Transportes me traslade cuál es la cuantía y la filosofía de ese incremento presupuestario tan importante para estos territorios extrapeninsulares en el programa 441.N, subvención al transporte marítimo.

Hay otra materia en la que como me han dicho que no hable voy a hablar del pasado, porque es mi obligación. Nos encontramos con una situación absolutamente caótica: aviación civil, programa 455 de regulación y supervisión de la aviación civil. **(Rumores.)** Hay algo que fue realmente preocupante que ocurriera —tuvimos suerte— en la seguridad aérea. El inicio de esta legislatura se caracterizaba por una absoluta escasez de recursos materiales y humanos para realizar inspecciones. Eso condujo a una notable insuficiencia del número de inspecciones en aeronaves. En el año 2003 —son datos estadísticos— España fue, de los entonces quince países de la Unión Europea, el que menos inspecciones ASFA realizó —son las inspecciones en las aeronaves extranjeras—, solo tres. En 2005 se han efectuado 366 inspecciones de este tipo. El Consejo de Ministros aprobó el 16 de septiembre de 2005 un plan de choque para seguridad en aeronaves que implica un incremento del 6.000 por ciento. Le pregunto, señor Palao, ¿se está reforzando en el ámbito presupuestario la dotación de la Dirección

General de Aviación Civil para obtener los medios y las inversiones necesarias para cumplir con este compromiso? Digo que es importante porque la Directiva 2003/42, relativa a la notificación de sucesos de aviación civil, obliga al Estado español a trasponer la normativa mediante un Real Decreto, el 1334/2005, por el que se regula la notificación de sucesos de la aviación civil. De ahí que le pregunte, ¿cómo se desarrolla en los presupuestos esta responsabilidad nueva que obliga a la Dirección General de Aviación Civil a crear una unidad con capacidad para recoger todos los sucesos que tengan que ver con los riesgos para la seguridad aeronáutica y que son denunciados de forma anónima por cualquier ciudadano que lo considere oportuno?

En cuanto a la seguridad técnica de los aeropuertos, también me gustaría que nos dijera algo sobre una materia nueva. Está previsto para 2006 que la Dirección General de Aviación Civil certifique como mínimo seis aeropuertos de AENA de los 45 de interés general. Me gustaría que nos hablara de esta materia que es importante, nueva con respecto al pasado y que preocupa mucho a los ciudadanos, porque cada vez se viaja más en avión y los ciudadanos nos exigen seguridad. Este Gobierno apuesta por la seguridad, es la primera de sus preocupaciones y la primera de las inversiones de los presupuestos del Ministerio de Fomento.

Para terminar —con este gallinero de murmullos que hay detrás, del señor que no quiero nombrar para que no diga que se le nombra—, le preguntaría por el programa 441.P, de subvención y apoyo a las mercancías de los territorios extrapeninsulares, porque también le preocupa a este Gobierno esa cohesión territorial y social, que de nuevo es la gran apuesta de estos presupuestos. De ahí que le pregunte por el programa 441 en cuanto a esta materia, junto con el programa 441.O, de subvención general al apoyo del transporte aéreo. **(La señora Castro Masaveu: ¡Muy brillante!)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora Castro, por favor.

Daremos la palabra al señor Puig porque estaba en otra Comisión y le ha dicho al presidente que llegaría tarde.

Tiene la palabra el señor Puig.

El señor **PUIG CORDÓN**: En primer lugar, voy a pasar a las preguntas que desde nuestro grupo parlamentario formulamos sobre este presupuesto de Fomento. La primera se refiere a si la variante de Vallirana, para la que se preveía un gasto de 43 millones de euros entre 2006 y 2007, responde a un proyecto o solución concreta, a la asignación de 6 millones para el año que viene...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Puig, el señor Palao es el secretario general de Transportes. Doña Josefina Cruz ha acabado su comparecencia. Si quiere, la Mesa recogerá las preguntas.

El señor **PUIG CORDÓN**: De acuerdo.

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

El señor **SECRETARIO GENERAL DE TRANSPORTES** (Palao Tabeada): Señorías, quiero agradecer a todos sus preguntas y manifestar que asisto gustoso a la obligación institucional de comparecer ante la Cámara para explicar el contenido de los presupuestos de 2007.

Hay una pregunta común en la que coinciden los dos grupos, el Grupo Popular y el Grupo Socialista, en relación con el tema de la seguridad aérea. Como ha apuntado el señor De la Encina, la palabra seguridad en castellano tiene una ambigüedad, ambigüedad que no existe en el idioma inglés. Podemos hablar de *safety*, seguridad de las aeronaves y de los sistemas que garantizan la seguridad al pasajero, y podemos hablar de *security* o seguridad policial, por llamarlo de alguna manera, desde el punto de vista del control de cualquier actuación ilícita en el ámbito de la aviación civil. Desde el punto de vista de la *safety*, se aprobó efectivamente un plan de actuaciones en aviación civil como consecuencia de un desarrollo más elaborado del plan de choque que se aprobó por el Consejo de Ministros que mencionó también el señor De la Encina. El acuerdo del Consejo de Ministros clasificaba las medidas de seguridad en este ámbito en dos subplanes: un plan que se llamaba vigilancia de aeronaves extranjeras, que es, en resumidas cuentas, vigilar las aeronaves que no son de bandera nacional pero que tocan en aeropuertos nacionales, y en el que estábamos realmente en una situación muy difícil. Concretamente el objetivo del plan era realizar al final de esta legislatura 3.350 inspecciones a otras tantas aeronaves. Teniendo en cuenta que entre el año 2001 y el primer semestre de 2004 se habían realizado 55 inspecciones, el objetivo asumido por el Consejo de Ministros era incrementar en un 6.000 por ciento este tipo de inspecciones. Realmente la situación en la que estábamos distaba mucho de ser satisfactoria y se está haciendo un esfuerzo muy importante en relación con estas inspecciones. Esto ha obligado, lógicamente, a incrementar el número de inspectores y multiplicar los esfuerzos, porque realmente estábamos en los últimos puestos de los países comparables de la Unión Europea.

En cuanto al Plan de vigilancia de aeronaves de operadores nacionales, aquí ya la responsabilidad no es exclusivamente inspeccionar las aeronaves, sino que se trata de inspeccionar, además de las aeronaves nacionales, centros de formación, centros de mantenimiento, etcétera; es decir, un conjunto de organizaciones que garantizan la seguridad aérea. Siguiendo con la misma comparación, diré que en la legislatura anterior se hicieron 1.303 inspecciones y en esta legislatura se pretende hacer 4.700, lo cual supone un incremento del 260 por ciento sobre las inspecciones realizadas. Además el plan incluye la creación de nuevos protocolos para el

desarrollo de todas estas inspecciones y la creación de un comité de expertos en seguridad de las aeronaves, que integra al Copac, el Colegio de Pilotos, al Colegio de Ingenieros Aeronáuticos y al Colegio de Ingenieros Técnicos y, por supuesto, a la Administración. Este comité de expertos se ocupa de la evaluación de los criterios de colectivos de riesgo para la realización de las inspecciones, la elaboración de criterios evaluadores sobre los que se contrastarán los resultados de las inspecciones efectuadas, el asesoramiento sobre medidas cautelares que convenga adoptar como resultado de la evaluación antes señalada, etcétera. Otras inspecciones que se van a realizar, y que no se habían hecho anteriormente, son los controles sobre la formación, las licencias y las condiciones sanitarias del personal de vuelo. En estos momentos, por ejemplo, se han instalado los servicios correspondientes en algunos de los aeropuertos principales para comprobar sin previo aviso las condiciones sanitarias de los pilotos. Se les obliga a pasar por un centro sanitario para hacer los análisis correspondientes —de sangre, etcétera— para comprobar que en todo momento estos pilotos están en perfectas condiciones para garantizar la seguridad durante la realización de su actividad profesional durante el vuelo.

Por otra parte —estoy intentando contestar a las dos preguntas a la vez porque eran prácticamente iguales—, se ha creado una unidad de notificación de sucesos en aviación civil. Esto es un tema que responde a una directiva europea que obliga a crear un centro donde se notifique cualquier incidente a efectos de poder elaborar y trabajar estadísticamente todos estos datos y llegar a conclusiones que permitan, en resumidas cuentas, mejorar la seguridad. Este centro está puesto en marcha y la experiencia en otros países permite estimar que se recibirán alrededor de 7.000 sucesos al año, que no tienen por qué ser accidentes, sino circunstancias sobrevenidas no previstas que sirvan para llegar a conclusiones preventivas que garanticen de mejor manera la seguridad. De esos 7.000 sucesos serán validados unos 6.000 y, confiamos en que de esos 6.000 se evalúen un 30 por ciento, que serán los que pasen a integrarse en estos archivos de sucesos de estas características. Por último, también aludiendo a la pregunta del señor De la Encina, la Dirección General de Aviación Civil tiene la obligación, por recomendación de la OACI, de certificar las condiciones de seguridad de los aeropuertos. En ese sentido, en este año se van a certificar seis aeropuertos, empezando por los más importantes y habrá que hacer las auditorías y las labores de vigilancia y los trabajos que correspondan para asumir estas responsabilidades que, como órgano regulador de aviación civil, le corresponden a partir de esta regulación procedente de la OACI. Esto habrá que hacerlo igualmente no solo con los aeropuertos en sí mismos, sino con los sistemas de navegación. De este modo, los sistemas de control y de navegación, los centros de navegación en ruta y de aproximación deberán ser objeto por parte de aviación

civil para poder llegar a conclusiones que mejoren la seguridad.

A la vista de este tema se ha planteado por parte del ministerio la conveniencia de crear una agencia de seguridad aérea. La razón es obvia. Los cuerpos de funcionarios tradicionales de la Administración, incluso los más especializados de los que se nutre aviación civil, no permiten incorporar colectivos como pilotos, controladores aéreos, es decir, gente de una especialidad ajena a estos cuerpos de la aviación civil. En la Ley de creación de agencias que se ha tramitado por el Ministerio de Administraciones Públicas existe la previsión de la creación de una agencia de seguridad aérea que se ocupará específicamente de todas las materias de seguridad aérea y de la atención a los intereses de los usuarios desde el punto de vista de su defensa y de garantizar que se cumplen eficazmente estos intereses. Esto todavía es una voluntad política pero está materializada en la autorización de la propia Ley de agencias para incorporar esta agencia de seguridad aérea.

Respecto a la seguridad del transporte por carretera, realmente se han tomado algunas medidas que están relacionadas con la seguridad. Estas medidas son, primero, las indemnizaciones al abandono de la profesión por parte de conductores autónomos que alcanzan una determinada edad. Es una medida indirecta que se traduce en un criterio de seguridad y que en este año vigente 2006 ha tenido un impulso presupuestario importante. Otra medida que se está poniendo en marcha es el tacógrafo digital cuya aplicación está ya en marcha en los nuevos autobuses y camiones que se incorporan a la flota nacional. Esto ha significado hacer un esfuerzo importante porque hay que editar, de acuerdo con la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, unas tarjetas especiales personales para cada uno de los conductores de cada una de las empresas de transporte y dar los cursos de formación adecuados a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y a los propios inspectores de transporte por carretera para darles la formación necesaria que permita tratar todo este material informático de una manera adecuada. También existen dotaciones presupuestarias en el capítulo de transportes por carretera tanto para la formación de conductores como para la formación de guardias de la Agrupación de Tráfico para impulsar la puesta en marcha de estas medidas de seguridad. Estos son esencialmente las medidas de seguridad que estamos intentando implementar.

Quiero explicarle que las competencias de gestión del transporte por carretera en el ámbito de las comunidades autónomas están transferidas por el artículo 150.2; por cierto, es prácticamente en estos momentos una de las pocas transferencias realizadas por este procedimiento constitucional. Es a las comunidades autónomas a las que les corresponde establecer las medidas de vigilancia que impulsen esos temas. También hay un impulso importe a la inspección por parte del Estado. En concreto, a finales de este año, vamos a tener aproximadamente un 70 por ciento de incremento de la dotación del

Estado para inspeccionar los propios servicios que corresponden al Estado que, como sabe, en términos de transporte por carreteras, en autobuses, son los servicios interautonómicos y, en general, los servicios de ámbito nacional de transporte de mercancías.

Desde el punto de vista del salvamento marítimo, para el ejercicio 2007 se contempla un incremento del presupuesto de explotación de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima de 33,63 millones de euros sobre el presupuesto del 2006; esto va en el presupuesto de Sasemar. El incremento procede de 31,38 millones, que transfiere la Dirección General de la Marina Mercante, y un remanente no utilizado, del que dispone Sasemar, que se incorpora y que son aproximadamente 2 millones de euros, que se incorporan a este gasto. La aplicación de esta partida, de estos incrementos de explotación, se puede concretar en lo siguiente: la incorporación al servicio de dos buque polivalentes para salvamento marítimo y lucha contra la contaminación, actualmente en construcción, con una capacidad de recogida conjunta de 3.500 metros cúbicos; la incorporación al servicio de cuatro lanchas salvamares, adicionales a las 49 que estarán operativas a final de 2006, y tres lanchas salvamares polivalentes de 30 metros de eslora; la incorporación de una mayor dotación de personal, necesario para reforzar la estructura operativa de Sasemar; el mantenimiento de la tripulación en la base de seis helicópteros de forma permanente —24 horas, 365 días—, lo que permite optimizar los tiempos de respuesta de estos medios ante emergencias; el coste de explotación de los sistemas AIS, identificación automática de buques, que se están implantando a lo largo de las costas españolas; el contrato de mantenimiento integral de todos los equipamientos de telecomunicaciones existentes en los centros de coordinación de salvamento de Sasemar; la tripulación y mantenimiento de tres aviones para labores de vigilancia, salvamento, prevención y lucha contra la contaminación; y la gestión de las bases logísticas de equipos de lucha contra la contaminación. Esto es lo que se pretende cubrir con este incremento presupuestario de gastos de explotación.

Por lo que se refiere al incremento de inversiones, el presupuesto de inversiones de Sasemar en el año 2006 era de 46,13 millones de euros. En estos momentos, la transferencia de capital va a ser de 59,9 millones de euros más una autorización de endeudamiento a Sasemar para cubrir una cantidad de hasta 105 millones de euros. Esto debe permitir financiar en el año 2007 las siguientes partidas: la financiación de la anualidad correspondiente a 2007 de la construcción de cuatro buques remolcadores de 50 metros de eslora y 60 toneladas de tiro, que sustituirán a otros tantos actualmente fletados en régimen de disponibilidad y con más de 15 años de antigüedad; la anualidad correspondiente a los tres aviones CASA, CN-235, actualmente en construcción, especialmente equipados para localización de naufragos y búsqueda y detección de contaminación

marina; la construcción de cuatro salvamares de 21 metros de eslora; la construcción de dos bases estratégicas para gestión y almacenamiento de equipos de lucha contra la contaminación; se continuará la dotación de los sistemas más avanzados de comunicación y equipos electrónicos en los 21 centros de coordinación de salvamento de cara a la consecución del objetivo básico de este centro directivo; se continuará con el proceso de intensificación de la labor de inspección marítima que seguirá incrementando la dotación y equipamiento en este área, así como los procesos de formación de los inspectores y la realización de intercambios con otros países. En resumidas cuentas, este es el incremento de gastos de explotación que, como he dicho, en el caso de estas partidas se han incrementado en un 33 por ciento y en el caso de las inversiones, sumando las dotaciones de la Dirección General de la Marina Mercante y la autorización de endeudamiento que se le da a Sasemar, prácticamente duplican los presupuestos inversores del año pasado.

La siguiente pregunta que me hace se refiere a las subvenciones al transporte marítimo. El transporte marítimo de pasajeros, a partir de este año, en el traslado entre los archipiélagos y la Península, se incrementa hasta el 50 por ciento la subvención de los residentes. Esto implica un incremento de la dotación presupuestaria del 31,17 por ciento para poder financiar esta inversión. Aquí hay que tener en cuenta, primero, que cinco puntos supone más en porcentaje que el 5 por ciento y, segundo, hay otro argumento, y es que esto genera una atracción, un incremento de la demanda que hay que tener en cuenta. La partida correspondiente pasa a ser de 72,6 millones de euros y con una partida complementaria de bonificación a familias numerosas, para este mismo concepto de transporte entre el Archipiélago y la Península, de 2,6 millones de euros, con un incremento del 94 por ciento. Desde el punto de vista del tráfico interinsular canario o balear, que es competencia de las respectivas comunidades autónomas, el incremento que se plantea en los presupuestos es llegar hasta el 25 por ciento. La idea es que el Estado subvencione el 25 por ciento de ese transporte interinsular y la comunidad autónoma, eventualmente, a voluntad de ambas comunidades autónomas, aportará el otro correspondiente 25 por ciento, si considera que el nivel de subvención al que hay que llegar es el 50 por ciento en el tráfico interinsular. Esto sobre el transporte marítimo.

Respecto al transporte aéreo, la política es la misma, solo que, en este caso, el tráfico interinsular también es competencia del Estado. Se están incrementando las partidas correspondientes a las subvenciones a residentes hasta el 50 por ciento en ambos supuestos: tráfico interinsular y tráfico entre los archipiélagos y la Península, además, por supuesto, de Ceuta y Melilla. Las cifras de aviación civil son bastante más importantes y puedo proporcionárselas. El programa asciende a un importe de 379,6 millones de euros, lo que significa un incre-

mento del 21,55 por ciento, de los cuales a Canarias corresponden 234 millones, a Baleares 124,9 millones y a Ceuta y Melilla 12,25 millones de euros. Estas son las cifras correspondientes a la subvención aérea. Además de esto, hay una partida que figura separada en el presupuesto, igual que en el transporte marítimo, que corresponde a las familias numerosas: el 5 por ciento del billete en la categoría general y el 10 por ciento en la categoría especial. El importe por este concepto es de 8.400.000 euros en el conjunto de las subvenciones globales.

En cuanto a la subvención a la mercancía entre los archipiélagos y la Península, la partida no aumenta desde el punto de vista presupuestario porque creemos que hasta ahora no se han agotado las partidas correspondientes para la subvención a la mercancía. Esto no implica que no intentemos mejorar el decreto para controlar situaciones que podemos interpretar como abusivas en algunos supuestos o bien incorporar otros supuestos que entren a tenerse en cuenta a la hora de los mecanismos de subvención. En cualquier caso, la partida que está autorizada en el presupuesto de este año es idéntica a la del año pasado. Son partidas que se gestionan desde las delegaciones del Gobierno, y sinceramente creo que se ha hecho un esfuerzo por racionalizar la utilización de estas partidas que se ha traducido en un ahorro notable que debe permitir mantener las obligaciones que se plantean hasta ahora con las mismas cantidades presupuestadas.

Antes no había mencionado los temas referidos a la *security*, habíamos hablado fundamentalmente de los planes de *safety*, pero desde el punto de vista de la *security*, es decir, de la seguridad policial, esto tiene una importancia cada vez más notable, como a ustedes seguramente no se les oculta. Acabo de viajar la semana pasada a través de Heathrow y puedo decirles que las colas que había para despojarse de toda clase de líquidos, geles, etcétera, era absolutamente kilométrica, lo cual obliga a ir a los aeropuertos con una anticipación de entre dos y tres horas para tener la seguridad de llegar a tiempo para tomar el avión correspondiente. Hay una nueva normativa europea, que creo que se planteará en el Consejo de Ministros del próximo día 12 de octubre, en la que se regulan las medidas de seguridad adicionales que se plantean desde el punto de vista del control de la seguridad en los aeropuertos. Se ha optado, en vez de por medidas de prohibición drástica, por medidas de regulación, es decir, establecer unas cantidades máximas que se pueden llevar en el equipaje de mano y unos sistemas de bolsas cerradas transparentes. Una de las cuestiones pendientes desde el punto de vista presupuestario es la repercusión que todo esto tiene en los presupuestos de AENA. En estos momentos, desde el punto de vista de la seguridad —es fundamentalmente *security* la que se aplica—, el déficit que tenemos respecto a la recaudación que se hace por una tarifa aprobada de seguridad es de aproximadamente 67 millones de euros en AENA. Este año, en vez de repartir esa tasa de segu-

ridad al 50 por ciento entre los Presupuestos Generales del Estado y los presupuestos de AENA, nos han autorizado a que el 60 por ciento de esa tasa sea lo que percibe AENA y el 40 por ciento lo que percibiría el Tesoro, el Ministerio de Hacienda. La cantidad no es suficiente, la tasa de aeropuertos de seguridad aérea que cobra AENA está muy por debajo de la media de los grandes aeropuertos europeos, y desde luego esta es una partida de déficit muy importante que AENA va a tener que soportar. Hay que añadir que si se dificultan las ventas de las tiendas *dutyfree* que están situadas en zona inerte de los aeropuertos, esto redundará también en los ingresos de AENA, porque hay unos cánones por ventas que de alguna forma repercuten y tienen un impacto notable. En cualquier caso, las medidas se aplicarán en el momento en que entren en vigor con la mayor profesionalidad y responsabilidad. También quiero decir que se ha puesto en marcha por primera vez hace una semana la Comisión Nacional de Seguridad, que tengo el honor de presidir, en la que se coordinan para todos los aeropuertos, junto con las fuerzas del orden público —Policía, Guardia Civil, Aduanas, Protección Civil, etcétera—, todos los órganos que tienen participación en todas estas medidas de seguridad para analizar y de alguna forma tomar medidas y llegar a conclusiones que mejoren las condiciones de seguridad-*security* en relación con estos aspectos. El esfuerzo que se está haciendo respecto a la seguridad es importantísimo tanto desde el punto de vista —insisto— de la seguridad en las aeronaves u operacional como desde el punto de vista de la seguridad policial a la que me he referido. La creación de la Agencia de Seguridad por parte de Aviación Civil dará un impulso notable al desarrollo de estas medidas de seguridad a las que antes me he referido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Gracias, señor secretario general, por su comparecencia.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO (NAVAS GUTIÉRREZ). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/001242.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Continuamos con la comparecencia del señor Navas, presidente del Ente Público Puertos del Estado. Vamos a empezar con el turno de preguntas. El señor Rodríguez tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar nos gustaría que el señor Navas nos hiciese una breve valoración del sentido de las inversiones en cada uno de los puertos de interés general que hay en Galicia. En segundo lugar, en el caso del puerto de A Coruña, que es el que recibe la mayor inversión, hay una infraestructura de grandes dimensiones que se va a asumir con la capacidad de endeudamiento de la Autoridad Portuaria,

con la venta de terrenos del puerto actual o, mejor dicho, la liberación de esos terrenos para la edificación y con fondos europeos. Nos gustaría saber en relación con esta inversión si se acabó todo el proceso de expropiaciones o queda alguien que aún no haya accedido al dinero de la expropiación, bien por oposición a lo que se ha tasado o bien por haber recurrido a algún método de carácter administrativo legal. En segundo lugar, en el caso del puerto de Ferrol, sabe que hay un debate público en relación con su segunda fase. Hace año y medio usted explicó en esta Cámara, aparentemente con cierta lógica y cierta coherencia, por qué razón se debía esperar a la construcción de una segunda fase y a ver cuáles eran el rendimiento y el desarrollo de la potencialidad de la primera. Nos gustaría saber si cambió de opinión o si sigue manteniéndola y cuáles son los peligros y las dificultades que usted ve para acceder a la construcción de una segunda fase sin la comprobación fehaciente de cuál era el rendimiento de la primera. En relación con este mismo puerto, nos gustaría saber si hay alguna posibilidad, a pesar de que sea una infraestructura de la Dirección General de Carreteras, de que el acceso por carretera se acelere lo más posible para que pueda estar acabado a finales del año 2007. Nos gustaría saber si está en la mente de la Autoridad Portuaria la ejecución de las obras de acceso por ferrocarril, porque, al margen de que haya o no segunda fase, la primera fase, que es una importante plataforma logística, no tendría tampoco mucho sentido si solamente la comunicación fuese por carretera y a través del camión. Está claro que la diversificación de actividades portuarias necesita el acceso ferroviario. Por último, en relación con los puertos de Vigo, de Marín y de Vilagarcía, ¿nos podría explicar qué impacto tendría la inversión que hay preparada para el puerto de Vigo en la dinamización de la actividad portuaria y, por tanto, en el desarrollo de lo que es ya hoy el puerto de tráfico de mercancías generales más importante de Galicia? En relación con el puerto de Vilagarcía, nos gustaría saber si usted piensa que a corto plazo las posibilidades del puerto serán no solamente la autofinanciación sino incluso un desarrollo autónomo pleno sin ayuda de ningún tipo de la autoridad central.

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

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Bienvenido, señor Navas, presidente de Puertos del Estado.

El libro de presentación de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 consigna para Puertos del Estado una partida de 1.288,51 millones de euros en la que, aunque es superior al que figuraba en la presentación plurianual del año pasado, es decir, de los presupuestos del 2006, hay una diferencia de 161 millones, que yo no sé si el señor presidente justificará después con alguno de los proyectos incorporados en la Copa América del puerto de Valencia. En definitiva, quiero constatar, señor presidente, que el secretario de Estado

ha aludido al incremento en un 8,6 por ciento que han tenido en la sección 17, de Fomento, los Presupuestos Generales del Estado para 2007 respecto a los del año pasado, y que usted en materia de puertos no puede decir lo mismo, más bien al contrario, hay una reducción evidente del 8,9 por ciento. Usted me podrá justificar eso, como lo ha hecho anteriormente el secretario de Estado, diciendo que Puertos del Estado lo único que hace es sumar los planes y, por tanto, los presupuestos de cada una de las autoridades portuarias, lo que es verdad. También me podría decir de su propia cosecha que las inversiones van a saltos en materia portuaria o —textualmente— que la curva de infraestructuras va a saltos en materia portuaria. Si esto es así y Puertos del Estado mantiene una previsión hacia 2020, que es con la que juega usted, la Autoridad Portuaria, por encima de esas oscilaciones que hay en la planificación plurianual de los distintos presupuestos, que hay diferencias importantes, donde yo quiero entrar es en el origen de los fondos. No voy a ser preciso, señor presidente, pero permítame que grosso modo le diga que los fondos vienen un 30 por ciento del Estado, un 30 por ciento de la Unión Europea y aproximadamente un 40 por ciento vienen vía deuda. Más o menos. Si esto es así, y puesto que tenemos ahí el horizonte de 2008, en relación con la Unión Europea, ¿qué va a pasar a partir de entonces? Es decir, si estamos aumentando la enajenación del inmovilizado de manera considerable, si estamos aumentando la financiación y vamos a reducir los fondos de la Unión Europea, ¿quiere usted decirme cuál es el panorama financiero de viabilidad que tiene Puertos del Estado en estos momentos? ¿Cómo se van a afrontar las inversiones a partir de esa fecha? ¿Con más endeudamiento? Usted ha dicho en otras ocasiones en alguna comparecencia que desde el punto de vista de la perspectiva económica nos falta cultura de endeudamiento y que hay que ver eso como algo normal. ¿Usted considera que el endeudamiento que va a tener Puertos del Estado el año que viene va a ser normal? ¿Es eso asumible? Porque eso hay que casarlo con otro objetivo que tiene Puertos del Estado. Usted ha dicho: Por cada demanda de metro cuadrado que se realiza, Puertos del Estado va a llevar a cabo una hectárea. Siguiendo esa proporción, señor presidente, usted me dirá con qué endeudamiento va a terminar Puertos del Estado. ¿Cómo va a paliar la disminución de ingresos vía Unión Europea? ¿Con más endeudamiento? ¿Hasta qué límite? ¿Con más enajenación de inmovilizado? Esa es una pregunta de fondo que al Grupo Parlamentario Popular le tiene preocupado, porque dentro de la consultoría en la que se ha convertido Puertos del Estado, dentro de la capacidad que tiene de analizar todos los ratios y las cifras que se manejan, y que no pongo en duda, sino todo lo contrario, ¿por qué mecanismos se van a aumentar los ingresos? Yo creo que es mucho mejor hablar de eso y potenciarlo, que hablar de un endeudamiento continuado y, a la vez, una especie de desafectación o desamortización de inmovilizado. Eso es muy importante, y me gustaría que contestara a la

pregunta sobre el endeudamiento y que nos dijera qué considera usted como endeudamiento razonable.

También me gustaría —si no es posible que me conteste ahora verbalmente, señora presidenta, me lo puede contestar por escrito— saber cuál es la inversión por funciones, es decir, por tanto por ciento. Me interesaría saber también qué puertos son deficitarios en este momento y cuál es la causa. Además, sabe usted que el endeudamiento —por eso le presto tanta atención— se ha triplicado prácticamente entre 2005 y 2007, se ha triplicado la desafectación de inmovilizado y no se prevé, a pesar de que las inversiones se hacen para generar más ingresos, que el aumento de esos ingresos vaya a paliar las inversiones necesarias. ¿Cómo va a casar todo esto? ¿Cuál va a ser el ratio de inversión por tonelada por ingreso del que usted nos ha hablado en otras ocasiones?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Rivero.

La señora **RIVERO ALCOVER**: Bienvenido a esta Comisión de Fomento, señor presidente de Puertos del Estado. Le agradecemos su presencia esta tarde y la aclaración que seguramente nos brindará con su intervención sobre algunas cuestiones a todos los que estamos aquí en la tarde de hoy.

De la lectura del presupuesto se deduce que el programa de inversiones que se recoge en el mismo detecta el cumplimiento de las políticas de inversión y los objetivos de planificación y de mejora que se han marcado este Gobierno, el Ministerio de Fomento y la entidad Puertos del Estado, que se han propuesto la modernización y profesionalización del sistema portuario español, con el crecimiento, la modernización y la especialización de las infraestructuras portuarias y la potenciación de los puertos como áreas logísticas industriales y de valor añadido en las mercancías. Como ha dicho el portavoz del Grupo Popular, que me ha precedido en el uso de la palabra, nos gustaría que nos aclarara, para que también le quede claro a toda la Comisión, los recursos que tienen asignados Puertos del Estado y las autoridades portuarias para que, aunque no les guste la explicación que les pueda dar o no sea la que quieren oír, nos aclare la duda a los portavoces de los distintos grupos que estamos en esta Comisión. El esfuerzo inversor que se detecta en el plan tiene un objetivo fundamental, que es el mantenimiento y mejora de la oferta portuaria, y se adecua a la demanda previsible de tráfico con calidad medioambiental exigida como adaptación a los cambios tecnológicos; al menos, en los presupuestos se recoge que ese es el objetivo de inversión en las políticas que se venían planteando el propio Gobierno y el Ministerio de Fomento.

En cuanto a preguntas muy específicas, quisiera preguntarle al señor presidente del Ente Público Puertos del Estado con carácter general respecto a la distribución

funcional de la inversión en los puertos en el periodo 2007-2009, qué parte de la inversión iría a obras de abrigo, qué parte a obras de atraque, relaciones de puertos, ciudad, etcétera. Quisiera saber qué distribución funcional de la inversión hay en este periodo 2007-2009 tal cual se recoge. Asimismo, y para aclarar y despejar alguna duda, quisiéramos saber con qué base de crecimiento de tráfico en los puertos españoles se ha elaborado este presupuesto, más que nada por aclarar la duda sobre qué base para ese crecimiento se ha fijado a la hora de la elaboración del mismo. Asimismo, y desde la mejora de la gestión que viene impulsada desde Puertos del Estado, quisiéramos saber cuál va a ser el efecto que ha tenido en la evolución relativa de los gastos-ingresos consolidados de este sistema y cuál es, por tanto, su efecto previsto en el periodo 2007-2009. Esas son mis preguntas con carácter general sobre temas relacionados precisamente con los documentos de presupuestos generales que se han presentado.

No me puedo sustraer a mi condición de diputada por parte del territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, por lo que no voy a sustraerme a dos preguntas fundamentales en relación con los puertos de Canarias. Como bien es sabido, los presupuestos, debido a una desgraciada gestión en los puertos de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que trajo consigo una auditoría y un cambio incluso de presidente de dicha Autoridad Portuaria, lo que conllevó un retraso y una disminución por todos conocido, hubo un retraso importante en la planificación de los fondos y en la ejecución de los proyectos. De ahí que le pregunte en relación con la Autoridad Portuaria de Las Palmas qué iniciativas se han adoptado por parte de Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria para incrementar los orígenes de fondo, que también tiene relación con lo que ha preguntado el portavoz del Grupo Popular, para que se pueden acometer obras tan fundamentales como el dique de La Esfinge, el contradique de Reina Sofía y el dique de Bravo Murillo. En relación con la provincia hermana de Santa Cruz de Tenerife, y asimismo por la irresponsabilidad en nuestra opinión —al menos los canarios así lo vemos— en relación con la mala planificación que se realizó en su día y al no cumplimiento de requisitos medioambientales del grupo y de la Autoridad Portuaria en Santa Cruz de Tenerife, que vinieron a ser subsanadas por parte del Ministerio de Medio Ambiente y que ha retrasado, por tanto, los fondos —y ahí también enlazo con la opinión de esa posible pérdida de fondos si no se realiza esa planificación a la que nos tenían acostumbrados anteriormente—, quisiera preguntarle por el programa de actuación plurianual de 2007-2009, si recoge o queda recogida en los presupuestos alguna partida para esta ejecución en el puerto de Granadilla, que tan importante es para la isla de Tenerife y que ha venido dejándose con una auténtica falta de planificación y de responsabilidad por la misma. En principio, con estas preguntas creo que el Grupo Socialista tendrá al

menos cumplida respuesta, y en caso contrario ya le plantearé alguna por escrito.

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

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO** (Navas Gutiérrez): En primer lugar quería decir que para mí es un gran honor tener la oportunidad de comparecer ante ustedes y responder a las preguntas que me formulen, y espero cumplir sus expectativas.

Dicho eso, con carácter previo me gustaría insistir en algo que me parece que nos puede dar luz a todo lo que tengo que decir después, y es la forma compleja con la que se gestionan los puertos y, por consiguiente, la forma compleja con la que se presupuesta. Efectivamente, el legislador quiso que nosotros tuviéramos 28 planes de empresa, uno por cada Autoridad Portuaria. Son discusiones que tiene Puertos del Estado en las que se acuerdan los resultados. El legislador no quiso ni que Puertos del Estado se impusiera a la Autoridad Portuaria ni que Autoridad Portuaria se impusiera a Puertos del Estado, es un acuerdo. ¿Qué hemos tenido que hacer puerto a puerto este año? Primero, ver cómo evolucionó el año 2005, ver si la prognosis de tráfico que hicimos de común acuerdo se ha confirmado; en segundo lugar, ver cómo han evolucionado los ingresos, el importe neto de la cifra de negocio, cómo han evolucionado los gastos, ver si las políticas comunes que hemos implementado han servido o no para reducir gastos (como consecuencia, llegamos a unos orígenes y unas aplicaciones; una vez revisado el año 2005, tenemos perspectiva suficiente para cerrar el año 2006, y eso es lo que hemos hecho, un ejercicio de cerrar 2006 en complicidad con las autoridades portuarias; insisto, 28 planes de empresas) y, por último, establecer las bases de lo que tiene que ser el presupuesto del sistema consolidado. Pero no acaba ahí la actividad presupuestaria que se le exige a Puertos del Estado. Hace falta que el colegio de presidentes apruebe la propuesta de Puertos del Estado de distribución de los fondos de compensación interportuaria. Esa reunión se celebró en Valencia, y tengo el orgullo de decir, en mérito de mis colegas presidentes de autoridades portuarias, que, igual que en 2004 y que en 2005, se acordó por unanimidad la distribución de fondos. Son 58 millones de euros, incluida la aportación de Puertos del Estado, y se acordó por unanimidad. Un dato que me parece que es relevante. En el año 2007, el primer aportador a los fondos de compensación interportuaria —esos dineros que van a aliviar la cuenta de resultados y las inversiones de ciertas autoridades portuarias que no tienen rentabilidad económica financiera— fue Puertos del Estado, lo cual dice de la política de contención de gasto y de la política de liderar, en términos de autoridad moral, una vía. Señores, tenemos un presupuesto que tiene un alto grado de consenso. A diferencia del año pasado, cuando no pudimos consensuar el plan de empresa por Las

Palmas —por las razones que apuntaba S.S. y sobre las que luego si me permite me extenderé—, este año ha habido acuerdo con todas las autoridades portuarias en la forma de distribución. Por consiguiente, es un proyecto consensuado.

Dicho esto con carácter previo, me gustaría extenderme en las preguntas que me formulaba su señoría. Los puertos en Galicia. El criterio fundamental es que los puertos gallegos tengan una oferta e infraestructura de servicio en consonancia con la demanda, lo cual exige conocer muy bien la demanda, y no un ejercicio voluntarista sino un ejercicio que tiene dos input. Uno es el punto de vista de las propias autoridades portuarias, contrastado con unos estudios que hace Puertos del Estado cada dos y cuatro años, que es una auténtica encuesta en lo que consultamos a todos nuestros importadores y exportadores y casamos los tráficos portuarios con la capacidad import-export que tiene nuestro tejido industrial, haciendo hipótesis y simulaciones de qué parte de ese tejido industrial se importa y exporta por vía marítima. Ese es el cuadro fijo de los tráficos que tenemos que atender, y, como decía S.S., el escenario para hacer eso es un escenario de 20 años. Ha hablado del puerto de A Coruña. Creo que ya he tenido ocasión de comentarlo. En el puerto de A Coruña surge una obra de puerto exterior que tiene un componente medioambiental muy alto. El tancaje de los crudos en A Coruña se hace en el muelle de San Diego, que hay que reconocer que es un muelle de gran centralidad urbana y recorre todo A Coruña por un poliducto hasta Benz, que es, como sabe S.S., la refinería que atiende del orden de cinco millones de toneladas de producción anual y que atiende prácticamente a Galicia y norte de Portugal. Pues bien, hay que decir de forma clara y rotunda que tanto el tancaje como el producto cumplen al cien por cien los requerimientos medioambientales y de seguridad que marca la Unión Europea y que marca España; no obstante, se plantea en un momento determinado el traslado de esas instalaciones a un puerto exterior que aliviara de una losa de carácter medioambiental a A Coruña, y por eso se planteó el puerto exterior, sin perjuicio de que se plantearan también otros usos para cementos, etcétera, aprovechando la capacidad instalada que tiene el puerto exterior. En cuanto a la financiación —usted lo sabe perfectamente—, son 277 millones de euros, que se consiguieron en esta legislatura de fondos de cohesión, con una excepción bastante singular, y es que se tolera dividir el proyecto en dos fases para superar la segunda fase el ámbito temporal que el reglamento atribuye a los fondos de cohesión, 150 millones de euros, que es un proceso de enajenación de los activos del muelle de San Diego para actividades inmobiliarias, y el resto, endeudamiento y los recursos que genera la Autoridad Portuaria. El cuadro de financiación está cerrado; lógicamente, es un cuadro dinámico en la medida en que la obra tiene sus propias vicisitudes y las expectativas que tiene son las que son, pero tenemos una obra que viene no a aumentar la capacidad instalada de A Coruña, sino

a mejorar en términos de sostenibilidad la capacidad instalada de A Coruña sin perjuicio de que haya unas capacidades que se puedan poner en el mercado.

En el puerto de Ferrol tenemos la famosa discusión de la segunda fase. Le puedo decir que en el puerto de Ferrol ya se han acabado las obras de la primera fase, que comprende, como usted sabe, un dique exterior de 1.067 metros de longitud, una generación de nuevo muelle de 858 metros de longitud y 20 metros de calado, insisto, 20 metros de calado. Esa es la gran fortaleza de Ferrol, un calado difícilmente reproducible en cualquier alternativa centroeuropea. Con esto se genera una superficie de 810.779 metros cuadrados, de los que solamente van a entrar en servicio 555.171. Tenemos una reserva importante, solo que no entra en servicio. La segunda fase supone 667 metros más de línea de atraque y un incremento de superficie de 71.000 metros cuadrados, con lo que se incrementaría la zona de reserva que tiene la primera fase. El criterio al que de común acuerdo ha llegado la Autoridad Portuaria Puertos del Estado es que —estamos en línea con lo que dijimos el año pasado— lo peor que le puede ocurrir a un puerto que se autofinancia es que tenga sobrecapacidad, porque gravita como una losa, como un gasto que es más, sobre los que ya usan el puerto; luego, tenemos un puerto caro. La prueba del nueve —y estamos en línea con lo que ha dicho el BEI sobre la financiación de infraestructuras— es encontrar un privado que financie total o parcialmente la inversión. Tanto la Autoridad Portuaria de Ferrol como Puertos del Estado están a la caza y captura de ese posible cliente, y ahora me referiré a ello porque la diputada señora Rivero me ha hecho una pregunta sobre que el BEI se pronuncia sobre cuál es la prueba del nueve para que ninguna inversión se pueda saltar. Estamos en la idea de incrementar los presupuestos 20 millones de euros de la segunda fase, siempre y cuando haya un partner privado que nos garantice que no es sobrecapacidad instalada, que no vamos a cargar como una losa esos gastos de amortización a los actuales utilizadores, sino que tenemos nuevos usos. Sabe usted que hay una terminal polivalente a cuyo concesionario se le adjudicó eso no en un concurso que quedó desierto sino en adjudicación directa, y tenemos que exigir al concesionario que cubra los tráficos mínimos, pero no económicamente. No se trata de que la autoridad portuaria reciba unos fondos y tenga el puerto vacío, porque no sería cumplir la misión del puerto, sino de que los llene de tráficos. Si no es así, estaríamos en un supuesto de caducidad de la concesión que habría que analizar cuidadosamente.

El puerto de Vigo tiene un potencial extraordinario en la medida en que es el primer puerto de contenedores *import-export* de Galicia asociados fundamentalmente a la operación del automóvil de la PSA. El puerto de Vigo tiene un problema importante de superficie. Se están haciendo estudios en Bouza para ver si allí se puede resolver ese problema y se están haciendo trabajos en Salvatierra, como usted conoce, que deberían superar esos problemas de superficie que agobian extraordina-

riamente al puerto de Vigo. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)** En los presupuestos se incorporan, en complicidad con la Autoridad Portuaria de Vigo, partidas para Vigo, que es una dotación en el periodo 2007-2011 de 55 millones de euros para la terminal de Bouza, desde el reconocimiento de que hay que superar una serie de problemas medioambientales y minimizar el efecto de incursión que supone una terminal en la ría, y luego la plataforma logística, que está prevista en ese periodo aunque va a haber una inversión de 6.510.000 euros para la plataforma de Salvatierra. El puerto de Marín está atendiendo su demanda y está complementando los flujos de Vigo que no pueden ser atendidos temporalmente. En cuanto al puerto de Vilagarcía, con la ampliación reúne las condiciones, aunque está en una fase de fuerte competencia por el tráfico pesquero. El tráfico pesquero tiene otras alternativas y eso obliga al puerto a hacer una apuesta agresiva. Los puertos gallegos están cumpliendo perfectamente con su misión, tanto los de A Coruña, Ferrol y Vigo como el de Marín, en la medida en que es un puerto complementario de Vigo, y el de Vilagarcía.

Señor Campoy, se ha barajado la cifra de 1.277 millones de inversión. Cierto, pero eso es la inversión material e inmaterial. Si metemos la inversión financiera, la que aparece en los presupuestos —está ahí, pero la inversión financiera es una singularidad del sistema portuario de la que no comulgan otros modos de transporte—, la cifra es 1.413, y si se compara con los 1.427 del año anterior, tenemos una disminución de inversión del 1 por ciento. ¿Por qué tanta inversión financiera? La inversión financiera se justifica porque las grandes realizaciones, salvo la de Valencia, están en curso —la de Valencia empieza con la anualidad del año que viene—, y eso quiere decir que hasta el año 1920 tenemos la demanda razonablemente cubierta por una oferta infraestructural.

¿Cuál es el siguiente paso? El siguiente paso es el puerta a puerta, es decir, que las autoridades portuarias, sobre todo las que tienen mercancía general y contenedores, se impliquen en esa operación a través de sociedades participadas con el sector privado o con otras instituciones. Eso hace que las autoridades portuarias estén pidiendo inversiones financieras para Zales, para puertos secos, etcétera. No me extraña en absoluto —me parece que es de una racionalidad vinculada con las necesidades de mercado— que los puertos irrumpen en este mercado, sin perjuicio de que yo particularmente entiendo que cuando el mercado esté maduro serán iniciativas que deberá liderar al cien por cien el sector privado. Hoy por hoy estamos produciendo *partnership* con privados y con otras instituciones, y eso hace que la cifra de inversión financiera sea importante, desde 1.277 hasta 1.413. Eso hace, como digo, que la inversión prácticamente se mantenga.

Tiene que tener en cuenta dos argumentos más, uno de los cuales ya lo esbozó. El primero es que la curva de crecimiento de tráficos es una curva continua que tiene

un gradiente y que ahora mismo se sitúa en dos o tres puntos por encima del PIB —estamos hablando del 6 por ciento—, y sin embargo la inversión se hace por emboladas; cuando un puerto está congestionado, hay que hacer una inversión con una vocación de durar por lo menos veinte años, que no llegue la congestión en veinte años, y que después sea exigible otra inversión. Pues bien, estamos en el momento álgido de la curva de Gauss, con una inversión muy similar, pero es absolutamente razonable que en presupuestos futuros esa inversión caiga, porque ya tenemos suficiente capacidad instalada en los puertos. Otra cosa es que el puerto se interese en operaciones de intermodalidad o de puerta a puerta. La otra razón también la esbozaba usted cuando decía que en los presupuestos incluíamos partidas muy importantes que iban a ser cubiertas por la Autoridad Portuaria de Valencia con ocasión de la Copa América. Una vez que el modelo de gestión de Copa América se ha aclarado, esas inversiones las asume el consorcio Copa América y por consiguiente se detraen de la inversión de la autoridad portuaria. El conjunto de los tres efectos —inversión financiera, momento álgido de inversión con esa tendencia que usted apuntaba y que se descuenten de la autoridad portuaria inversiones porque ya están siendo asumidas por el consorcio con América gracias a un modelo de gestión bastante feliz— justifica, a mi juicio, sobradamente esa reducción de inversión, que no es reducción, insisto, 1.427 frente a 1.413.

Hablaba S.S. de orígenes de fondo y se preocupaba por ellos. Hasta ahora, en un momento álgido de inversión, los orígenes de fondo eran cuatro: los recursos generados por las operaciones, la enajenación de los activos que habían quedado difícilmente utilizables para entidades comerciales, el endeudamiento y otra partida que empieza a ser cada vez más importante, que es la participación del sector privado en la generación de infraestructuras. Permítame que me refiera a cada una de ellas. Si nos referimos al presupuesto de 2007, los recursos generados en total van a ser por un valor de 1.389 millones de euros, de los cuales 526 son los recursos generados por las operaciones, los que las autoridades portuarias cobran por las tasas afectadas, tasas del Tesoro que el legislador quiso que constituyeran ingreso de la autoridad portuaria, estamos hablando de un porcentaje de menos del 50 por ciento. La subvenciones de capital en este ejercicio 2007 van a ser 304 millones de euros; son fundamentalmente fondos de cohesión por un importe de 248 millones de euros, fondos Feder por un importe de 46,5 millones de euros, y el resto, una cuantía menor que no llega a 10 millones de euros, que son los fondos IFOP, etcétera. Luego está la enajenación de activos, que es una partida importante pero que figura en tercer lugar en el ranking, y son 96 millones de euros. Efectivamente, el saldo absoluto de endeudamiento que tiene el sistema portuario es de 1.351 millones de euros. Es una cifra que puede alarmar, pero le anuncio que el servicio de la deuda no llega al 30 por ciento. Si cualquier inversionista privado pone ese

endeudamiento en relación con el activo afecto a la explotación, verá que estamos hablando de cifras fácilmente asumibles. Cierto es que el sistema portuario no tenía costumbre de endeudarse, pero estamos hablando de cifras perfectamente asumibles. El endeudamiento de endeudamiento en el ejercicio 2007 es de 354 millones de euros. Le voy a decir en qué se basa ese endeudamiento: el 28,4 por ciento va a la Autoridad Portuaria de Barcelona y el 20 por ciento restante al puerto de Valencia; es decir, entre Barcelona y Valencia acaparan prácticamente el 50 por ciento. ¿Qué pasa en el futuro? No renunciamos a los fondos europeos. Hay un programa operativo 2007-2013 en el que si no hay Fondo de Cohesión hay otros fondos. Por ejemplo, en Canarias tenemos el Objetivo convergencia y, a mi juicio, se dan las circunstancias objetivas para que, desde el punto de vista portuario, optemos por esos fondos de cohesión. Ahora bien, en el futuro habrá una mayor participación del sector privado en la generación de infraestructuras. Si después de esta inversión tenemos resueltas las infraestructuras de nuestros puertos hasta el año 2020, con esa previsión de crecimientos —que, por otra parte, se están atemperando como consecuencia del precio del Brent y del tirón chino—, habrá que empezar con una cultura que está siendo muy alentada por la Unión Europea: las instalaciones de uso general deben ser acometidas por el sector público, entiéndase, los puertos —me refiero a canales de acceso, a obras de abrigo, etcétera—, mientras que los muelles para una terminal específica deben ser financiados por el sector privado. España tiene mucha experiencia en eso. En las terminales privadas las empresas hacían tanto la cimentación como la consolidación del suelo, pero estamos aprendiendo la implicación del sector privado en la generación integral de su propia infraestructura. Por ejemplo, el muelle de El Prat en Barcelona, el modelo de financiación de la ampliación del puerto de Valencia que en este momento está siendo sometida a declaración de impacto ambiental. La salud infraestructural, que es un elemento fundamental de la oferta entre los puertos, está garantizada por lo menos hasta el año 2020. Nos quedan asignaturas que aprender y en las que progresar: los servicios portuarios, enfatizar nuestra magnífica posición geográfica que nos permite atender a nuestro *import/export* y utilizarla como plataforma de distribución en la cuenca mediterránea y seguramente en la atlántica.

Inversión por funciones, pregunta que me hacía la diputada señora Rivero. En el programa de inversiones la distribución es la siguiente: el 36,87 por ciento se dedica a obras de abrigo, señales marítimas y acceso marítimo. Es el gran drama de los puertos españoles. Nuestros puertos son exteriores y no de ría. Para reducir la agitación que permitan las operaciones de carga y descarga, necesitamos crear superficies abrigadas. Eso impone unas importantísimas obras de abrigo muy costosas en las batimétricas. En el caso de Canarias, al lado del cantil del muelle tenemos batimétricas de 30 metros, con lo cual tenemos que hacer auténticas pirámides

sumergidas. Es el gran trauma de todos los puertos, salvo tres puertos gallegos —porque los otros tienen obras de abrigo muy importantes—: Vigo, Marín y Villagarcía, que requieren obras mucho menos importantes. En muelles y atraques la inversión será del 32 por ciento del total, en accesos terrestres a zonas de servicio del puerto —que es la responsabilidad del sistema portuario— el 4,7 por ciento; en superficies terrestres y terrenos, el 5,6 por ciento; en relaciones puerto y ciudad —elemento cada vez más importante en la medida en que la convivencia con los ayuntamientos exige crear esas interfaces que no impidan la actividad comercial pero que permitan a la ciudadanía tener un *waterfront*— nos estamos gastando el 2,5 por ciento; en informática, Edit Telecomunicaciones, el 1,54 por ciento y el resto es aproximadamente el 15 por ciento. No sé si S.S. ha quedado satisfecho con la contestación.

Pasaré a responder a la señora Rivero, que me pregunta por la distribución funcional y por el crecimiento de tráfico. Los tráficos españoles van creciendo de una forma extraordinaria. Si en el crecimiento real de 2005, a nivel consolidado de toda España, tenemos un tráfico de 442 millones de toneladas, en el año 2006 la previsión de cierre acordada con las distintas autoridades portuarias ha alcanzado la cifra de 465 millones de toneladas y el objetivo de tráfico para 2007 es de 490 millones de toneladas. Esto nos habla de la capacidad de importación y exportación de nuestro tejido económico y social. Los puertos somos conscientes de que somos un puro instrumento, que no podemos ser un limitador de esa capacidad *import/export*. Si me permiten la expresión, si alguien se tiene que colgar una medalla es el tejido económico y social de España que es el que está permitiendo estos espectaculares crecimientos varios puntos por encima del PIB. En cuanto a la composición de la mercancía, el gran rey sigue siendo la mercancía general, la de mayor valor intrínseco, y la que necesita mayor infraestructura portuaria, seguida de los graneles líquidos —que con un crecimiento del 6 por ciento, van asociados a los crudos y al movimiento de refinados— y los graneles sólidos. En el tema de contenedores, en el que España hace unos años era un país que en los *ránkings* de contenedores figuraba en un lugar poco destacado, en el cierre de 2006 tenemos ya la cifra de doce millones de teus y el objetivo de contenedores para 2007 será de 12.800.000. Ahora bien, si me permiten la expresión, cada contenedor es de su padre y de su madre. Frente a los contenedores de Barcelona y de Valencia, que atienden fundamentalmente al *import/export* de contenedores —es un modelo portuario con un cierto peaje de contenedores en tránsito que no debe superar el 30 por ciento, ahora mismo el primer puerto de contenedores de España en *import/export* es Valencia, seguido de Barcelona, merced a un tejido empresarial potentísimo, sobre todo azulejeros—, nos encontramos con otro modelo, no menos importante, que son las plataformas de transbordo, donde son perfectos ejemplos Algeciras, primer puerto de transbordo de España y primero y

segundo del Mediterráneo, y Las Palmas. Son puertos frontones que no inciden en la capacidad *import/export* pero que tienen una capacidad de generar mano de obra directa, indirecta e inducida extraordinaria. Es más, cuando la Unión Europea se planteó qué medida podría tomar en el Magreb —por razones no portuarias, a efectos estrictamente de cohesión— planteó una terminal en Tánger-Med porque es la que consume más personas de explotación/inversión. Creo que es una buena noticia el crecimiento espectacular que están teniendo los puertos españoles, insisto, no achacable a una gestión sino al potencial de crecimiento que tiene nuestro tejido económico y social.

Evolución de gastos e ingresos. Yo hablaba de la autoridad moral que debe tener Puertos del Estado para los planes de empresa, no para imponerse sino para hablar con las autoridades portuarias. Puertos del Estado nos hemos dado una norma y es que nuestros gastos tienen que crecer por debajo de la media del sistema. Eso nos da autoridad moral para decirle a un puerto que trate de contener gasto. Todas las autoridades portuarias —salvo escasas excepciones y no merece la pena detenerme en ellas— han asumido el papel de que tienen que contener gasto. En este presupuesto consolidado del sistema portuario, tengo la satisfacción de decirle que las autoridades portuarias, de forma agregada, han planteado un incremento de gasto del 6 por ciento a pesar de que estamos con un convenio colectivo complicado de gestión por competencias que conlleva grandes problemas de formación y de readaptación de personal; a pesar de eso un 6 por ciento con un incremento del importe neto de la cifra de negocio del 8,8 por ciento: 2,8 puntos más de ingresos que de gastos. Eso hay que atribuírselo al mérito y capacidad del colegio de presidentes, que han asumido la necesidad de contención de gastos.

Me preguntaba usted por Canarias, Las Palmas. Apuntaba S.S. la gestión dudosa que se había hecho en años anteriores, que había desembocado en un informe provisional del IGAE que decía que las cuentas que había presentado la autoridad portuaria no reflejaban la situación contable y patrimonial de la autoridad portuaria. Yo llevo muchos años en puertos y en otros sectores y nunca he visto un informe que diga eso. El informe definitivo quitó esa frase una vez que hubo conversaciones para arreglar eso y dijo otra no menos terrible: Esta autoridad portuaria no tiene recursos a corto para dar cumplimiento a sus obligaciones a corto. Esta autoridad está arruinada y tiene que salvarse día a día con endeudamiento a corto. ¿Qué se ha hecho en complicidad con el nuevo equipo de la autoridad portuaria? Analizar y diagnosticar el problema mediante una política de contención de gastos, de endeudamiento a largo, de traspaso de corto a largo, porque es un puerto que genera bastantes recursos, de forma que se le ha autorizado pasar de un endeudamiento que tenía de 10 millones de euros en el 2005 a 60.000 en 2006, detraído del de corto, y, además, se ha hecho una gestión que afortunadamente ha tenido éxito: que en

la reasignación de fondos Feder en Canarias se ha conseguido, con el voto entusiasta de Puertos del Estado, una reasignación al puerto de 49.154 millones de euros. Eso se ha elevado a Hacienda, que lo ha autorizado y lo ha remitido a Bruselas. Eso nos ha permitido que se planteen ya para este año 9.2 millones de euros en el 2006; 16,7 millones de euros en el 2007, y 23,2 en el 2008 como orígenes de fondo. Eso va a permitir que se desbloqueen financieramente esas obras que eran absolutamente exigibles para el desarrollo de Las Palmas y que estaban retenidas por su mínima capacidad de generar recursos. Me estoy refiriendo al muelle de la Esfinge y al contradique de Bravo Murillo, que viene a compensar la reducción del 50 por ciento del dique de Reina Sofía. Estas obras espero que se liciten, que haya unas partidas que se gasten en este ejercicio y queda completamente saneada la situación que vivíamos en Canarias.

Con relación a Tenerife, me preguntaba S.S. si se ha previsto alguna dotación presupuestaria en Granadilla. Pues bien, Granadilla es un proyecto que tuvo una oposición medioambiental muy fuerte que había bloqueado la concesión de fondos de cohesión, lo cual no quiere decir que se hubiera tramitado el expediente de cohesión; expediente que supone el informe del órgano asesor de la comisión que, como ustedes saben, está haciendo el Banco Europeo de Inversiones. El informe del Banco Europeo de Inversiones del 30 de agosto que es absolutamente claro, dice lo siguiente: «La isla de Tenerife necesita nuevas instalaciones portuarias. Para ello es preciso construir un puerto nuevo, dado que la expansión del puerto de Santa Cruz sería demasiado cara y tendría un impacto negativo sobre el medio ambiente urbano. Los estudios muestran que Granadilla es el lugar idóneo para la construcción de un nuevo puerto». Esto significa un espaldarazo del BEI a la hora de observar cómo técnica, económica y jurídicamente nos tenemos que enfrentar a un nuevo puerto y ese puerto es Granadilla. Continúa con una frase en la que dice que la dimensión de un puerto tiene que estar asociada a la existencia o no de un operador y más si estamos hablando de un puerto de trasbordo. Concluye diciendo: «El promotor no ha considerado estos últimos aspectos, la existencia de un operador, en su análisis de proyecto. Por tanto, sería aconsejable llevar a cabo un análisis de sensibilidad que tuviera en cuenta las distintas hipótesis mencionadas antes de tomar una decisión final». Se refiere al tamaño del puerto. Con este informe, que tiene fecha de 30 de agosto, estamos en las mejores condiciones para que se desbloqueen los fondos europeos en 2007-2013, que son fondos Objetivo convergencia. S.S. como sabe, es como un Objetivo 2 más insularidad. A reserva de que esos fondos se libren, eso nos ha permitido prever unas cantidades para el puerto de Granadilla, que son las siguientes. En el programa de actuación plurianual se incorpora una cantidad muy pequeña porque el expediente va a durar este año, tres millones de euros este año; 27 millones de euros en 2008; 38 en 2009; 38 en

2010 y el resto en 2011 y siguientes por un valor de 26 millones de euros; completando el coste total de la obra que es de 134 millones de euros. La gran noticia es el pronunciamiento claro y rotundo del BEI apoyando, desde el punto de vista técnico y económico, la realización sobre Granadilla.

No sé, señorías, si me dejo alguna pregunta en el tintero. Si es así pido disculpas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Gracias, señor Navas, por sus explicaciones.

Antes de continuar con el orden del día vamos a despedir al presidente de Puertos del Estado.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) OPERADORA (SALGUEIRO CARMONA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001240), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001286), Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓN) (Número de expediente 212/001403.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Para continuar con el orden del día, está con nosotros el presidente de RENFE-Operadora, el señor Salgueiro. ¿Grupos que desean formular preguntas? (**Pausa.**)

Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Ahora con más razón que antes, Renfe tiene más difícil presentar sus inversiones de forma regionalizada, pero no cabe duda de que las inversiones nunca caen en el aire y que uno de los grandes secretos de los presupuestos del Estado está en que el 25 por ciento de las inversiones aparece como no regionalizables, cuando sí van destinadas a algún lugar. Si se analizara lo que aparece como no regionalizable, comprobaríamos que en un 90 por ciento el destino es Madrid, Barcelona y algún otro lugar. Se debe a la estructura poblacional del Estado español, a la entidad de los servicios de las empresas y, en particular, de una empresa como Renfe. En primer lugar, nos gustaría llevar al ánimo de Renfe, a través de su máximo representante, su presidente, la necesidad que hay de que se haga un estudio de la viabilidad del transporte ferroviario por cercanías en áreas metropolitanas de Galicia, en particular en una de ellas en la que hacer esa prueba no sería costos porque tiene un área metropolitana muy definida y una red ferroviaria que la cruza o que está situada de forma vertebradora sin ninguna utilidad. Es el caso del área metropolitana de A Coruña, con dos estaciones: una en San Diego y otra en San Cristobal; una en las proximidades de Elviña y la otra en el centro de la ciudad, en la Palloza, con su conexión con los ayuntamientos limítrofes, especialmente, el de Culleredo, que

es el más habitado y el de Cambre, que seguramente será el tercero en población después de Oleiros, por no hablar de Betanzos, que prácticamente conformaría una estructura ferroviaria de cercanías de no más de 20 Km de recorrido.

El hecho de que nunca haya manera de que Renfe asuma ni siquiera un proyecto en prueba o un estudio de viabilidad indica hasta qué extremo se sigue pensando, en términos de servicios ferroviarios, de una forma marginal en Galicia. Nos gustaría saber si Renfe tiene la intención de estudiar alternativas a corto plazo y contemplar en el futuro cuáles serían los tramos de la red ferroviaria de Galicia que se prestarían a la implantación de un servicio de cercanías, como forma de combatir la presencia abusiva del tráfico en carretera y facilitar la entrada en las grandes urbes, principalmente el área metropolitana de Vigo, Santiago de Compostela y de Ferrol-Coruña.

En segundo lugar, recientemente, tanto en respuestas escritas como en visitas a Galicia, el presidente de Renfe ha hablado del cambio de material que se va a producir progresivamente en nuestro país en el horizonte del año 2008-2010. Nos gustaría saber cuánto dinero del que dispone Renfe para el año 2007 va destinado a cambio de material y qué impacto tendrá en Galicia.

En tercer lugar, ustedes hablan —me imagino que estará dentro del convenio que van a firmar o que están a punto de firmar con la Xunta de Galicia— de cambiar una serie de servicios regionales subvencionados colocando un material mejor. En concreto, en Ourense-Santiago introducirían los R-598, según noticias de prensa —por lo menos eso es lo que dice la información—, y en el caso de Ferrol-A Coruña exactamente igual. Nos gustaría saber si esa introducción de material R-598 en esas líneas se va a hacer con nuevo material, además del que existe ya funcionando en Galicia, o si realmente con el que está funcionando en Galicia hay capacidad para dar servicio a esos dos itinerarios por lo menos con unas frecuencias igual o superiores a las actuales.

En relación con los trenes de largo recorrido, ustedes informaron de que, aparte de cambiar los trayectos a Barcelona y a Euskadi y de modernizar los de Madrid con nuevo material, hay un punto negro, que es el caso de Ferrol-Madrid, incluso en el horizonte del año 2008. Ustedes hablan de hacer solamente una remodelación, un lavado de cara, en concreto del expreso nocturno Ferrol-A Coruña, que va con un material que no sé cuántos años debe tener, pero debe estar a punto de no ser apto para el servicio. No es una buena salida hacer una remodelación puramente aparental, sino que es hora de estudiar concienzudamente la posibilidad de que exista un servicio diurno Ferrol-Madrid, no sé si independiente o con conexión con otros del resto de Galicia en alguna estación nodal o central, bien sea Monforte u Ourense, o si no habría que ir a un modelo similar al de Pontevedra-Vigo, con trenes Talgo nocturnos que se pudiesen conectar en algún lugar, pero, francamente, a

la altura del año 2008 no se puede seguir manteniendo ese material tan obsoleto, caso único en todo el Estado español, con unos niveles de ocupación, según sus propios datos, que están en el 60 por ciento, increíble en un ferrocarril tan lamentable y tan caro.

Por último, me gustaría saber si está a punto de firmarse el convenio con la Xunta de Galicia, cuánto significará ese convenio desde el punto de vista de los ingresos de RENFE y del dinero que, lógicamente, tendría que poner la Administración autonómica, y qué mejoras o compensaciones conllevaría en los servicios de Galicia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso) Por el Grupo Parlamentario Catalán tiene la palabra el señor Vilajoana.

El señor **VILAJOANA ROVIRA**: Señor presidente de RENFE-Operadora, señor Salgueiro, tengo aquí un conjunto de catorce preguntas, todas las cuales no se las voy a formular, sino que las depositaré en la Mesa para que les dé respuesta por escrito. Me gustaría tocar dos temas que me parecen de gran importancia que ahora mismo están ocupando a los medios de comunicación y sobre todo interesan a los usuarios, que son las cercanías de Renfe en Barcelona y la posibilidad de nuevas cercanías en Tarragona, Lleida y Girona. Usted sabe que hay un desplazamiento de población a estas zonas por el coste del terreno y yo quisiera saber algunas cosas que ahora le concretaré, así como, finalmente, sobre la puesta en servicio del AVE en Cataluña.

La primera pregunta que quiero hacerle es cuántos trenes van a ser entregados en el año 2007 a RENFE-Operadora para su utilización en la red ferroviaria catalana según las dotaciones previstas en las partidas correspondientes de los Presupuestos Generales del Estado de 2007, y a qué modelos de trenes las entregas de material móvil correspondientes al año 2007. Estos días al hablar de los problemas de los trenes de cercanías se aludía a un parque móvil que no podía cubrir las necesidades crecientes de los usuarios. Queremos saber cómo resuelve el presupuesto del año 2007 este tema. La siguiente pregunta es cuál va a ser el incremento de trenes en circulación en cercanías, concretamente en Barcelona, y si puede usted desglosármelo por líneas, qué partida y qué importe se destina para ello en el presupuesto del año 2007. También nos gustaría saber qué previsiones existen acerca del incremento de viajeros con origen y/o destino a las estaciones de cercanías de Barcelona a los efectos del cálculo de las dotaciones presupuestarias correspondientes a los ingresos en las cuentas de RENFE-Operadora en los Presupuestos Generales del Estado de 2007. También me gustaría preguntarle, señor presidente, si son suficientes las inversiones para el año 2007 en cercanías de Barcelona para mejorar la frecuencia de paso en todas sus líneas, si usted cree que lo que se prevé invertir en el año 2007 puede resolver esta necesidad que se plantea de mayor fre-

cuencia de paso en todas las líneas y si se han realizado estudios para iniciar los servicios de cercanías en Lleida, Tarragona y Girona, si existe un calendario para la implantación de estos servicios de cercanías, qué inversión cree usted que es necesaria en infraestructura viaria y material móvil para realizar estos servicios de cercanías, así como qué partidas se destinan en los presupuestos del año 2007 para implementar lo antes posible estos servicios de cercanías en Lleida, Tarragona y Girona.

Paso al AVE, que es otro tema que nos ocupa y nos preocupa. En primer lugar, le pregunto por un tema tarifario, algo sencillo, y es si prevén los Presupuestos Generales del Estado del año 2007 la introducción de abonos multiviajes entre Lleida y Zaragoza similares a los existentes en la línea Madrid-Toledo. Recuerde usted, señor presidente, que se habló de unas tarifas que se irían incrementando o modificando en función de la velocidad que el tren poco a poco ha ido adquiriendo. Parece ser que estamos en una velocidad no de crucero, no la que quisiéramos, pero ya vamos más rápidos, pero en tema de tarifas todavía tenemos la impresión de que vamos lentos y de que nos sale más caro que otros trenes más rápidos que hay en este país. Puede ser que sea un error mío, que seguro que usted me va a aclarar. La segunda pregunta que quería plantearle, señor presidente, es qué tarifas prevén los Presupuestos Generales del Estado en 2007 para el AVE Lleida-Tarragona que en principio entrará en funcionamiento a finales de este año. Estas son las preguntas a las que le agradezco mucho que usted pudiera responderme.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A continuación, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: En primer lugar, quiero agradecer al presidente de Renfe su comparecencia. Yo quería hacerle algunas reflexiones, a la vez que alguna pregunta, sobre el presupuesto actual que el ministerio dedica al ferrocarril. Parece ser, según las cifras de que dispongo, que casi el 50 por ciento de las inversiones del ministerio se dedican de una u otra manera al ferrocarril. Es cierto que de la mayor parte, que son aproximadamente 7.500 millones de euros, más de la mitad va dirigida a la alta velocidad. Sin embargo, a la red convencional se le dedica en mi opinión una cantidad escasa. Yo creo que es la tónica que se viene produciendo en los últimos años. Además de eso hay que añadir una cierta dispersión en las actuaciones porque, por otro lado, está la Dirección General de Ferrocarriles, que también tiene una partida importante y que en muchos casos son cuestiones típicas de infraestructuras que o bien podría hacer ADIF o bien Renfe como, por ejemplo, en lo relativo a seguridad y pasos a nivel, a lo que obviamente dedica una partida muy importante y que cuando se habla de ejecución se ve que o bien por

unas razones o bien por otras al final del ejercicio se ejecuta de manera muy irregular, cuando no escasa.

Entro en el detalle de las distintas partidas que se refieren a la inversión que realiza Renfe-Operadora en los presupuestos de 2007. Me gustaría saber por qué se triplica la inversión en Cataluña y sin embargo hay regiones, como por ejemplo Cantabria, a la que, pese a que hay un programa incluido en el presupuesto de 2005-2010, no se le asigna ni un solo euro, o a Asturias, a la que se le reduce la inversión a la mitad. Hay regiones, como por ejemplo Madrid, en las que aparecen muy pocas partidas que no sean para talleres y solo hay una partida para estaciones de cercanías que se reduce un 35 por ciento respecto a la anterior. Es verdad que si vamos otra vez a la Dirección General de Ferrocarriles, aquí existe también una partida importante para ese capítulo, pero no se ve claramente la distribución en lo que es Renfe-Operadora. ¿Por qué no aparece tampoco Castilla y León, en el presupuesto de Renfe? Tampoco hay una mención a Galicia, a La Rioja, Extremadura, o Navarra. Supongo que en el caso de Galicia será porque el convenio que existe en la Dirección General de Ferrocarriles por 150 millones de euros es el que va a contemplar todas las actuaciones en general, incluida la alta velocidad, pero tampoco se especifica claramente.

Por otro lado, en el Consejo de Ministros celebrado en León, el presidente Rodríguez Zapatero prometió reabrir la vía de La Plata y la línea de Valladolid-Ariza. Como diría el señor De la Encina, el desgraciado periodo del primer Gobierno socialista que las cerró ahora en el segundo periodo, que ya no es tan desgraciado, promete reabrir las y han pasado ya dos años y medio y, sin embargo, no sabemos nada del cumplimiento de la promesa del señor Rodríguez Zapatero en León. Esto mismo se lo pregunté en los años 2005 y 2006 con el mismo éxito en ambos casos, porque no me dijo usted nada concreto al respecto. Me gustaría saber cuándo se van a iniciar esos trabajos y qué presupuesto hay para ello, de la misma manera que también me gustaría saber para cuándo tendremos los nuevos talleres de Valladolid. He visto que en su presupuesto hay bastantes talleres que se van a reformar, construir, etcétera, concretamente a los de Málaga les asignan ustedes 13,5 millones de euros, pero para los de Valladolid no aparece nada y me gustaría saber por qué. También querría saber en qué consiste el concepto que establece la Dirección General de Transportes Ferroviarios mejora de la red ferroviaria convencional, que supongo que se asignará a Renfe y cuyo presupuesto —que es importante— de casi 74 millones de euros es lo que se va a dedicar a la red convencional en España. Me gustaría que dado que ustedes van a operar en esa red convencional, me dijera si efectivamente es para operar toda la red convencional en España. Si es así, me parece que 74 millones son una partida muy escasa para mejorar, como dice el concepto presupuestario, toda la red convencional de España.

¿Cuándo van a cambiar el material rodante de los trenes regional-exprés? Hay regiones, le pongo el

ejemplo de Madrid-Valladolid-Burgos-Miranda, que de verdad que tendría usted que ir algún día en ese tren para que vea hasta qué punto es tercermundista, por dentro y por fuera, sobre todo por la imagen que da de Renfe, porque ver la pintura desconchada en esos trenes regionales a estas alturas del siglo XXI la verdad es que para la propia compañía tendría que ser una cuestión, más que de dinero, de imagen. También se lo pregunté el año pasado y el mismo éxito tuve a la hora de ver rodando los nuevos trenes por allí, porque cuando uno va por una región tan extensa, que además afecta también a varias regiones, porque no es solamente Castilla y León, ya que los regional-exprés llegan incluso a Vitoria y en algún caso pasan hacia Galicia, se ven unos trenes que, a estas alturas, es penoso para la imagen de Renfe. Son algunas de las cuestiones que quería trasladarle sobre este presupuesto, por no alargarlo mucho más, porque veo que la luz ya está roja, y querría que me contestara usted a eso. Como conclusión, considero que el presupuesto de Renfe-Operadora en este año, en lo que se refiere a los temas más importantes como son infraestructuras de estaciones de cercanías o mejora de la red ferroviaria convencional, es muy escaso para una red convencional tan extensa.

Cuando luego ocurren accidentes importantes en estaciones, donde hay que hacer inversiones también importantes en temas de seguridad, y uno ve los presupuestos que se van a dedicar a esa seguridad y la mayoría de la partida presupuestaria de seguridad que se dedica a pasos a nivel, por ser ello importante, tendrá que darme la razón de que la partida presupuestaria es muy escasa para lo que estamos en este momento discutiendo, que es lo que le ha traído a usted a comparecer en esta Comisión por accidentes graves ocurridos en los últimos años en varias regiones de España. Quedo a la espera de sus respuestas, sin perjuicio de que alguna más que por la premura de tiempo no he podido hacerle se la trasladaré por escrito para que sea contestada con posterioridad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Le doy la bienvenida y le agradezco otra vez que esté aquí con nosotros, ya que hace poco tiempo estábamos los dos juntos en la Comisión.

He estado trabajando con los presupuestos y he visto que los de Renfe sirven para realizar la misión que tiene Renfe-Operadora, que no es otra que la prestación de servicios de viajeros y mercancías con seguridad, calidad, eficiencia y rentabilidad. Es un servicio público que en un futuro próximo sufrirá una liberalización. Hace poco estuve en la embajada de Gran Bretaña —me permitirán que les explique esto un poco— y ellos nos hablaban del acierto que ha tenido este Gobierno en separar ADIF de Renfe-Operadora, porque ellos no lo hicieron así y luego tuvieron problemas. Se ha hablado

poco de eso, pero ha sido un gran esfuerzo. Renfe-Operadora tendrá que hacer un esfuerzo inversor, que ya está realizando, lo que tendrá que repercutir en la estructura financiera de la empresa. Por eso yo quisiera preguntarle cómo ha pensado acometer el pago de estas inversiones y en qué posición dejará a Renfe-Operadora ante la liberación total de este sector en un futuro próximo. En relación con las actuaciones y su plan estratégico, vemos una de las que tiene previstas Renfe mercancías, sobre todo por el PEIT —la ministra ya ha dicho varias veces que quiere incentivar es el transporte de mercancías por ferrocarril—. Ante este creciente incremento que se prevé del transporte de mercancías y las expectativas futuras de un aumento del tráfico a través de los puertos, ¿qué actuaciones tienen previstas para acometer dichos incrementos?

Yo no quería meterme con el Partido Popular ni hablar de Cataluña; siempre digo que en cada comisión se pone la palabra Cataluña para enfrentar y no para mirar qué necesita cada uno. He visto que entre sus principales estrategias Renfe-Operadora tiene contemplado el impulso creciente y renovador de los servicios de interés público, no como otros, que se dedicaron más al AVE o al recorrido de alta velocidad que al convencional. ¿Cómo queda reflejada de forma efectiva esta estrategia dentro del presupuesto para el ejercicio 2007? En concreto, ¿qué consignaciones hay previstas para avanzar en la mejora de estos servicios y cómo se materializarán a lo largo de 2007?

Por último, hay un tema que interesa muchísimo a todos los ciudadanos y ciudadanas, por el que estamos aquí. ¿Qué mejoras se prevén en los trenes de larga distancia y qué inversiones tienen ustedes previstas en 2007 para mejorar estos servicios?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Para contestar a las preguntas planteadas por los diferentes portavoces tiene la palabra el señor Salgueiro.

El señor **PRESIDENTE DE RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) OPERADORA** (Salgueiro Carmona): Voy a empezar a contestar por el mismo orden en el que se han producido las intervenciones, aunque habrá algunas que se solaparán. Empiezo por el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, señor Rodríguez, que ha iniciado una reflexión sobre el tema de la regionalización. También a modo de reflexión le diré que, teniendo en cuenta el objetivo que tiene que cumplir Renfe-Operadora en materia de inversiones, se acentúa mucho más la dificultad de regionalizarlas, pues en el plan estratégico que habíamos aprobado y que pronto verá la luz a través del contrato-programa tiene previstas unas inversiones bastante importantes, casi 5.800 millones en un quinquenio, y casi el 95 por ciento están destinadas a la adquisición de material rodante. Renfe-Operadora es una entidad que presta sus servicios en las distintas áreas, tanto de viajeros como de mercancías y, por aquello de la eficiencia

y de sacar la máxima rentabilidad a sus inversiones, es difícil localizar un parque de trenes concreto en algunas áreas de actividad muy determinadas. Es verdad que en el área de cercanías el parque de trenes tiene una cierta concreción en los territorios; también es verdad que en la media distancia las relaciones interregionales son abundantes, con lo cual decir si un tren está en Castilla-La Mancha, en Galicia, en Andalucía o en Castilla y León tendría sus dificultades, y no digamos ya en la larga distancia, donde es prácticamente inviable adscribir a un territorio determinado su inversión. En ese sentido, la regionalización de las inversiones de Renfe-Operadora es prácticamente inviable y no conduce a ningún dato relevante que pueda entrar en ese análisis de por qué las inversiones se hacen en una región y no en otra. Esta reflexión nos ayuda, puesto que algún otro grupo parlamentario ha planteado temas concretos de inversiones, pero insisto en que el objetivo de Renfe-Operadora es el transporte de viajeros y mercancías y que tiene una actividad industrial, que es la de sus talleres, tanto el mantenimiento como la fabricación. Por tanto, las inversiones, en más del 90 por ciento, están destinadas a material rodado.

Su señoría me ha planteado también el tema de cercanías. Señor Rodríguez, yo me puedo comprometer con usted y públicamente a hacer unos estudios de viabilidad que sean esclarecedores, pero le puedo decir que del conocimiento que tenemos de la actividad, que es un conocimiento profundo sobre cómo se desenvuelve la prestación del servicio de viajeros dentro del territorio de Galicia, podemos concluir que está bien orientado. He sido meticuloso al decir la palabra orientado, porque ya en mi anterior comparecencia no tuve recelo en reconocer que el parque de trenes con el que damos servicio en Galicia, en Castilla y León, en Andalucía y en Cataluña no es el más adecuado, pero también le decía que eso se había solucionado abordando un plan de inversiones que no había quedado en papel mojado, sino que está puesto en marcha casi en su totalidad. ¿Cuándo verá la luz y cuándo verán los ciudadanos la mejoría? Lógicamente, a medida que vayamos disponiendo del parque de material que a lo largo de estos dos años hemos ido adquiriendo y que se está construyendo. Por tanto, independientemente de que podamos entrar en este análisis más pormenorizado del territorio de Galicia, insisto en que por la tipología del servicio que estamos orientando, el territorio está bien cubierto. Otra cosa es que mejore a medida que vayamos disponiendo de más material y a medida que las infraestructuras vayan permitiendo adquirir velocidades distintas.

Tenga en cuenta que en el trayecto fundamental del eje atlántico estamos hablando de kilómetros de recorrido muy largo, que no atienden a las características del transporte por cercanías y que sabe que atiende a una tipología de viajes que son muy recurrentes, viajes que requieren muchas paradas, que requieren una tipología incluso de material distinto que el de la media distancia, puesto que no necesitan trenes que tengan una punta de

velocidad muy alta, pero sí que tengan potencia suficiente como para que ese número de paradas permitan adquirir una velocidad razonable. No pongo ningún inconveniente —insisto— a que hagamos ese estudio de viabilidad, si S.S. con eso entiende que analizamos mejor y en profundidad el tema. Sin embargo, ahora mismo con la atención que prestamos a las necesidades de Galicia en cuanto a la media distancia está lo suficientemente cubierta. Insisto en que los recorridos a los que se atiende de la media distancia como es de Coruña a Vigo o de Coruña a Santiago son distancias demasiado elevadas para atenderlo con las características del material de que disponemos para el servicio de cercanías. Como he dicho, estos servicios de cercanías atienden a una movilidad muy recurrente, a una tipología de usuario de dos, tres viajes al día por motivos de estudio, por motivos de trabajo y, por tanto, con una necesidad de parque en unas determinadas horas punta y después con un decrecimiento de dicha necesidad o del grado de ocupación. También si analizamos un poco los datos de ocupación, se puede observar como en las horas punta puede haber una oferta muy ajustada a la demanda y, sin embargo, una vez que se pasan esas horas punta clave de acudir al trabajo o a los estudios, hay una sobrecapacidad de parque. Por tanto, aun reconociéndole que habrá que mejorar el parque —y hemos tomado las decisiones oportunas para que esto así ocurra— creo que independientemente de que se pueda hacer el estudio de viabilidad, la configuración de los servicios que prestamos en Galicia son los más adecuados.

Me ha preguntado también por el cambio de material móvil. En el parque de media distancia, que es el que estamos pensando que va a ser útil para Galicia, hace quince días he firmado el contrato para la fabricación de 107 trenes de media distancia, lo que nos va a permitir renovar prácticamente la totalidad del parque de media distancia destinado en toda España y del cual un gran número de trenes serán dedicados justamente a renovar todo el material que hoy circula por las vías de Galicia. Por tanto, calcule un par de años a partir de la firma del contrato. A lo largo del año 2008 empezarán a llegar las primeras unidades de estos trenes de media distancia que, como sabe, son de diversa tipología. Los hemos comprado de diesel y los hemos comprado eléctricos porque la estrategia de Renfe es sustituir el parque de media distancia que está destinado, como digo, a esta tipología de servicio. Por tanto, a partir de 2008 estaremos en condiciones de empezar a sustituir el material.

En cuanto al convenio con la Xunta, efectivamente ha habido unas negociaciones previas a nivel más técnico. Hará cuestión de una semana que tuve el honor de reunirme con la consejera de Política Territorial de la Xunta de Galicia. En esta reunión acordamos las ideas generales en que debería fundamentarse el nuevo convenio, el incremento de determinadas frecuencias, por supuesto utilizando en principio el material del que disponemos, porque —insisto— el material se compra

y se adquiere, pero tarda dos años o dos años y medio en poderse fabricar y poder estar en servicio. Por tanto, sería engañoso si yo le dijera que voy a renovar el material. Lo que sí procuraremos —y así estamos estudiándolo— es incrementar alguna frecuencia, sobre todo en el tramo de Vigo-Pontevedra y en el tramo de Coruña-Ferrol, e intentaremos intensificar algunas frecuencias más de las que venimos prestando, pero con el material de que hoy se dispone. A corto plazo iremos en la larga distancia sustituyendo determinado material a medida que vayan disponiéndose y liberándose servicios de otras regiones, no por otras regiones, sino porque la alta velocidad nos va a permitir liberar material de ancho ibérico, que ahora mismo está prestando servicio en determinadas líneas, y las podremos reutilizar en el ancho Renfe. Por lo tanto, una vez que se pongan en servicio las líneas de Barcelona y de Málaga por ancho UIC de alta velocidad, podremos reutilizar todo ese material que hoy se está utilizando en esas relaciones para mejorar las relaciones de larga distancia en Galicia, entre otros lugares, independientemente de otras circunstancias. Todo ese parque de material que ahora mismo se está utilizando en esas relaciones se reutilizará concretamente en Galicia, que es por lo que usted me preguntaba. Incluso la puesta en servicio de la infraestructura hasta Valladolid nos va a permitir con material de ancho variable llegar hasta Vigo y A Coruña, lo que supondrá unos ahorros importantes en cuanto a tiempos de viaje —ahorros de una y dos horas si contamos Barcelona—, con lo cual a medida que vayan avanzando las infraestructuras y dispongamos de nuevo material iremos mejorando las prestaciones del servicio. A finales del año 2007 es cuando en España se va a notar el esfuerzo que en materia de ferrocarril se está realizando durante esta legislatura. No les quepa duda de que cumpliendo los plazos a los que nos hemos comprometido —y hasta ahora no hay ningún indicio que nos haga dudar de ellos—, la llegada de la alta velocidad a Málaga, Barcelona y Valladolid no solamente va a suponer unas mejoras en esas relaciones, sino poder hacer reajustes con la llegada de nuevo material, y a finales de 2007 y a lo largo de 2008 se verá el esfuerzo inversor y de renovación que en materia ferroviaria se está haciendo en esta legislatura.

En cuanto al tema del material nocturno, una de las compras que hemos efectuado han sido 10 trenes-hotel y, por lo tanto, habrá que esperar a disponer de ese nuevo material para mejorar las relaciones nocturnas. No obstante, en la relación Ferrol-Madrid en principio lo que tenemos pensado es la remodelación. Yo no haría ascos a la remodelación. Tengan en cuenta que las inversiones en material rodante es casi una práctica habitual en Renfe —y no de esta época—, y yo no la critico, pero lo que hay que hacer es tratar de reutilizar en la medida de lo posible todo aquel material mediante procesos de renovación, pues es posible ponerlo en condiciones de prestar un servicio de más calidad y de mayor atención al usuario. Por lo tanto, no hagamos ascos a las remodela-

ciones, porque son positivas y no siempre se dispone de los recursos suficientes para ir a la renovación total del material. Sería ineficaz, ineficiente y poco rentable. En ese juego deberían estar tanto las nuevas inversiones como la compra de material.

No estoy en disposición de darle la cuantía del convenio, puesto que le acabo de decir que hemos iniciado prácticamente las conversaciones. Nos hemos puesto las dos administraciones, tanto Renfe como la consejera, el reto de tener cerrado el convenio antes de finales de año con idea de que esté vigente a primeros de año. Una vez que tengamos cerrada la cifra, con mucho gusto le facilitaré lo que hay en el convenio, el esfuerzo que va a suponer para la Xunta participar en el convenio. De todas formas, esta tipología de convenios es una práctica habitual a la que tenemos que ir acostumbrándonos en España, puesto que la liberalización se acerca y eso va a suponer que Renfe-Operadora tenga que ser autosuficiente desde el punto de vista de sus recursos y, por lo tanto, la prestación de servicios que realice tendrá que satisfacerlas alguien, bien porque sean servicios de interés público y la administración competente que entienda que deben prestarse determinados servicios a los ciudadanos tendrá que compensar a Renfe-Operadora o a la empresa ferroviaria que atiende esos servicios, o bien a través de los propios viajeros. Era una práctica incipiente en el transporte ferroviario que poco a poco tendrá que ir calando en esa cultura de que, en la medida en que llegue la liberalización, eso va a suponer que cada operador tendrá que tener su cuenta de resultados equilibrada y prestar aquellos servicios de acuerdo con los pactos a que se pueda llegar con las instituciones, en la medida en que sean demandados con carácter de servicio público. No sé si con esto he dado respuesta a todas las cuestiones que planteaba el señor Rodríguez.

Señor Vilajoana, algunas preguntas son difíciles de precisar. En cuanto a las cercanías en Barcelona, por lo que respecta a material, que es lo que a mí me compete, le puedo decir que vamos a remodelar el parque de cercanías de Barcelona, igual que he dicho al señor Rodríguez. En el caso de cercanías hay un contrato de 83 unidades que se están empezando a entregar por los fabricantes —eran 80, pero se amplió el contrato para sustituir las tres unidades del desgraciado atentado del 11 de marzo—, de las que me parece que ya han llegado tres unidades a Barcelona; hay otro contrato de 80 unidades más que ya están en fabricación, y antes de final de año pretendo que el consejo de administración nos autorice a iniciar el proceso de contratación del resto de las unidades para completar el parque de cercanías hasta 280 unidades, es decir, vamos a licitar unas 130 unidades antes de que se acabe el año para completar la renovación del parque que marcaba el Plan estratégico de Renfe-Operadora de 280 unidades. Como es un dato que ha sido facilitado reiteradamente en anteriores comparecencias, incluso por la ministra, le puedo decir que, de este primer lote de 80 más 80, 51 trenes irán a cercanías de Barcelona. ¿Periodos? 2007, 2008 y 2009. El resto hasta

80 unidades que pensamos que necesitarán las cercanías de Barcelona será a más largo plazo, en la medida en que ahora vamos a iniciar la contratación; a lo largo de 2007 se procederá a la licitación y calcule dos años o dos años y medio, por lo que estamos hablando de que la incorporación de más trenes se producirá a partir de 2010 ó 2011.

Me ha preguntado por el modelo. Todos los trenes que hemos comprado son del modelo que conocemos en Renfe por el Civia, que más que un tren dicen mis colaboradores que es un concepto; pues hemos comprado 280 conceptos. Es un tren que ha sido diseñado modularmente dentro de Renfe, lo que permitía la versatilidad de fabricantes que pudieran acudir a esa tipología de tren. Ese es el tren que estamos adquiriendo y que vamos a destinar no solo a Barcelona, sino a los once núcleos que actualmente explota y en los que presta servicios de cercanías Renfe. Todo ese parque, como digo, nos va a permitir, por un lado, renovar parte del material y, por otro y sobre todo, incrementar el número de las unidades destinadas a los distintos núcleos de cercanías, lo cual nos permitirá incrementar frecuencias, incluso antes de que puedan concluirse las obras de infraestructura, lo que es muy importante sobre todo para el tema de cercanías. En el caso concreto de Barcelona por el que me preguntaba, cuando se terminen las líneas de alta velocidad en su conexión con la frontera se podrá ir a una especialización de infraestructuras de la que ahora mismo no dispone. Ahora mismo cualquier estornudo de cualquier tren, y lo digo en tono coloquial, produce el atasco en cualquier cercanías. El hecho de poder disponer de mejores y mayores infraestructuras y mayor número de vías de especialización, vías para cercanías o vías para alta velocidad y vías para media distancia de mercancías, nos permitirá una mayor capacidad de transporte y, por tanto, un mayor incremento de frecuencia. No obstante, disponer también de más parque nos va a permitir a veces, y sobre todo en horas punta, poder circular con trenes en doble composición, con lo cual el incremento de oferta es importante. Nosotros calculamos que con las incorporaciones que se están produciendo en las horas punta, a finales de este año o principios de 2007 van a incrementarse en horas punta casi 5.000 plazas, que se van a poder ofertar para los servicios de cercanías, simplemente por el hecho de incorporar más trenes al parque del que actualmente se dispone. Por tanto, las mejoras van a ser a corto plazo. Bien es verdad que en el caso de Barcelona hay que convivir con las obras, y como para llegar al óptimo es necesario que las obras se realicen, es verdad que, aun reconociendo que a veces no damos el servicio con la calidad que debiéramos, hay que ser un poco considerados en el sentido de que las obras a veces producen determinadas incidencias en los tráficos que nos gustaría que no ocurrieran, pero que desgraciadamente ocurren. Por tanto, pido un poco de paciencia e insisto en que estamos empezando a ver el final del proceso. Insisto en que a finales de 2007 y a principios o a mediados de 2008 el cambio en el

sistema ferroviario español se va a notar, se va a notar el trabajo que se viene realizando a lo largo de esta legislatura.

Me ha hablado sobre cercanías de Lleida, Tarragona y Girona. Le diría, igual que he comentado al señor Rodríguez, que quizás no sea cercanías. Lo que sí le puedo garantizar es la adquisición de los 107 trenes nuevos, donde le he dicho que había eléctricos porque toda la red de Cataluña está electrificada y, por tanto, parte de esa flota eléctrica vendrá a prestar esos servicios, aparte de la flota de trenes de rodadura desplazable que tanto en el área de actividad de larga distancia como en la de media distancia se han adquirido; hemos adquirido 13 unidades —estoy hablando de memoria— del modelo 104, que es el tren que presta su servicio ahora mismo en el Córdoba-Sevilla o en el Madrid-Toledo. De esa tipología de tren hemos comprado 13 unidades y hemos comprado de rodadura desplazable tanto para larga como para media distancia 45 y 40 respectivamente. Por tanto, insisto en que la renovación del parque nos va a permitir atender a todas esas necesidades y mejorar el tráfico ferroviario de la media distancia.

Por último, ha tocado el tema de las tarifas. Me alegro que me lo toque porque es algo que no se nota, pero que está padeciendo la cuenta de resultados de Renfe-Operadora. Madrid-Toledo es una alta velocidad a media distancia, tal como está catalogada. Como este servicio prestamos Madrid-Toledo, prestamos Madrid-Ciudad Real y prestamos Córdoba-Sevilla. Es un servicio con carácter fundamentalmente público y que, por tanto, tiene una tipología de frecuencia de prestaciones distinta a lo que estamos hablando del AVE Madrid-Zaragoza-Lleida y próximamente Tarragona. Cuando surgió la polémica de las tarifas de la relación con Madrid-Zaragoza-Lleida, recuerdo que el compromiso que adquirió Renfe era el de ajustar las tarifas que se cobraban en la relación con Zaragoza y con Lleida al servicio homogéneo. Creo que el presidente del Gobierno utilizó la palabra de similar, que para prestaciones de servicios similares habría tarifas similares: Pues bien, atendiendo a la determinación del presidente del Gobierno, como no podía ser de otra forma, asimilamos las tarifas del Madrid-Zaragoza-Lleida a las que se cobraban en el Madrid-Córdoba-Sevilla. Había algunas diferencias, las acoplamos y, sobre todo, tuvimos en cuenta que en el Madrid-Sevilla estaba implantada la alta velocidad, en el Madrid-Zaragoza-Lleida, por las circunstancias que todos ustedes conocen, sin ánimo de entrar en críticas, de la mala puesta en servicio de toda esta línea, la realidad es que circulábamos a 200 kilómetros por hora; entonces, ajustamos y acomodamos las tarifas a esa velocidad de 200. Eso fue a finales de 2005 y principios de 2006. En mayo de 2006 pudimos avanzar la velocidad y se está circulando a una velocidad de 250 kilómetros por hora y no se han subido las tarifas, se han mantenido como si fuéramos a 200. Por eso digo que me viene muy bien la pregunta porque es algo que pasa desapercibido pero es lo que está pasando. A partir del

16 de octubre, como ha anunciado la ministra, se va a incrementar la velocidad a 280 kilómetros por hora y no vamos a subir las tarifas. No obstante, sí le tengo que anunciar que, a partir del 1 de enero, se procederá a remodelar todo el servicio tarifario de todos los trenes que explota Renfe. Lo que quiero decirle es que, de momento, no hemos trasladado a las tarifas los incrementos de velocidad, pero algún día tendremos que hacerlo.

Señor Merino, sin ánimo de entrar en mucha discusión, no sé si tienen una obsesión con el presidente de Renfe-Operadora, no a nivel personal, pero no acaban ustedes de entender lo de la segregación. Renfe-Operadora tiene un cometido y ADIF otro. El 90 por ciento de las cosas que usted me pregunta son de infraestructura. Le prometo que en la próxima sesión que venga, me aprendo el presupuesto de ADIF y se lo explico. Sobre el 90 por ciento de lo que me pregunta, de la Ruta de la Plata o si me parece poco la inversión, no tengo capacidad para explicárselo. Mi compañero que viene después podrá explicarle cuantas dudas tenga. En el tema de infraestructuras no puedo entrar porque no tengo datos y sería pretencioso por mi parte dar respuesta de algo que no conozco.

Hay una cosa concreta que me ha preguntado sobre el taller de Valladolid y es que no ve ninguna inversión en el anexo de inversiones. Efectivamente, esta es una obra que está en la Sociedad de Alta Velocidad y, por tanto, escapa al presupuesto de Renfe-Operadora. En cuanto a lo que me ha dicho de la imagen tercermundista de RENFE, es verdad. Todas estas cosas nos han preocupado, pero las decisiones las hemos tomado nosotros. Ese parque tercermundista y la mala imagen de Renfe es una verdad como un templo, pero, sepa usted, que la renovación del parque, los 107 trenes para la renovación de la media distancia, lo ha hecho esta dirección de Renfe-Operadora, bajo las directrices y el compromiso del Ministerio de Fomento, para que el ferrocarril tenga, de verdad, sustancia en España y se noten las inversiones. Es verdad que vamos a renovar casi el cien por cien del parque de media distancia porque, coincido con usted es tercermundista y había que mejorarlo, así como el que se pueda irradiar a todo el territorio, no solo en algunas regiones. Usted ha citado algunas actuaciones de Cataluña, pero tenga en cuenta que, como he dicho al principio, lo que está claro es que las inversiones Renfe-Operadora en trenes es difícil de generalizar. Hacemos algunas actuaciones de mejora de instalaciones en las estaciones, porque tampoco estas son competencia de Renfe-Operadora, solamente gestionamos por encomienda las que afectan a cercanías, el resto es competencias de ADIF, por tanto, las inversiones las encontrará usted en el presupuesto de ADIF.

Señor Merino, no le he contestado a muchas cosas pero es que no puedo contestárselas, como por ejemplo, la mejora de la red convencional, el reabrir la Ruta de la Plata o por qué se triplica la inversión en Cataluña. Esto último tengo que decirle que no es verdad y que no puede

llegar a esta conclusión a través de los presupuestos de Renfe-Operadora. Todas sus reflexiones han venido más del orden de las infraestructuras que de cuál es la función y el cometido que tiene Renfe-Operadora, por tanto, es difícil para mí poder contestarle a sus preguntas.

La señora Puig me ha planteado un tema que tiene mucho interés y es saber, después de todo este volumen importante de inversiones que se están realizando en estos años y que contempla la programación plurianual que está realizando Renfe, lo que va a suponer para la solvencia financiera de la empresa. Como sabe, las inversiones que está realizando Renfe podemos decir que se están financiando aproximadamente casi a tercios: un tercio mediante capacidad de cash-flow que genera Renfe-Operadora vía amortizaciones, un tercio que se realiza mediante aportaciones directas del Estado, a través de los Presupuestos Generales del Estado —este año hay una partida de 404 millones y el año pasado también la hubo— y otro tercio que es el que se hace vía endeudamiento. ¿Cuáles son las previsiones que tenemos en Renfe para no atacar ni debilitar la situación financiera a lo largo de todo este período? Nuestra previsión es acabar con una ratio de relación entre los fondos propios y el endeudamiento en torno a lo que hoy tenemos, que está por debajo del 0,9, una ratio que es bastante solvente en cuanto a capacidad financiera. Hay que tener en cuenta que los teóricos dicen que la tendencia de ratio debería ser a uno y nosotros estamos ahora mismo en el 0,75 ó 0,76 y llegaremos al 0,90 ó 0,95, como mucho, con lo cual con esta forma de financiar nuestras inversiones garantizamos la solvencia financiera de Renfe para que cuando llegue el momento de competir esté en situación de hacerlo claramente.

También me ha hablado del tema de mercancías. He de decirle que la mayor inversión de cercanías está por llegar. A ser posible, en el próximo consejo de administración adjudicaríamos la compra de 100 locomotoras —aparte de las inversiones que hemos venido realizando en vagones—, lo cual nos va a permitir también tener una flota muy amplia y renovada que mejorará y acrecentará el servicio de mercancías.

En cuanto a los servicios de interés público, creo que ha quedado claro a lo largo de toda mi intervención que, desde el punto de vista del material, que es lo que nos compete, estamos haciendo un esfuerzo inversor, concentrando el mismo no solo en la alta velocidad sino en los servicios de media distancia y cercanías, con las inversiones que ya he tenido oportunidad de relatar de 280 trenes nuevos para cercanías, de 107 para la media distancia, así como los de rodadura desplazable y de alta velocidad, también para la media distancia. Con esto, he dado respuesta a cuantas preguntas me ha planteado su señoría.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Muchas gracias, señor Salgueiro. Con esto, damos por tramitado este punto del orden del día y despedimos al señor presidente de Renfe-Operadora.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE FEVE (SAÑUDO AJA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001239) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 212/001288.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Señores diputados, continuamos la sesión. El presidente de FEVE atenderá a las preguntas que tengan oportuno plantearle.

Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos ahora a enfrentar la actuación de una empresa pública dedicada al transporte ferroviario de vía estrecha... (**Rumores.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Un momento, por favor, señor Rodríguez.

Señores diputados, les ruego silencio para continuar con los puntos que nos quedan por sustanciar en esta Comisión. Muchas gracias.

Puede continuar, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Decía que vamos a plantear ahora el problema de una empresa pública dedicada al transporte ferroviario que, sin embargo, no tiene tan clarificado su futuro como Renfe, primero porque hasta ahora no parece que el marco regulatorio que se le vaya a aplicar sea el mismo que se aplica a Renfe, de separación de la infraestructura y de los servicios, y, segundo, porque se trata de una estructura muchísimo más incardinada en algunas comunidades autónomas del Estado español y por tanto en una parte parcial de su territorio. Digo esto porque hasta ahora FEVE ha sido tratada como una especie de empresa residual, sin mayor interés público y sobre todo sin una clarificación de sus perspectivas de futuro. El hecho de que el Estado vaya a mantener una inversión en esta empresa para el año 2007 de 81.000.000 de euros frente a los 80.000.000 del año 2006 indica hasta qué extremo estamos ante un tipo de reducción progresiva aunque leve, de un año con respecto al anterior. En el caso concreto de Galicia, si en el año 2006 los Presupuestos Generales del Estado de FEVE para Galicia representaban el 6,2 por ciento del conjunto del Estado español, en el año 2007 van a representar el 5,7 por ciento. Pues bien, en función de estos datos, me gustaría que me diese una información clarificadora sobre a qué se van a destinar en concreto los 4,6 millones de euros que dedica FEVE a Galicia, en particular cuánto corresponde, aunque ya lo sabemos, a la provincia de A Coruña y a qué se destina, que es prácticamente la parte de León, y cuánto corresponde a la provincia de Lugo y a qué se destina, con el fin de saber en primer lugar, si estas cantidades significan que va a ser posible de una vez por todas acometer la obra de duplicación de vía y electrifi-

cación entre Ferrol y Xubia. Debía haberse iniciado en el año 1998, estamos en 2007 y la verdad es que no se ha hecho nada de nada. No acabamos de entender si es un proyecto definitivamente postergado o incluso anulado o si se va a recuperar de alguna forma con fiabilidad y claridad. En segundo lugar; igual que hicimos con el presidente de Renfe, nos gustaría saber cuál es el estado del posible convenio con la Xunta de Galicia para dotar de unos servicios ferroviarios acordes con las necesidades de A Mariña lucense y si hemos avanzado en la posibilidad de hacer una adecuación de la relación intermodal entre el transporte de carretera y del ferrocarril que depende de FEVE, en concreto en la comarca de Ferrol y también en A Mariña.

Por último, nos gustaría saber cuáles son los proyectos que tiene FEVE para el ejercicio 2007 en relación con el funcionamiento del Transcantábrico y su adecuación a los servicios del conocimiento del medio ambiente, del paisaje y del patrimonio cultural y artístico de Galicia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: En primer lugar, quiero agradecer al presidente de FEVE su presencia en esta Comisión. Entrando en la valoración del presupuesto, en una primera reflexión a mí se me ocurre que el incremento del presupuesto es prácticamente nulo. Dado que la previsión de inflación para el año que viene va a ser similar a la de este año, las inversiones previstas van a ser necesariamente menores, porque la inflación se va a comer ese incremento y entonces va a ser un presupuesto que se reduce. Me preocupa porque, cuando entramos en el detalle de las distintas partidas presupuestarias en las regiones, vemos cómo baja sustancialmente Galicia y me gustaría saber por qué se produce esa reducción. Palencia, por ejemplo, no recibe un solo euro. Yo entiendo que si hay un convenio con la Junta de Castilla y León lo es para toda la región y, por tanto, la compañía debería hacer una inversión en todas y cada una de las provincias, en unas será más alta que en otras, pero todas van a tener necesidades. Por tanto, me extraña que haya una provincia donde no se incluya ni un solo euro y donde no haya nada que hacer. Algo habrá que hacer en esa provincia, algunas necesidades tendrá, aunque solo sea de reformar o de mantener lo existente, y sin embargo ustedes no incluyen nada. La provincia de Burgos baja también notablemente y yo supongo que por lo menos en cuestiones de seguridad o en otras cuestiones habría que dotarla de una manera más importante. Por tanto, al final se ve que, salvo en el caso de León, donde el incremento es alto por la partida de inversiones en material de instalaciones, que es la partida que más aumenta, en las demás no se incrementa prácticamente nada. ¿Por qué se produce esa reducción en Galicia? ¿Para qué se incorpora la partida, por ejemplo, que se incrementa en la Comunidad Autónoma de Murcia, que

no viene especificada? Hay un plan de seguridad, pero en las partidas que se incrementan hay estudios técnicos, piezas de repuesto, maquinaria, pero no se especifica exactamente y me gustaría saber por qué se destina esa partida en concreto. También lo referido a la provincia de Palencia donde no hay absolutamente ni un euro incorporado para proyectos que, obviamente, tiene que haber porque hay una estación importante en Guardo, porque hay una serie de trazados y al final de 3.800.000 euros que había el año pasado este año se pasa a un millón más o menos, es decir, prácticamente nada. Como conclusión final querría hacerle la reflexión de que el presupuesto de FEVE, este año, es ciertamente pobre y que no responde a una filosofía que se viene manteniendo, concretamente en los convenios que ustedes tienen con otras regiones, que hacen que se detraiga una cantidad importante de los presupuestos de esas regiones para mantener unos servicios de FEVE y luego FEVE no hace una inversión como tiene que hacer, teniendo en cuenta que entre sus obligaciones figura la de mantener esa red. Otra cosa es que haya llegado a acuerdos con las comunidades autónomas para que le ayuden, pero FEVE también debería hacer un esfuerzo importante. Del presupuesto se denota que este año va a ser menor que el del año 2006. Esto me preocupa porque va a ir en detrimento de las infraestructuras en esas regiones y en los servicios, sobre todo en la calidad del servicio, y espero que eso no suponga un detrimento en la seguridad. Los servicios, la calidad de los servicios y las infraestructuras se van a ver minusvalorados por un incremento —como ya le he dicho— prácticamente nulo del presupuesto, que se lo va a comer la inflación el año que viene, lo que va a hacer que el presupuesto sea negativo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Quiero agradecer al presidente de FEVE su presencia esta tarde aquí.

Quisiera empezar hablando de una obviedad, porque FEVE tiene una especial importancia para el tráfico de viajeros, sobre todo de cercanías, del norte y de parte de Murcia. El año pasado FEVE obtuvo un incremento en el número de viajeros del 1,6 en relación con el número de viajeros del año anterior. En el transporte de mercancías, FEVE también cerró el año anterior con cifras muy positivas. ¿Por qué digo todo esto? Cuando hablamos de presupuestos miramos las cifras, los números, tantos miles de euros, tantos millones de euros, porque las cifras son importantes, sin duda, y mucho, pero para el Partido Socialista también lo son otras políticas. Para mí esta es la diferencia entre izquierdas y derechas, que dicen que todos somos iguales y no lo creo, porque las derechas se mueven por intereses, no quiero decir que sean oscuros, intereses legítimos, que pueden ser de colectivos o de ciudades, pueblos, etcétera, y las

izquierdas por valores. Para actuar con valores, sobre todo el de igualdad para todos los ciudadanos, tenemos que planificar; es muy importante que haya planificación. Por eso el año pasado nos habló del plan estratégico de la empresa. Para nosotros, como he dicho, se trata de un objetivo prioritario para las empresas públicas porque estamos hablando de dinero público y la gestión de este dinero es importante. Además, es importante que cuenten con planes a largo plazo que aseguren su viabilidad y garanticen las prestaciones de servicios a los ciudadanos. ¿Nos podría contar en qué fase está la aplicación de este plan y cuáles son sus objetivos y características principales?

Mirando sus cuentas y sus números he visto que el apartado de explotación ha bajado más de un 20 por ciento, y la verdad es que me ha sorprendido. No me consta que hayan tenido ustedes paros o huelgas generales en los últimos tiempos y ciertamente en la anterior etapa la conflictividad laboral fue tan importante que afectó gravemente a los viajeros. ¿Cómo lo han solucionado? ¿Siguen teniendo dos convenios? ¿Cómo afecta esto a la gestión?

Por último, como ya hemos hablado de liberalización que está a las puertas del futuro, esta compañía tiene que asegurar su futuro en el contexto de competitividad marcado por la Ley de liberalización del sector ferroviario y como conocemos la importancia que tiene FEVE —por eso he empezado hablando de las cercanías en el transporte de viajeros en Asturias, Cantabria, Galicia y Euskadi— ¿podría explicarnos en qué situación, con qué perspectivas afronta el transporte de mercancías en el futuro y qué cambios se están produciendo en esta actividad? ¿En qué dirección se producen? ¿Aumentan o disminuyen los tráficos y el volumen transportado? ¿Considera un elemento estratégico en su plan de empresa esta actividad? Quizá con esto podrá solucionar la falta de dinero que hay en sus presupuestos según otros diputados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Para contestar a las cuestiones formuladas tiene la palabra don Dimas Sañudo, presidente de FEVE.

El señor **PRESIDENTE DE FEVE** (Sañudo Aja): Señorías, si me lo permiten voy a empezar por el final, contestando a una de las preguntas que me ha hecho la señora Puig, porque tendrá mucho que ver con una contestación que haré en sentido global a los dos intervinientes, tanto del BNG como del Partido Popular; tiene que ver con el plan estratégico. Todo lo que nosotros hacemos obedece a una estrategia que se planteó en esta compañía desde que nosotros asumimos la responsabilidad, porque, como muy bien saben y ya he contado en otras comparencias, no había un rumbo claro al que dirigir la empresa de FEVE; ahora que lo hay, me van a permitir que lo explique.

El plan estratégico va por buen camino. El nivel de desarrollo del mismo está muy avanzado y ya contamos

con los planes de negocio de las distintas unidades de la empresa que se habían establecido en su momento. La compañía está planteando la necesaria transición desde el antiguo modelo de centralización, a donde nos llevaba la Ley del Sector Ferroviario; con esto voy a contestar a una de las respuestas que me ha planteado el representante del BNG. Nosotros hemos asumido esa responsabilidad, independientemente de que la Ley del Sector Ferroviario no nos contempla dentro de la separación que se planteaba para Renfe-Operadora o lo que hoy es el ADIF, y nos hemos preparado para el futuro en el camino de separar nuestra infraestructura de nuestra operadora. Es decir, dentro del paraguas de la propia FEVE nosotros hemos establecido, a través del plan estratégico y de las unidades de negocio, la separación de la FEVE en la infraestructura y de la FEVE en la operadora por lo que pudiera devenir en el futuro. Los objetivos del plan ya los conté en la anterior comparecencia. Tienen que ver con la orientación permanente al cliente, con la mejora sostenida de resultados económicos —muy importante, porque luego ustedes nos piden responsabilidades en cuanto a esos resultados económicos—, con la continuidad de la modernización de la empresa, como se plantea en nuestro plan estratégico y como figura en el PEIT, que nos han incorporado, y además con algo que nosotros planteamos como es la racionalización en las dimensiones que hemos de tener en nuestras estructuras, tanto de plantilla como de materiales, y en todos los asuntos que intervienen en la empresa, con un objetivo definitivo y es que nosotros tenemos un índice de cobertura hoy del 33 por ciento y el planteamiento que nosotros estamos haciendo para llegar a un índice de cobertura del 43 por ciento, del 2005 al 2009, es lo que se plantea en ese plan estratégico. Por eso contesto a las preguntas que nos han hecho respecto a que se han incrementado poco las inversiones este año, un 0,65 por ciento respecto del 2005. Esto tiene matizaciones, pero obedece a un plan estratégico de la compañía, que ha estimado que del 2005 al 2009 tiene que hacer una serie de inversiones para garantizar la infraestructura, fundamentalmente en la seguridad, y para poder continuar dando un servicio adecuado. ¿Por qué digo esto? Porque ustedes saben que parte de la inversión que se aprueba en este presupuesto para FEVE va contra la subvención de capital que hace el Ministerio de Fomento y otra parte muy importante contra el endeudamiento. Nosotros no hemos querido incrementar ese endeudamiento a sabiendas de que tenemos una reflexión de nuestros números, y haciendo este tipo de inversiones nos permitirá mantener la inversión en infraestructura y a la vez contener e incrementar el índice de cobertura, que es lo que nos ha dicho nuestro plan estratégico.

Entraré en los datos concretos. El destino de los 4,6 millones de euros que me planteaba el representante del BNG tiene que ver con las estructuras para la duplicación de la vía entre Ferrol y Xubia, en el concejo de Narón, con estructuras para duplicación de esa futura vía entre Ferrol y Xubia en el concejo de Ferrol, y con parte del

bloqueo automático en Ferrol-Ortigueira. Yo comparto su preocupación, como no puede ser de otra manera, señor Rodríguez. Efectivamente, aquí se había venido diciendo durante mucho tiempo que había que hacer esa duplicación, pero nadie consolidó nunca en los presupuestos dinero para poder afrontar eso. Nosotros lo que estamos haciendo es aportar lo que tiene que ver con las estructuras para poder hacer ese desdoblamiento de la línea Ferrol-Xubia que, como usted muy bien sabe, es responsabilidad del ministerio, en este caso de la Dirección General de Ferrocarriles, cuyo proyecto incluso ya está planteado porque ya le anticipé el año pasado que costaba alrededor de 15 millones de euros. Quiero decirle con esto que, compartiendo su preocupación, lo que hemos venido haciendo en FEVE en los últimos tiempos es poner las estructuras necesarias para posibilitar la duplicación de la línea Ferrol— Xubia. Respecto de la Xunta de Galicia, tendré que decirle que gracias, entre otras cosas, al cambio de Gobierno FEVE ha podido encontrar un interlocutor válido. Nosotros no pudimos, es verdad, porque cuando accedimos a la responsabilidad que hoy tenemos en FEVE las elecciones estaban en ciernes. Sin embargo, una vez que hemos mantenido esas reuniones, que culminaron el pasado día 19 de mayo, hemos firmado un convenio con la Xunta de Galicia según el cual el servicio ferroviario que prestamos entre Ferrol y Pedroso, en Narón, queda integrado dentro del Plan de transporte metropolitano de Ferrol y su área de influencia. Con la incorporación de FEVE a ese plan de transporte metropolitano, los usuarios de la línea van a poder disfrutar no solo de las ventajas de la intermodalidad que se produce entre el tren y el autobús, sino también de una rebaja importante en los precios, al poder utilizar la tarjeta metropolitana en los trenes de FEVE. Ese es el avance que hemos estado planteando.

En cuanto a las mercancías, el volumen de toneladas transportadas desde Alcoa-San Ciprián hasta el País Vasco se ha incrementado un 16 por ciento en 2005 y se prevé un incremento del 5 por ciento en 2006. Respecto al funcionamiento del Transcantábrico, en los dos últimos años, desde 2004 a 2006, hemos incrementado un 26 por ciento la capacidad de transporte de viajeros y además estamos negociando la posibilidad de un convenio con la Dirección General del Turismo de la Xunta para el Transcantábrico, independientemente de que ya por sí mismo tiene un valor que muchas veces no se pone en solfa. En el Transcantábrico transportamos al cabo del año alrededor de 3.000 personas con un alto índice económico y de renta, que atraviesan pueblos y ciudades de España, provocando que se genere más turismo y más riqueza en las zonas donde paramos, incluida Galicia; como referente, aunque nosotros llegamos a Ferrol, siempre se dice del Transcantábrico que su salida es de León hasta Santiago, por aquello de Santiago de Compostela. Con esto creo que contesto al señor Merino.

Ya le he dicho que el incremento es prácticamente nulo, pero tengo que hacer una matización. Aunque el incremento total de las inversiones es de un 0,65 por

ciento en su conjunto, en las obras en línea es de más de un 7,77, y hay que tener en cuenta que más del cien por cien de la inversión en obra en línea tiene que ver con la seguridad, y más de un 18 por ciento, con material y talleres. Donde se ha bajado ha sido en inversiones diversas, porque las inversiones para la contratación de estudios que nos permitieran desarrollar nuestro plan estratégico y las unidades de negocio ya han culminado y esos recursos los destinamos a los incrementos de las obras en línea y de los materiales y talleres.

En cuanto a que Palencia no recibe euros, algunos recibe, porque tenemos una terminal de mercancías en Guardo y estamos invirtiendo para su remodelación. En cualquier caso, ahora estamos invirtiendo 4,3 millones de euros anuales, lo que consideramos un fuerte ritmo inversor para Castilla y León, si tenemos en cuenta que la línea fue remodelada hace cuatro años. Reconocemos el esfuerzo que se hizo para reabrir la línea en 2003, pero me gustaría que se nos reconociera que hemos sido nosotros quienes hemos dado el impulso a la oferta, porque una vez hecha la infraestructura era necesario mejorar la oferta. Eso se ha conseguido, como se ha reconocido año tras año, gracias a la firma de un convenio con la Junta de Castilla y León. Nuestra oferta de servicios ha sido afectada por la demanda y ha crecido más de un 20 por ciento. Como le digo, si reconocemos el esfuerzo que se ha hecho por parte de quien consolidó la apertura de la línea, por parte de quien tiene responsabilidades en la Junta de Castilla y León, también se nos debiera reconocer el esfuerzo que nosotros hemos hecho en estos términos.

Me preguntaba por el incremento de Murcia. Efectivamente, se ha incrementado. Son cantidades pequeñas. Parece que el incremento puede ser muy sustancioso pero en términos cuantitativos es poco. En Murcia se está planteando el enclavamiento de Cartagena desde el puesto de mando de Santander y la construcción de un apeadero en el hospital de Cartagena, y a eso se debe.

Acabo con lo que me planteaba la señora Puig. Ya le he contestado respecto del plan estratégico y de algo que para nosotros es muy importante, que son las mercancías. Efectivamente, nosotros no hemos tenido ningún conflicto colectivo en los dos años, muy al contrario, se han acabado los conflictos colectivos. Sabe que en nuestra compañía convivían dos convenios colectivos, pero ahora solo hay uno. Afortunadamente se ha firmado para cuatro años, lo que nos garantiza paz social para poder continuar con el desarrollo del plan estratégico. Es muy importante para nosotros y tenemos que seguir haciendo un gran esfuerzo en el desarrollo de nuestros trenes de mercancías. Sin embargo, puedo decirle —y no se dice— que hoy FEVE es el segundo operador de mercancías por ferrocarril de España y además es un referente en la cornisa cantábrica. En 2005 FEVE obtuvo su récord de toneladas transportadas en 3,5 millones de euros y en el año 2006 creceremos por encima de un 16 por ciento. Como le he dicho, nada de esto obedece a la

casualidad, obedece a una estrategia planificada de la nueva dirección de FEVE.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Muchas gracias, señor Sañudo. Con estas palabras damos por finalizado este punto del orden del día.

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF (GONZÁLEZ MARÍN). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001285) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 212/001402).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A continuación vamos a tramitar la comparecencia del señor presidente de ADIF, don Antonio González Marín.

¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana tiene la palabra el señor Puig.

El señor **PUIG CORDÓN**: El Ministerio de Fomento adjudicó en noviembre de 2005 un estudio para el desdoblamiento de la línea R-3 entre Montcada y Vic por valor de 650.000 euros, que incluía un estudio sobre la supresión de 26 pasos a nivel, y la fecha de la entrega se fijó en dieciocho meses. ¿Por qué durante el año 2007 no se prevé en los presupuestos el inicio de la redacción del estudio informativo? Los 265 millones de euros del soterramiento del tren en Hospitalet ¿a qué tramo hacen referencia? ¿Tenemos en cuenta que el soterramiento del tren convencional a su paso por Bellvitge está contemplado en el proyecto de ADIF del tren por alta velocidad? ¿Cuándo comenzarán las obras del soterramiento de Sant Feliú? La partida de renovación de la línea Lleida-Manresa finaliza sus aportaciones en el año 2007. En los Presupuestos Generales de 2007 consta que el tramo Calaf-Manresa está en proyecto constructivo, pero se prevé invertir casi 3 millones de euros y hasta 17 millones en los siguientes años. ¿A qué se va a destinar la inversión de 57 millones de euros que el convenio prevé para la línea Barcelona-Lleida-Manresa? ¿Qué nuevos proyectos consultivos hay que iniciar para poder materializar esta inversión? En la línea Reus-Móra, según informaciones de ADIF, había que realizarse unas inversiones de 3,5 millones de euros. ¿A qué se refieren los 10 millones del convenio? ¿Qué diferencia hay entre el proyecto puerto de Barcelona para que la Dirección General de Ferrocarriles contemple 76 millones de euros en los presupuestos generales y en los accesos al puerto del convenio se prevean 317 millones de euros? ¿Por qué en el marco del convenio no se ha propuesto el soterramiento de la línea del ferrocarril de Puigcerdà? ¿Por qué no consta el segundo cinturón orbital ferroviario y si

tiene un presupuesto estimado de 1.226 millones cómo es que no está incluido en el convenio? ¿Por qué el estudio informativo no consta en los presupuestos generales de 2007? ¿Por qué no consta la nueva línea del Maresme y que está pendiente de ese estudio que se encargó y que en teoría tendría que estar efectivo para el año 2007? ¿Qué conclusiones se están previendo de una nueva línea de interior del tren en el Maresme o quizás es que en el convenio no aparece que el desdoblamiento de la línea del Maresme sea la litoral? ¿Las cifras actuales que existen en el presupuesto de inversiones en la alta velocidad a su paso por las comarcas de Girona es suficiente para cumplir el compromiso de tener la conexión terminada entre Girona y la frontera francesa? ¿Hay presupuesto suficiente para cumplir que el soterramiento de la línea del tren de alta velocidad a su paso por la ciudad de Girona esté terminado el año 2009 para poder hacer esta conexión? El coste del proyecto del acceso al aeropuerto, según el convenio, es de 166 millones de euros, pero según la previsión de los Presupuestos Generales del Estado es de 120 millones. ¿Cuál de ellos es el correcto? ¿Hay alguna previsión, que en principio no hemos encontrado, sobre el alargamiento de la línea de tren de Blanes a Lloret de Mar? Pasaré también alguna de las preguntas por escrito.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A continuación tiene la palabra el señor Vilajoana.

El señor **VILAJOANA ROVIRA**: Señor presidente de ADIF, muchas gracias por su presencia. Quisiera hacerle un conjunto de preguntas. La primera está relacionada con la ejecución presupuestaria. Sistemáticamente, por razones diversas, las partidas presupuestarias al final no se ejecutan en el porcentaje normal o adecuado. Estamos en medias de ejecución del 75 u 80 por ciento, con lo cual se pierden partidas importantes y ello nos preocupa. ¿Qué grado de ejecución presentan las partidas presupuestadas de ADIF para el año 2006 destinadas a inversiones en Cataluña?

Usted sabe que ahora mismo en Cataluña hay un incremento importante de inversiones en ferrocarriles, también hay un incremento muy potente de usuarios en los distintos servicios que se ofrecen en Cataluña en estos momentos, y me gustaría saber qué actuaciones concretas se van a realizar en las estaciones de viajeros de Cataluña en concepto de modernización de terminales y estaciones en la red convencional. ¿Qué actuaciones concretas se van a realizar en las estaciones de viajeros de Cataluña en la línea AVE Madrid-Barcelona. ¿Qué actuaciones concretas se van a realizar en las estaciones de viajeros de Cataluña en la red de cercanías, es decir, en las tres redes que están operando en Cataluña? Queremos saber qué mejoras se están introduciendo cuando ha habido algunos conflictos recientemente por este hecho. Es decir, se ha producido un incremento importante en la oferta de servicios, una demanda fuerte de viajeros y en momentos punta ha habido una saturación

de estas estaciones generando dificultades operativas significativas. ¿Qué planes tiene en este sentido?

Hay unas preguntas concretas que me gustaría formularle, señor presidente, respecto a las actuaciones en la estación de Santa María de Palautordera: ¿Qué previsión hay en los presupuestos para el año 2007? ¿Está previsto en los presupuestos de 2007 la cesión de la estación al Ayuntamiento de Santa María de Palautordera?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A continuación tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Muchas gracias, señor presidente de ADIF, por su comparecencia y por las respuestas que sin duda dará a nuestras preguntas. Primero voy a hacer una ligera reflexión sobre el presupuesto y luego algunas preguntas.

La alta velocidad se lleva este año más de la mitad del presupuesto del Estado para el ferrocarril y, sin embargo, en nuestra opinión es un presupuesto engañoso y escaso; además, deja grandes zonas del territorio español sin perspectivas de futuro en la alta velocidad, y voy a explicar por qué sobre todo en lo que se refiere a las cifras es engañoso. Es engañoso porque las partidas que se presupuestaron el año pasado no se han ejecutado este año. Tenía razón el portavoz de Convergència cuando decía que había cifras muy altas el año pasado, que figuran en el presupuesto de 2006 que no se han ejecutado, y este año las que figuran en el apartado 2006 no coinciden con las del año pasado. Es decir, son distintas las que este año figuran en el apartado correspondiente a la Ley de 2006 que se ponen en este presupuesto con las que el año pasado figuraban para ese mismo año. Es una duda que me gustaría resolver. ¿Por qué ese cambio? ¿Por qué esa sustitución?

Considero que es escaso porque cargan las cantidades más fuertes en muchos casos donde no se van a ejecutar. Ya ocurrió también el año pasado. Por ejemplo, en el País Vasco y en otras provincias que después citaré, como es el caso de Almería o algunas de Extremadura, etcétera, figuran partidas muy importantes que es prácticamente imposible que se puedan ejecutar desde un punto de vista técnico porque yo creo —y después entraremos en algunas de las regiones donde veremos las cifras— que es imposible poder ejecutar unas cifras tan altas cuando el año pasado las que eran menores no se ejecutaron. Finalmente, en tercer lugar, deja gran parte del territorio español sin perspectivas a medio plazo de tener alta velocidad porque efectivamente hay partidas en el presupuesto que queda muy bien ponerlas electoralmente, teniendo en cuenta que ahora hay elecciones municipales y autonómicas, pero no se pueden ejecutar porque en muchos casos ni siquiera hay proyectos. Si no están hechos los proyectos, ¿cómo se puede poner una partida tan alta, que se supone que es para obras, cuando realmente en esas provincias no existe ni siquiera el proyecto de ejecución? Y así lo han hecho en muchas provincias de España. Luego no se ejecutan y no pasa

nada. En mi opinión, esa es una cuestión que puede entenderse como de técnica presupuestaria, pero que desde luego es totalmente engañoso para los ciudadanos. Un ejemplo. Entrando ya en lo que es la distribución de las partidas por regiones, las partidas en el País Vasco correspondientes al año 2006 no se han gastado. No se han gastado las que ustedes preveían y presupuestaron en el año 2006. Bueno, pues en el año 2007 ponen mucho más todavía en las partidas presupuestarias, de tal manera que en el año 2006 figuraban 110 millones de euros y en el año 2007 figuran 240 millones de euros, es decir, un incremento de casi un 130 por ciento, cuando en el año 2006 no se ejecutaron esas partidas en su totalidad ni mucho menos.

Cataluña. ¿Cómo se puede presupuestar 500 millones de euros para el AVE a Barcelona si no se han ejecutado los 400 y pico en el 2006? Es que es muy difícil técnicamente que se puedan ejecutar este año 500 millones. Igual ocurre con los 223 millones asignados a la provincia de Gerona. Es decir, Cataluña tiene en 2006 presupuestados 756 millones de euros y en el año 2007 presupuestan 914 millones de euros. Si es que es imposible que se puedan ejecutar esas partidas. Frente a eso hay regiones, como es el caso de Galicia, donde la inversión es bajísima, 1.860.000 euros, y además un millón de euros no tiene nada que ver porque es de una operación urbanística en Orense. Es posible que ustedes lo incluyan en lo que la Dirección General de Ferrocarriles llama convenio con Galicia, 150 millones de euros, pero lo que está claro es que en el presupuesto de ADIF no está.

Andalucía. Un ejemplo. En Almería se dedica una cantidad ridícula a la red convencional, 330.000 millones de euros para la modernización de estaciones y terminales de la red convencional. Con esa cantidad desde luego se puede hacer poco. Sin embargo, hay una cantidad muy alta para la alta velocidad con Murcia que yo creo que será de cara a la galería, porque si ustedes no tienen los proyectos terminados, ¿cómo van a gastarse 105 millones de euros? En Almería el presupuesto del AVE en el año 2004 fue de 4 millones de euros; se ejecutó cero. En 2005, 8 millones de euros; se ejecutaron 2,5. En 2006 se presupuestaron 38 millones de euros; no se ha ejecutado prácticamente nada. Este año ponen ustedes una partida para 2006 que saben de sobra que no se va a poder ejecutar, y el Partido Socialista en Almería ha anunciado que en 2007 se encargará el proyecto y las obras empezarán en 2008. ¿Para qué se pone entonces una cantidad tan alta si no se va a poder hacer, puesto que ustedes mismos dicen allí que los proyectos se van a encargar y a iniciar en 2007? Pues está claro que tiene un fin electoralista para las elecciones municipales de Almería.

En Asturias se reduce notablemente el presupuesto, un 20 por ciento; sin embargo, gran parte del presupuesto de 2006 no se ha ejecutado. Cantabria sigue siendo una región que yo creo que está abandonada a su suerte en el ferrocarril, porque ni en Renfe ni en Feve tienen

ustedes mayor interés en ella, año tras año se va apostando por casi todas las regiones menos por Cantabria. Yo veo el presupuesto: 2006, presupuesto total, 138.000 euros; 2007, 680.000 euros. ¿Qué se va a hacer con 680.000 euros? Ni en la red convencional ni en la red de alta velocidad. En Murcia no hay un euro para supresión de pasos a nivel, el año pasado había algo pero este año prácticamente no hay nada, y mire que hay pasos a nivel. Se reduce también la partida de modernización de estaciones, y nada para cercanías. Todo lo ponen en alta velocidad, pero luego tampoco se ejecuta, porque usted sabe que en el año 2006 pusieron una cantidad que prácticamente no se ha tocado. En Castilla-La Mancha la red convencional se abandona prácticamente en casi todas las provincias, se deja bajo mínimos, no hay ninguna estación reformada, ninguna terminal de cercanías necesita reforma. En Navarra el ferrocarril en este presupuesto no existe. Y Extremadura es uno de los ejemplos paradigmáticos de la nueva política del señor Rodríguez Zapatero en lo que se refiere a alta velocidad, porque dicen: Rodríguez Zapatero se compromete a que los presupuestos del futuro cumplan con las promesas de infraestructuras. ¿Cuáles son las promesas de infraestructuras? Llevar el AVE a Extremadura. Pero da la casualidad de que ustedes aseguran plazos e inversiones para el AVE y luego resulta que eso que se ha dicho y se ha prometido hace dos años, el año pasado y este año, no se cumple, y dice recientemente, este año, el candidato que se presenta en lugar del señor Rodríguez Ibarra que el señor Rodríguez Zapatero garantiza y avala los plazos e inversiones del AVE para el próximo año. ¿Por qué este año se ponen en el presupuesto nada menos que 78 millones de euros si en el año 2006 no había nada? Lo lógico sería que por lo menos los proyectos estén terminados y se pueda contratar la obra, pero ¿los proyectos están terminados? Usted nos puede contestar a esa pregunta; si los proyectos están terminados, estará listo para licitarse, porque 80 millones de euros en Extremadura dan para poder empezar las obras cuanto antes, no sé si va a dar tiempo a terminarlo tan rápidamente como en un año, el año 2007.

El año pasado decíamos que el presupuesto de Madrid bajaba mucho con respecto a 2005. Pues este año todavía vuelve a bajar más, y no se trata solo de la alta velocidad, yo creo que lo más grave es la bajada en la red convencional y de cercanías, que pasa de 35 millones de euros a 24, prácticamente lo mismo que se dedica solo a la provincia de Barcelona, cuando el tráfico y necesidades de Madrid son varias veces superiores a las de Barcelona. Ustedes presupuestaron 16 millones de euros para 2006, este año ponen 8 millones de euros de 2006, es decir, ustedes mismos cambian las cantidades el año pasado y este año sobre la misma anualidad, y no lo entiendo. ¿Nos lo puede usted explicar? Yo no entiendo cómo el año pasado ustedes presupuestan 16 millones de euros y este año, en el mismo apartado, año 2006, ponen 8.321.000, no sé si es lo que se ha gastado realmente y lo ponen este año así o es que han cambiado la cifra y lo

alargan en el tiempo, ponen más anualidades y de esa manera vamos tirando. En 2007 presupuestan 14 millones de euros, podrían haber añadido lo que no gastaron en 2006. En cualquier caso, el presupuesto total que figura en 2006, 348 millones de euros, no coincide tampoco con la cifra que aprobaron el año pasado, que fue de 329 millones de euros, inferior a lo que prevén para el año 2007. Por tanto, baja la inversión en ferrocarril en Madrid, pese a que el número de viajeros es cada vez mayor y seguramente será la región que más tráfico de viajeros tenga en ferrocarril.

Por último, Castilla y León. El presidente del Gobierno prometió, en León, en el año 2004, en un Consejo de Ministros muy solemne que se celebra allí en verano, que en el año 2009 va a llegar el AVE a León. Esto es como lo de Bienvenido, Míster Marshall, como es su pueblo, el AVE tiene que llegar a su pueblo en 2009. Pues bien, yo le pregunto: ¿Cómo va a llegar el AVE a León en 2009 si ponen ustedes en 2007 un presupuesto de 10 millones de euros? Él dijo que las obras empezarían en 2006, el plan del Oeste que se aprobó allí decía eso; sin embargo, no ha empezado nada; por no haber, yo creo ni los proyectos están hechos. Del tren convencional, qué decir. Ya sabe usted en qué situación está el tren convencional en Castilla y León. En Palencia prácticamente no hay partida presupuestaria, y usted sabe que los accidentes que ha habido en estos últimos años afectan directamente al estado de la infraestructura y también a la señalización y seguridad. En Palencia, se ha prometido el soterramiento cantidad de veces, a lo largo de estos tres años, más los 16 anteriores porque, como decía el portavoz del Partido Socialista, parece que solo ha habido los últimos ocho años de gobierno del Partido Popular y nos olvidamos que desde 1982 para acá han pasado 24 años y que, de los 24, 16 ha gobernado el Partido Socialista y ocho el Partido Popular; por tanto, la responsabilidad será un 30/70, pero nunca lo de los últimos ocho años. Lo que está claro es que, en los últimos tres años, el alcalde de Palencia y presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias ha dicho que ya se va a hacer, pero en el presupuesto, como usted sabe, figuran 150.000 euros, así que ya verá usted cómo vamos a hacer una obra de soterramiento con 150.000 euros. En Segovia no figura un euro para la línea Burgos-Aranda-Madrid, que es una línea...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Señor Merino, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **MERINO DELGADO**: Sí, señor presidente, termino ya.

Es una línea en la que había varios servicios de Talgo y se han suprimido todos, no se invierte en mantener la línea que, como usted sabe, es la línea más corta para ir de Irún a Madrid. La han abandonado ustedes, no tienen ningún servicio y no invierten en la línea. Para Soria, la conexión a la red de alta velocidad, tampoco, y por supuesto ni para Zamora ni para Ávila. ¿Cómo van a

seguir la alta velocidad Madrid-Valladolid si Valladolid-Burgos-Vitoria figura con 11 millones de euros? Para dar continuidad a la alta velocidad no basta con hacer Madrid-Valladolid, hay que hacer después Valladolid-Vitoria-frontera y Valladolid-León-Galicia o Asturias. Están ustedes empleando unos recursos importantísimos en el túnel de Pajares y no hacen nada entre Valladolid y León, con lo cual va a ser muy difícil que se compaginen las dos cosas. Yo le pido que me diga cómo piensan ustedes compaginar la ejecución de la alta velocidad Madrid-Valladolid con la continuidad necesaria entre Valladolid-Vitoria y Valladolid-León, para lo que ya le he dicho que prácticamente no hay presupuestos. En suma, yo considero que es un presupuesto lastimoso en lo que se refiere a la red convencional, que una vez más deja claro el nulo interés de este Gobierno por el ferrocarril convencional en muchas regiones. No se puede apostar por las líneas de alta velocidad en exclusiva, dejando la red convencional con un presupuesto tan corto, tan exiguo.

Para terminar, quiero hacerle dos o tres preguntas. El presidente del Gobierno prometió en León que se iniciarían los trabajos para reabrir la Vía de la Plata y la Valladolid-Ariza. Cómo están esos trabajos teniendo en cuenta que, como decía esta tarde el señor De la Encina, el portavoz socialista, esa desgraciada política del primer Gobierno socialista hizo que se cerrasen tantos ferrocarriles. A Castilla y León le tocaron dos o tres, estos son dos de ellos y él ha prometido ahora que se iban a reabrir. ¿Cómo están los trabajos para la reapertura?

Finalmente, ya se lo había preguntado en 2005 y 2006, pero tampoco me ha contestado a esa pregunta: ¿qué incluye el convenio que ADIF va a firmar o tendrá pensado hacer con la Dirección General de Ferrocarriles por 800 millones de euros? Viene una partida así en el presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles, pero no se especifica para qué es. Me gustaría conocer el contenido de ese convenio.

Hay algunas preguntas más que le trasladaré por escrito para no alargar mucho más la intervención. Disculpe, señor presidente, lo prolongado de mi intervención.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Le damos la bienvenida desde el Grupo Socialista a esta Comisión. He estado repasando los presupuestos de 2007 y creo que son unos presupuestos equilibrados. En contra de lo que opina la oposición, son ejecutables y cumplen con los objetivos de PEIT en temas tan importantes como la seguridad, la mejora del mantenimiento y tantos otros. Podríamos, y esto se lo digo a los señores diputados, comparar las inversiones de los ocho años del PP con los menos de tres años, porque no conviene perder la perspectiva histórica que nos da el pasado para valorar adecuadamente

lo que se está haciendo y lo que nuestro presidente, José Luís Rodríguez Zapatero, ha hecho en materia de ferrocarril. Miremos la historia, señores del PP.

Dicho esto, me gustaría preguntarle exactamente, y así queda claro, ¿qué actividad ha desarrollado ADIF en el último año y cuáles son las previsiones que usted destacaría y los proyectos más importantes programados para 2007? La línea de altas velocidades fue un programa del Partido Popular porque los socialistas nos decantábamos más por ir más despacio, si no recuerdo mal, y se está cuestionando el ritmo de ejecución de las inversiones en alta velocidad y no siempre, para mí, con informaciones veraces. Normalmente los medios de comunicación de según qué comunidades van llenos de medias verdades o medias mentiras. Se van a cumplir los calendarios previstos concretamente en las líneas del AVE de Barcelona, Málaga y Valladolid, ¿qué hay de cierto y qué medidas se han tomado para que se puedan cumplir todos estos compromisos?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Para contestar a todas las preguntas formuladas por los distintos portavoces, tiene la palabra el señor González Marín.

El señor **PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, ADIF** (González Marín): Es para mí un placer, una vez más, estar en esta Comisión para informar de las demandas que formulan los señores diputados, algunas de las cuales, como ahora veremos, serán complicadas de responder, quizá, por la falta de conocimiento de cuáles son las funciones que tiene encomendado el ADIF y cuál es exactamente su ámbito de actuación.

Quiero empezar, siguiendo el mismo orden de las intervenciones, respondiendo al señor Puig, de Esquerra Republicana de Catalunya, que ha preguntado una serie de cuestiones relacionadas básicamente con las actuaciones en las líneas convencionales de Cataluña y otras relacionadas con la alta velocidad. Como conoce sobradamente S.S., la Ley del Sector Ferroviario viene a ser una segregación de las actividades que tenía la antigua Renfe-Operadora y hace una división bastante neta de lo que es función de cada una de las dos compañías, la RENFE-Operadora se ocupa del ámbito de la operación y ADIF del ámbito de las infraestructuras. Pero, a su vez también, tanto la ley como el reglamento establece con una claridad meridiana cuál es el ámbito específico de ADIF en las infraestructuras. Y dice exactamente que ADIF tiene la competencia en la línea de alta velocidad que le encomiende el Gobierno, que forman o van a formar parte de su red propia, en todos los sentidos, en cuanto al proyecto, ejecución, seguimiento, explotación, etcétera, asimismo de la línea Madrid-Sevilla que se le encomienda cuando se realiza la Ley del Sector Ferroviario, se le da esa específica encomienda, y en cuanto se refiere a la red titularidad del Estado, que es la red

convencional, ADIF realiza estrictamente las funciones que le encomiende el Estado para la gestión de esa red, de suerte que ADIF no tiene facultades ni de planificación de la red ni de ejecución de la red de forma autónoma, sino aquello que se encuentre ordenado, incardinado en el ámbito de las actuaciones que el Ministerio de Fomento, básicamente a través del ferrocarril o de la Secretaria General de Infraestructuras, de la que tiene dependencia funcional ADIF, le encomiende. Por tanto, muchas de las actuaciones que me está comentando son actuaciones que están en ese ámbito y lamento no poder responderle, no porque no quiera hacerlo, sino porque no están en mi ámbito competencial.

Sí voy a responderle a otra serie de cuestiones que ha planteado. Ha preguntado si el coste del soterramiento de Hospitalet son las cifras que figuran en el presupuesto y entiendo que está hablando de la línea de entrada entre San Joan Despí y Barcelona Sants. Efectivamente, ese es el coste de los proyectos, pero a lo mejor la pregunta que quiere formularme es si ese coste es muy alto. A este respecto, quiero decirle, y voy a aprovechar también para hacer alguna consideración sobre el tema concreto de la entrada de la alta velocidad en Barcelona, que en estas fechas han salido a colación y están en el debate público que, como conoce sobradamente —lo conoce mejor que yo, sin ninguna duda—, el corredor entre El Prat de Llobregat y Barcelona Sants es el elemento fundamental de las conexiones ferroviarias de Cataluña, tanto en lo que se refiere a las entradas de largo recorrido y de media distancia como en cercanías, por la que circulan varias de las líneas, algunas de ellas las más importantes: la C2 y la C5, que van al aeropuerto, que atienden a una red importantísima, a una amplia zona metropolitana de Barcelona, zona que además utiliza el tren como elemento de desplazamiento. En esa red, como sabe S.S., y en aras de cumplir con un compromiso de fechas que asumí el Gobierno, que no es el 2003-2004 que se había dicho, sino 2007, se ha hecho una obra muy compleja, que lo es por varias razones. La primera porque coexiste el pasillo ferroviario abierto, si bien es verdad que con algunas limitaciones, por las que hemos pedido reiteradamente disculpas a los ciudadanos, y lo hago de nuevo en esta Cámara, porque se han producido afecciones que evidentemente no hemos deseado. Esto no ha ocurrido porque no hayamos planificado las actuaciones, sino que la obra es de una complejidad extraordinaria y, como decía, a diferencia de lo que suele ocurrir en ese tipo de obras, que se corta la relación ferroviaria y se hace la obra, hemos mantenido la relación ferroviaria, que tiene prácticamente 430 circulaciones diarias, con la ejecución de la obra. Por tanto, una obra muy compleja, muy difícil, porque, como digo, está planificada en un tiempo relativamente corto. Además, la ejecución no ha permitido en ese ámbito utilizar tuneladoras —no ha sido posible—, entre otras razones por la configuración morfológica del terreno, en el que se une no solamente el hecho de tener encima la red ferroviaria, y sin montera posible para poder utilizar una tuneladora, sino también,

como conoce, por la existencia del delta del Llobregat, por las zonas acuíferas que también existen y por los centenares de afecciones que tiene, como el paso de ferrocarriles de Cataluña, de la red de cercanías, del metro. Todo ello lo ha hecho imposible. Como digo, esa es una obra que tiene ese coste porque francamente es muy compleja. Posiblemente, estemos asistiendo a una de las obras ferroviarias más complejas que se ejecutan hoy en Europa.

Me ha preguntado sobre el compromiso de llegar en una fecha determinada a la frontera francesa, imponiendo como elementos dos zonas también muy complicadas: El paso de la Ciudad Condal, estamos hablando de un tramo relativamente corto, pues son 5,5 kilómetros, pero realmente Barcelona-Sants-Sagrera es muy complejo y también lo es el paso de Girona. Como sabe, la vía abarca prácticamente desde el entorno de Joan Torró y aledaños. La ciudad, como sabe S.S., se cruza, por un lado, con vía Vic, la red de alta velocidad, y, por otro, con la red convencional y al mismo tiempo, igual que se ha hecho en la entrada de Barcelona, sin afectar o creando las mínimas afecciones posibles al tráfico ferroviario y eso incluyendo además —me gustaría responderle a una pregunta que esta mañana le ha hecho al secretario de Estado y que él me ha pasado a mí, que hace referencia a las actuaciones en el ámbito medioambiental en la provincia de Girona— el cruce del Ter, en la intersección prácticamente del Oñar, pasando por una zona desde el punto de vista urbanístico muy compleja, la zona aledaña a San Félix, el barrio gótico, que es muy antiguo y que, evidentemente, tiene unas complicaciones adicionales, uniendo a ello la zona que hay en la salida, que complica si cabe todavía más este tema y además atendiendo a un requerimiento de los ayuntamientos de Sarriá de Ter y Sant Julià de Ramis, en el sentido de que la afección fuese la menor posible y hubiera soterramientos en la zona.

Aquí voy a enlazar con lo que se me ha preguntado esta mañana, relativo a qué se ha hecho medioambientalmente en la provincia de Girona. Señoría, la señora ministra en la sesión de control del Senado el 21 de junio pasado lo explicó, pero voy a repetirlo, pues creo que es importante. En primer lugar, en el tramo Riells-Ruidellots, que prácticamente es el primer tramo de la provincia de Girona, las propias vías incluyeron actuaciones medioambientales que totalizan 52.000.000 de euros, pero dentro del mismo tramo Riells-Ruidellots se han hecho actuaciones vía complementarios, vía modificaciones, vía modificados, que suman 25.000.000 de euros adicionales. Es decir, que en este tramo se han hecho inversiones de 77.000.000 de euros para hacer pasos de fauna y mejorar la permeabilidad, una serie de actuaciones que habían sido tratadas teniendo en cuenta la demanda de los ciudadanos de la zona. En el ámbito Sarriá de Ter-Sant Julià de Ramis, exactamente igual. En el desarrollo de los estudios informativos se ha llevado a cabo una serie de actuaciones, que en último término son mejoras del proyecto en materia medioambiental,

que totalizan 36.000.000 de euros. Y la parte más importante sin ninguna duda hace referencia al tramo justamente siguiente, Sant Julià de Ramis-Pontós. Son varios subtramos y ahí, como sabe S.S., se barajaban varias alternativas. La alternativa que se ha definido es la que se llama variante del Pla de l'Estany, que es la más respetuosa con el medio ambiente, la alternativa que genera menos afecciones, pero, como sobradamente conocen S.S., eso obliga a hacer una cantidad enorme de viaductos y de túneles, de manera que sobre el proyecto original previsto hay un incremento presupuestario estrictamente en ese tramo de 260.000.000 de euros, lo que significa que en la provincia de Girona, por lo que se refiere a actuaciones medioambientales, se están haciendo mejoras que totalizan 373.000.000 de euros.

Para terminar, el compromiso de llegar a la alta velocidad en Cataluña está compartimentado en tres etapas claramente diferenciadas. En 2006, señoría, el AVE llegará a Camp de Tarragona, lo que significa una mejora sustancial no solamente para ese ámbito que genera unas economías enormes, como estamos viendo ya y la prensa recientemente recogía, lo que significaba la subida de precios en el entorno de Perafort y la Secuita, sino la mejora de esa área que tiene una importancia estratégica, como conoce sobradamente, en el ámbito de Cataluña porque están en el centro de El Vendrell, de Reus, de Tarragona, de la Costa Dorada. Ahí está previsto que a final de 2006 entre en funcionamiento esta línea. Eso significará un recorte del tiempo en la relación Camp de Tarragona-Madrid, que estará en el entorno de 3 horas —un recorte importantísimo— y se ha hecho una inversión importante, no prevista por el Gobierno anterior, que es el cambiador de ancho de Roda de Bará, situado a varios kilómetros, como conoce, de Camp de Tarragona, que permitirá que el viajero de Barcelona se beneficie ya de entrada de esa misma línea y haya una reducción de tiempo que en principio no es sustancial, pero que significa un acercamiento a la ciudad condal. El segundo hito es 2007. Mantenemos el compromiso de estar en Barcelona en 2007 y se mantiene el compromiso de estar en la frontera francesa en el plazo estipulado.

Paso a responder al señor Vilajoana, de Convergència i Unió. Su señoría planteaba un tema que de forma diferente y en una reflexión más amplia planteaba también el diputado del Grupo Popular, señor Merino, en cuanto a la ejecución presupuestaria —si se pierden partidas, etcétera— y cuál es la ejecución en Cataluña hasta la fecha. Señoría, en este momento no soy capaz de decirle el dato segregado de cuál es la ejecución en Cataluña, pero puedo decirle que el avance que ha habido en Cataluña en esta etapa ha sido espectacular y no me voy a resistir a decírselo, si me lo permite S.S., porque muchas veces en el fragor de la batalla se olvida lo que hacemos y lo que no hacemos. Esa línea se encomienda en mayo del año 1987, hace 82 meses exactamente. Cuando este Gobierno asume su responsabilidad ni se habían iniciado las actuaciones en Barcelona Sants, es decir, no estaba

ni previsto el tema, los trenes circulaban, como conoce sobradamente, desde el 13 de octubre de 2003, que es la fecha de inicio de la línea, a 200 kilómetros por hora de velocidad máxima porque el sistema de señalización que se utilizaba era el sistema ASFA; el ERTMS, en su nivel 1, estaba en una fase prácticamente embrionaria. Una auditoría externa reveló que no funcionaba el GSM-R público, que había inestabilidades potenciales en desmontes y problemas de asiento en terraplenes, había movimiento de tierras en un viaducto y fisura en el puente del Ebro, y la red de caminos prácticamente no existía. Había el gran problema de que algunos túneles no tenían prácticamente acceso de ninguna forma y los túneles de Montblanc, que son probablemente la obra ferroviaria en cuanto a túneles en ese tramo más importante, estaban semiderruidos; el grado de ejecución entre Lleida y Barcelona era del 45 por ciento, y los accesos a Barcelona no estaban ni definidos. Como conoce S.S., porque ese debate lo ha vivido seguramente en primera persona, prácticamente no había una definición.

En los túneles de Montblanc se hizo una actuación que costó 73 millones de euros, más que la construcción de los túneles, para garantizar que no haya ningún problema de explotación ferroviaria, pero al mismo tiempo para tranquilizar a la ciudadanía en el sentido de que no va a haber ningún problema de explotación ferroviaria. La seguridad es el elemento fundamental en el ámbito ferroviario y a ello dedicamos los esfuerzos que hagan falta, también los presupuestarios, enormes esfuerzos presupuestarios, pero es fundamental que los ciudadanos conozcan que ese tema no tiene ningún problema.

En el Lleida-Barcelona hemos pasado del 45 por ciento al 90 por ciento, es decir, en un período de 30 meses se ha hecho una cantidad, en términos porcentuales igual, pero en términos de inversión mayor, porque a la par que ha ido avanzando la obra ha tenido mayor coste, estoy hablando, por ejemplo, de la inclusión de esos millones que hablaba de Montblanc. Hemos invertido 1.755 millones de euros frente a los 1.314 millones de euros que había invertidos hasta el 1 de abril de 2004. El sistema de ERTMS, nivel 1, tuvo la ocasión, prácticamente recién tomada posesión como presidente de ADIF, de acercarme a ver su situación y comprobé que estaba en fase de pizarra, si me permiten la expresión, prácticamente eran papeles. No se había hecho nada, ni pruebas ni nada. Es verdad que los presidentes del antiguo GIF y Renfe no habían permitido siquiera que los trenes circularan por las vías del GIF, por las que tenían que circular. No se había hecho nada. El ERTMS, nivel 1, como ha comentado con anterioridad el presidente de Renfe, está funcionando perfectamente desde el mes de mayo. Se habían hecho las pruebas por encima de 120.000 kilómetros para verificar que funcionaba correctamente, se elevó la velocidad a 250 kilómetros por hora y, como ha comentado mi compañero anteriormente, se elevará la semana que viene a 280 kilómetros por hora. El intercambiador de Puigvert y el by-pass de Lleida se ha puesto en servicio, lo que significa un ahorro

de tiempo importante para los viajeros que hacen el trayecto entre Madrid y Zaragoza o Barcelona y se ha hecho algo que no estaba previsto —antes lo decía—, el cambiador de ancho en Roda de Bará, que permite que las dos relaciones ferroviarias, que los dos tipos de trenes que funcionan puedan llegar hasta Barcelona, lo que significa un avance, y enlaza a su vez con el corredor mediterráneo creando un punto neurálgico ya que uno de los centros ferroviarios más importantes del país se va a ubicar justamente en el entorno de la estación de Camp de Tarragona. La estación de Camp de Tarragona, que estaba en un proyecto balbuciente, se ha cambiado radicalmente, señorías, y eso —como usted es de la zona quiero que lo sepa— significa que el edificio se ha triplicado en superficie —de 1.800 a 6.137 metros cuadrados—, el número de vías ha pasado de 5 a 8, el número de plazas de aparcamiento de 275 a 630 y la inversión de 7,8 millones a 27,5 millones, porque entendemos —y entendíamos— que una estación en ese punto tan importante no podía ser un mero apeadero. Dentro de nada vamos a poner en explotación comercial 73 kilómetros, lo que, como también decía antes, significa una reducción del tiempo de viaje y, por ende, un acercamiento de Barcelona hacia Zaragoza y también por primera vez se enlazan dos ciudades catalanas: Lleida y Tarragona.

Me hablaba de actuaciones en materia de estaciones de viajeros, de cercanías y de alta velocidad. Señoría, hay unas previsiones de inversión bien importantes en materia de estaciones; concretamente, ADIF tiene presupuestados dentro de sus activos propios no de obra del Estado, 108 millones de euros para estaciones para el año próximo. Una parte importante, 50 millones, son justamente la dotación anual para la estación Barcelona Sants. Obviamente, no queda el tema ahí, hay múltiples actuaciones en el ámbito de la red de cercanías. En Barcelona, por ejemplo, hay previsto actuaciones en Rubí, en Sant Cugat del Vallés, en Martorell, en Tarrasa este, en Cubelles, en Calafell, en Barberà del Vallès, en Sabadell sur, en El Papiol, en Vilanova i la Geltrú, en Castellsbisbal, en Montgat, en Montgat norte, en Parets, en Canovelles, etcétera.

También me hacía una pregunta en relación con el tema de Santa María de Palautordera, que es una cosa muy puntual. Este tema no está cerrado, quiero que lo sepa S.S., pero estamos viendo la forma de hacer posible que esa estación tenga una utilidad, porque es la política en la que estamos trabajando. ADIF gestiona 1.300 estaciones de todo tipo, unas son muy grandes y otras son pequeñas, aquí no están incluidas las estaciones de cercanías que, como ha dicho el presidente de Renfe con anterioridad, está gestionando en este momento Renfe-Operadora mediante convenio, por lo que estas actuaciones están en su ámbito. Estamos tratando de que aquellas que dan servicio a viajeros estén en las mejores condiciones posibles. En ese sentido, estamos dedicando importantes partidas al tema de accesibilidad, al tema de atenciones para personas de movilidad reducida. Podría

cularles múltiples actuaciones que hay pensadas para el próximo año. Se ha cerrado un convenio en este año 2006 con Cermi que hará la función de asesoramiento para todas las estaciones que se modifiquen, que se remodelen, o para las estaciones nuevas, con el fin de permitir el acceso a personas de movilidad reducida o con otro tipo de discapacidades; estamos a punto de cerrar un convenio con el Inerser, que es continuación de un convenio que había hasta esta fecha, en virtud del cual se van a hacer unas inversiones potentes para permitir que las estaciones sean centros accesibles. Como queremos que las estaciones sean centros de y para los ciudadanos y no solamente para los viajeros, vamos a trabajar en su adecuación en todos los sentidos que sea posible. Como decía, tenemos 1.300 estaciones y no todo se puede hacer de una vez, pero sí vamos a hacer actuaciones permanentes de mejora. Vamos a buscar aplicaciones a aquellas que ya no tengan una utilidad como centro ferroviario para que sean útiles para los ciudadanos, como centros de día para las personas mayores o alguna otra utilidad de uso público. En este sentido, trabajaremos en la concreta estación sobre la que me ha preguntado para conseguir llegar a un acuerdo.

El señor Merino ha hecho una amplia reflexión sobre el tema de ejecución presupuestaria, indicando además que el presupuesto de la red convencional no se ejecutaba, que era escaso y que esta era una asociación de engaños porque se ponen unas partidas y luego no se cumplen o se ponen presupuestos que no son, desde su punto de vista, razonables de ejecutar, tomando como referencia temas anteriores. Señoría, nosotros hacemos los presupuestos tratando de acomodarlos lo más posible a la realidad, tratando de que sean ajustados a las necesidades o los compromisos de puesta en explotación ferroviaria. Aunque hable de los ocho años o de los veinticuatro años, su Gobierno no puede dar ejemplo de ejecución presupuestaria ni de planificación. Las encomiendas que se le dan a ADIF, que muchas de ellas nacen en diciembre de 2002, un mes más tarde del *Prestige*, son del tenor de túneles de Pajares, o sea, de ningún lado a ninguna parte; la Y vasca, que no conecta con ningún lado; el enlace con Ávila, que no parte de ningún lado; el Ourense-Santiago, cuando no está conectado —y usted lo está reclamando en este momento— como parece razonable, Valladolid-Lubián-Ourense-Santiago; o el tramo límite de la provincia de Murcia con Almería, y desde Murcia hasta Almería no sé cuál es el procedimiento o cómo lo tenían previsto hacer, no sé si es que, como es una zona del sur, seguíamos todavía con la diligencia del siglo XIX. Señoría, se ha hecho un proceso de racionalización en este presupuesto y en el anterior. Esta mañana la secretaria general y la presidenta de Seittsa decían que lo que se había hecho era tratar de que las líneas tuvieran una coherencia, una armonía, y que permitieran la explotación. Nos estamos encontrando, por ejemplo, con que en la línea Madrid-Valladolid no estaba planificado el tramo desde Río Duero hasta Valladolid ni el tramo de Madrid hasta Fuencarral. Y no

solamente eso, sino que el tramo que se ha terminado es el tramo entre la salida de Segovia y Valdecilla. Dígame S.S. cómo lo pongo en explotación, porque hay que intentar que los recursos públicos rindan en beneficio de los ciudadanos y de las arcas públicas cuanto antes. Además, me habla de baja ejecución presupuestaria. Yo traigo datos que he tratado que sean homogéneos. Por ejemplo, en el año 2001 la ejecución presupuestaria de GIF —que es el dato que conozco, porque también lo he gestionado— era del 59,67 por ciento; en 2003, del 60,44 por ciento; en 2004, del 61,55 por ciento. Su señoría puede decir que eso es parte de ustedes y parte nuestra o todo nuestro, vale, pero en todo caso son seis puntos más que el año anterior. Las previsiones que figuran en el presupuesto para el año 2006 están en torno al 77 por ciento, pero hemos rehecho toda la planificación, estamos imprimiendo un ritmo adicional a lo previsto y la ejecución del presupuesto al final de año —estoy hablando de la alta velocidad— estará en torno al 82 por ciento. Su señoría, que es del sector y conoce sobradamente el tema, sabe las dificultades que existen a veces para ejecutar al ritmo que se planifica, porque aparecen problemas de expropiaciones, geotécnicos, de yacimientos arqueológicos, de vertederos, medioambientales, etcétera, y en líneas como las que estamos hablando, de centenares de kilómetros, es difícil gestionar todo. Sin embargo, estamos haciendo el máximo esfuerzo para que la ejecución presupuestaria sea lo más cercana posible a la planificación que se ha hecho.

Me dice que no cree que se puedan llevar a cabo las inversiones previstas en algunas zonas, por ejemplo, en Cataluña. En Cataluña se ha hecho un esfuerzo importante en licitaciones de proyectos, y en lo que queda por licitar, que hace referencia al tramo entre Barcelona y Figueras, estamos trabajando intensamente para conseguir que en la medida de lo posible todos los tramos estén licitados en la primera parte del año que viene. Muchos de ellos van a estar licitados este mismo año. La semana pasada, el día 29, el último consejo de ADIF aprobó cinco proyectos por un importe relativamente importante. La pretensión de ADIF —y toda la casa está trabajando en ello— es que antes de final de año estén licitados el máximo número posible de proyectos, lo que permitirá que se puedan ejecutar las inversiones que, según decía S.S., eran muy complicadas de llevar a cabo. En otros ámbitos, como Almería o Extremadura, hay proyectos que están en marcha y se harán las inversiones pertinentes.

Me decía que Madrid bajaba en inversiones. En el ámbito de ADIF tengo que decirle que las inversiones globales previstas para la Comunidad de Madrid, en el año 2007, son de 370,8 millones de euros, lo que representa un 12,66 por ciento de incremento respecto del año anterior. Por tanto, señoría, no estamos bajando las inversiones; estamos haciendo inversiones acordes con las obras que están en curso en el ámbito de la Comunidad de Madrid. Me decía que en Palencia no había ninguna inversión. En Palencia, para el año 2007, hay

previstas inversiones de 28,07 millones de euros. En Segovia, que también me lo comentaba, hay previstos 134,7 millones de euros. La inversión es menor que la del año pasado, señorías, estoy completamente de acuerdo —la diferencia es prácticamente de menos un 9 por ciento—, sin embargo, es verdad que los túneles de Pajares se acaban y que la obra se va haciendo y, a medida que se va ejecutando, hay menos inversiones que realizar en la zona. El ritmo de inversión no se puede mantener de una forma indefinida en la zona, máxime cuando las infraestructuras se van acabando.

Hacia usted referencia a la Vía de la Plata. Ese ámbito, señoría, no corresponde a ADIF y lamento no poderle responder.

En cuanto a la referencia que ha hecho S.S. del convenio con ferrocarriles, en ese convenio se recoge la inversión prevista por ADIF en el ámbito de mantenimiento de infraestructuras, cuyo importe asciende a 783,8 millones de euros en términos redondos, porque entiendo que usted ha planteado la pregunta en esos términos. Ese es el convenio en virtud del cual ADIF asume el mantenimiento de una infraestructura que, como decía al principio, es titularidad del Estado y, por tanto, se realiza la obra por cuenta del Estado.

La señora Puig me preguntaba cuál ha sido la actividad del ADIF en el último año. Primero, se ha estado trabajando —antes he comentado que la inversión prevista a final de año será por encima de los 3.000 millones de euros— para dar coherencia a todas las líneas y para cumplir con objetivos que son de especial y enorme relevancia para las comunidades directamente afectadas y para el conjunto del Estado, que es en el ámbito en el que trabajamos. Segundo, en este año —como antes he comentado al responder al señor Vilajoana— se pone en servicio la línea Camp de Tarragona-Lleida, pero ya antes se había puesto en servicio la variante de Lleida, que es el *by-pass* de Lleida, que también es importantísimo y que permite el paso de los convoyes a Barcelona sin tener que pasar por la ciudad; se ha hecho también el cambiador de ancho en Puigverd, lo que permite agilizar enormemente el cambio de anchos en las relaciones ferroviarias que van hacia Barcelona, y se ha puesto en marcha el cambiador de Roda de Bará, que permitirá facilitar de momento esa conexión a la que antes me refería de Barcelona con Lleida, Tarragona, Zaragoza y Madrid, que va a permitir en el futuro articular la unión con el corredor mediterráneo. Además, se va a poner en servicio a finales de año la línea Almodóvar del Río-Antequera-Santana o Córdoba-Antequera, lo que significa poner en explotación comercial al servicio de los ciudadanos 100 kilómetros de líneas de alta velocidad adicionales. Estamos trabajando para que el año que viene sea posible —y en ello ponemos todo nuestro empeño— que el AVE llegue a Segovia y a Valladolid, que el AVE llegue a Barcelona, y que el AVE llegue a Málaga, así como la puesta en explotación de seis nuevas estaciones, que son las de Segovia, Camp de Tarragona, Barcelona-Sants, Puente Genil-Herrera, Antequera-Santa

Ana y Málaga. Asimismo, ADIF se ha dedicado a trabajar durante el último y el presente año en un plan estratégico que abarque el periodo 2006-2010.

Señorías, ADIF nace como segregación de la antigua Renfe, que absorbió a su vez a GIF, para plantear una empresa que sea sólida y capaz de absorber y de llevar a cabo con efectividad, con eficacia y con rigor, los proyectos que tiene encomendados por ley y que le asigne el Gobierno. Ello ha significado, evidentemente, un cambio importante en el ámbito organizativo de la entidad. Se ha creado una división exclusiva de líneas de alta velocidad, habida cuenta del reto que tenemos en los próximos años en esta materia. Se ha creado un departamento con un ámbito específico de I+D+i. En ese sentido, tenemos inversiones previstas este año entre directas e indirectas por encima de los 37 millones de euros. Creemos que es fundamental que una empresa con la tecnología que tiene ADIF sea un ariete en el ámbito de I+D+i. Se ha establecido un área de atención al cliente, que es también fundamental. En definitiva, se han hecho una serie de modificaciones que permiten crear una empresa que en el futuro pueda atender los enormes retos que tiene este país en materia ferroviaria en la red convencional y en la red de alta velocidad.

Antes se ha dicho también que no se invertía en la red convencional. Las inversiones previstas en el ámbito ferroviario —esta mañana lo decía el secretario de Estado— son dos tercios en alta velocidad y un tercio en red convencional, pero un tercio en red convencional son 2.100 millones de euros. En concreto, ADIF destina 357 millones de activos propios, más 481 millones en la red convencional del Estado, más 783 millones, que también va destinado a la red convencional que antes comentaba, al ámbito del mantenimiento, lo que totaliza solamente en el ámbito de ADIF 1.621 millones de euros a la red convencional. La red convencional no se abandona, ya que sabemos que es importantísima porque permite seguir articulando el Estado. En estas inversiones obviamente no se cuentan las que la Dirección General de Ferrocarriles, en su ámbito competencial, lleve a cabo.

Ya he comentado los proyectos más importantes para 2007, pero además estamos trabajando en impulsar todas las líneas de alta velocidad y en hacer una panoplia de actuaciones en materia de estaciones a la que dedicamos un volumen importante de recursos. Destinamos a terminales de mercancías prácticamente 16 millones de euros de los recursos propios de ADIF, porque también es muy importante el fomento del ámbito de mercancías, y tenemos que trabajar intensamente en que esto tome valor, habida cuenta de que ya hay siete o nueve operadores ferroviarios que tienen licencia ferroviaria para operar dentro de nada; destinamos 108,4 millones de euros para estaciones, que es un tema bastante importante; para seguridad y circulación destinamos 32 millones de euros de inversiones directas, pero hay muchas más inversiones dentro del ámbito de ADIF, y estoy hablando únicamente de recursos propios que se

destinan a seguridad; para plataforma de vía y paso a nivel —estamos hablando siempre de la red convencional—, dedicamos 84 millones de euros; en inversiones de I+D+i estamos destinando exactamente 29,3 millones de euros, si bien es verdad que de la lectura del presupuesto aparecen como una actuación con ese nombre directo 6 millones de euros. En este tema estamos viendo proyectos como, por ejemplo, el sistema de expertos de gestión ferroviaria con el sistema Da Vinci —estamos trabajando en otros países para implantarlo también en ellos—, nuevo diseño y sistema de construcción; estamos trabajando en un sistema de mejora en la eficiencia energética y en un sistema de seguridad en los trenes en materia de previsión de viento lateral. En definitiva, estamos trabajando en múltiples proyectos que avancen en la tecnificación de ADIF y también para ser capaces de que esa tecnología salte nuestras fronteras y demos un paso adelante en ese tema que tan importante es.

En cuanto al cuestionamiento de los avances en las líneas de Málaga, Barcelona y Valladolid, he hecho antes una descripción somera de lo que había significado el avance en la línea de Madrid-Barcelona, pero si tuviésemos que hacer lo propio con las otras sería igual. La de Córdoba-Málaga, cuando este Gobierno asume su responsabilidad, estaba ejecutada en un 43 por ciento. Por cierto —es muy curioso—, la encomienda se da en julio de 1999 y la de la línea de Valencia se da el 17 de septiembre de 1999, es decir, prácticamente el mes de agosto más 17 días hábiles, y cuando ADIF asume esta responsabilidad se habían invertido 904 millones en esa línea, el 43 por ciento, en tanto que en la línea de Valencia, que se pretende que esté ya terminada, se había invertido el 1,56 por ciento. En 30 meses hemos avanzado hasta un grado de ejecución del 94,2 por ciento, que son 51 puntos porcentuales, es decir, hemos invertido 1.075 millones de euros, lo que va a permitir que se ponga en marcha este año esta línea hasta Antequera y el próximo hasta Málaga. En la línea que me preguntaba también de Valladolid, que se está cuestionando continuamente que no llegamos, que sí llegamos, estamos trabajando para llegar con todo el rigor y con todo el esfuerzo que hace falta. Están definidas las salidas de Madrid evidentemente y la entrada en Valladolid, y en toda la zona intermedia se está trabajando intensamente para cumplir con ese objetivo. Esa línea estaba ejecutada en aquella fecha al 31 por ciento, hablo de abril de 2004; en este momento está al 73 por ciento, se ha invertido casi 30 puntos más, concretamente 1.327 millones de euros frente a 1.177 millones que había invertidos, y en los temas complicados, como la salida de Madrid, la entrada en Valladolid, el tramo entre Fuencarral y Soto del Real y la propia zona de los túneles de San Pedro, —cuando asumimos esta responsabilidad estaba en unas condiciones que parecían muy complicadas de superar— estamos en un grado de ejecución en torno al 70 por ciento. Por tanto, los avances que se han hecho en estos 30 meses permiten que se pueda llegar a Barcelona, a Segovia, a Valladolid y a Málaga en 2007 como está comprometido por el Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Muchas gracias. Con su intervención concluye su comparecencia. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

— **DEL DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (número de expediente 212/001243), DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 212/001287) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (número de expediente 212/001404.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Seguimos con el orden del día. Ahora acude el señor Azuaga, director general de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Señor Vilajoana, ¿quiere intervenir? **(Pausa.)** Tiene la palabra el señor Vilajoana.

El señor **VILAJOANA ROVIRA**: Señor Presidente, en primer lugar, muchas gracias por su presencia en esta Comisión.

Tengo aquí quince preguntas que no se las haré, esté tranquilo, se las dejaré por escrito a la presidenta. Hay sobre todo dos grupos de temas que me gustaría que usted pudiera aclararme señor presidente, y seguro que podrá. En primer lugar están las actuaciones que se incluyen en los presupuestos para el año 2007 destinados a desarrollar la actualización del Plan director del aeropuerto de Girona, que fue aprobado por la Orden 2614/2006, de 13 de julio, como usted sabe, del Ministerio de Fomento y lo mismo en el Plan director aprobado para el aeropuerto de Reus. Estas serían dos preguntas muy concretas: Girona y Reus. Aparte le hago una pregunta que sé que es más compleja, pero me gustaría que me pudiera dar grandes cifras. En Cataluña tenemos tres aeropuertos muy importantes: el de Barcelona —dejando aparte todo el debate que hemos tenido—, el de Reus y el de Girona, y nos gustaría ver qué presupuesto tienen estos aeropuertos en ingresos y gastos. Hablamos siempre de pasajeros, de vuelos, pero nos gustaría saber la dimensión económica de estos aeropuertos, es decir qué ingresos y gastos tienen estos tres aeropuertos que están en Cataluña y, por comparación, si fuera posible, los mismos datos, es decir el presupuesto de ingresos y gastos, del aeropuerto actual de Madrid.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor director general de AENA, los presupuestos del Estado para el año 2007 en Galicia contemplan una cifra de 25 millones de euros para el aeropuerto de Lavacolla, 18 para el de

Alvedro en A Coruña y 23 para el de Peinador. Esta evolución de las partidas presupuestarias en el caso de Galicia significa que el año 2006 representábamos el 2,4 por ciento del conjunto del Estado español y para el ejercicio 2007 representamos el 3,3 por ciento. Me gustaría que desglosase cuál es el destino de las inversiones en relación con Lavacolla, con Alvedro y con Peinador, y de forma particular si podría indicar, en esta cifra de 18 millones de euros para Alvedro, cuánto corresponde aún a la ejecución del ILS II/III y cómo valoran ustedes el proceso de construcción de esta tecnología en el caso de A Coruña, si están ejecutándola con todos los paliativos de carácter medioambiental posibles, teniendo en cuenta la sensibilidad del medio en que está siendo construido, prácticamente encima de uno de los núcleos urbanos más importantes que hay en el área metropolitana de A Coruña. Por último, nos gustaría saber qué perspectivas hay en el caso de los aeropuertos de Peinador y Lavacolla con relación a la dotación de servicios aeroportuarios de mayor dimensión que los que existen hoy en día e incluso si se está contemplando y con qué horizonte temporal una segunda pista en el aeropuerto de Lavacolla de Santiago de Compostela.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Campoy por el Grupo Popular.

El señor **CAMPOY SUÁREZ**: Señor presidente de AENA, don Manuel Azuaga, bienvenido nuevamente a esta Comisión en esta nueva comparecencia de presupuestos, comparecencias que por otra parte se caracterizan por un lenguaje en cifras que intentamos desgranar o desmenuzar. Me va a permitir, no sé si una licencia un tanto prosaica, prescindir absolutamente de cifras y convertirlas en letras. De ahí que, si se me permite, intente preguntarle más por el porqué y para qué que por el cómo —aunque alguna pregunta al respecto le haré—, es decir de los fines más que de los medios en sí. En este sentido, me gustaría hacer un somero y rápido repaso por los objetivos que tiene AENA, sus objetivos, que son los que se traslucen en el presupuesto, empezando por el primero de ellos, que es la seguridad. Sin entrar en distinciones, como ha podido hacer el secretario general de Transportes, yo sí quiero centrarme en la prevención de los riesgos laborales en seguridad. Teniendo en cuenta la magnitud y la amplitud de la ejecución que en estos momentos está llevando a cabo AENA —yo diría, señor presidente, si me permite, que su presidencia es eminentemente ejecutora—, ¿qué mecanismos ha puesto en marcha AENA para la prevención de riesgos laborales y de accidentes de trabajo?

Calidad del servicio, segundo objetivo y no menos importante. No quiero detenerme tanto en los servicios que presta AENA a las compañías como en los pasajeros, que son los destinatarios finales de los servicios. A este diputado y a mi grupo le preocupa, en primer lugar, las medidas que lleva a cabo AENA y que están incluidas en el presupuesto para evitar los retrasos. Usted me

contestó en una pregunta escrita que había constituido grupos de trabajo al respecto. ¿Qué resultado tienen? Anticipo a la presidencia que no es necesario que me conteste a todo en este momento, me puede contestar por escrito. Lo que quiero saber es en qué se traduce el presupuesto de AENA para el ciudadano. También nos interesa mucho y nos preocupa la información que se le da al pasajero, al usuario. Denoto que en la mayoría de las contestaciones que ustedes hacen siempre tienen el recurso de hablar de mayor número de monitores, y eso está bien en momentos de regularidad y de normalidad, pero quiero hacer expresa mención de aquellos momentos que no son así, cuando los monitores no pueden satisfacer las necesidades de información que tiene el viajero. Esto me lleva al siguiente punto —lo dejo en el aire para otros grupos, especialmente para el que apoya al Gobierno, el Grupo Socialista—, y es que, teniendo en cuenta el volumen de pasajeros que circulan por todos los aeropuertos, hay que hacer un mayor esfuerzo por la asistencia y la atención al pasajero desde el punto de vista médico sanitario —me consta que lo están haciendo algunos aeropuertos, como el de Alicante, que en breve, según una contestación, aumentará el servicio—, pero también desde el punto de vista psicológico, de las guarderías, etcétera; es decir una verdadera ayuda a los que pasan muchas horas, y algunos hasta días, en estas instalaciones.

Tercer objetivo, señor presidente: Infraestructuras. ¿Qué infraestructuras se están finalizando, cuáles se van a finalizar inmediatamente en los aeropuertos españoles? ¿En qué estado están los grandes proyectos de los planes directores o de los planes aeroportuarios como el de Barcelona —el de Madrid ya ha finalizado—, el de Málaga, el de Alicante, el de Valencia? ¿Cuáles están sufriendo retrasos, qué control está ejerciendo AENA en estas grandes obras, mediante qué mecanismos? Cuarto objetivo: Eficiencia económica, lo que implica una mejor y mayor gestión. ¿Qué valoración hace el presidente de AENA sobre el progresivo y geométrico incremento del endeudamiento? Si es verdad que se está ampliando la superficie comercial de AENA por la envergadura y la amplitud de los nuevos proyectos, y a mayor superficie mayores ingresos, lógicamente esto tiene que redundar en una mejor eficiencia y, si es así, los resultados deben ser positivos. Esto lo traigo a colación con el endeudamiento porque no sabemos hasta qué punto los gastos financieros se están comiendo, absorbiendo, hasta dejarlos prácticamente a cero o incluso en negativo, los beneficios. En definitiva, ¿en qué se traduce mejorar el servicio para los usuarios y los viajeros? Quinto objetivo de ANEA: Recursos humanos. Me gustaría que me diera su opinión respecto a la externalización, es decir si AENA considera que la externalización resuelve los problemas en materia de recursos humanos y mejora los servicios de atención al ciudadano. Para finalizar quiero hacerle una pregunta concreta sobre unas inversiones en Navarra, en el aeropuerto de Pamplona, que en los presupuestos de 2006 aparecían con una inversión impor-

tante para 2007 y que se han aplazado en el tiempo, no sé si con carácter indefinido, aunque comprometen para futuras anualidades, o es debido a alguna circunstancia. No hace falta que me conteste ahora.

Este diputado que le habla no lo sería por la circunstancia que lo es si no le preguntara sobre el aeropuerto de Alicante. Como sabe, tanto la ministra como usted mismo se comprometieron a abrir en el mes de octubre, en el que nos encontramos, la nueva terminal provisional de pasajeros. Quiero preguntarle si eso va a ser así y, en segundo lugar, si la demora que en su tiempo hubo en la ejecución de las obras del aeropuerto de Alicante ha sido aminorada o reducida a efectos de que, como he dicho en alguna otra intervención, las obras no acaben tardando tanto que cuando se inauguren ya estén obsoletas y no cumplan con los fines y las necesidades a que estaban destinadas.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Bienvenido, señor Azuaga, a esta Comisión de Fomento y Vivienda para desarrollar y explicar los Presupuestos Generales del Estado dentro de AENA para el ejercicio 2007. AENA es una organización aeroportuaria de navegación aérea que tiene que preservar cada día la búsqueda de soluciones cada vez más solventes a los problemas y a los retos actuales, sin descuidar por supuesto la visión estratégica necesaria para avanzar en el empeño de convertir a nuestros aeropuertos en un referente europeo mundial, como se está consiguiendo cada vez más y sobre todo, como bien decía el portavoz del Grupo Popular, señor Campoy, en la apuesta por la seguridad y la calidad de los servicios. Estamos de acuerdo plenamente. Sabemos que es un reto, pero también sabemos que desde AENA en estos dos últimos años se han llevado a cabo inversiones muy importantes para conseguir dicho reto.

Huyendo de cifras le planteo concretamente cinco preguntas: ¿Cuáles son las principales actuaciones inversoras previstas en los presupuestos de AENA para el próximo año? ¿Cuáles son las principales cifras de la cuenta de resultados de AENA prevista para el 2007? ¿Qué actuaciones e iniciativas se están llevando a cabo en AENA para mejorar algo que nos parece muy importante, la accesibilidad en los aeropuertos de las personas con movilidad reducida? También nos interesaría que nos dijera qué actuaciones está realizando AENA para reducir algo que consideramos igualmente muy importante: las afecciones medioambientales en el entorno aeroportuario y, por tanto, promover un desarrollo sostenible del transporte aéreo. Por último, con relación al problema que existía con Aldeasa y los ingresos comerciales de los aeropuertos, le pregunto si nos puede informar de la situación en la que se encuentra a fecha actual.

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

El señor **DIRECTOR GENERAL DEL ENTE PÚBLICO AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA)** (Azuaya Moreno): Voy a intentar dar contestación a todas las preguntas que me han sido formuladas por SS.SS.; no obstante, si por el tiempo concedido no me fuera posible contestar a todas ellas, en el plazo establecido procederé a darles amplia contestación por escrito.

El portavoz de CiU, señor Vilajoana, me hacía dos bloques de preguntas y voy a empezar por la última. No tenemos contabilidad analítica por aeropuertos. Por tanto, hay presupuestos de inversión por aeropuertos, pero no tenemos ni ingresos, ni gastos, ni imputación de costes. Estamos ya elaborando con Deloitte una contabilidad analítica en la que todavía no tenemos decidido cuáles van a ser las imputaciones de los costes de los servicios centrales para cada uno de los aeropuertos ni tampoco en qué medida podemos imputar los costes de navegación aérea. A mediados del año próximo podríamos tener una aproximación de esa contabilidad analítica, pero ahora mismo no la tenemos. En cuanto a los planes directores de los aeropuertos de Girona y Reus, voy a comenzar por el de Reus. Mediante la Orden del Ministerio de Fomento, de 13 de julio de 2006, publicado en el BOE con fecha 9 de agosto, fue aprobado el Plan director del aeropuerto de Reus que supone una revisión del plan director anterior, por Orden ministerial de 16 de julio de 2001. El nuevo plan director del aeropuerto de Reus propone un conjunto de actuaciones que permitirán absorber el crecimiento previsible de tráfico. Con ello se confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender con altos niveles de calidad de servicio las demandas previstas por lo menos hasta el año 2020. El Plan director del aeropuerto de Reus plantea un desarrollo del aeropuerto mediante las siguientes actuaciones principales: la adecuación del campo de vuelo para poder ser utilizado por aeronaves de clase E; ampliación de la pista en 445 metros por la cabecera 07; la ampliación de los apartaderos de espera y construcción de dos nuevas calles de salida rápida; la regularización de las franjas de pista y de calles de rodadura para la normativa de la OACI; la ampliación de la plataforma comercial que dé cabida a diecisiete puestos de estacionamiento; la construcción de una nueva plataforma de aviación general con veinticinco puestos de estacionamiento; una construcción de un nuevo edificio terminal y la ampliación de las plazas de aparcamiento hasta un total cercano a las 4.000 plazas, en concreto 3.900, considerando los distintos tipos de vehículos. Como usted sabe, este año el total de presupuestos de inversión para el aeropuerto de Reus es de 23.018.000 euros y, fundamentalmente, los proyectos más relevantes son: las terminales y urbanización de accesos por 14.828.000 euros; la construcción de aparcamientos por 2.847.000 euros; la demolición de la base aérea por 1.651.000 euros; la

nueva área terminal por 1.200.000 euros; inversiones de apoyo y obras menores por 638.000; actuaciones en campos de vuelo, actuaciones de área de movimiento, recrecido de pista y calle de rodaje; seguridad de personas e instalaciones; ampliación de la plataforma; una nueva torre de control y desarrollo y mejora del sistema de navegación aérea. Todos estos proyectos los ejecutaremos en el año 2007.

En cuanto al aeropuerto de Girona, la situación del plan director es la siguiente. Mediante la Orden del Ministerio de Fomento, de 13 de julio de 2006, publicado en el BOE con fecha 9 de agosto, ha sido aprobado el Plan director del aeropuerto de Girona, que supone también una revisión del plan director aprobado por Orden ministerial del 16 de julio de 2001. El nuevo plan director del aeropuerto de Girona confiere al aeropuerto una capacidad suficiente para atender con altos niveles de calidad de servicio y tener una demanda prevista hasta el año 2020. Entre las principales actuaciones contempladas en el plan director destacamos: la ampliación de la pista en 350 metros; la ampliación de la plataforma comercial de 18.000 metros cuadrados por el noroeste y que dé cabida también a 25.500 metros cuadrados por el sur para otros cuatro; ampliación de la plataforma de la aviación general en 57.200 metros cuadrados; construcción de un edificio multiservicio y de un aparcamiento asociado; construcción de un bloque técnico; reorganización de las dependencias de la terminal actual, por tanto una reubicación nueva del área terminal; la construcción de un edificio terminal de aviación general y, por el lado de tierra, también hacer una bolsa de coches de alquiler, fundamental, de la que hay una deficiencia enorme. Por supuesto, también hay que darle salida a la situación del aparcamiento de vehículos que, como usted sabe, es precaria actualmente en el aeropuerto de Girona. En cuanto a las inversiones propuestas en el aeropuerto de Girona para este año tenemos: el inicio de otros proyectos que tendrán su culmen en los años 2008 y 2009, pero concretamente para 2007 habrá un presupuesto de 16.119.000, que se complementará en el año 2008 con 35.622.000 euros y 24.649.000 en el año 2009, con lo que en los tres años aproximadamente tendremos en torno a 80 millones de euros exclusivamente para el aeropuerto de Girona. Sabe usted que es un aeropuerto que está creciendo; es de los aeropuertos medianos de AENA uno de los que más crece —ahora mismo está en torno a los 4 millones de pasajeros—, por lo tanto había que adelantar las inversiones de un aeropuerto tan importante como el de Girona. Con esto he contestado al señor Vilajoana.

Al señor Rodríguez, si no le importa, le voy a contestar a medida que vaya viendo los aeropuertos, sin orden y sin tener en cuenta su importancia. Me preguntaba por la situación de ejecución del ILS categoría II-III, por la situación de la ampliación de la pista y por otras actuaciones del aeropuerto de A Coruña. En el aeropuerto de A Coruña destacan las actuaciones para la puesta en servicio de un sistema de aproximación para

baja visibilidad, ILS categoría II-III, la ampliación de la plataforma sur de aeronaves y el aparcamiento de vehículos. En cuanto a la situación de las actuaciones más relevantes y en ejecución, la primera es la actuación para la puesta en categoría II-III del sistema de aterrizaje instrumental ILS. Con el objetivo de mejorar las operaciones en condiciones meteorológicas adversas de baja visibilidad se adjudicó el 16 de septiembre de 2005 un conjunto de actuaciones que sitúa la inversión total en algo más de 25 millones de euros, por los equipos radioeléctricos, terrenos, asistencia técnica y por supuesto por las expropiaciones. La obra, con un plazo de ejecución de dieciocho meses, se ha iniciado en septiembre de 2005 y tenía prevista su puesta en servicio para marzo de 2007, y la verdad es que va algo retrasada fundamentalmente por el problema expropiatorio del pazo, que es el único terreno que nos queda por expropiar. Tras iniciarse el expediente expropiatorio, que se publicó en el BOE el 14 de noviembre de 2005, los trámites realizados han posibilitado la adquisición, como he comentado, de todas las viviendas y fincas mediante los correspondientes acuerdos con los propietarios arrendatarios; sin embargo, en la actualidad todavía queda pendiente la ocupación del pazo Os Vales, incluido en el inventario del patrimonio histórico-artístico de Galicia. El proyecto básico constructivo contempla la posibilidad de realizar el traslado de dicho pazo, y estamos en conversaciones con su propietario. En proyecto tenemos la ampliación de la plataforma sur, que se va a licitar en octubre de este año. La redacción del proyecto se hizo en julio de 2005 y la inversión total asciende a 4.000.000 de euros. Tenemos también en proyecto la ampliación de aparcamiento y viales y para una fecha más lejana la ampliación del campo de vuelo; permítame que le diga que para una fecha más lejana porque está en el plan director, pero ahora mismo no tenemos contemplada la ampliación del campo de vuelo, y además la inversión, como usted sabe, es de 45.000.000 de euros.

En el aeropuerto de Vigo, que tendrá para el año 2007 una inversión de 23.500.000 euros, lo que supone un incremento de un 162 por ciento respecto al año anterior, las principales actuaciones que contemplamos para el año 2007 son las siguientes: aparcamiento y nuevo edificio de aparcamiento de vehículos, urbanización y bloque técnico por un importe de 10.649.000 euros, inversiones de apoyo y mantenimiento, fundamentalmente para el terminal de carga y acondicionamiento actual del edificio por un importe de 4.278.000 euros; una ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves por un importe de 4.092.000 euros; inversiones en seguridad, fundamentalmente para la adquisición de vehículos autoextintores y vehículos para retirar hielo y nieve, y suministro con instalación de arcos detectores, por un importe de 1.858.000 euros. Actuaciones en edificio terminal de pasajeros, fundamentalmente mejora del actual, destinado a la facturación y tratamiento de equipaje, por 1.431.000 euros, una central eléctrica por 1.016.000 euros y un desarrollo y mejora

del sistema de navegación aérea, sustituyendo el actual por otro de mayor dimensión, aunque la cantidad es significativa de 96.000 euros. Total 23.415.000 euros.

Respecto a la situación de la nueva área terminal del aeropuerto de Santiago, destaca una gran actuación, que sería la nueva torre y el centro de control del área terminal de Galicia especialmente la construcción de una nueva área terminal. La situación de las actuaciones más relevantes del aeropuerto de Santiago en ejecución, la nueva torre de control y el centro de control del área terminal de Galicia, es la siguiente. Se aprobó la licitación el 15 de abril de 2004 y fue adjudicada el 25 de octubre de 2004 por un importe total de 9,2 millones de euros a Dragados. La inversión total asciende a 10 millones de euros, fue iniciada en noviembre de 2004 y la finalización de la obra está prevista para el mes de noviembre de este año. Posteriormente, Navegación Aérea realizará la instalación de sus equipos de control de tráfico aéreo, cuya inversión está estimada en 13 millones de euros y la entrada en servicio está prevista para finales del 2007, y tienen muchísimas pruebas que hacerse en un centro de control. En redacción de proyectos tenemos la nueva área terminal y aparcamiento que ha sido aprobada la licitación de la redacción de proyectos el 6 de septiembre de 2005 por un importe de 8 millones de euros. Con fecha 30 de enero de 2006 se adjudicó la redacción del proyecto y replanteo previo a la empresa Unitec por un importe de 5 millones de euros. Hasta que no se tenga el proyecto acabado y datos más precisos, se estima que el importe de la obra estará en torno a 130 millones de euros. El coste total de la actuación, añadiendo las exigencias técnicas, superará los 140 millones de euros. Tenemos previsto el inicio para primeros del año 2008 y su finalización para 2010. La obra contempla la construcción de un edificio satélite nuevo con dos niveles, que le podría explicar, pero está contemplado —insisto— en todas las inversiones para los años 2008, 2009 y 2010.

Respecto a cómo valoro la instalación del sistema ILS II-III en La Coruña medioambientalmente hablando, tengo que decirle que bastante mal. Va a tener un impacto medioambiental fuerte, lo sabemos, pero era lo que demandaban en su momento los coruñeses y tenemos que hacer las obras. Sabemos que está teniendo un impacto medioambiental fuerte y qué duda cabe de que, cuando tengamos que hacer el estudio de la huella sonora, habrá temas medioambientales que tendremos que solucionar. No se trata solo de insonorizar las casas, sino de intentar que pudieran tener un nivel de vida superior al que, desgraciadamente, tienen las personas que viven alrededor de los aeropuertos. Señor Campoy, espero que no me deje alguna pregunta sin contestar. Hay alguna que también me ha hecho el portavoz del Grupo Socialista, señor De la Encina, sobre la deuda, por tanto, se puede dar por contestado también el señor De la Encina.

El transporte aéreo atraviesa un importante proceso de transformación caracterizado por la concurrencia de

factores de muy diversa naturaleza. En primer lugar, como bien ha dicho el señor Campoy, hay que hablar fundamentalmente de seguridad, tanto de la aeronáutica propiamente dicha, como contra los actos ilícitos. La seguridad se reafirma, si cabe, aún más, como la prioridad más universal para Estados, organizaciones internacionales competentes y, por supuesto, para las organizaciones aeroportuarias. Cinco años después de los trágicos sucesos del 11 de septiembre y apenas dos meses después del conato de atentado abortado por la policía británica en el aeropuerto de Heathrow, nos han servido para reafirmar la idea de que la seguridad es una prioridad estratégica y la necesidad de aunar, entre todos, esfuerzos y medios para la prevención de actos ilícitos en el transporte aéreo. También el sector continúa inmerso en un proceso de liberalización que está trayendo consigo la incorporación al mercado de más empresas de servicios de transporte aéreo y que, consiguientemente, está introduciendo más competencia. La gestión del negocio, en términos de eficiencia y calidad, se ha convertido en requisitos indispensables. Una de las consecuencias de esta liberalización ha sido la irrupción de las aerolíneas de bajo coste, que han permitido un extraordinario abaratamiento de los billetes aéreos. Este nuevo concepto está reconfigurando el mapa de compañías aéreas, la estrategia y el modelo de negocio, tanto de las compañías aéreas como de las regionales. Al mismo tiempo, está induciendo a los aeropuertos a revisar el marco tradicional de relaciones para tratar de atender a cada modelo de negocio de compañía aérea, en la línea de poner a su disposición las infraestructuras y servicios adaptados a sus singularidades. Para hacerse una idea de la importancia del bajo coste, de cada diez turistas que viajan a España en avión, cuatro lo hacen ya en vuelos fletados por aerolíneas de este tipo. Todo ello está redundando en beneficio del pasajero, que tiene más posibilidades de elegir y a un precio más ventajoso. El cliente, cada día más informado y más exigente, tiene que convertirse en el centro de todos nuestros esfuerzos.

El escenario actual está también marcado por una fuerte regulación y, por tanto, de obligaciones para los aeropuertos derivadas de la promulgación de una cantidad ingente de normativas nacionales y, sobre todo, internacionales, en especial de la Unión Europea, como las directivas y reglamentaciones sobre seguridad y medio ambiente, cuyo necesario cumplimiento tiene una repercusión nada desdeñable en términos de coste. Otro aspecto de importancia capital es el referido al cielo único europeo, que va a marcar la pauta de cara a los próximos años en lo que se refiere a la prestación de servicios de navegación aérea. Como se puede apreciar, el transporte aéreo atraviesa por un momento crucial, que requerirá de un importante esfuerzo de adaptación, modernización y de gestión responsable por parte de todos los agentes que se encuentran involucrados en el proceso. Afortunadamente, a pesar del efecto de un elemento tan determinable como la seguridad o de otras

circunstancias tan influyentes como por ejemplo el encarecimiento del precio del combustible, no se está impidiendo que el tráfico aéreo crezca y que existan previsiones de un continuo crecimiento. De acuerdo con las previsiones internacionales existentes, el tráfico europeo se duplicará en las dos próximas décadas. Estas previsiones de continuo crecimiento de la demanda hacen necesario reafirmarse en la necesidad de perseverar, como de hecho se está haciendo, en la creación, ampliación y modernización de las infraestructuras aeroportuarias y de los sistemas de navegación aérea, a fin de estar en disposición de atender dicha demanda con las mejores garantías de seguridad, calidad y capacidad. Según datos de ACI, el Consejo Internacional de aeropuertos, el tráfico de pasajeros de los aeropuertos europeos ha registrado un crecimiento del 7,2 por ciento durante los cinco primeros meses de este año, las operaciones han crecido un 3 por ciento y la carga aérea un 3,3. En el caso específico de España, la evolución al alza está siendo aún más positiva. El tráfico aéreo está creciendo a un mayor ritmo que la media europea y mundial. En el año 2005, mientras los aeropuertos españoles registraron un crecimiento medio en pasajeros del 9,1 con respecto al 2004, la media europea de crecimiento fue del 7,3 y la mundial del 6,3. Es interesante señalar que el año pasado el volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos españoles supuso cerca del 15 por ciento del total del conjunto de aeropuertos europeos. En el año 2006, en el acumulado de los ocho primeros meses, por los aeropuertos españoles han pasado un 6,5 por ciento de pasajeros, más que de enero a agosto del año pasado; el número de movimientos aéreos ha registrado un crecimiento del 4 por ciento y el volumen de mercancías el 4,4. De cara al 2007 se espera que el tráfico aéreo de pasajeros crezca el 8,6 por ciento, el de aeronaves el 7,8 y el de carga un 14,5 respecto al tráfico previsto en el 2006. Con vista al medio plazo, las previsiones de AENA para el cuatrienio 2006-2009, apuntan para los aeropuertos españoles a un crecimiento medio anual del 6,3 en pasajeros, 5,9 en aeronaves y 5,7 en carga. Atendiendo a este escenario y evolución del tráfico aéreo y de acuerdo con las directrices contenidas en el PEIT, en el Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020 del Ministerio de Fomento, las actuaciones de AENA para el ejercicio 2007, que serán la base de su presupuesto, estarán guiadas por cinco grandes objetivos: primero, la seguridad; segundo, la calidad y medio ambiente; tercero, el desarrollo de las infraestructuras; cuarto, mejora de la eficacia y eficiencia económica; y, quinto, el desarrollo de los recursos humanos. La primera y fundamental prioridad estratégica es la seguridad. AENA se ha marcado el propósito de aumentar la seguridad integral en aeropuertos y navegación aérea en su triple perspectiva: en la seguridad de las operaciones aeronáuticas, en la de las personas e instalaciones y en materia de prevención de riesgos laborales. El Plan general de seguridad de AENA, aprobado en noviembre de 2004, contiene las directrices, los criterios y las actua-

ciones necesarias que hagan efectiva la implantación de los reglamentos internacionales y nacionales de seguridad aeronáutica para mejorar la seguridad de los pasajeros y usuarios en los aeropuertos. La inversión en seguridad en el año 2007 asciende a 128,1 millones de euros, lo que supone el 6,3 del total del presupuesto de AENA. También hay que destacar el importante esfuerzo en seguridad privada para apoyar en los aeropuertos a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; concretamente, en el año 2007 están presupuestados unos gastos de 112,3 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 9,1 respecto al año 2006. El segundo de los objetivos se centra en mejorar la calidad de las infraestructuras y de los servicios prestados a nuestros clientes, pasajeros y compañías aéreas, de forma compatible con el desarrollo sostenible con el medio ambiente. Entre otras actuaciones relevantes, procede destacar la implantación del plan de calidad de AENA, basado fundamentalmente en la certificación de sistemas de calidad y de medio ambiente y en autoevaluaciones de calidad.

El siguiente de los objetivos y consecuencia de los anteriores es el referido al desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea, de acuerdo con las directrices del PEIT, mediante la adaptación de la oferta a la demanda de los servicios, la mejora del mantenimiento y conservación de las infraestructuras y la optimización de los procesos, así como la potenciación de la innovación tecnológica. El desarrollo de nuevas infraestructuras y la ampliación y modernización de las existentes es un objetivo fundamental. La continua evolución al alza de la demanda de tráfico aéreo, además de una oportunidad, entraña un riesgo, el de la falta de capacidad suficiente para asimilar llegado el momento el crecimiento del tráfico al que he hecho referencia. En los próximos años muchos aeropuertos, sobre todo los grandes *hubs* europeos, corren el riesgo de quedar colapsados por las restricciones del espacio aéreo y las restricciones medioambientales, si no se acomete a tiempo la ampliación de la capacidad en infraestructuras necesarias para absorber la demanda. De ahí la determinación con la que AENA ha acometido la planificación y desarrollo de las infraestructuras necesarias. En este sentido, los dos grandes *hubs* españoles, Madrid y Barcelona, disponen de capacidad más que suficiente no solo para atender su propia demanda, sino también para captar tráfico de otros aeropuertos europeos de su entorno que no puedan atender el crecimiento previsto. Más adelante profundizaré, si me deja la presidenta, en las principales actuaciones inversoras previstas para el año 2007. Para mantener un nivel de inversión tan importante es fundamental la mejora de la eficacia y de la eficiencia económica, generando recursos suficientes para mantener la viabilidad financiera de AENA, y ello a través de tres líneas de actuación: el aumento de los ingresos, especialmente los provenientes de los servicios comerciales, en los que en el año 2007 —lo digo de memoria— tendremos un crecimiento del 18,5 por encima de los

ingresos del año anterior; la reducción de los costes y la disposición y control de la deuda necesaria.

En cuanto a la deuda, tengo aquí todos los datos que podría dar en respuesta a la pregunta del señor Campoy, pero le diré que este año cerraremos la deuda en unos 6.300 ó 6.400 millones de euros; que tenemos previsto llegar en 2009 al techo de deuda, que estará en torno a 10.000 ó 10.200 millones de euros, pero que las previsiones de deuda que teníamos para cerrar el año 2006 estaban en torno a 6.800 ó 7.000 millones y, gracias a la reducción de costes, a mejores ingresos y, qué duda cabe también, a mejores tráficos de los que se tenían presupuestados, la hemos reducido y ha quedado en torno a 400 ó 500 millones de euros.

En cuanto a los riesgos laborales, hemos firmado recientemente un convenio con los sindicatos mayoritarios, Comisiones Obreras y UGT, porque estamos tremendamente preocupados. Actualmente, en las actuaciones de inversión en todos los aeropuertos que están en obras, podemos tener fijadas de media 13.000 ó 14.000 personas trabajando. Este era un tema que nos preocupaba mucho y, por ello, hemos firmado un convenio, según el cual los sindicatos van a llevar a cabo el control y vigilancia de esas obras, denunciándonos cualquier deficiencia que vean en la previsión de riesgos laborales.

Los aeropuertos en donde tenemos implementadas las obras más importantes para el año 2007, una vez terminada la obra del plan Barajas, están focalizadas fundamentalmente en el plan Barcelona que cuenta con una inversión de 3.000 millones de euro. En el plan Barcelona este año estaremos alrededor de 650 ó 670 millones de presupuesto. Creemos que para finales del año 2008 podremos tener funcionando la nueva terminal del aeropuerto de Barcelona. También este año es importante para el plan Málaga, ya que prácticamente tenemos ahora mismo 40 actuaciones en marcha. Queremos que en el año 2007 esté prácticamente listo el proceso expropiatorio para poder iniciar la adjudicación para la segunda pista de Málaga. Asimismo, tenemos el plan Alicante que recoge la nueva terminal, en donde hemos recuperado bastante el atraso de cinco o seis meses que ha habido en la ejecución del plan de Alicante. Esperamos que esté terminada en el plazo previsto en su día. También existe el plan Valencia, donde obligatoriamente tenemos que terminar en el año 2007 de modo que esté listo para la Copa de América. El plan de Zaragoza tiene que tener terminado las infraestructuras del aeropuerto de Zaragoza para antes de 2008. Tenemos el plan Canarias con una inversión de 3.000 millones para dejar prácticamente todos los aeropuertos canarios en condiciones. Creo que no me dejo ningún plan de infraestructuras importante.

Me ha hablado del aeropuerto de Pamplona. No encuentro los datos, pero puedo contestarle por escrito. **(Asentimiento.)** Igualmente, si no le importa le contestaré por escrito el tema del aeropuerto de Alicante.

A la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y a la he contestado prácticamente a casi todas sus preguntas. **(Risas.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Muchas gracias, señor Azuaya. Vamos a despedirle y que ya entre el último compareciente, que es el director de Correos. **(Pausa.)**

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S.A. (SANTIAGO MARTÍN). A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001241) Y DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 212/001289.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señorías, seguimos con el orden del día. Pasamos a la comparecencia del señor presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos.

La portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Díaz, como tiene que marcharse ha solicitado intervenir en primer lugar y los diputados de la Comisión le han dado esa opción.

Tiene la palabra la señora Díaz.

La señora **DÍAZ PACHECO**: Señor presidente de Correos, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista le doy la bienvenida a la Comisión de Fomento y Vivienda. Tengo que agradecer una vez más su comparecencia, y puesto que somos los últimos en el día de hoy, doy las gracias también a los señores diputados que aguardan su intervención en esta Comisión.

He podido comprobar que la partida más importante en el presupuesto de explotación de la sociedad estatal es la referida a los gastos de personal con casi 1.500 millones de euros. Es casi 118 millones de euros más elevada que la del año pasado, lo que supone un incremento porcentual del 8,6 por ciento. Me gustaría saber si ese incremento se debe únicamente a una subida de salarios o conlleva la dotación de un mayor número de efectivos a fin de mejorar la prestación de los servicios postales. Ya en otras ocasiones le había planteado la necesidad de dar calidad en el reparto a las zonas rurales y a las zonas diseminadas, y querría saber si en este incremento, insisto, también se contempla ese tipo de dotación para esta zona y en qué condiciones.

En otro orden de cosas, los correos públicos han mantenido históricamente un vínculo estrecho con las actividades bancarias, más aún en los últimos años, y los operadores postales europeos están potenciando la prestación de servicios financieros como una de las líneas de negocio que les permita diversificar sus actividades y minorar la dependencia de los servicios tradicionales. A la vista de estos presupuestos, el peso de los ingresos por servicio bancario es ahora poco significativo. Por ello, sería interesante conocer si Correos sigue apostando por

los mencionados servicios bancarios y si entiende que deben formar parte de su estrategia de diversificación de actividades.

Igualmente, en otras ocasiones hemos hablado de la modernización y del uso de las nuevas tecnologías en el servicio postal. Los cambios permanentes que día a día se introducen en nuestro contexto, la sociedad de la información, exigen a las compañías prestadoras de servicios máxima rapidez en su adaptación a las necesidades de calidad y eficiencia que demandan particulares y empresas, es decir, a los requerimientos originados tanto por las obligaciones de servicio público como por las de mercado, que en esta última instancia es la que determina el futuro empresarial y, en este caso, de Correos. En los dos últimos años hemos podido observar la firme apuesta que Correos viene haciendo por las nuevas tecnologías. Así, insisto, lo hemos mantenido en otras ocasiones en esta Comisión, y esa nueva apuesta se está manifestando en su aplicación a los grandes proyectos como la automatización del tratamiento postal en grandes centros o las nuevas redes de telecomunicaciones, pero sigue habiendo en Correos un último eslabón de la cadena postal: el personal de distribución, que es un instrumento imprescindible para atender las necesidades de calidad y eficiencia de los clientes. A la vista de esa aplicación de las nuevas tecnologías y de la automatización, ¿hasta cuándo vamos a seguir viendo a los carteros y carteras con su libreta de anotaciones y el bolígrafo? Es decir, ¿cuándo van a llegar las nuevas tecnologías a ese último eslabón?

Por último, me gustaría saber adónde van a destinar la subvención de capital consignada de 93.675.000 euros a la vista de que la automatización esta prácticamente acabada.

Le doy las gracias a usted por sus contestaciones y a todos los grupos por haberme permitido intervenir en primer lugar.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señora presidenta. En primer lugar, celebro la presencia del presidente de Correos y Telégrafos en esta Comisión, después de hacer la valoración de que la inversión de Correos y Telégrafos en Galicia este año baja ligeramente en relación con el año anterior, de tal manera que pasamos a representar el 4,5 por ciento del total del conjunto del Estado frente al 5,1 en el año anterior. Nuestra intención es solamente que el señor presidente nos pueda enumerar las principales actuaciones que en la provincia de A Coruña se van a llevar a cabo con una inversión de 6,17 millones de euros; en Lugo, con 900.000 euros; en Ourense, con 760.000; y en Pontevedra, con 3.710.000. Queríamos saber si en esa enumeración figuran algunos de los temas de deficiencias del servicio de Correos en Galicia; en particular, nos gustaría saber si hay una solución apropiada para el caso

de Muros-Esteiro, para los casos que estaban pendientes en Ribeira y en lo que es el área metropolitana de A Coruña, en especial, en el caso del Ayuntamiento de Culleredo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor López por el Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: En primer lugar, quiero darle la bienvenida al presidente de Correos a esta Comisión, que empieza un día y termina otro, porque llevamos dos años pasando casi de la media noche, aunque este año seguramente saldremos un poquito antes.

Antes de entrar a valorar el presupuesto, me gustaría pedirle al señor presidente de Correos que nos informara del grado de ejecución del presupuesto de 2006, sobre todo en el apartado de inversiones. En otro orden de cosas, la subida este año en Correos ha sido casi plana, bastante poca; el presupuesto de Fomento en su conjunto aproximadamente sube un 7,5 o un 8 por ciento y Correos no sube casi nada. El Partido Socialista decía en los primeros presupuestos que hizo el señor presidente que enseguida se vería la mano, pero la mano debe ser muy corta porque sigue siendo el mismo presupuesto año tras año. El presupuesto sigue invirtiendo y completando la automatización, de la cual el Partido Socialista también tenía bastantes dudas cuando gobernaba el Partido Popular, e invierte, como no puede ser de otra manera, en las nuevas tecnologías. En este tema también me gustaría saber, porque yo creo que la diputada del Grupo Socialista ha dado con la clave, cuándo los carteros dejarán de ir con esa carpeta y ese lápiz y podrán sumarse a las nuevas tecnologías. Por supuesto, también apoyo eso que ha dicho la diputada. Me gustaría que explicara, señor presidente de Correos, cómo repercutirá estas inversiones de nueva tecnologías en el grupo Correos tanto a nivel estructural como en la mejora del servicio al ciudadano y qué beneficio sacará Correos de estas nuevas tecnologías.

En el capítulo de inversiones nos llama mucho la atención que teniendo un presupuesto según se deducía de la plurianualidad del año 2006, el presupuesto de 2007 cambia muy poco con arreglo a lo que se preveía en el 2006, pero en cambio hay un trasvase entre comunidades. Este es un tema que me gustaría que nos explicara el presidente de Correos. Hay subidas importantes en la Comunidad andaluza, se proyectaba en el 2006 que habría 29 millones para este año y se acercan a los 37 millones de euros. En la Comunidad de Castilla y León se estimaba un presupuesto de 15 millones y pasa a 21 millones de euros. Esto sin contar las de Madrid y Cataluña que, por ser quizá de más volumen, suben en mayor proporción, pero en cambio hay una bajada significativa que me gustaría comentar, concretamente la del País Vasco. El País Vasco tenía una previsión de presupuesto de 15 millones de euros y tiene menos de 10 millones de euros. Viendo los presupuestos de la provincia de Álava, que baja cerca de 5 millones de euros y que

absorbe toda la bajada que tiene el País Vasco, me gustaría que explicara a qué es debida esa bajada y concretamente no en la comunidad, sino en la provincia de Álava. Y la Comunidad valenciana pasa de tener una previsión de 3,5 millones de euros a menos de 28 millones de euros. También quiero referirme —lo ha mencionado el señor Rodríguez— a Galicia y a comunidades como Castilla-La Mancha que no llega a los 10 millones de euros; son comunidades muy amplias, muy grandes, con población muy dispersa y se deberían mejorar esos presupuestos. Asimismo, las Islas Baleares y las Islas Canarias tienen un presupuesto de 3 millones y de 6 millones respectivamente, pero hay que tener en cuenta que estaba previsto un presupuesto de 9 millones de euros. No quisiera pasar de puntillas, ni mucho menos desapercibido —como bien sabe el señor presidente soy extremeño como él—, sobre la comunidad extremeña que tiene una sensible, no digo espectacular, bajada en el presupuesto, pues pasa de 6,5 millones, que estaban previstos en el año 2006, a 3,5 euros para este año. Bajan sensiblemente en construcción y en mecanización y en Cáceres concretamente en mecanización. Me extraña que fuera la automatización, que ya pasó, pero el tema de la construcción me preocupa y sobre todo en la provincia de Badajoz.

Volviendo al presupuesto, es un presupuesto parecido al de 2006. Ya calificamos al del 2004 y 2005 de bastante plano y continuista, pero es que no solamente es parecido al del año pasado y al anterior, sino que también se parece bastante a los últimos que hizo el Partido Popular en los años 2002, 2003 y 2004. Es importante ver en la memoria de Correos de 2005, que este año nos ha facilitado usted con tiempo, lo que le agradezco, que hay unos beneficios antes de impuestos de 240 millones de euros —creo que son unos beneficios muy importantes— y unos beneficios después de impuestos de 177 millones de euros. También hay que decir que la subvención del Estado, más o menos, sigue siendo la misma desde hace ya bastantes años, aproximadamente 90 millones de euros, y cuando hablamos de beneficios yo recuerdo, en estas diatribas que teníamos aquí, que el Partido Socialista decía que era muy fácil dar beneficios subiendo las tarifas y bajando la calidad del servicio. No estoy de acuerdo con eso, no solamente se trata de subir las tarifas y bajar el servicio, es mucho más complicado de lo que parece. Por consiguiente, si al mismo tiempo que se dan esos beneficios se mejora la calidad y el servicio, miel sobre hojuelas. Tengo que incidir en los criterios que tenía el Partido Socialista, cuando gobernaba el Partido Popular, que era que el Estado tenía que aportar la subvención completa del servicio postal universal y que la subida de tarifa no se podía consentir en un país como este. Seguramente, las tarifas más bajas de Europa serán las nuestras, pero así y todo quizá llamaban mucho la atención esas subidas que, por otro lado, usted ahora como presidente de Correos no tiene más remedio que ir acometiendo. Concretamente, estaba previsto subir las tarifas de este año a 31 céntimos y veremos si suben a 30,

porque no sé si el Ministerio de Economía les va a dejar. Me gustaría saber por qué se asigna un presupuesto al servicio postal universal de menos de un millón de euros. Es verdad que el Partido Popular también lo hacía, pero es un servicio social muy importante que tiene un presupuesto de un millón de euros desde hace mucho tiempo y creo que el presupuesto no debería ser ese. ¿Qué grado de calidad tienen los distintos servicios de Correos y Telégrafos? Sabemos que se está invirtiendo en infraestructuras y en automatización, pero nos gustaría saber el rendimiento que da el servicio y su calidad. Hace poco tiempo hemos visto en la prensa y han denunciado los sindicatos los problemas de distribución que había en Barcelona, también hay problemas en el área metropolitana de Madrid, en Majadahonda, Pozuelo, Torreldones, Las Rozas, etcétera. Nosotros nunca pondremos en duda el grado de calidad que usted nos dé, porque creemos que está para hacer el servicio y para informar correctamente, pero antes cada vez que nosotros dábamos un dato se ponía en cuestión porque parecía que estábamos alterando los datos. ¿Nos podría informar también cómo ha incidido la liberalización del servicio postal en las cartas de hasta 50 gramos que entró en vigor el 1 de enero de 2006? Creemos que ha sido poca la incidencia, pero nos gustaría que nos lo dijera. Viendo los presupuestos de los tres últimos años —el de 2005, el de 2006 y el próximo que estamos viendo ahora—, no hay iniciativas contundentes en el sentido de hacer una empresa fuerte y competitiva, pues, aunque parece que estamos bien dentro de casa, de aquí a poco tiempo tendremos que competir con otras más fuertes. Cuando salgamos a Europa va a haber otras empresas con las que tendremos que estar codo con codo y va a ser difícil. Nosotros vemos con preocupación que no se tengan estas iniciativas para poner al día Correos con el fin de dar el salto, porque dentro de poco tiempo habrá un debate en el Parlamento Europeo sobre la próxima directiva postal. Sobre este tema —no quiero ser muy prolijo— hemos presentado, a través de nuestro portavoz, el señor Ayala, al secretario de Estado de Fomento una serie de preguntas que yo creo que usted o él nos podrán contestar.

No quiero terminar sin decirle que Correos se mantiene como principal referencia en el sector de la carta tradicional, con un protagonismo indiscutible, pero no tanto en servicios bancarios —aquí coincido en lo que decía la representante del Grupo Socialista—, en los que muchos correos europeos son líderes en sus respectivos países, y en paquetería sucede un poco lo mismo. Parece que estamos de acuerdo en que la carta tradicional ha tocado techo, que no se incrementará el volumen de envíos en este campo sino todo lo contrario. A partir de ahí le hago la siguiente pregunta al señor presidente de Correos: ¿Qué está haciendo Correos para afrontar este cambio de tendencia? ¿Qué aspectos concretos incorpora el reciente acuerdo con el Deutsche Bank? Concretamente, su renovación, y usted me informará si lo tiene a bien. ¿Va a permitir a Correos ponerse a la altura de otros correos en el mercado bancario? ¿Qué medidas se están

tomando para mejorar el segmento de paquetería y para afrontar la apuesta de tecnología que muchos correos europeos están realizando? ¿Qué mejoras contempla el reciente acuerdo firmado por los sindicatos y cómo afectará a la mejora del servicio y a la productividad de la empresa? Una faceta de Correos que no podemos olvidar es su dimensión social, de la que depende la capacidad del operador público para llegar a aquellos sitios donde no van a querer llegar los operadores privados. ¿Qué está haciendo Correos para mejorar la red de atención al público? ¿Tiene identificados los puntos críticos, que los hay, en los que la red tiene claras carencias? ¿Qué medidas va a tomar para mejorarlos? Se ha firmado recientemente un acuerdo con los sindicatos, que en principio parece bueno para la plantilla ya que recoge más de 7.000 empleos fijos, una subida salarial de entre el 18 y el 19 por ciento entre los años 2006 y 2008, la aplicación del Plan Concilia, etcétera. Yo creo que para Correos tampoco debe ser malo si lo ha firmado, pero han quedado algunos sindicatos fuera y hubiera sido bueno haber hecho un esfuerzo más contundente y en un sentido más amplio. Espero que nos explique por qué ha sido así. En relación con la plantilla, tengo que decirle al señor presidente de Correos que ha subido bastante el absentismo laboral.

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

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Termino, señora presidenta, medio minuto.

El absentismo laboral está ahora en el 9 por ciento y podríamos decir que hay casi 6.000 personas que diariamente no van al trabajo. Querríamos saber también de dónde piensa sacar el dinero para pagar esa subida, rondando el 20 por ciento, en estos dos años sucesivos.

Para terminar, queremos preguntarle en qué condiciones se encuentran las empresas Correo Híbrido y Correos Telecom. Sabemos que tiene previsto un plan de saneamiento para Cronoexpres y le agradeceríamos que nos informara en la medida de sus posibilidades.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor presidente de Correos.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S. A.** (Santiago Martín): He intentado copiar todas las preguntas como en los tiempos de la facultad, pero yo estudié en la Facultad de Económicas, no en la Facultad de Medicina, y me ha costado trabajo. Voy a intentar contestar a todos y cada uno, pero le pido al portavoz del Grupo Popular que me facilite las preguntas por escrito, para contestarlas mejor.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: No hay ningún problema.

El señor **PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS, S. A.** (Santiago Martín): La diputada del Grupo Socialista ha planteado cuatro preguntas sobre gastos de personal, operaciones bancarias, organización de servicios y subvenciones de capital.

En cuanto a gastos de personal, el incremento que recogen los presupuestos es muy importante y responde a dos razones: Por un lado, a mejoras retributivas y, por otro, al incremento del número de efectivos. Del año 2004 a 2005 se consolidaron 1.130 puestos de trabajo; de 2005 a 2006, 1.170 y de 2006 a 2007, 1.109 puestos de trabajo. En total, en la plantilla tendremos en 2007, 3.400 nuevos puestos en términos medios. ¿Cuál ha sido el objetivo de este incremento? Obviamente ampliar la accesibilidad de las oficinas postales. Hemos abierto más de 100 oficinas, tanto de nueva creación como de transformación de oficinas auxiliares en postales. Se va ampliar en el año 2006 el horario de otras cien oficinas, tanto de mañana como de tarde, y en el 2005 ha habido tanto actuaciones en rurales como en urbanas, concretamente en secciones de reparto urbano, en carterías hay 350 más. Se ha incrementado el personal de rural con mayor horario y más kilómetros de recorrido. Obviamente, se han hecho refuerzos coyunturales en los puntos de producción. El gasto de personal contempla esas mejoras retributivas y también el incremento de plantilla. La retribución de ese 8,6 por ciento, sin caer en un detalle muy minucioso, se debe a los siguientes componentes: un 2 por ciento de las retribuciones básicas, como consecuencia del acuerdo entre Administración y sindicatos del 29 de julio de 2006, en el que se incrementa la paga extra hasta un máximo del cien por cien del complemento de destinos, es dos pagas de 2007, frente a una de 2006, estamos hablando de un incremento del 0,24 por ciento. En cuanto a la antigüedad que vence en 2007, es decir, los trienios y los tramos —en los funcionarios la antigüedad se recoge en trienios y en los laborales por un concepto que llamamos tramos—, un 0,34. En relación al incremento de la paga y Seguridad Social, porque el personal funcionario baja y crece el personal laboral que lo sustituye, por cuanto los cuerpos de funcionarios son a extinguir, también tenemos un 0,32. En cuanto a la reducción de la bonificación de la Seguridad Social, un 0,15 por las mismas razones. En las medidas encaminadas a la mejora de la calidad, concretamente el programa de los sábados para el reparto, un 0,10. En medidas derivadas de actividades organizativas, creación de jefes de unidad, jefes de equipo, distribución, personal de oficinas y centros de tratamiento, tenemos un 0,45. El acuerdo general del convenio colectivo para 2007 del coste de personal será de un 5,21 por ciento. Luego, hay otras disminuciones, como las bonificaciones por empleados que pasan a fijo, etcétera. En total esos son los sumandos de ese coste de personal del 8,56 por ciento. Sobre cómo vamos a pagarlo, pensamos que vamos a tener la eficiencia suficiente para esto. Yo creo que la apuesta de Correos tiene que ser por la calidad y

la eficiencia y eso nos dará recursos. La señora diputada preguntaba también si eso afectaba también a los rurales y ya he dicho que también afectará, porque aunque el 71 por ciento de la población española se concentra en ciudades, el servicio postal universal es para todos y está contemplado en estas mejoras de incremento de personal.

En cuanto a las operaciones bancarias, como han dicho los señores diputados, son uno de los pilares de todos los operadores postales. Sin ánimo de hacer publicidad quiero decir que el primer operador público es el primer banco que se llama comercial de su país. No sé si se podrá decir que se trata del Postbank, que es el banco del correo alemán, y a nivel de pasivo tiene más que la suma de los tres bancos siguientes. Nosotros partíamos de una situación francamente negativa. No se nos identificaba como un operador financiero. Nuestra relación con el socio estaba también en una situación de desventaja y, por otro lado, no teníamos una serie de productos diferenciados. La renegociación que hemos hecho con nuestro socio iba encaminada a esas tres cuestiones: por un lado, hemos conseguido, y nos ha autorizado el Banco de España, la marca BanCorreos, marca que es propiedad de Correos y que vamos a utilizar nosotros con este socio o con los futuros, o si algún día tuviéramos de nuevo una licencia bancaria, como en su día la tuvo la Caja Postal. Quiero señalar que en el poco tiempo que llevamos con esta nueva marca la aceptación tanto del público en general y, sobre todo, de los trabajadores de Correos es excepcional y nosotros estamos orgullosos. Obviamente, hemos puesto nuestro mejor hacer y nuestra mayor dedicación también con la marca de nuestro socio, pero qué duda cabe que nos sentimos mucho más empujados y motivados en trabajar para la marca BanCorreos que no para la marca de un posible competidor en el futuro. Por tanto, BanCorreos va a ser uno de los pilares en la estrategia de diversificación. Es verdad que no va a ser algo que suceda de la noche a la mañana. A nivel de presupuestos, hemos sido positivos pero modestos, pero con nuestro plan de viabilidad creemos que vamos a conseguir mayores y mejores logros. Ojalá en un futuro a medio plazo BanCorreos sea un soporte de nuestra red de oficinas y consigamos la autofinanciación de la misma. En cuanto a la relación financiera que teníamos con nuestro socio, se ha llegado a un nuevo acuerdo en el sentido de hacer una cuenta de participación al 50 por ciento; dicho llamadamente: si ganamos dinero, vamos a ganar dinero al 50 por ciento los dos y si perdemos dinero, vamos a perderlo al 50 por ciento los dos, y no como en la situación de la que veníamos, que desgraciadamente era una situación de desventaja para Correos. También hemos hecho un gran avance en el sentido de que no solamente vamos a comercializar todos y cada uno de los productos de nuestro socio, sino que también vamos a comercializar y, de hecho, ya lo estamos haciendo, productos específicos dirigidos a lo que nosotros pensamos que es nuestro público objetivo, con especial interés y, por citar alguno,

citaría el tema de los inmigrantes, en el que Correos, tanto en este servicio como en otros tiene una doble finalidad: por un lado, prestarle un servicio público, conseguir su mejor integración y, por otro lado, aprovechar ese segmento de negocio.

En cuanto a la modernización de los servicios tecnológicos y, en concreto, cuando van a llegar las nuevas tecnologías a los carteros, tengo que decirle que efectivamente, como ya dije en mis dos intervenciones anteriores en la presentación de los presupuestos, es fundamental agarrarse como clave de modernización a las tecnologías de la información, que es uno de los mejores aliados que tiene Correos para rediseñar procesos y productos y también para hacer mejor nuestro trabajo. Hemos empezado ya este año —voy a dar los números— con una aplicación piloto y ahora mismo estamos extendiéndola a todos los carteros de las unidades urgentes. En concreto, lo hemos hecho en dos unidades urgentes de Madrid y en la unidad urgente de Toledo capital. Ha consistido en la utilización por parte de los carteros de la tecnología conocida como PDA, de forma que cuando los carteros llegan por la mañana o por la tarde a las carterías, a través incluso de una red inalámbrica, con este terminal de PDA recogen todo el trabajo de los productos registrados —giros, burofax, paquetes, certificaciones, etcétera— que tienen que repartir. En esa información ya tienen confeccionada la ruta y se presentan al destinatario, en lugar de con un papel o con una libreta, con la PDA. Si se trata de la entrega, recogen en ese momento dicho evento y cuando vuelven pueden hacer la liquidación de su trabajo de forma automática. En esta utilización de las PDA actualmente están implicados más de cien carteros y antes del 1 de diciembre se va a extender de tal manera que vamos a tener más de 2.000 carteros con terminales PDA en España. La idea es generalizar estos terminales para todos y cada uno de los carteros, incluidos los rurales, el año próximo. Las ventajas son evidentes. A los clientes vamos a poder facilitarles en tiempo real la trazabilidad de sus productos y, en cuanto a Correos, vamos a agilizar la gestión de los envíos, tanto en los procesos de recogida como en los de distribución, y en los rurales también harán la recogida. Vamos a poder tener mejores productos o nuevos productos de valor añadido como consecuencia de contar con esta herramienta y, sobre todo, al personal de reparto le vamos a aumentar su productividad, le vamos a facilitar mucho el trabajo y además le vamos a dar mayor seguridad en el mismo. Me atrevo a hacer esta afirmación porque en principio con esta experiencia piloto temíamos que hubiera un cierto rechazo porque los carteros y carteras se fueran a ver controlados, lo identificasen como un medio exclusivamente de control. Es verdad que lo notaron, porque las carteras y los carteros son muy inteligentes, pero inmediatamente se dieron cuenta de que ese no era el objetivo, sino que les proporcionaba muchísimos beneficios. El otro día Su Majestad el Rey nos concedió una audiencia para conmemorar el 150.º aniversario de los carteros y, curiosa-

mente, nos hizo una pregunta muy parecida a la que me han hecho la señora y el señor diputado, que él veía a otros distribuidores de paquetería, a otros operadores, sobre todo a los couriers con PDA. Le estuvimos explicando la curiosidad y la inquietud compartida por Su Majestad y por ustedes. En este sentido, estamos encantados de esta acción, sobre todo por cómo la están acogiendo las carteras y los carteros, en especial por el efecto indirecto que está teniendo, pues los carteros y las carteras son los primeros que se sienten orgullosos de incorporar esta tecnología.

En cuanto a la última pregunta del diputado del Grupo Popular, relativa a dónde iban dirigidas las subvenciones de capital de 93 millones tenemos una senda de inversiones de 250 millones de euros cada año. En principio, es una magnitud muy importante y vamos a seguir con esa senda, pues está francamente bien. ¿Dónde vamos a hacerlo? No solamente hay que hacerlo en el tema del equipamiento y la automatización, sino que ahora mismo estamos haciendo inversiones importantes sobre todo en infraestructuras de terrenos y construcciones, con la finalidad de dotar de mayor funcionalidad tanto a las oficinas como a las carterías, también, siguiendo un mandato de este Parlamento, para eliminar las barreras arquitectónicas y conseguir una mayor seguridad en salud laboral —tenemos un plan hasta 2008 incluido— y, por supuesto, para aumentar la productividad de nuestros trabajadores. Tenemos que seguir con esta senda inversora y no solamente tenemos que fijarnos en la cifra de inversiones, sino también en la cifra de ejecución. El año pasado conseguimos un nivel de ejecución de un 94,6 por ciento —es un nivel muy importante de ejecución— y este año vamos a estar en torno a la misma cifra. Después le facilitaré al diputado del Grupo Popular el nivel de ejecución a agosto de 2006. En cuanto a la financiación, a dónde van las subvenciones, he de decirle que, con respecto a la financiación de esos 247,8 millones que vamos a ejecutar en 2007, lo que vamos a hacer, precisamente por el plan de saneamiento que hemos hecho, va a ser reducir las inversiones financieras, no las inversiones materiales ni tampoco las inversiones inmateriales en tecnología. Los 247,8 millones los vamos a financiar a través de esas aportaciones de capital, que ha tenido un crecimiento del 2 por ciento, y con financiación propia, con autofinanciación, con 154,2 millones; estoy hablando de la subvención para la financiación de las inversiones. Correos genera recursos suficientes y no tiene que acudir al endeudamiento.

El diputado señor Rodríguez me preguntaba sobre el tema de las inversiones en Galicia y también me ha hecho algunas preguntas concretas. Si es tan amable de dárme las por escrito, se las contestaría en el plazo de 48 horas, que creo que es el estipulado para ello. También me preguntaba por las inversiones a nivel provincial. En un principio tengo que decirle que la inversión en Galicia entra dentro de la política de inversión de todo el Estado. Respecto a las inversiones, ya adelanto un poquito la respuesta al diputado Popular, hay que considerarlas

dentro del periodo 2008, dentro de un horizonte. Por ejemplo, en el caso de nuestra querida tierra, Extremadura, hemos terminado el centro de tratamiento automático de Mérida, por tanto, no necesitamos hacer una obra tan importante como la que hemos hecho en Mérida todos los años. Esa es la razón. Sin perder de vista la perspectiva de 2007, los principales motivos de inversión estatal de esas infraestructuras es hacerlas accesibles y dotar de las mejores tecnologías, sobre todo de telecomunicaciones y de informática, a nuestra red, tanto en gestión como en nuestros productos y también los carteros a los que me acabo de referir.

¿Qué inversión vamos a hacer en Galicia? Hay que tener en cuenta que las inversiones en 2007 van a tener un peso menor porque ya hemos concluido las obras y el equipamiento del centro de Santiago de Compostela. El año pasado completamos la automatización de lo que llamamos cariñosamente la bombonera, que es el tratamiento del correo de buzón. Está completamente terminada la automatización de Santiago de Compostela, al menos en los objetivos que hoy tiene Correos. Durante los últimos años se han invertido en este centro más de 11 millones de euros. En 2007 están previstos en el presupuesto 11,5 millones de euros: en infraestructuras, 7,3 millones de euros; en TIC, en tecnologías de la información y comunicación, 2,1; en mecanización, 0,4 y en seguridad, transporte y otras, 1,7. La partida más importante, la de 7,3 millones de euros, se destina fundamentalmente a 27 actuaciones, además de las pequeñas obras que se requieren: Compra de cuatro locales, 14 adaptaciones de nuevos locales y nueve reformas de edificios y centros que ya están en funcionamiento. Estas actuaciones cubren tanto medio urbano como rural, así como nuevos barrios de desarrollo urbanístico. Afecta a edificios principales.

Nosotros desde que decidimos hacer una cartería o planificamos una oficina, el proceso a veces va todo de corrido y a veces tenemos dificultades. Tenemos que encontrar un local adecuado, tenemos que hacer un proyecto, el ayuntamiento nos tiene que autorizar, nos tiene que dar la licencia correspondiente y a veces hemos recogido en nuestro presupuesto alguna actuación que nos retrasa para el siguiente. También sensu contrario, como es el caso de Galicia, hemos realizado algo que no teníamos presupuestado y que incluso en mi comparecencia a instancia suya no le comuniqué que íbamos a hacer, hemos hecho otras actuaciones que en un principio no estaban previstas, en cambio, en un par de ellas en las que pensábamos que íbamos a tener fácil comprar el inmueble no lo conseguimos. Con este planteamiento paso a relacionarle lo que vamos a hacer. En cuanto a los edificios principales, como le decía, vamos a abordar la reforma integral del edificio de Santiago de Compostela, iniciado este año y que para 2007 tiene un presupuesto de 2 millones de euros. Hay que recordar que en los últimos cuatro años se han reformado los edificios principales de Pontevedra, A Coruña, Vigo, Orense, Lugo y Ferrol, con lo que en este quinquenio se habrán

reformado íntegramente los edificios más emblemáticos de Correos en las siete principales ciudades de Galicia.

En cuanto a las oficinas postales, vamos a adaptar unos locales para la sucursal número 7 en Monte Alto de A Coruña, Santa Uxia de Ribeira en A Coruña y Pontearreas en Pontevedra. La reforma de la sucursal número 1 de A Coruña y las oficinas de Porriño y Redondela, en Pontevedra, para destinar todo el edificio a la oficina postal, saliendo la unidad de reparto a otra ubicación. En cuanto a las unidades de reparto o carterías, se va a adquirir para la unidad de reparto en Cangas de Morrazo, un nuevo local para un nuevo establecimiento y vamos a adaptar unos locales, adquiridos o cuya adquisición está prevista para la concentración de rurales en Ramallosa, provincia de A Coruña, Santiago de Compostela y Lugo, así como la adaptación de un nuevo local para la USE, unidad de servicios especiales, número 1 de Vigo. En cuanto a las instalaciones postales mixtas, es decir, las que ubican tanto oficina de atención al público como carterías, comúnmente en pequeñas poblaciones, se van a adquirir locales para los correspondientes servicios en Sada, Cambre y Porto do Son, en A Coruña; adaptación de nuevos locales, adquiridos ya o previstos de adquirir, en Bertamirans-Ames, Carnota, Boiro y Cee en A Coruña, y Salvaterra do Miño y Ponte Caldelas en Pontevedra y habrá reforma de oficinas en unidades de reparto en Betanzos y Pontedeume en A Coruña, Barco de Valdeorras en Orense y Cambados en Pontevedra. El esfuerzo inversor, como le decía antes en líneas generales, es complementario al que hemos realizado en ejercicios anteriores y ostenta la mejor accesibilidad y la mejor calidad de reparto.

El señor diputado recordará que en mi última intervención a instancia suya, le planteé unas ratios de inversiones, de carteros y de oficinas en Galicia que son superiores a la media de España. También es verdad que Galicia es el ejemplo típico de dónde se tiene que prestar un servicio postal universal, dada la diseminación de la población y el número de topónimos, porque, como sabe muy bien el señor diputado, el 50 por ciento de los topónimos de España están en Galicia. También es verdad —hay que decírselo a los gallegos y a las gallegas— que el nivel de calidad en el reparto de Galicia es el mejor, con diferencia, de toda España. Invertimos más, pero nos luce el pelo.

En cuanto al diputado señor López Iglesias, del Grupo Parlamentario Popular, tengo que decirle que el grado de ejecución del presupuesto de 2006 —le adelanto que estoy convencido de que vamos a conseguir una ejecución en torno al 94 ó 95 por ciento—, a agosto de este mismo año, es un poquito superior al del año pasado. El año pasado por esta fecha teníamos un 63,9 por ciento y al final llegamos a la cifra que le he dicho, y este año tenemos un 68,1 por ciento, pero esta diferencia de cuatro puntos no la vamos a conseguir, es decir, vamos a conseguir en torno a la misma cifra, un 94 ó 95 por ciento. Voy a intentar seguir con la mayor sistemática posible, pero en relación a la evolución de inversiones

por comunidades autónomas, sobre la que usted también me ha preguntado, habrá que considerar todo el proceso de cuatro, cinco o seis años. Por la inversión que dedicamos por número de habitantes, que es un índice bastante válido, la comunidad que en el año 2007 —repito que hay que verlo en varios años—, salvo el caso de Ceuta y Melilla, que tienen unos ratios mucho más elevados, pero es como consecuencia de la dimensión, ya que son relativamente pequeñas, va a tener un mayor número de euros por habitante va a ser la de Cantabria; la segunda va a ser Castilla-León; la tercera va a ser Madrid; la cuarta va a ser Cataluña y la quinta Valencia. No ha habido trasvases de una a otra, porque al final en todas las comunidades se está abordado un planteamiento general para esa accesibilidad, para esa automatización, para dotarle de la autonomía suficiente, y a una le toca un año y a otra otro. Concretamente, en Extremadura conseguimos en el año 2004 nada menos que 11 euros por habitante, por lo que fue la primera destinataria de euros por habitante. Es verdad que luego ha bajado y en este año 2007 las inversiones ya están bastante realizadas, aunque vamos a abrir oficinas también en nuestra comunidad.

Respecto a la subida del presupuesto de inversiones, aunque mantenemos la cifra global, 250 millones de euros anuales, no es lo suficientemente clara porque hemos dejado de hacer inversiones financieras. Es decir, tenemos el plan de saneamiento de Chronoexpres, que nos evita incluir o llevar recursos para paliar sus pérdidas, con lo cual, como habrán ustedes visto en el presupuesto, el año que viene vamos a tener por primera vez en la historia de Chronoexpres números negros; la reducción de las pérdidas ha sido bastante drástica y, como consecuencia, estamos liberando más recursos para que haya más inversiones materiales y más inversiones en tecnología.

En cuanto al tema de la subvención, actualmente el Gobierno, dentro de sus objetivos de incrementar la competitividad en el mercado y, concretamente, en el mercado postal, está abordando el tema del acceso laboral y el tema del coste del servicio postal universal. En el coste del servicio postal universal ya llevamos dos años con contabilidad analítica y el Ministerio de Fomento ya puede determinar cuál es el coste y habrá que ver cómo se financia el coste de los tráficos no rentables. En este sentido, estoy convencido de que el año que viene veremos cuál es la solución que ha tomado el Gobierno. En cualquier caso, hoy Correos, como ha apuntado el señor diputado, tiene una eficiencia muy suficiente como para abordar también este tema. Otra cosa es conseguir una mayor competitividad para no estar en situación de desventaja con los operadores privados.

Le agradezco mucho que me dé las preguntas por escrito y voy a contestarle todas con muchísimo gusto. ¿Qué estamos haciendo frente a la liberalización, a la competencia y al aterrizaje de los principales operadores extranjeros? Ese es nuestro objetivo. El objetivo de Correos y lo que va a garantizar prestar un servicio postal

universal y el empleo es que tengamos cada día mayor calidad y que cada día seamos más eficiente. Si conseguimos eso el futuro de Correos y el de sus trabajadores va a estar asegurado y garantizado y seremos competitivos frente a los otros operadores, tanto domésticos como exteriores, que seguro que intensificarán su aterrizaje en nuestro mercado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Muchas gracias, presidente de Correos. Como siempre, es el último y, por eso, se lo agradezco más.

Se levanta la sesión.

**Eran las once y quince minutos de la noche.**

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**