



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2008

IX Legislatura

Núm. 35

## FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ANTONIO LOURO GOYANES

Sesión núm. 2

celebrada el jueves 5 de junio de 2008

### ORDEN DEL DÍA:

Página

|   |   |
|---|---|
| Ratificación de la celebración de las comparencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión del día 14 de mayo de 2008. ....  | 2 |
| Delegación en las mesas de las comisiones de la competencia de éstas de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento, concordante con la resolución de la Presidencia de la Cámara de 2 de noviembre de 1983. (Número de expediente 042/000001.) ..... | 2 |
| Comparencia de la señora ministra de Fomento (Álvarez Arza), para informar sobre:   |   |
| — Las líneas generales de la política de su departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000010.) .....   | 2 |

|  | Página |
|--|--------|
| — Las medidas políticas que adoptará como responsable de su ministerio. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000008.) . . . . .                      | 2      |
| — Las líneas generales de la política de su departamento. A petición del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/000025.) . . . . .  | 2      |
| — Los objetivos y programas de trabajo del ministerio durante la presente legislatura. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 213/000050.) . . . . . | 2      |

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

**RATIFICACIÓN DE LA CELEBRACIÓN DE LAS COMPARENCIAS ACORDADAS POR LA MESA DE LA COMISIÓN EN SU REUNIÓN DE 14 DE MAYO DE 2008.**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas, señores diputados, en nombre de todos damos la bienvenida a esta Comisión a la ministra de Fomento. Agradecemos su presencia en la misma al objeto de dar satisfacción a las distintas peticiones de comparecencia solicitadas por varios grupos, por el Grupo Parlamentario Popular, por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo Parlamentario Catalán, así como a la propia petición del Gobierno en nombre de la señora ministra. Señorías, procedemos con la sesión según el orden del día que les ha sido remitido. El primer punto es la ratificación de la celebración de estas comparencias acordadas por la Mesa de la Comisión en su reunión celebrada el 14 de mayo de 2008. Si no existe objeción alguna por parte de los grupos podemos considerar que existe un acuerdo entre los mismos y, por tanto, si les parece, procedemos a aprobar este punto por asentimiento. **(Asentimiento.)** Se aprueba por tanto el primer punto por asentimiento.

**DELEGACIÓN EN LAS MESAS DE LAS COMISIONES DE LA COMPETENCIA DE ÉSTAS DE ADOPCIÓN DE LOS ACUERDOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA CÁMARA DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983. (Número de expediente 042/000001.)**

El señor **PRESIDENTE**: Segundo punto. Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de esta de adopción de los acuerdos a que se refiere el artículo 44 del Reglamento. Esto es que la Mesa de la Comisión tenga las competencias que tiene la Comisión respecto a las competencias recogidas en el artículo 44 del Reglamento del Congreso de los Diputados. Si no existe objeción alguna, podemos considerar que existe también

acuerdo entre los grupos y por tanto podemos proceder a la aprobación de este punto por asentimiento. **(Asentimiento.)**

**COMPARECENCIA DE LA SEÑORA MINISTRA DE FOMENTO (ÁLVAREZ ARZA), PARA INFORMAR SOBRE:**

- **LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000010.)**
- **LAS MEDIDAS POLÍTICAS QUE ADOPTARÁ COMO RESPONSABLE DE SU MINISTERIO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000008.)**
- **LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 213/000025.)**
- **LOS OBJETIVOS Y PROGRAMAS DE TRABAJO DEL MINISTERIO DURANTE LA PRESENTE LEGISLATURA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 213/000050.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, sin más dilaciones iniciamos lo sustantivo e importante de esta sesión, que es la comparecencia de la señora ministra con objeto de dar cumplimiento, como decíamos antes, a las distintas peticiones de comparecencia de varios grupos y del propio Gobierno. Por tanto, tiene la palabra la señora ministra de Fomento.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor presidente, señorías, quisiera que mis primeras palabras fueran de agradecimiento, en primer lugar, a los ciudadanos que con sus votos nos han vuelto a dar la responsabilidad de gobernar España en estos próximos cuatro años. En segundo lugar, al presidente

del Gobierno por haberme confiado de nuevo el alto honor y la enorme responsabilidad de dirigir un ministerio cuyas actuaciones inciden tan directamente en el desarrollo de nuestro país y en la calidad de vida de sus ciudadanos. También quisiera agradecer a SS.SS. el trabajo desarrollado en esta Comisión durante la pasada legislatura y expresar mi deseo y mi convencimiento de que en esta legislatura vamos a intensificar nuestros esfuerzos para que nuestro trabajo sea todavía de mayor utilidad a los españoles.

Señor presidente, señorías, cuando hace cuatro años comparecí ante esta Comisión para explicarles las líneas maestras de la gestión del ministerio, les anuncié mi intención de impulsar un cambio de rumbo de la política de infraestructuras y transportes de nuestro país. Esta nueva orientación estratégica de la política de infraestructuras y transportes se apoya en un enfoque global del sistema de transportes desde el punto de vista territorial y desde el punto de vista modal, y se plantea desde el esencial papel que juega para la competitividad así como para la cohesión territorial de nuestro país, lo que nos permite orientar adecuadamente las inversiones para lograr un sistema de transporte más eficaz, más seguro y más sostenible. En suma, una nueva política tanto en el fondo como en la forma de diseñarla y llevarla a cabo. Nueva en el fondo, primero, por el impulso decidido a los modos más sostenibles, especialmente al ferrocarril. Segundo, por el carácter prioritario dado a la seguridad en el transporte, al mallado de la red y al reequilibrio entre los modos de transporte, así como a la atención al correcto mantenimiento de las infraestructuras ya existentes, esto por citar solamente cuatro ejemplos. Nueva también en la forma, con la recuperación de la planificación como instrumento esencial para la definición de la política, la potenciación del diálogo y la participación en el análisis de los problemas y la búsqueda de soluciones, así como el impulso al consenso entre administraciones y agentes económicos y sociales como método preferente para el desarrollo de las actuaciones. Una recuperación de la planificación que ha tenido su principal exponente en la aprobación de PEIT en 2005, así como en los diversos planes específicos en los distintos modos de transporte. Una apuesta por el diálogo y la participación desarrollada desde el principio en la elaboración del PEIT y que pretendemos profundizar en esta nueva legislatura creando un nuevo instrumento: el foro de la movilidad, donde participarán administraciones, sectores empresariales, sindicales, técnicos y profesionales y sociales con interés en las actuaciones públicas de infraestructuras de transporte. Una búsqueda de consenso y el acuerdo que ya se plasmó en la legislatura anterior con la suscripción de 2.800 convenios a lo largo de los últimos cuatro años: 351 con comunidades autónomas, 620 con administraciones locales y 1.800 con otras instituciones nacionales y extranjeras. En esta legislatura continuaremos en la misma línea que le estoy marcando. La nueva política de infraestructuras y transportes ya es una realidad, resultado de las actuaciones

llevadas a cabo durante la pasada legislatura. En este sentido, queremos profundizar e intensificar en las actuaciones, de acuerdo con las directrices que emanan del propio PEIT y con las propuestas contenidas en el programa electoral del Partido Socialista con el que concurrimos a las elecciones generales.

En definitiva, señorías, hace cuatro años iniciamos la transformación estructural de nuestro sistema de transporte, de la que uno de los objetivos esenciales es mejorar la posición competitiva de España en el exterior y avanzar en convergencia real con los países más avanzados de la Unión Europea. Las inversiones en infraestructuras tienen un efecto directo en la reducción de los costes del transporte y la mejora del sistema facilita la conexión de los mercados, de los centros de producción y de consumo. Uno de los cuellos de botella de nuestro sistema de transporte, que ha sido y va a ser objeto de especial atención, son las conexiones con otros países europeos. Por ello permítanme, señorías, que antes de entrar en un análisis detallado por modos de transporte, me detenga un momento en las conexiones transfronterizas. En las conexiones con Francia, puedo informarles de que, a través de las cumbres bilaterales, hemos alcanzado importantes acuerdos para impulsar de forma conjunta y coordinada los trabajos ferroviarios en las nuevas conexiones de alta velocidad atlántica y mediterránea, en los estudios de la conexión central transpirenaica de alta capacidad y en la reapertura de la línea ferroviaria internacional entre Canfranc y Pau. En los enlaces por carretera hemos trabajado y vamos a seguir trabajando con el mismo impulso para mejorar las condiciones de circulación y de seguridad en el conjunto de conexiones viarias de ambos países. También hemos lanzado conjuntamente, como novedad en la pasada legislatura y vamos a concretarlo en fechas próximas, la conexión a través de la autopista del mar. En cuanto a las conexiones con Portugal y también por acuerdo alcanzado en las cumbres bilaterales, estamos desarrollando importantes infraestructuras. Quisiera destacar en alta velocidad la de Madrid-Lisboa-Oporto, Vigo-Oporto, Salamanca-Aveiro y Huelva-Faro. En los enlaces por carretera estamos impulsando las conexiones de alta capacidad, especialmente Verín-Chaves, Zamora-Braganza y Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso. En el amplio marco de la cooperación euromediterránea, quisiera destacar que impulsaremos nuestras conexiones con Marruecos para mejorar nuestras relaciones de transporte en todos los sentidos.

A continuación, paso a hablar de los distintos modos de transporte y voy a empezar por el ferrocarril, que ha sido y seguirá siendo en esta legislatura una prioridad. Es innecesario destacarles la decidida apuesta del Gobierno por el ferrocarril, que va a continuar en esta legislatura puesto que vamos a seguir desarrollando todas las actuaciones de acuerdo con las directrices del PEIT. Para la potenciación de los modos de transporte más sostenibles tenemos que potenciar precisamente el ferrocarril. Como saben ustedes, casi el 50 por ciento de los

recursos totales del PEIT se destinan al ferrocarril para llegar a una ambiciosa red de alta velocidad de 10.000 kilómetros de longitud, para impulsar las cercanías, para mantener y mejorar la red convencional, para revitalizar el transporte de mercancías y para innovar y modernizar nuestro material móvil. Los objetivos que hemos planteado para esta legislatura en relación con lo que tiene planteado el PEIT y que les acabo de mencionar suponen favorecer el cambio modal y facilitar un incremento del uso del ferrocarril para asegurar la eficiencia y sostenibilidad de nuestro sistema de transporte a través del reequilibrio modal. Para ello vamos a seguir impulsando la red de alta velocidad y vamos a extender sus beneficios al mayor número de ciudadanos, mediante la utilización de cambiadores de ancho y de material de ancho variable. Esta fue una gran novedad que incluimos en la anterior legislatura y que va a tener su máxima aplicación en esta. Vamos a ampliar y mejorar las redes de cercanías incorporando nuevas líneas, ampliando la capacidad de las existentes y modernizando los trenes de cercanías y todas las instalaciones necesarias para su funcionamiento y vamos a dar un gran impulso al transporte de mercancías mediante la adecuación de la red convencional, la mejora de los accesos ferroviarios a los puertos, la construcción de nuevas terminales de carga y la creación de itinerarios preferentes para el tráfico de mercancías. Ese cambio modal, al que antes hacía referencia, ya se puede percibir de forma clara a través de la respuesta de los ciudadanos cuando les hemos ofrecido nuevas redes de alta velocidad. Solo les voy a dar un dato: hasta el 31 de mayo, desde que se pusieron en servicio en los últimos días de diciembre, más de dos millones y medio de personas han utilizado la alta velocidad. Esto significa un incremento y, por tanto, un cambio modal de 1.200.000 viajeros, lo que significa un crecimiento del 92 por ciento solamente en estos cinco primeros meses del año. Un segundo objetivo es avanzar en la calidad del servicio, para lo que, junto a las nuevas estructuras, vamos a continuar incorporando nuevos trenes. Pero hay algo que van a oír repetidamente ustedes a lo largo de mi intervención, que es la mejora de la accesibilidad para las personas con movilidad reducida en todos los modos de transporte y en todos los aspectos. Los trenes que se irán incorporando, las estaciones que se vayan haciendo y las remodelaciones contarán con todas estas medidas. En relación con esta mayor calidad del servicio, quiero destacar además de la accesibilidad la reducción de los tiempos de viaje. Ya decíamos que las distancias no se miden en kilómetros sino en tiempos; en la legislatura anterior hemos reducido en algunos ejes de una manera muy importante los tiempos de viaje y así lo vamos a seguir haciendo. Otro parámetro de la calidad del servicio es la puntualidad. Hemos conseguido superar —ahora les daré los datos concretos— hitos importantes en la puntualidad de la alta velocidad y de las medias distancias —algunas de las nuevas están al cien por cien de puntualidad— y vamos a seguir trabajando en este sentido para mejorar los buenos datos de las nuevas líneas y de las mil líneas

remodeladas. ¿Cómo? Poniendo nuevas líneas en servicio y remodelando y actuando sobre las existentes. Mejorar los ya elevados niveles de seguridad es otro de los objetivos que nos planteamos, y sobre esto les llamaré su atención porque lo vamos a hacer a través de la culminación del Plan de pasos a nivel, pero también de la homogenización y mejora de los sistemas de señalización y la creación o puesta en marcha de la agencia de seguridad. Por todo lo anteriormente expuesto, en la legislatura que ya hemos iniciado, quisiera decirles que la alta velocidad va a tener un impulso decisivo.

Vamos a hacer un breve repaso de los antecedentes. En 2004, cuando llegamos al Gobierno, había 471 kilómetros de alta velocidad puestos en servicio en 1992, y otros 550 entre Madrid-Lleida y Lleida-Huesca, pero, aunque estaban hechas las obras, no se podía circular a más de 200 kilómetros por hora y, por lo tanto, no era alta velocidad. En la pasada legislatura, sin contar con estos 550, pusimos 700 kilómetros nuevos de alta velocidad y adecuamos los 470 entre Madrid-Lleida-Huesca a la alta velocidad. En total, actuamos en diferentes fases del proceso de desarrollo de las nuevas líneas en casi 8.500 kilómetros; pusimos en servicio 700, pero actuamos en general sobre 8.500. En cuanto al dato que les he dado antes, que el PEIT establece 10.000 nuevos kilómetros de alta velocidad, como verán prácticamente hemos puesto en marcha el objetivo global del PEIT. En la actualidad, diecinueve ciudades españolas están conectadas directamente a la red de alta velocidad, es decir, el 40 por ciento de la población se sitúa a menos de 50 kilómetros de una estación de alta velocidad. En 2010, seremos el primer país del mundo con kilómetros en obras de alta velocidad y en 2012 seremos el primer país del mundo con kilómetros de alta velocidad en servicio. Llegaremos a los 3.000 porque en esta legislatura, frente a los 700 de la anterior, pondremos en servicio 1.300 kilómetros de alta velocidad. Además, iniciaremos las obras de 2.200 kilómetros de alta velocidad más, de tal manera que en 2012 habremos llegado a once nuevas ciudades, con lo que serán treinta las ciudades conectadas directamente con la alta velocidad, y el 55 por ciento de la población estará conectada, se situará a menos de 50 kilómetros de una estación de alta velocidad.

Ahora les voy a dar el dato de alta velocidad de los grandes ejes de las grandes líneas. En las conexiones entre el centro y el noroeste de la Península, vamos a continuar la extensión de la red de alta velocidad a partir del troncal que ya hemos puesto en servicio, que es Madrid-Valladolid. Quiero destacar que en la línea Madrid-Galicia, entre Olmedo y Santiago, continuaremos las obras de los tramos Olmedo-Zamora y Ourense-Santiago, e iniciaremos las de Zamora-Ourense. A medida que finalicemos los proyectos, iniciaremos las obras de este último tramo Zamora-Ourense porque las otras obras ya están en funcionamiento. En el eje atlántico, entre A Coruña y Vigo, que ya tenemos en servicio el 35 por ciento del trayecto, impulsaremos las obras de

los tramos restantes, todos ellos ya en marcha, a excepción del acceso a Vigo. Pondremos en servicio de forma progresiva los distintos tramos y acometeremos su electrificación. Entre A Coruña-Ferrol y desde Vigo a la frontera portuguesa, el ritmo dependerá de las cuestiones medioambientales, procedimentales y de llegar a acuerdos y consensos con las instituciones afectadas —les recuerdo que son siempre las comunidades autónomas y los ayuntamientos por donde está accediendo la alta velocidad—. En el Madrid-Asturias, continuaremos la gran obra de construcción de la variante de Pajares y pondremos en obra todo el trayecto entre Valladolid y León en 2009, salvo la integración en Palencia, que está actualmente en estudio informativo. Continuaremos con las obras iniciadas en la Y vasca de acuerdo con lo convenido con el Gobierno vasco. En este mismo año, 2008, pondremos en servicio la variante de Burgos, concluiremos los proyectos del acceso a Vigo, Medina del Campo-Salamanca, el de Valladolid-Burgos, Burgos-Vitoria y Palencia-Alar del Rey, de forma que a medida que los vayamos finalizando procederemos a la licitación de las obras y, por lo tanto, a la iniciación de las obras. En el cuadrante nordeste tenemos Barcelona-frontera francesa, donde ya hemos puesto en obra todos los tramos para conectar con el tramo internacional en 2010. La integración de la alta velocidad en Barcelona y Girona tiene los plazos de finalización contratados en 2012.

Voy a referirme a continuación al corredor entre Madrid y el este de la Península, que es uno de los que están actualmente más avanzados. Como ya anunció el presidente del Gobierno, la alta velocidad llegará a Cuenca, Albacete y Valencia —a la Comunidad Valenciana— en 2010. Tenemos en obra la mayor parte del tramo Albacete-Alicante, a excepción del nudo de La Encina y de un pequeño tramo en la entrada de Alicante, cuyas obras vamos a licitar próximamente. También tenemos en obra la conexión entre Monforte del Cid y Elche y el resto del trayecto hasta Murcia está en fase de proyecto, lo que nos permitirá licitar las obras en breve plazo.

En cuanto al corredor del sur, saben ustedes que la alta velocidad empezó por Andalucía. Su desarrollo es muy amplio —365 kilómetros ya en servicio— y vamos a continuar su extensión de acuerdo con las bases que hemos sentado en la legislatura anterior. Entre Sevilla y Cádiz vamos a contratar este año el único tramo que todavía no está en obra, de tal manera que la iniciaremos y la terminaremos en 2012 de acuerdo con las fechas de contratación. Todas las fechas que les doy son las fechas con las que hemos contratado la finalización con las empresas. Las incidencias que puedan ocurrir con posterioridad en cada una de las líneas tendrán que ser salvadas con nuevas soluciones, si es que surgen incidencias. Si no, las empresas se han comprometido a entregarnos las obras en las fechas que les estoy diciendo. Entre Antequera y Granada, Antequera y Ronda, Murcia y Almería, y Madrid y Jaén vamos a continuar las obras

de los tramos en marcha y aprobaremos los proyectos pendientes para licitar las obras de los restantes. Asimismo elaboraremos, tan pronto como tengamos la DIA, los proyectos de la línea Sevilla-Huelva para comenzar las obras en esta legislatura.

En el resto de las líneas previstas en el PEIT, vamos a continuar los estudios informativos que pusimos en marcha en la anterior legislatura para someterlos a información pública y a su tramitación ambiental. En las conexiones ferroviarias Madrid-Extremadura-frontera portuguesa vamos a impulsar la ejecución del Cáceres-Mérida con el objetivo de ponerlo en servicio en esta legislatura, siempre que antes del verano tengamos acordado el acceso a las tres ciudades: Cáceres, Mérida y Badajoz. Entre Madrid y Cáceres ya se ha aprobado el estudio informativo y se va a proceder a la licitación de la redacción de los proyectos para iniciar las obras. En el tramo Badajoz-frontera portuguesa seguiremos avanzando coordinadamente con Portugal en los estudios de proyectos necesarios para la ejecución de este pequeño tramo que incluye la estación.

Por último y para terminar, quisiera hablarles de dos corredores transversales muy importantes para romper la radialidad en las conexiones ferroviarias. Es el corredor cantábrico-mediterráneo, en el que estamos trabajando en las obras del tramo Zaragoza-Teruel que vamos a completar con la electrificación. Entre Zaragoza, Logroño y Pamplona vamos a terminar los proyectos ya iniciados —Zaragoza-Tudela licitado— y vamos a iniciar las obras del resto de los tramos para acometerlas a continuación. En el resto del corredor vamos a impulsar el desarrollo de los estudios informativos actualmente en redacción.

En cuanto al corredor mediterráneo de alta velocidad, va a experimentar en esta legislatura avances significativos. Ya tenemos en obra el tramo entre Vandellòs y la línea de alta velocidad con Barcelona, único que resta en vía única de todo el corredor. También vamos a iniciar las obras del tramo Valencia-Castellón para doble vía y ancho UIC tan pronto como dispongamos de los proyectos. Entre Castellón y Vandellòs vamos a continuar los estudios para definir las actuaciones precisas para complementar en ancho UIC, es decir, mantendríamos el ancho ibérico y, junto con la que está actualmente en servicio de ancho UIC, haríamos una nueva línea mixta de alta velocidad que solucionaría todas aquellas cuestiones que se han planteado para el futuro próximo.

Para terminar con las actuaciones de alta velocidad y con la importancia que tienen en el desarrollo de las ciudades, me gustaría hacer una mención especial a las actuaciones de integración urbana. Se trata de actuaciones de colaboración y cooperación entre la comunidad autónoma y los ayuntamientos que, además de una gran complejidad, necesitan el consenso de todas las instituciones afectadas. Se instrumentan mediante convenios. En la anterior legislatura hemos firmado 28 y tenemos en marcha 50 actuaciones. Eso significa que había convenios de las etapas anteriores. Estas actuaciones están

en diferente fase —estudio, proyecto u obra— y, como les digo, se desarrollan en colaboración con las administraciones locales y autonómicas. Persiguen el objetivo de dar continuidad a la trama urbana, mejorar la permeabilidad del ferrocarril a su paso por las ciudades y mejorar la calidad de las infraestructuras ferroviarias. Persiguen también modernizar y adaptar las estaciones de alta velocidad, potenciar la intermodalidad del ferrocarril con otro medio de transporte público y mejorar la accesibilidad peatonal y para personas de movilidad reducida.

Quisiera ahora referirme a la red convencional que son las actuaciones que vamos a llevar —hemos llevado— en paralelo con la extensión de la red de alta velocidad que redundarán en beneficio tanto de los servicios de transporte de larga y media distancia como de los de cercanías y mercancías. Las principales actuaciones que vamos a desarrollar en red convencional es la renovación de 620 kilómetros de vía, la modernización y renovación integral de 350 kilómetros de catenaria, la incorporación del control del tráfico centralizado en 800 kilómetros de red, la eliminación de bloqueos telefónicos en 800 kilómetros, la construcción o remodelación de importantes estaciones de diez ciudades, la mejora de la accesibilidad a las personas con movilidad reducida. Las nuevas estaciones que se construyen, ya se lo he dicho, cumplen todos los criterios de accesibilidad y las grandes remodelaciones también. Presentaremos un plan de accesibilidad que supera incluso las obligaciones establecidas en el real decreto aprobado en el año anterior, y continuaremos con la eliminación y mejora de la seguridad de los pasos a nivel, de acuerdo con el plan que ya conocen todos ustedes y que ahora se lo detallaré.

La red de cercanías contiene actuaciones especialmente importantes; antes de detallárselas me gustaría subrayar que las cercanías juegan un papel estratégico importantísimo para garantizar la movilidad sostenible: prestan un servicio público fundamental sin el cual no podría entenderse la movilidad en las grandes ciudades. Para resaltar la importancia les voy a dar un dato: diariamente se mueven en cercanías más de un millón y medio de ciudadanos, concretamente 957.000 en Madrid y 390.000 en Barcelona. He hecho una media diaria, ya que hay días que se mueven más y otros menos, como es natural. En esta legislatura vamos a intensificar los esfuerzos en hacer nuevas líneas y en ampliar y modernizar las existentes. En todas aquellas ciudades que tienen cercanía estamos trabajando en planes para el futuro, en planes específicos para Madrid y Barcelona: líneas de actuación en la extensión de los servicios en nuevas zonas urbanas; la segregación —aquí me quisiera parar un poquito— del tráfico de cercanías de otros servicios, como los de larga distancia o de mercancías para incrementar su capacidad y evitar interferencias; la renovación y la modernización de las instalaciones de seguridad y electrificación; la construcción de nuevas estaciones y la remodelación de las existentes; la construcción de nuevas estaciones intercambiadoras para

facilitar la intermodalidad y la renovación del material móvil.

En cuanto a mercancías, que las pongo en último lugar, pero para el ministerio no es menos importante —ahora les puedo confirmar que el trato que le demos ferroviariamente a las mercancías es estratégico para que se produzca ese intercambio modal y ese reequilibrio entre los distintos modos de transporte—, también vamos a desarrollar un conjunto de actuaciones. Lo que queremos es mejorar las infraestructuras y a la vez ofrecer mejores ofertas en material móvil y desarrollar la liberalización del servicio de mercancías. Para todo esto tenemos dos planes estratégicos en ADIF y Renfe. Las principales actuaciones son: continuar la extensión en la red de alta velocidad del tráfico mixto. Saben ustedes que en la legislatura anterior cambiamos todo lo que iba a ser tráfico exclusivo de pasajeros, porque estábamos a tiempo de modificarlo, y lo pusimos de tráfico mixto, dándole esa doble oportunidad al transporte: viajeros y mercancías. Utilizaremos y acondicionaremos la red de viajeros, sustituyéndola por la red de alta velocidad para las mercancías, creando itinerarios preferentes, por lo que renovaremos las vías y modernizaremos las catenarias entre otras actuaciones. Ello va a ser posible en la medida en que se está reduciendo el tráfico de viajeros en la red convencional, se está pasando a la red de alta velocidad, por tanto esa red existente la podemos reutilizar, como lo estamos haciendo, para las mercancías. Además construiremos nuevos apartaderos de 650 metros de longitud para hacer posible la circulación de trenes de mayor capacidad. Asimismo potenciaremos las terminales públicas de mercancías sobre las intermodales, las de los puertos y las fronterizas. Vamos a construir dos nuevas grandes terminales en Valladolid y León que sustituirán a las actualmente obsoletas. En cuanto al material móvil, dentro de la estrategia de configurar una oferta ferroviaria competitiva y de manera coordinada con el proceso de desarrollo de la red, estamos llevando a cabo un ambicioso programa de adquisición. Antes les hablaba de mejorar la calidad del servicio. Para ello, durante esta legislatura intensificaremos el esfuerzo inversor que ya venimos realizando en la adquisición, modernización y mayor accesibilidad del material rodante, de forma que repercuta en la excelencia y la calidad del servicio prestado. Desde el año 2004 hemos contratado 456 trenes de viajeros, lo que multiplica por 3,6 los de la legislatura anterior y pone de manifiesto la apuesta por el material móvil. Les daré algunos datos. En cercanías hemos contratado la fabricación de 223, y esto es multiplicar por 16 lo que se había hecho en la legislatura anterior. En alta velocidad de ancho variable 73, pero en alta velocidad en ancho UIC 53 trenes. En media distancia y ancho ibérico hemos contratado 107, lo que significa multiplicar por cinco lo contratado en la anterior legislatura, y echa por tierra la teoría de que nos hemos olvidado de los trenes y de la red convencional, porque cuando hablo de media distancia y ancho ibérico ustedes comprenderán que me

estoy refiriendo a la red convencional. Hemos multiplicado por cinco lo contratado en la anterior legislatura, me refiero a la legislatura del Partido Popular 2000-2004 y la última legislatura del Partido Socialista 2004-2008. En los cuatro años de la actual legislatura incorporaremos 400 trenes de viajeros, 128 locomotoras y 500 vagones de mercancías, con el fin de mejorar la calidad del servicio, retirar los trenes más antiguos y dar versatilidad al parque para adecuarlo a la infraestructura existente. Para cercanías el parque ascenderá al final de la legislatura a 723 trenes, 177 más que en 2004; alta velocidad y larga distancia está previsto incrementarla en 83 trenes. El parque final de la legislatura ascenderá a 179 unidades, me estoy refiriendo a la alta velocidad, lo que significa multiplicar por más de diez el existente en 2004, que les recuerdo que eran 17. En media distancia incorporaremos 149 nuevos trenes, que renovarán casi íntegramente la flota, que a final de la legislatura ascenderá a 272. Quiero resaltar la gran importancia de estos servicios que contribuyen de una forma muy significativa a la vertebración del territorio, al unir pequeños y medianos núcleos de población con las grandes ciudades a las que llegan los trenes de larga distancia. Finalmente, en mercancías se incorporarán 128 locomotoras y 500 vagones que atenderán a la nueva estrategia empresarial de Renfe-Operadora; esto significa que aumentaremos la calidad, lo adaptaremos a las nuevas necesidades, reduciremos los costes y mejoraremos la fiabilidad del servicio. En el argot ferroviario fiabilidad es puntualidad para el común de los mortales. Por eso cuando hablo de fiabilidad parece que estamos hablando de otra cosa, y a lo que me estoy refiriendo es al nivel de puntualidad.

Me gustaría hacer una referencia detallada a las actuaciones que vamos a llevar a cabo para las personas de movilidad reducida para lograr una efectiva igualdad de derechos y oportunidades de todos los ciudadanos. Con el desarrollo del Plan de accesibilidad de material móvil —hay un Plan de accesibilidad de infraestructuras y otro de material móvil— conseguiremos el objetivo de que en 2010 el cien por cien del material sea accesible en alta velocidad, el cien por cien larga distancia convencional, —por ejemplo en 2004 era el 27 por ciento y pasamos al cien por cien—, y que el 94 por ciento del material de media distancia convencional sea accesible. Ustedes dirán: ¿qué pasa con ese 6 por ciento? Es material que está a punto de retirarse y no merece la pena modificarlo. Acerca del 90 por ciento de cercanías, es lo mismo, porque se incorporarán en ese 10 por ciento trenes de cercanías a punto de retirarse, de finalizar su vida útil, por lo tanto serán sustituidos por nuevos trenes de cercanías. Un dato: en 2004 la accesibilidad de los trenes de cercanías era del 2 por ciento y vamos a conseguir llevarlo al 90 por ciento. Adelantamos 10 años aproximadamente los plazos fijados en el real decreto de 2007. Con este plan adelantamos diez años el objetivo puesto por nosotros mismos. Por un lado, quiero comentarles que remodelamos los trenes que siguen en servicio

y, por otro, que todos los que sean de nueva incorporación tienen que tener todas las medidas acordadas con las asociaciones de personas de movilidad reducida para que sean plenamente accesibles. Esto supone una inversión, solamente en material móvil, de 300 millones de euros en los próximos años.

Voy a concluir el área del ferrocarril hablando de la seguridad. El ferrocarril es uno de los modos de transporte más seguros pero tenemos que mejorar determinados aspectos de su seguridad. Me estoy refiriendo a dos temas concretos: uno, los pasos a nivel y, otro, los sistemas de señalización. Además de la seguridad que incorporamos con la construcción de nuevas líneas y con el mayor mantenimiento y conservación de las líneas existentes, tenemos que trabajar específicamente sobre los pasos a nivel y sobre las instalaciones de señalización. Tenemos un Plan de pasos a nivel 2005-2012, por lo tanto, las actuaciones definidas, y lo único que tenemos que hacer —que no es poco— es cumplir con los objetivos que nos habíamos marcado. En la pasada legislatura —les voy a dar una buena noticia sobre todo porque muchas veces leemos lo contrario—, superamos la ratio media europea de número de pasos a nivel sobre kilómetros de red; lo superamos, aclarando que tenemos una ratio inferior. Medimos el número de pasos a nivel que hay en la red europea en relación con los kilómetros de red y nos da una media. Ya en la pasada legislatura teníamos menos pasos a nivel por kilómetro de red que la media europea, pero nuestro objetivo es seguir bajándola. Los datos son los mismos del plan, es decir que vamos a concluir el Plan de pasos a nivel presentado en 2005.

En relación con la señalización de la red, en primer lugar, seguimos solucionando la incompatibilidad que nos encontramos al principio de la legislatura anterior de tener dos sistemas distintos: el RTMS y el LZB. Estamos dándole permeabilidad a toda nuestra red. Mientras llevamos a cabo las obras en las infraestructuras lo que hemos hecho ha sido compatibilizar el material móvil, los trenes, que ya circulan, pudiendo utilizar la red, estén en alta velocidad RTMS o en alta velocidad LZB. He sonreído porque una vez expliqué todo esto y después un periódico dijo: la ministra se lió con las siglas. Las siglas lían, pero son las que están. En el tramo Madrid-Sevilla está el sistema LZB; en el de Madrid-Córdoba-Málaga está hasta Córdoba el LZB y de Córdoba a Málaga los dos sistemas; en el de Madrid-Zaragoza-Huesca el RTMS y en toda esa área el RTMS. Lo comento para que sepan ustedes la diferencia. Ahora lo que hacen los trenes es entender lo que les dice la red y poder trabajar en alta velocidad. Cuando sustituyamos los sistemas —que no es prioritario, sino terminar toda la red de alta velocidad y sobre eso estamos trabajando— lograremos que no haya está confusión para explicarlo, que no tanto para operar a la altura en que estamos. Hay otra cuestión muy importante sobre la que llamo su atención. La red convencional. Estaba en ASFA tradicional y lo estamos pasando todo a lo que se

llama ASFA digital, que es un sistema de señalización mucho más moderno y que permite una mayor seguridad y fluidez en el tráfico. En la red convencional el objetivo es que todo esté instalado, el ASFA digital, en 2010. Ustedes dirán: ¿Todo esto para qué? Precisamente para lo que les he comentado: la seguridad. La diferencia entre el ASFA tradicional y el RTMS es que la posibilidad de producirse errores humanos es del 95 por ciento; avanzamos un 95 por ciento cuando sustituimos un ASFA tradicional por un RTMS, pero avanzamos también un 60 por ciento en la red convencional cuando sustituimos un ASFA digital por un ASFA tradicional. Por último, en cuanto a los ferrocarriles, pondremos en funcionamiento la agencia de seguridad que se encargará, por ejemplo, de dar los certificados de circulación para el transporte ferroviario, que ahora emite el ADIF mientras se pone en marcha dicha agencia de seguridad; ofrecerá normativas de seguridad, analizará la seguridad de la red y propondrá medidas.

Carreteras. En línea con lo establecido en el PEIT, lo que pretendemos es aumentar la conectividad a través de una red mallada homogénea en todo el territorio, aumentar la capacidad de nuestra red con nuevas vías o ampliando los carriles de las existentes; aumentar la calidad de la red viaria mediante el incremento de los recursos en conservación y mantenimiento y la culminación de algo tan importante como es el proceso de modernización y homogeneización de las autovías de primera generación. Mejoraremos la seguridad de la red viaria —ahora ya estoy hablando de carreteras— eliminando los tramos de concentración de accidentes, instalando barreras de seguridad, tanto en general como las de motoristas, y adaptaremos los túneles a la nueva normativa. Fomentaremos la intermodalidad para favorecer, como ya he dicho, el transporte público a través de plataformas reservadas y bus-VAO; para ello llevaremos a cabo las siguientes actuaciones. En la red de gran capacidad, que son las autopistas y las autovías, saben que el objetivo del PEIT son 15.000 kilómetros de alta capacidad, cuando partíamos de una red de 8.000 kilómetros. En la legislatura anterior actuamos en 7.620 kilómetros, luego si partíamos de 7.000 y hemos actuado sobre 7.620 vamos a superar lo previsto en el PEIT; se ve solamente sumando. ¿Qué vamos a hacer en la legislatura actual? Pondremos en servicio 1.500 kilómetros más de autovías e iniciaremos las obras de 1.600 kilómetros más. Con estos nuevos tramos, al final de esta legislatura tendremos una red de 12.000 kilómetros. Si partíamos de 8.000 kilómetros, esto significa que vamos a poner casi 4.000 kilómetros más; es decir, hemos incrementado los nuevos kilómetros de nuestra red casi en el 50 por ciento, y digo casi porque serán kilómetro arriba o kilómetro abajo, pero estos son los grandes datos.

Vamos a actuar sobre grandes ejes, pero también vamos a mejorar los existentes. Les doy los datos de Plan de adecuación de autovías de primera generación, que son aquellas, las más antiguas, 2.130 kilómetros, que vamos a situar en los últimos estándares de calidad de

las autovías de reciente construcción. Hoy ya hay en obras casi 1.000 kilómetros del Plan de autovías de primera generación, el 47 por ciento del plan; el resto se construirá por fases, tal como estaba en el plan: 520 nuevos kilómetros, que se licitarán en 2008 y en 2009 y 610 kilómetros que se licitarán en 2010. Asimismo, en esta legislatura, para garantizar las adecuadas condiciones de seguridad y fluidez lo que vamos a hacer también es aumentar el número de carriles en las vías de alta capacidad: 500 kilómetros más de carriles adicionales y 20 enlaces más en las autovías. Por último, hay que tener en cuenta que la red viaria total de España es de 165.000 kilómetros, lo digo porque parece que la red viaria siempre depende del Ministerio de Fomento; de los 165.000 kilómetros de red viaria, 25.000 componen la red estatal, y en esos 25.000 kilómetros hay carreteras y vías de alta o de gran capacidad. Tenemos que hacer un esfuerzo para trabajar conjuntamente, nuestros 25.000 y los que vayamos aumentando con los restantes de los 165.000; por tanto, otra línea de actuación es racionalizar la utilización de nuestras infraestructuras trabajando conjuntamente con ayuntamientos y comunidades autónomas para la complementariedad de las vías y la distribución del tráfico de largo recorrido en los diferentes núcleos urbanos. En este sentido vuelvo a insistir en que la voluntad —estoy segura de que así será, como ha sido en la legislatura anterior— es coordinarnos con aquellos que también tienen una gran responsabilidad en la red viaria.

En cuanto a las actuaciones en áreas urbanas y metropolitanas, dada la importancia de la movilidad y del transporte metropolitano, nos proponemos favorecer una movilidad más sostenible en nuestras ciudades; para ello lo que vamos a hacer es tratar de potenciar el transporte público. Ya les he comentado las principales líneas de actuación: plataformas reservadas y bus-VAO. Por lo tanto, vamos a licitar obras de casi 200 kilómetros de plataformas reservadas en Madrid, Barcelona, Asturias, Málaga, etcétera. Otras actuaciones en medio urbano serán las circunvalaciones y el cierre de cinturones y variantes. También vamos a acondicionar 600 travesías y vamos a implantar pantallas antirruído en 450 kilómetros, cuya elaboración tenemos prácticamente concluida.

Un apartado muy importante que parece que no se nota —sí se nota cuando no lo hay— es la conservación y seguridad vial de nuestra red viaria. En los presupuestos de 2008, como todos ustedes saben, estamos en el 1,82 por ciento de dotación presupuestaria sobre el valor patrimonial de la red. Partíamos del uno por ciento y vamos a llegar al 2 por ciento; el crecimiento ha sido del 83 por ciento y lo seguiremos incrementando, para adecuar la señalización horizontal y vertical, para mejorar el alumbrado especialmente en travesías y para hacer un plan de reposición de firme. En este ámbito de conservación y seguridad vial también me gustaría destacar tres grandes planes: el plan de tratamiento y eliminación de los tramos de concentración de accidentes, que es lo en



el argot de Tráfico se llama puntos negros; es lo mismo, aunque a veces hay diferencias de apreciación, pero se califican así por el número de accidentes. Por lo tanto, nos vamos a conjuntar con el Ministerio del Interior para llevar a cabo ese plan de eliminación y tratamiento de los tramos de concentración de accidentes. También desarrollaremos un plan de instalación de barreras de seguridad, con especial hincapié en las barreras de protección para motoristas, y un plan de seguridad de túneles. Queremos eliminar 776 tramos de concentración de accidentes. Ya hemos eliminado 498 en la legislatura anterior y en esta quedarían totalmente eliminados los actualmente detectados. En lo relativo a la instalación de barreras de seguridad, al final de la legislatura queremos haber actuado sobre 15.900 kilómetros, instalando un total de 3.280 kilómetros de barreras de seguridad. En los túneles vamos a invertir 357 millones de euros en el horizonte de 2020, en el horizonte del PEIT. Lo que hacemos es analizar —así está hecho— todos los túneles, ver cuáles son las medidas para adaptarlos a la actual normativa e iniciar su adaptación de acuerdo con las prioridades y con la situación en que se encuentren los túneles. Voy a terminar con una reflexión. Sin duda son un conjunto de elementos los responsables de la reducción de víctimas mortales. Hay una conjunción de circunstancias que hacen que se produzcan estos accidentes. Se han reducido en un 31 por ciento en la legislatura anterior y estamos seguros de que a medida que sigamos mejorando el estado y diseño de nuestras carreteras y sus características y elementos cada vez serán más seguras, por lo tanto contribuiremos decididamente a reducir esta cifra. Vamos a seguir en el mismo camino, vamos a seguir trabajando, vamos a seguir haciendo nuevos kilómetros y a la vez mejorando los existentes.

En relación con los aeropuertos y el transporte aéreo, los principales objetivos son aumentar la seguridad, adaptar la capacidad, garantizar la sostenibilidad, modernizar las infraestructuras para mejorar la oferta y proporcionar mayor calidad, fomentar la competitividad del transporte aéreo y garantizar la viabilidad financiera y económica del sistema, así como algo que nos parece especialmente importante que es garantizar la conectividad interior y exterior de todo el territorio español. Las actuaciones en aeropuertos, lo saben ustedes, están incluidas en los planes directores. Hemos revisado y aprobado cuatro planes directores en la legislatura anterior y vamos a revisar y aprobar los 43 restantes. En cuanto a la navegación aérea vamos a proceder a la integración en Europa, en línea con los criterios marcados por el cielo único europeo. Las prioridades son las siguientes: la potenciación del aeropuerto de El Prat de Barcelona para aumentar su capacidad, su calidad y favorecer su condición de *hub*; la potenciación de todos los aeropuertos en zonas turísticas; la modernización del resto de la red, es decir de todos los aeropuertos —esto significa que en el orden de estas prioridades vamos a actuar sobre todos los aeropuertos españoles—; el perfeccionamiento de los sistemas de navegación aérea; el

incremento de la seguridad aérea integral; la mejora de la atención a los usuarios y la promoción del transporte aéreo. Para la potenciación del primero de los objetivos —en este orden de exposición— que es el aeropuerto de El Prat, tras la puesta en servicio en 2006 de la T-4 y de todas las ampliaciones en Barajas, la prioridad se centra en la ampliación y modernización del otro *hub* español que es El Prat, con una inversión de algo más de 5.000 millones de euros que tendrá su hito más importante en la puesta en servicio en 2009 de la nueva área terminal. Asimismo, en esta legislatura hemos adelantado y ahora vamos a iniciar las obras de remodelación de la actual terminal. Actualmente El Prat tiene una terminal norte, estamos construyendo una nueva, la sur, y vamos a remodelar en esta legislatura, terminada la sur, la norte, exactamente igual que hicimos con Barajas, y se iniciarán las obras de la nueva terminal satélite. Señorías, en estos momentos El Prat es uno de los aeropuertos europeos —quizás podría decir el aeropuerto europeo— que tiene la inversión más importante, y cuando digo más importante me refiero a su cuantía y cualitativamente hablando por lo que va a significar. Esta inversión permitirá transformarlo en un auténtico *hub* para vuelos intercontinentales dentro del sistema aeroportuario europeo.

Una segunda actuación es la potenciación de los aeropuertos que tienen mayor impacto en el sector turístico. En esta legislatura vamos a llevar a cabo importantes inversiones en estos aeropuertos, tanto por la importancia que tienen en la industria turística, como motor de desarrollo económico y social de España, como por la imagen internacional que damos, puesto que los aeropuertos son la primera y la última imagen que muchos de los visitantes —sean turistas o no— se llevan de nuestro país. Por eso, estamos hablando de impulsar la imagen internacional como —y sonrío— ya hacemos con Barajas. Sonrío por toda la polémica que hubo en su momento, pero ahora todos —casi todos— estamos orgullosos de la imagen que da España por los comentarios que nos hacen todos aquellos que visitan nuestro país y entran por Barajas. Entre estos aeropuertos de zonas turísticas destaco todos los aeropuertos canarios —con una inversión de cerca de 3.000 millones de euros—, Alicante, Valencia, Málaga y Baleares. Después vamos a modernizar, para aumentar su capacidad, su operatividad, su seguridad y la calidad de su servicio, con ampliación de terminales y pistas de vuelo, con instalaciones de nuevos sistemas de ILS, algunos aeropuertos, entre los que destacaría los de Galicia, Cataluña, el País Vasco, Castilla y León, Andalucía, Murcia y Extremadura (el aeropuerto de Badajoz). Lo digo así para evitar pormenorizarles uno por uno todos los aeropuertos. En cuanto a la otra gran área, la navegación aérea, vamos a hacer una gran apuesta por los sistemas de navegación. Vamos a poner en servicio veinte instalaciones de ILS —pusimos 21 nuevas en la legislatura anterior— en los aeropuertos de Girona, Logroño y Zaragoza, además de los que antes he señalado en otros apartados. Tenemos

ya 21 instalados, vamos a instalar 20, por lo tanto al final de la legislatura 41 aeropuertos contarán con un sistema nuevo de ILS o de más categoría. Este esfuerzo por mejorar la operatividad va a redundar en la reducción de cancelaciones o de desvíos, en definitiva, en los inconvenientes a los pasajeros y, por tanto, en darle un mayor atractivo a las ciudades y provincias que tengan este tipo de aeropuertos y de inconvenientes. Vamos a mejorar de una forma integral la seguridad aérea; vamos a potenciar la eficacia de la actuación inspectora; vamos a crear un nuevo modelo de control de seguridad operacional, prevención anticipada de riesgos, analizando la seguridad de las empresas del sector y su situación económica y financiera; y vamos a crear —así se instrumentarán todas estas medidas—, ya están aprobados los estatutos, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Por tanto, vamos a poner en funcionamiento la nueva Sociedad Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Vamos a prestar un mejor servicio de atención a los usuarios, mejorando la accesibilidad —estamos hablando de aeropuertos y, por tanto, de acuerdos que estamos firmados con CERMI—, protegiendo los derechos de los pasajeros, intensificando las medidas para que cumplan rigurosamente las compañías con sus obligaciones legales sobre *overbooking*, retrasos, cancelaciones y derechos de los discapacitados. Para ello incrementaremos las inspecciones, modificaremos la Ley de Seguridad Aérea en la medida en que podamos mejorar el procedimiento sancionador, para disuadir a los operadores de la comisión de infracciones en materia de derechos de los pasajeros, y reforzaremos la coordinación y la colaboración con organismos y entidades con competencias sobre estas materias. Además, haremos promoción y daremos un impulso al transporte aéreo para abrir nuevos mercados internacionales; para ello tendremos que incrementar los convenios bilaterales con los países, para promocionar el establecimiento de nuevas rutas. De ahí las comisiones para el desarrollo de rutas, por ejemplo en Barcelona, donde participan los empresarios, la Generalitat, el ayuntamiento, la Cámara de Comercio, etcétera. La creación de un observatorio estratégico del transporte aéreo y la mejora de la regulación de la navegación aérea.

Pasamos a otro gran bloque de responsabilidad del ministerio, que es el transporte marítimo y los puertos. En cuanto a los puertos, los objetivos son incrementar la capacidad del sistema portuario estatal, impulsar la intermodalidad, incrementar la seguridad portuaria, mejorar la competitividad interna y externa de nuestros puertos y mejorar la calidad y excelencia en la prestación de los servicios. Todo ello se deberá reflejar en los acuerdos necesarios para los planes de empresa, de conformidad con la normativa vigente. ¿Por qué quiero llamar su atención sobre esto? Porque muchas veces este es un aspecto que muchas personas desconocen. Los puertos, con la legislación actual, tienen una autonomía en la gestión que se traslada de dos maneras. La primera, en el consejo de administración, donde están representadas todas las instituciones. Por ejemplo, en el puerto

de Barcelona de un total de veinticinco componentes, cinco son representantes del Ministerio de Fomento y del Gobierno de España, de la Administración General del Estado, para hablarle con mayor precisión. El nombramiento de todos los presidentes de todos los puertos del país le corresponde a la comunidad autónoma. Eso requiere un mayor esfuerzo de coordinación y de colaboración para trasladar los objetivos generales a la gestión concreta de los puertos. Por tanto, estos objetivos se tendrán que plasmar en las líneas de actuación que estén recogidas en los planes de empresa. No se trata de una decisión unilateral del Ministerio de Fomento, sino que tiene que ser el resultado de un acuerdo con todos aquellos que participan en la toma de decisiones. Los planes de empresa son los que definen qué se va a hacer, las inversiones, su financiación y las actuaciones. Por tanto, trabajaremos en la línea de que se trasladen estos objetivos a los planes de actuación concretos de cada puerto. Lo que pretendemos es que aumente la capacidad de agua abrigada, de longitud de atraque y de superficie terrestre, en un 7, un 26 y un 30 por ciento. Asimismo, pretendemos la mejora de la intermodalidad en los puertos, y también en este punto hay una variedad. Hay intermodalidad interna en los puertos, y por tanto será decisión de la Autoridad Portuaria, y habrá intermodalidad externa, de la que ya he hablado. La externa básicamente se refiere a tren y carretera, y sobre eso nos comprometemos a mejorar de una manera importante las conexiones viarias y ferroviarias con los puertos. En cuanto a la conexión interna, estos trabajos internos dentro de los puertos tienen que ser responsabilidad de la Sutoridad Portuaria, a la que le trasladaremos la necesidad de realizar estos cambios y de favorecer el transporte de mercancías ferroviarias desde los puertos al resto de la red. Incremento de la seguridad. Desarrollaremos la nueva directiva europea para mejorar la protección portuaria, complementando por tanto el código ISPS que ya estamos aplicando. A tal fin, deberán incluirse en el marco de los planes de la empresa de cada puerto —y verán que aquí no digo incluiremos, porque no es responsabilidad del ministerio— y propondremos —eso sí es responsabilidad del órgano adecuado— que parte de los fondos de compensación interportuaria deben utilizarse para la aplicación de estas medidas de seguridad. Por último, para una mejor gestión portuaria pretendemos llevar a cabo medidas legislativas, al objeto de paliar la litigiosidad surgida como consecuencia de la aplicación de la Ley de 2003. Estas medidas afectarían a la materia tarifaria y a los servicios portuarios. Asimismo, planteamos una iniciativa orientada a la excelencia de los servicios portuarios, para lo cual implementaremos un modelo de responsabilidad social de empresa en los puertos españoles.

En cuanto al transporte marítimo, los objetivos de seguridad, conectividad y sostenibilidad. Las líneas prioritarias de actuación son: mejorar la seguridad marítima y la calidad y la seguridad de nuestra flota así como la de la que hace escala en nuestros puertos. Mejorar la

vertebración marítima de los territorios no peninsulares, para lo cual potenciaremos el transporte marítimo de corta distancia, es decir, las autopistas del mar. Ya les avanzo, para dar una mayor concreción, que en este semestre resolveremos mediante la adjudicación el concurso de las autopistas del mar. Ya hemos hecho una preselección y tendremos que llegar a un acuerdo entre los dos países, Francia y España, para resolver dicho concurso, como he dicho, durante este primer semestre. Asimismo, hemos iniciado los contactos con la Administración italiana para tomar decisiones con relación a las conexiones en el Mediterráneo con este país. Modernizar la legislación relativa al transporte marítimo. Ya les digo que durante el primer semestre y en colaboración con el Ministerio de Justicia se presentará el proyecto de ley de navegación marítima. En este proyecto de ley introduciremos conceptos relativos a la seguridad, a la protección del medio marino y al negocio marítimo.

Todos estos objetivos que les he comentado se plasmarán en las siguientes actuaciones. Para la mejora de la seguridad marítima, de calidad y la seguridad de nuestra flota mercante, de pesca y de recreo culminaremos la ejecución del Plan nacional de salvamento marítimo 2006-2009. En la legislatura 2004-2008 dimos una gran importancia a la mejora de la seguridad marítima y dotamos al Plan 2006-2009 con algo más de mil millones de euros. Este plan se ha estado ejecutando y lo tenemos comprometido o terminado en el 77 por ciento. Me gustaría destacar, por la gran importancia que están teniendo en los incidentes que se producen y que se han producido —y porque de alguna manera tenemos que estar preparados para dar una respuesta si se producen—, que hemos incorporado cuatro buques polivalentes. Llamo su atención porque al principio de la legislatura no había ninguno. Hemos incorporado dos nuevos remolcadores de salvamento, catorce nuevas salvamares, cuatro helicópteros, un 80 por ciento más que los existentes en 2004, ya que había un helicóptero. Quiero destacar también, puesto que están prestando un gran servicio, la incorporación de cuatro aviones, frente a ninguno que había al inicio de la legislatura. Hemos creado cinco nuevas bases estratégicas, el triple, por tanto, que al inicio. Asimismo, hemos creado cinco nuevas bases de actuación subacuática. Hemos renovado el equipo electrónico de los centros de coordinación y salvamento y hemos implantado el sistema de identificación automática de buques AIS con cobertura en toda la costa española. El resultado que hemos obtenido es disponer por primera vez de un sistema de vigilancia aérea, reducir a la cuarta parte los tiempos de respuesta en mar y a la tercera parte los tiempos de respuesta en aire. Hemos incrementado un 35 por ciento nuestra capacidad de rescate con embarcaciones rápidas y un 80 por ciento nuestra potencia de tiro. Hemos multiplicado por 50 la capacidad de recogida de productos contaminantes.

Además, señorías, ya tenemos contratados y en construcción cinco nuevos remolcadores, que se incorporarán

en verano de 2008; un buque recogedor de productos contaminantes, de 3.100 metros cúbicos de capacidad, que se incorporará también en verano de 2008; cuatro patrulleras de salvamento, en octubre de 2008; cinco nuevas salvamares, una de ellas en verano de 2008 y el resto en 2009; cinco helicópteros de salvamento, que entrarán en servicio en octubre de 2008. Se está ejecutando la modernización de los equipamientos tecnológicos de los centros de Las Palmas, Tenerife, Bilbao, Gijón, Barcelona y Almería, y en 2009 culminaremos el Plan nacional de salvamento marítimo y, por lo tanto, haremos otro nuevo. Aprobaremos un nuevo plan que tenga vigencia para los años posteriores. Cuando terminemos en 2009 el Plan de salvamento marítimo habremos incorporado además dos nuevas salvamares, seis patrulleras de salvamento, un nuevo avión, la construcción de la base estratégica de A Coruña y las bases definitivas de Sevilla y Castellón. Habremos renovado los centros de coordinación de Santander, Vigo, Huelva, Cádiz, Algeciras, Palma, Castellón y Tarragona. En definitiva, en 2009, cuando finalicemos el plan, contaremos con 106 medios de intervención entre helicópteros, barcos, etcétera, frente a los 60 existentes en abril de 2004. Aprobaremos un nuevo plan para el periodo 2010-2013, que incorporará la implantación de un sistema de identificación y seguimiento de buques a larga distancia y la intensificación y perfeccionamiento de los controles de la zona marítima. Les decía que también queremos vertebrar marítimamente el territorio español, y me estoy refiriendo especialmente a los territorios no peninsulares. Para ello haremos nuevos contratos de prestación de servicios, nueva regulación normativa de las bonificaciones al transporte, nuevo régimen de subvenciones al transporte de mercancías, y reforzaremos el desarrollo de las operaciones paso del Estrecho. En la flota mercante y desde la perspectiva del control, abordaremos la implantación de un sistema de calidad de inspecciones y un nuevo sistema de inspección del memorándum de París y el afianzamiento de la flota española mercante en la lista blanca de dicho memorándum, y la extensión de sus exigencias a los buques que hacen solo cabotaje nacional y no están incluidos en dicha lista. En la flota pesquera ampliaremos el plan de seguridad de buques pesqueros y sus tripulaciones con acciones conjuntas con los ministerios afectados. Por último, antes de pasar al transporte por carretera, me gustaría comentarles que vamos a proceder a la reestructuración de la Comisión permanente de investigación de siniestros marinos, de tal manera que la vamos a dotar de una mayor autonomía, independencia y especialización. Esto no es algo que esté prometiendo para el futuro, porque se ha publicado hoy en el Boletín Oficial del Estado.

En cuanto al transporte por carretera, que como todos ustedes saben tanto en la anterior legislatura como en la que comienza está sufriendo un fuerte incremento del precio del gasóleo y una desaceleración de la demanda, es un sector liberalizado pero tiene grandes dificultades para trasladar el incremento de sus costes a los precios

de sus servicios. Es un problema para las empresas del sector, cuya preocupación comparto. He tenido la oportunidad de repasar, el 29 de abril, con el Comité Nacional de Transportes toda esta situación y ha habido reuniones con representantes del ministerio en estos últimos días. Desde la primera reunión, y a propuesta del ministerio, se pusieron en marcha una serie de mesas de trabajo en donde se analizarían cada una de las propuestas que pudiéramos hacer una u otra parte para garantizar la participación y el análisis en profundidad de todos los temas. Se están analizando las propuestas y las actuaciones, independientemente del resultado de las propuestas. Es decir, ahora mismo estamos en una negociación, en un análisis en mesas de trabajo, pero adicionalmente el Ministerio de Fomento tiene una línea de trabajo, que ahora les voy a detallar, aunque tendremos que ver en días posteriores, como es natural, cuáles son las conclusiones de las mesas para incluirlas en los objetivos o en las líneas de actuación: incremento de formación; modernización de la flota; mayor transparencia del mercado a través de la actualización de las condiciones jurídico-privadas; incremento de la calidad de los servicios públicos del transporte de viajeros por carretera; desarrollo de una política social y de seguridad en el transporte por carretera, que nos lleva a actuaciones para mejorar la formación, como la puesta en funcionamiento de la fundación del transporte y formación para la coordinación de estas políticas de formación; desarrollo y puesta en marcha de la normativa sobre formación inicial y continua de los conductores profesionales; continuación del programa de ayudas para la formación. Respecto al segundo objetivo, como les decía, que es la modernización de la flota, vamos a ayudar a la financiación de inversiones con líneas de crédito, vamos a ayudar a través de avales, el primero con el ICO y el segundo con la Sociedad de Garantía Recíproca, y vamos a establecer normas de antigüedad media de la flota para que se puedan beneficiar las empresas más eficientes. Para darle mayor transparencia, vamos a elaborar el proyecto de ley junto con el Ministerio de Justicia para actualizar las normas mercantiles del Código de Comercio, vamos a introducir normas para revisión automática de contratos en función del precio del gasóleo y vamos a elaborar observatorios de mercado. Por último, vamos a incrementar la calidad de los servicios, para lo cual en las nuevas concesiones de transporte que van caducando vamos a primar competencia, calidad y seguridad de los servicios, así como la accesibilidad; vamos a desarrollar una política social y de seguridad que suponga continuar con la implantación del tacógrafo digital; ayudas al cese de la actividad para los mayores de 60 años, algo que está dando muy buenos resultados; inspección y control en los tiempos de conducción.

Termino con tres grandes bloques también responsabilidad del ministerio: el uno por ciento cultural; los servicios postales, en donde la responsabilidad es la de regulación, los servicios estatales, por ejemplo el Instituto Geográfico Nacional, y todo lo que afecta a las

nuevas tecnologías y nuestra relación con los ciudadanos. Respecto al uno por ciento cultural, le hemos dado un gran impulso en la pasada legislatura. Hemos financiado 331 actuaciones y hemos destinado un importe de 205 millones de euros, que han supuesto 153 actuaciones más que la legislatura anterior o 120 millones más que la legislatura anterior. Además, hemos resuelto una situación heredada al financiar de forma adicional 134 actuaciones, que se suman a las que le he dicho, por un importe de 67 millones de euros, que habían sido aprobadas en la legislatura anterior pero que no tenían cobertura presupuestaria. ¿Qué vamos a hacer en esta legislatura? Ampliaremos el ámbito de actuación con un plan que a mi me parece especialmente bonito, que es el plan de recuperación y puesta en valor de los distintos elementos de las obras públicas. Parece que el uno por ciento cultural estaba centrado en muchos temas y olvidábamos que hay un gran patrimonio cultural que además es obra pública y que afecta directamente al ministerio, como son vías, calzadas, puentes, túneles, faros, instalaciones portuarias, ferroviarias. En definitiva, se trata de incluir este gran apartado que nos parece especialmente bonito. Intensificaremos el principio de coordinación y colaboración en todos los aspectos; por ejemplo, en cuanto a la redacción de los proyectos, que lo hacen antes de su petición, los ayuntamientos y las comunidades autónomas, la ejecución, la financiación. Esta legislatura pasada hemos establecido un sistema de cofinanciación que permite hacer más actuaciones pero además con una mayor responsabilidad de todos los que proponen esa actuación. Por tanto, nos proponemos tener más recursos y más actuaciones financiadas. Además, pretendemos seguirle dando objetividad y transparencia. Saben ustedes que establecimos unas normas, se hizo una comisión, las normas las conoce todo el mundo, se sabe lo que entra y lo que no entra y, por tanto, que todo el mundo sepa lo que tiene derecho a solicitar o lo que no para darle esa objetividad y transparencia. Hay otro asunto que me parece importante resaltar, y es que seguiremos manteniendo una distribución territorial homogénea en la medida de lo posible. Recuerdo una actuación que hubo en Canarias que tenía un gran volumen de financiación; difícilmente se puede mantener en ese caso esa distribución equitativa, pero en la medida de lo posible haremos que todas las comunidades autónomas, de acuerdo con su volumen, con su capacidad, tengan una financiación adecuada en el uno por ciento.

En el sector postal, les recuerdo que el Ministerio de Fomento es el regulador. El Ministerio de Economía y Hacienda es el titular de las acciones de la empresa que presta los servicios, pasa lo mismo que con los puertos; lo digo porque muchas veces hay una cierta confusión cuando se plantean algunas cuestiones. Como órgano regulador, vamos a poner en funcionamiento la Comisión Nacional del Sector Postal, que es la que tiene que garantizar la libre competencia en la prestación de los servicios y velar por la calidad de los servicios postales. A inicios de 2009, abriremos a la libre competencia la

contratación de los servicios postales. Prestaremos una particular atención a la calidad. Hemos establecido unos estándares de calidad que en 2008 suponen el 92 por ciento —subimos del 90 al 92—; en 2009, el 93 por ciento. Estamos hablando de algo que en el argot de Correos se llama d+3, que son los tres días de reparto, es decir, tiene que llevar un nivel de calidad determinado que seguiremos elevando en esta legislatura. Estableceremos medidas de control adicionales para aplicar por primera vez en 2009 un sistema de sanciones en caso de que se produzca una desviación por encima del 5 por ciento de este nivel de calidad, y seguiremos fomentando la cooperación al desarrollo en materia postal con América Latina. Tenemos un acuerdo firmado y vamos a seguir trabajando. Es un tema muy importante y también muy desconocido. Los giros postales de los inmigrantes necesitan una coordinación con todos los países que los reciben y tenemos acuerdos, convenios firmados y múltiples reuniones para garantizar que todo esto se haga con garantías, con la calidad necesaria para que efectivamente estos giros postales lleguen en tiempo y forma tanto a América Latina como al Magreb, que son las dos zonas con las que trabajamos.

En cuanto al Instituto Geográfico Nacional, vamos a potenciar los sistemas para garantizar la operatividad del sistema nacional de vigilancia volcánica. Esto también depende del Ministerio de Fomento. Estoy dando datos muchos más concretos. Vamos a hacer sistemas mucho más precisos que además nos ayudarán en materia de posicionamiento y navegación. También instalaremos estaciones sísmicas en Marruecos para mejorar la sensibilidad de nuestra red. Perfeccionaremos los servicios geofísicos, geodésicos y geográficos a través de la participación de España en los procesos de construcción de la infraestructura europea de información geográfica digital y sus sistemas de consulta, con el objeto de homogenizarla y hacerla universalmente accesible. Extenderemos territorialmente nuestra red de lo que se llama casas del mapa para tener un centro de atención a los ciudadanos en cada comunidad autónoma. Impulsaremos la creación de los grupos de acción con todos los países de la Conferencia Iberoamericana —también es muy importante—, con los institutos geográficos iberoamericanos, para ampliar el mercado de las empresas españolas y la cooperación con todas las comunidades autónomas para constituir el sistema cartográfico nacional y producir un plan nacional de ortofotografía aérea.

En cuanto a la tecnología y los sistemas de información —sería la última parte de mi intervención—, para facilitar nuestra relación, de toda la administración, con el ciudadano, se está haciendo un trabajo muy importante que se llama plataforma de contratación electrónica del estado, pilotada por el Ministerio de Economía y Hacienda, pero donde el Ministerio de Fomento tiene una participación muy importante. Es un espacio virtual de contacto a través de un portal único que permitirá realizar la contratación pública —por eso les decía el papel tan importante del Ministerio de Fomento— a

través de aplicaciones telemáticas. Hay una serie de avances realizados que creo que les puedo evitar y si tienen ustedes interés me lo preguntan, pero les puedo garantizar que la informatización del ministerio y las aplicaciones para los ciudadanos han ido evolucionando de una forma muy positiva y ya están operativos determinados aspectos que solucionan, por ejemplo, la gestión de licencias del personal de vuelo y de tripulantes de cabina o la solicitud de inspecciones aeronáuticas —serían algunas de las que podríamos destacar—, que suponen un gran impulso a parte de la actividad económica de nuestro país, que pasa previamente por el Ministerio de Fomento.

Hasta aquí mi exposición de lo que nos proponemos hacer durante esta legislatura. Pido disculpas porque haya sido tan extenso. Sé que algunos estarán cansados, pero les puedo asegurar que la primera versión que me dieron era mucho más del doble y hemos tratado de simplificar. No solamente lo hemos hecho por ustedes, sino también por mi voz, porque les dije: no llevo, dos horas hablando. Es una broma. Quisiera trasladarles que trataré de darles todas las precisiones que deseen de este programa. Es un programa de trabajo ambicioso, que requiere la movilización de cuantiosos recursos, pero también de algo que me parece más importante decirlo aquí hoy que estamos empezando, un gran esfuerzo de diálogo y búsqueda de acuerdos, porque son temas complejos y que tenemos que plantearnos desde todas las perspectivas a las que van a afectar estas decisiones. No vamos a escatimar energía en dar cumplimiento a este programa, ilusión, eficacia y convicción, porque creemos que tendrá un reflejo positivo en la prosperidad de nuestro país. Como he dicho anteriormente, unas comunicaciones modernas, seguras y respetuosas con el medio ambiente son esenciales si, como este Gobierno se ha propuesto, España aspira a seguir ganando puestos entre los países más avanzados de Europa. Ya saben ustedes que en la legislatura anterior ganamos en el ranking a Italia y que ahora estamos tratando de seguir avanzando puestos en el ranking europeo. Pero como para el desarrollo de este programa creo necesaria una amplia colaboración y el compromiso de todos, tanto mi equipo, que hoy me acompaña, como yo —lo digo porque ustedes siempre se sorprenden, pero lo hago como señal de respeto a todos ustedes, para que el primer día que estamos aquí ustedes tengan cumplida información de todo aquello cuyo detalle quieran conocer y yo no sepa de memoria o no lo traiga en toda esta documentación—, nos ponemos a su disposición con el propósito de desarrollar nuestro trabajo con la máxima transparencia hacia ustedes y de atender cuantas iniciativas estén al alcance de nuestras posibilidades. En definitiva, las líneas de actuación del Ministerio de Fomento en esta IX Legislatura creo que no pueden estar mejor expresadas que con las palabras del presidente del Gobierno en su discurso de investidura: Continuaremos elevando la inversión en infraestructuras, en línea con lo previsto en el plan estratégico, velando a la vez por el impacto

ambiental del transporte y por su aportación a la cohesión territorial y a la mayor competitividad de nuestras empresas. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora ministra, por su exposición.

Señorías, de conformidad con el artículo 203 del Reglamento del Congreso de los Diputados y atendiendo a la voluntad de los grupos, procedemos con el turno de los distintos grupos parlamentarios. En primer lugar, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora ministra, sea usted bienvenida nuevamente a esta Comisión, ahora solamente de Fomento, en nuestra nueva andadura de la legislatura, y sean también bienvenidos los 35 acompañantes que hoy vienen con usted, que estoy seguro que habrán venido en un autobús para dar ejemplo de movilidad sostenible. No espero otra cosa del Ministerio de Fomento con los planteamientos que se hacen. También veo que no hay problema con el aumento de los cargos públicos, y eso inspira cierta seguridad en cuanto al volumen del capítulo II, que se está incrementando con los gastos de todos los ministerios. Señora ministra, le he dado la bienvenida —ya tuve ocasión de felicitarla por su nombramiento— y agradezco sus palabras en cuanto a disponibilidad para las relaciones en esta legislatura. Ya se lo dije hace cuatro años y se lo voy a repetir ahora: usted pone las reglas, señora Ministra; nosotros somos la oposición. Tenemos la misma intención que usted, pero esa intención de colaboración y de acercar posturas de una manera que espero que sea mejor que en la pasada legislatura tampoco puede hacer esperar que la oposición no haga su labor. Por tanto, nosotros seremos rigurosos en el cumplimiento de nuestra obligación, el control del Gobierno y el control de las actuaciones, en este caso del Ministerio de Fomento. Por tanto, señora ministra, le repito: usted pone las reglas y con sus reglas nosotros actuaremos.

Señora ministra, comparece quizá demasiado tarde, incluso más tarde que en la pasada legislatura, que compareció el 1 de junio y había tomado posesión aproximadamente en las mismas fechas. Es usted ya veterana en el ministerio, y ministros que acaban de tomar posesión y que no tienen la experiencia que usted han comparecido antes. Creo que el Ministerio de Fomento merecía que se hubiera puesto en marcha antes y que supiéramos cuáles son las líneas básicas de actuación antes de estar ya metidos en el mes de junio, casi al final de este período de sesiones, pero ha sido así. La puesta en escena de las comparencias de los ministros la han relegado casi al final de todo; lo lamento porque creo que podíamos habernos puesto a trabajar con anterioridad. Lleva ya cuatro años en el ministerio y afortunadamente hay cuestiones en las que ya no puede echar la culpa a la legislatura anterior. No obstante, todavía hemos apreciado que su memoria la lleva más allá de su

gestión, dándonos cuenta de que en cuatro años usted no ha tenido bastante para arreglar el auténtico desajuste que hizo el Partido Popular, pero, como veremos a continuación, el Partido Popular hizo posible que usted inaugurara todas y cada una de las obras que hasta ahora ha hecho. Y hay cosas curiosas en su intervención porque también, como hizo hace cuatro años, al principio de la misma ha hecho un anuncio, la creación del foro de la movilidad. Al principio de su intervención hace cuatro años habló de la creación de la agencia nacional de seguridad en el transporte. Hasta hoy no sabemos nada de ella, solamente al final de la legislatura —y, como usted ha dicho, todavía no está en funcionamiento— ha creado la Agencia de Seguridad de la Navegación Aérea, pero no sabemos nada de la agencia nacional de seguridad en el transporte. Espero que con el foro de la movilidad tengamos más suerte y lo ponga usted en funcionamiento cuanto antes pueda.

En su intervención nos ha hablado de índices, de multiplicaciones, como siempre, pero, señora ministra, los índices no le sirven a la gente. A la gente lo que le sirven son los kilómetros, a la gente lo que le sirven son las carreteras que puede utilizar y en esto, señora ministra, usted tendría que bajar un poquito a la realidad. A veces, usted me acusa de que yo me saco las cifras de la manga. En este caso no me voy a sacar las cifras de la manga sino del balance de la legislatura que estaba en la página web de la Moncloa y que ustedes han utilizado. Usted ha dicho esta mañana que han puesto en servicio 700 kilómetros de alta velocidad. Pues bien: Madrid-Toledo, tramo La Sagra-Toledo, 20,5 kilómetros; Lérida-Tarragona, 82,5; Córdoba-Málaga, 154,5; Madrid-Valladolid, 165,9; Tarragona-Barcelona, 107,5. Suma: 530,9. No son 700 kilómetros, son 530,9. Ya me gustaría a mí que tuviéramos 170 kilómetros más de alta velocidad. Podrían ser los de Albacete-Murcia, y mi región podría disponer de esa alta velocidad, pero desgraciadamente son 530,9 kilómetros. Espero, señora ministra, que esto no sea porque usted tenga unas matemáticas especiales para usted, matemáticas especiales que parece que a veces sí tiene, porque si hoy hemos tenido que oír que cinco nuevos centros de salvamento marítimo suponen multiplicar por tres, es decir, tener el triple de los que había, evidentemente usted tiene unas matemáticas especiales que le hacen transformar 530,9 kilómetros de AVE en 700. Pero fíjese que esos 530,9 kilómetros que usted ha puesto en servicio son el 41,9 de los que se encontró usted en obras. Es decir, que en cuatro años no ha sido capaz de terminar 735,73 kilómetros que se encontró usted en obras. Le recuerdo que en 2007 se tenían que haber terminado los corredores de Orense-Santiago, León-Asturias entre La Robla y Pola de Lena, Sevilla-Cádiz y Madrid-Valencia, y en 2008 tendrían que terminarse, y no se van a terminar, Zaragoza-Teruel, Albacete-Alicante-Murcia, la Y vasca, Vigo-Santiago y Santiago-La Coruña, al margen de otros incumplimientos que luego le comentaré, al hilo de la intervención. Hoy tenemos que escuchar que todo está

en marcha, señora ministra, incluso algunas cuestiones tan curiosas como en el corredor del Mediterráneo solo existe con vía única el tramo Vandellòs-Tarragona. Señora ministra, ¿y Alicante-Murcia-Almería? ¿O es que el corredor mediterráneo se queda en Valencia? Con vía única hay muchísimo corredor mediterráneo. Señora ministra, por favor, diga que le pongan bien los datos que señala aquí, porque, insisto, en vía única en el corredor del Mediterráneo hay bastantes más kilómetros que Vandellòs-Tarragona. No sé si el triple, el cuádruple o el quíntuple, según las matemáticas con las que lo analicemos. En carreteras de alta capacidad tendrían que haberse puesto en servicio 2.500 kilómetros. Vuelvo otra vez a la página web de La Moncloa que dice que han sido 1.700 kilómetros los que han puesto en funcionamiento, es decir, 500 kilómetros menos de los que estaban ya en ejecución en el año 2004. Ni siquiera hemos sido capaces de terminar en cuatro años las obras que nos encontramos ejecutándose cuando usted accedió al ministerio. Le voy a recordar solo un dato, el Partido Popular en cuatro años puso en servicio 2.917 kilómetros. Es el único dato que le voy a dar de la anterior legislatura pero es para que dejemos las cosas en su sitio. También siguen en obras desde 2004 tramos como Zaragoza-Daroca, Teruel-Sagunto, Avilés-Luarca, Torrelavega-Reinosa, Solares-Torrelavega, Tarragona-Hospitalet de los Infantes, la N-II en Girona, que es un escándalo, Reus a la A-27, Ocaña-Tarancón-Cuenca y Toledo-Maqueda, por no señalarle algunas otras. Todo el éxito de la legislatura han sido, y usted ha hecho referencia a ello, la gran apuesta por las autovías de primera generación. Señora ministra, esas autovías las tendremos en funcionamiento cuando arregle los problemas de contratación de las mismas y cuando sepamos que los contratistas tienen seguridad en el modelo de peaje en sombra que usted ha implantado que, francamente, parece que está haciendo aguas de una forma importante. Por tanto, señora ministra, a pesar del panorama rosa que nos ha expuesto esta mañana, las conclusiones son muy distintas. Hemos trasladado a 2020 su famoso PEIT —lo que teníamos programado para 2010—, hemos perdido fondos europeos por el retraso de las obras y, fundamentalmente, señora ministra, e impropio de quien pertenece a un partido en el que la solidaridad, la vertebración y la cohesión son los elementos fundamentales de su ideario, hemos discriminado y acentuado las diferencias entre comunidades autónomas, porque la insistencia y el mantenimiento de los trenes de altas prestaciones y la alta velocidad, como usted tiene que reconocer aunque no le guste, supone una discriminación entre las comunidades autónomas y tenemos comunidades autónomas de primera y de segunda. No me voy a circunscribir a los territorios en concreto, pero usted los conoce perfectamente.

Señora ministra, hemos visto que después de cuatro años el PEIT no tiene credibilidad, la consistencia financiera usted misma la conoce —que para eso tiene formación económica— y en cuanto al cumplimiento pre-

supuestario y a la dedicación del PIB también tenemos muchas cosas que decir. Sabe usted, señora ministra, que se han dejado de invertir 14.200 millones de euros de los que usted decía que se habían presupuestado. Presumir de una gestión ejemplar tampoco me parece lo más oportuno. Usted aquí no nos ha hecho la más mínima referencia a ninguno de los incidentes de las puestas en servicio de los AVE. No nos lo ha querido decir —me parece normal—, pero sí podía haber hecho alguna referencia a ese exceso de rapidez en la puesta en servicio de algunos AVE porque no se hicieron las pruebas exigidas en la vía, en el material y en los conductores. Los tramos en vía única o con pasos a nivel hacen que no tenga que hacer ningún comentario más sobre cuál era el rigor de la alta velocidad que usted ha puesto en servicios en esos —insisto— 530,9 kilómetros.

Si tenemos que hacer un análisis de cuál ha sido el rigor en la gestión del ministerio, lo tendríamos que ver en las obras de emergencia que de forma caprichosa estamos teniendo que soportar financieramente como consecuencia de haber adelantado unas fechas que eran inalcanzables. Solamente entre Terrasa y Sans hay 150.560.568 euros, hasta ahora, de obras de emergencia. Es decir, 25.000 millones de las antiguas pesetas. ¿Sabe usted por cuánto se adjudicó la obra inicial de contrata? Por 91.563.303 euros. Es decir —a usted que le gustan los porcentajes—, usted ha derrochado, tirado a la basura, en obras de emergencia más del 160 por ciento de lo que costaba la obra principal. Esa es la buena gestión en la inversión del Ministerio de Fomento. En los ejemplos de los túneles de Guadarrama o Abdalajís no voy a hacer incidencia y tampoco en los 140.000 barceloneses que durante dos meses tuvieron que soportar retrasos diarios de tres horas por la falta de coordinación y las prisas por inaugurar el AVE a Barcelona.

Hoy nos dice usted que se van a iniciar y a potenciar las relaciones con los países que nos son cercanos: Francia, Portugal y Marruecos. Naturalmente que las tenemos que potenciar porque no hemos hecho nada durante estos años. La mayor demostración de que nos han perdido el respeto en Europa es que, siendo nosotros los más interesados en potenciar las conexiones con Francia, usted tuvo que decir en junio del año pasado —curiosamente a la semana de las elecciones locales— que la conexión de Barcelona con Figueras —en contra de lo que ha dicho usted esta mañana— se tenía que retrasar hasta el año 2012. Tres años. Tenía la obligación de ponerlo en servicio en febrero de 2009 para poder coincidir con la puesta en servicio del Figueras-Perpiñán y, sin embargo, lo ha retrasado a 2012. Hoy nos ha dicho que hasta Gerona va a llegar en 2010 —porque he estado atento a su exposición— y de Figueras a Gerona tardaría hasta 2012. Eso es lo que ha usted ha dicho esta mañana, y en junio del año pasado dijo que se retrasaba tres años, hasta 2012. Eso le puede valer como ejemplo del especial hincapié en nuestras relaciones y en la exigencia a Francia de que cumpla con las redes transeuropeas de transporte. Pero además, si quiere, hacemos ya referencia

a lo que ha hecho en la línea Sines-Madrid-París, es decir, nada; a lo que ha hecho en la línea Algeciras-corredor mediterráneo, es decir, nada o a la tibieza con la que ha acogido la propuesta de establecer una línea independiente para mercancías desde Algeciras por todo el corredor mediterráneo hasta la frontera francesa para que conectara con Hamburgo. Ha tenido que ser la insistencia de todas las comunidades autónomas y ayuntamientos mediterráneos del Partido Popular la que al final ha logrado que usted proponga a Europa la incorporación de este corredor dentro de la red transeuropea de transporte. Ante todo eso, usted está muy satisfecha y afronta esta nueva legislatura, señora ministra, como si no conociéramos ya cuáles son las formas de actuar del ministerio.

El Partido Popular —creo que tenemos que adelantar cuál va a ser nuestra actitud y nuestra actuación como oposición— va a exigirle una política volcada en el usuario; una política en la cual la sensibilidad hacia el usuario sea la pieza fundamental, porque no hemos visto para nada en su exposición una atención prioritaria. Además de esa exigencia en la política a favor del usuario, vamos a exigir también incentivar la inversión en materia de infraestructuras, porque creemos que no basta con decir que se va a incentivar la construcción formando parte de una política de demanda, para tratar de parar el frenazo económico, sino que hay que acudir, señora ministra, a políticas de oferta. Por tanto, es preciso aumentar las inversiones, que se reduzcan los plazos del PEIT y es necesario que acortemos las fechas de planificación del Ministerio de Fomento.

Señora ministra, a pesar de que usted en varias de sus intervenciones ha dicho que han aumentado de manera espectacular las inversiones, en términos de PIB no es verdad. En el año 2003 se invertía el 1,77 en términos de PIB, y en 2007 es el 1,58. Estos cuadros, que no los fabrico yo sino que existen en el Ministerio de Economía y Hacienda, son suficientemente elocuentes. Nosotros ya habíamos diseñado invertir en el año 2004 el 2,2 por ciento, y así también lo llevábamos en nuestro programa para la presente legislatura. Por tanto, señora ministra, creemos que debe incentivarse —y usted no ha hecho referencia a eso— la inversión, la no discriminación entre los territorios y, además, es imprescindible, señora ministra, que de una vez por todas se planifiquen obras nuevas. Usted se ha limitado, como he dicho anteriormente, a terminar las obras que se encontró en ejecución y no se han diseñado obras nuevas; ni la red mallada ni el reequilibrio han sido inventos de la anterior legislatura, eran obras que estaban diseñadas y principios y conceptos de vertebración territorial que usted heredó, y heredó bien, y los ha ejecutado, pero tiene que seguir haciéndolo; y no diga que es una cuestión de la pasada legislatura. Vamos a construir y a dejarnos de palabras grandilocuentes.

El presidente del Gobierno y usted dicen que en el año 2010 España será el país con más AVE. Pues no, señora ministra, en el año 2010 España no será el país

con más AVE porque en España no hay AVE. Desde que llegaron ustedes, el AVE se sustituyó por altas prestaciones, y las altas prestaciones, como ahora vamos a ver en muchos ejemplos... **(Risas.)** Yo no me he reído de nadie cuando ha estado interviniendo la señora ministra y espero de todos los diputados que tengan el mismo respeto que estoy teniendo yo, y más si pertenecen a la Mesa de la Comisión de Fomento, señor presidente. Le digo que España no tendrá más AVE que otros países porque en España ya no hay AVE, hay altas prestaciones. Y espero que también recuperemos la credibilidad para exigir a Europa que la red transeuropea de transportes se realice y que se cumplan todos los compromisos, tanto de Francia como de Portugal.

Hay algunas cuestiones sobre las que creo que tenemos que aclarar las distintas opiniones que se dan entre los miembros del Gobierno, porque tampoco es verdad que el AVE de España sea el más barato de Europa; y no es verdad ni en el precio por kilómetro ni en los precios por la renta ni siquiera en el precio por inflación. El Madrid-Barcelona tiene un precio de 1,20 euros por kilómetro y estamos a 218 kilómetro por hora, corríjanme si me equivoco. Fíjese, el París-Lyon cuesta 0,14 euros por kilómetro a 246 kilómetros por hora; París-Marsella, 0,09 euros por kilómetro a 231 kilómetros por hora; París-Frankfurt, 0,15 euros; Berlín-Hannover, 0,19 euros; Frankfurt-Berlín, 0,17 euros. Es decir, que en Europa el AVE cuesta más barato que en España, a pesar de que no se puede comparar nuestra renta per cápita con la suya. Eso sí, vemos una subida del AVE Sevilla-Madrid del 14,9 por ciento y del 21,5 por ciento del Sevilla-Córdoba. También vemos cómo se suprimen los trenes con tarifas más asequibles, como el Costa Brava de Madrid-Barcelona-frontera francesa que, después de quitarlo y ponerlo, definitivamente parece que se va a quitar el 15 de junio. Espero, señora ministra —y esto sí que con auténtico interés—, que usted me diga que esto no va a ser verdad. También creo que es imprescindible que el presidente del Gobierno y usted se pongan de acuerdo. Hoy usted nos ha hablado muy por encima del modelo aeroportuario pero la semana pasada el presidente del Gobierno dijo que dentro de un año la Generalitat y los órganos locales se incorporarían a la gestión del aeropuerto de El Prat. Señora ministra, tendremos que saber con qué modelo y si eso sirve para todo el mundo, porque esta es una cuestión fundamental por la que usted ha pasado como la luz por el cristal, sin mancharlo ni romperlo. En cercanías ha dicho usted que también va a hacer una gran labor de aumento y de mejora de la red. El señor presidente del Gobierno dijo que se iban a transferir las cercanías. El 31 de mayo han adjudicado ustedes a Ineco el estudio de las alternativas. ¿El presidente del Gobierno ya sabe cuál es el resultado de ese estudio que se ha adjudicado el 31 de mayo o usted sabe ya lo que se va a hacer con cercanías? Sería bueno que en esta primera comparecencia de la legislatura lo dijera.



Otra cuestión en la que creo que tenemos que aclararnos en cuanto a lo que dice el presidente del Gobierno y lo que usted dice, y lo que se va a hacer en la legislatura: mercancías. En esto han coincidido. El señor presidente del Gobierno y usted han dicho que se va a potenciar la mercancía de forma extraordinaria y nosotros nos preguntamos cómo, señora ministra, porque los datos son los siguientes. En la última legislatura de Gobierno del Partido Popular el 7 por ciento de las mercancías viajaban por tren; en la última, en la de usted, ha bajado al 3 por ciento. Naturalmente, es imposible con el tren de altas prestaciones que las mercancías puedan crecer porque prima el pasajero y no la mercancía. La necesidad de que haya líneas separadas de viajeros y mercancías se hace patente cuando ustedes quieren aumentar las mercancías, y si lo que estamos viendo es que las redes convencionales se están mejorando para adaptarlas a altas prestaciones es imposible que se queden como redes exclusivas de mercancías. Usted tendrá que hacer la red nueva de alta velocidad exclusivamente para pasajeros para que, entonces sí, la red convencional se pueda quedar para el transporte de mercancías. Eso además es lo que le piden para el corredor mediterráneo, eso es lo que le piden para Sines-Madrid-París y para Algeciras-Madrid-París, y eso es lo que usted no quiere hacer. Decimos que se va a aumentar el transporte de mercancías por ferrocarril, pero estamos poniendo los medios exactos para que eso no se pueda producir. Es imposible hacerlo y es ya sarcástico que usted diga que como es un servicio liberalizado se aumentarán los tráficos. Mire, es tan liberalizado como que Renfe transporta el 95 por ciento de las mercancías de este país por ferrocarril y los operadores privados tienen tráficos cautivos, muy cortos y extraordinariamente localizados. Por tanto, estas son cuestiones que obligan a un replanteamiento de la política global del ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, le debo decir que tiene su tiempo más que agotado. Le ruego que abrevie y vaya terminando.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente. Voy a tratar de acortar. Le quiero recordar que la ministra ha tenido una hora y diecisiete minutos de intervención. **(Rumores.)** Y ha puesto tantas cosas encima de la mesa que nos obliga a los demás a extendernos para poder contestarle y hacer la labor que he señalado anteriormente. Pero, señor presidente, le agradezco su amabilidad y su generosidad y voy a tratar de ser muy rápido y terminar en un momento.

En cuanto al transporte por carretera, algunas lluvias traen estos barro, y tenemos al transporte abandonado. Los concursos concesionales están sin adjudicar desde hace más de un año, noviembre de 2007. Están caducados y tenemos la suerte de que, con prórrogas voluntarias, no se dejan las rutas sin servicio, pero eso no puede ser.

Señora ministra, le voy a hacer especial hincapié en los desequilibrios y en la vertebración que España necesita. No le voy a hablar de Levante, no le voy a hablar de Extremadura, no le voy a hablar de Cataluña —que también tendríamos que hablar— pero le voy a hablar del Plan Galicia. Usted ha abandonado el Plan Galicia. Hoy aquí ha dado algunas pinceladas pero, respecto al Plan Galicia —que ya sabemos cuál es el respeto que le merece—, no existe ninguna justificación para el trato que está recibiendo por parte del Ministerio de Fomento. En ferrocarriles, de un total de 937 kilómetros, solo se han iniciado obras nuevas desde abril de 2004 en 60 kilómetros. En la revista de su ministerio del mes de mayo sobre la gran conexión entre Olmedo y Coruña —que por cierto no da ni una sola fecha de cuándo se va a poner en funcionamiento—, en un cuadro de cómo se encuentran las obras, figura que entre Olmedo y Santiago, de un total 419 kilómetros, están en ejecución 167, el 39,3 por ciento; en licitación, 10,9 kilómetros, el 2,6 por ciento; en redacción de proyecto, 207,9 kilómetros, es decir, el 49,6 por ciento, casi el 50 por ciento, y todavía en estudio informativo 31,7 kilómetros, el 7,5 por ciento. Ese es el impulso, la potenciación de Galicia y del Plan Galicia. Orense-Santiago son 87,5 kilómetros, de esos 87,5 kilómetros 86 ya estaban en ejecución en 2004. Señora ministra, creo que Galicia merece un respeto y, por lo menos, aquí hoy debería comprometerse a decirnos cuáles son las fechas en las que va a estar Orense conectada con la meseta, cuál es la fecha en la que el AVE va a llegar a Lugo y cuál es la fecha en la que el AVE va a llegar a Ferrol. Me parece que son cuestiones mínimas a las que debería responder.

Señor presidente, no quiero agotar más tiempo. Respecto a las cuestiones como puertos y aeropuertos —como sé que nos dará una segunda intervención— haré luego la exposición correspondiente al Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Como la señora ministra, a quien doy la bienvenida a esta Comisión y felicito por su nombramiento, ha empezado apelando a que este es su segundo mandato, me permitirá que yo también haga una apelación y en un tono distendido, simpático, tal y como hizo su compañero de partido Joaquim Nadal, consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, apelando al mundo del cine, aquello de *Begin the beguine*, (*Volver a empezar*). Yo me apunto a esto, a volver a empezar, pero también me sugiere otra cita cinematográfica, una cita de Marx —no de don Carlos, sino de Groucho— cuando contestando, con su gracia a nunca segundas partes fueron buenas él decía: Yo conozco una que fue mejor que la primera, incluso le pegaron al árbitro. Yo no deseo que le peguen a nadie ni que nos peguemos, deseo que la segunda parte

sea mejor que la primera. A ello Convergència i Unió va a dedicar un especial esfuerzo, señora ministra. Le reitero mi felicitación por su nombramiento, como se lo reitero a todo su equipo que nos merece confianza por estar formado por buenos profesionales y políticos con experiencia y a quienes desearía que usted dejara volar, dejara la libertad suficiente para que pudieran llevar a cabo los cometidos que tienen encargados.

Me gustaría en esta intervención plantearle —como usted ya puede suponerse— temas generales que afectan a todo el Estado y, como usted también comprenderá, algunos asuntos que afectan de manera especial al ámbito de acción de Convergència i Unió, esto es a la nación catalana. Temas generales. Se ha hablado mucho del transporte de mercancías. Este es un tema en el que la nota en el anterior mandato fue claramente insuficiente y al que hay que dedicar una atención muy especial. En primer lugar, el transporte de mercancías por carretera es el gran modo de transporte de mercancías, mal que nos pese y que pueda uno desear cambiarlo al menos parcialmente. En estos momentos el sector de transporte de mercancías por carretera tiene graves problemas, como conocen bien la señora ministra y su equipo. En este sentido, nosotros desearíamos plantearle a la señora ministra la necesidad de acometer cuanto antes todas aquellas medidas que den soluciones a temas coyunturales, pero que también den soluciones estructurales. Este es un primer aspecto en el que Convergència i Unió le ofrece nuestra sincera colaboración.

También debo referirme el transporte de mercancías por ferrocarril. En este tema mi valoración tiene que ser muy crítica con lo que se hizo o con lo que no se hizo, porque no se hizo absolutamente nada en la última legislatura. Usted sabe, porque debe haber llegado al menos a sus colaboradores, que el Senado realizó un trabajo —aquí hay algún ex senador presente que compartió los trabajos— sobre el transporte de mercancías por ferrocarril al que acudieron los representantes de todos los sectores y de las administraciones. Imagino que tendrá a su disposición las recomendaciones editadas oficialmente por la Cámara Alta. Por tanto, mis argumentos están ampliamente soportados en el trabajo de muchos meses. No se construyó, señora ministra, ni un solo nuevo apartadero ferroviario, que es algo imprescindible para que nuestro transporte de mercancías por ferrocarril sea posible. Esto requiere una inversión mínima comparada con los miles de kilómetros que usted nos dice que pone. Yo no hago como el señor Ayala, que suma y lo comprueba; si usted lo dice, bien estará. En cambio, es fácil distinguir entre cero y algo. No se hizo absolutamente nada. No se hizo tampoco nada en el campo de una liberalización sincera y abierta del transporte ferroviario. Las quejas de todas las empresas, incluso de la propia Renfe, son patentes. Usted ha dicho que en algunos temas vamos a la cabeza de Europa o del mundo. Muy bien, pero es que vamos a la cola del mundo en transporte ferroviario de mercancías por ferrocarril y además reculando, cada vez peor. Mientras otros que han

hecho los deberes y en los que cabría fijarse, por ejemplo Alemania, están avanzando, nosotros estamos a la cola. Por tanto, es un tema en el que hace falta un cambio de rumbo total. Usted ha anunciado cuestiones que suenan bien —no le diré que no— y que compartimos, pero que hay que cumplir. Aquí sí que nuestro grupo va a actuar con todo el rigor para hacer posible, a través de nuestro papel de oposición, que el Gobierno cumpla con unos compromisos que son absolutamente compartidos también por su grupo político. El transporte de mercancías por ferrocarril debe tomarse en serio y no —repite— como en el último mandato.

En el transporte de mercancías multimodal o intermodalidad, o bien, como gusta en la política europea, co-modalidad, parece que se avanza en el *short sea shipping* de forma un tanto lenta. Parece que hay dificultades en los enlaces ferroviarios en prácticamente todos los puertos gobernados por todas las fuerzas políticas, de forma que se acaba diciendo que hay una especie de maldición que hace que no se puedan construir con suficiente diligencia los enlaces ferroviarios en las terminales ferroviarias portuarias. Por tanto, este es otro tema que hay que acometer.

Señora ministra, usted ha hablado de proponer un foro de la movilidad, y este es un tema que nos interesa de forma muy especial, por lo que su propuesta es bienvenida entre los que creemos en el concepto de movilidad, porque definir, hablar, utilizar el término movilidad ya significa que estamos avanzado. Por tanto, nuestro grupo saluda esta propuesta del foro de movilidad. Esperemos que sea plural; esperemos que en el foro esté todo el que tenga que estar, especialmente aquellos que llevan años trabajando por una movilidad sostenible. Esperamos que se avance en esta materia, lo cual significa temas de cercanías, de regionales, y esperamos también que se respeten las competencias autonómicas en estas cuestiones.

Tanto en el tema de cercanías, de mercancías por ferrocarril, como, lógicamente, en el de alta velocidad usted ha hecho muy poca alusión a los procesos de liberalización, en los que nosotros creemos. En mi opinión, el Gobierno debe dar cuenta de lo que piensa hacer respecto a la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril, que no funciona; de lo que va a hacer cuando en 2010 esté liberalizado al menos el transporte internacional de viajeros por ferrocarril; de la política que va a llevar a cabo nuestra empresa pública Renfe, cómo va a competir; de cómo vamos a competir sin impedir al mismo tiempo la competencia. En este sentido, me gustaría saber qué hizo usted para enterrar unas propuestas del bueno del vicepresidente económico, señor Solbes, que hace tres años presentó medidas para la liberalización de nuestra economía y le pidió que formalizara el ente regulador ferroviario en serio, no como una comisión de subsecretarios que actúan al dictado, sino como un ente regulador serio tal y como pide también la normativa europea. Me gustaría saber si en estos cuatro años vamos a estar sin regulador ferroviario. En cuanto a los

aeropuertos, usted ya conoce lo que pensamos al respecto, y me referiré a ellos con más detenimiento cuando hable de estos temas en relación con Cataluña.

Finalmente, respecto a puertos usted plantea un tema que no pudo ser resuelto en el último mandato, que es la resolución de la problemática de las tasas, de la litigiosidad que pone en peligro la solvencia de muchas de nuestras autoridades aeroportuarias. En este sentido anuncio que nuestro grupo está en disposición de hablar, de discutir y, en su caso, de apoyar las medidas legislativas necesarias para solucionar este grave problema. Solo le ponemos una condición, señora ministra, y es que no se aproveche el viaje para recuperar competencias por parte de Puertos del Estado ni para dar un paso atrás en la liberalización, en este caso, de la estiba y de todo lo relacionado con el ámbito portuario. Nosotros vamos a estar en ello. Es un tema complejo; es un tema respecto al que va a haber que hacer sacrificios, pero nuestras condiciones son claras, y si no se dirigen a nosotros en este tema ya sabremos cuál va a ser el sentido de su política.

Señora ministra, en su intervención ha hablado muy poco de Europa, y, francamente, esto no me ha gustado. Como sabe perfectamente, el transporte es una de las políticas comunes. Usted tiene que viajar a menudo para defender las cuestiones de la política común de transportes, y sin embargo prácticamente no ha hablado sobre qué piensa hacer respecto a temas importantísimos en relación con la política común de transportes. No ha dicho nada sobre qué vamos a hacer respecto a la aplicación de la directiva llamada euroviñeta, que es un tema candente y respecto al que anuncio que nuestra posición es que el sector del transporte por carretera no puede en ningún momento ni en ninguna circunstancia aceptar ni un cargo económico más a sus espaldas. Sin embargo, tenemos que cumplir la directiva, que me parece que tiene aspectos positivos en relación con la tarificación por el uso de infraestructuras que merecerían que, ya que usted nos viene a decir qué hará en los próximos cuatro años, nos contara qué piensa hacer en relación con esta directiva.

Hay otro tema de política europea muy importante también, que es la protección de los usuarios, y le pido que nos diga qué va a hacer en todo lo relacionado con la protección de los usuarios de los medios de transporte público, según la normativa y, en su caso, según las directivas emanadas de la Unión Europea. Hay un tema candente, que es el relativo a la protección de los usuarios de transporte aéreo, en relación a cómo se están aplicando las medidas, y la constatación de que España es uno de los países donde hay más quejas. Usted sabe que algún eurodiputado de *Convergència i Unió* ha hecho llegar a Europa esta cuestión y ha conseguido mayorías importantes en el Parlamento Europeo, incluso de su partido político, para que se recionalicen estas medidas, porque la seguridad es importante pero también lo es el respeto a los derechos de los usuarios. Por tanto, señora ministra, Europa.

Finalmente, antes de pasar a los temas específicamente relacionados con Cataluña, voy a plantearle algunas cuestiones sobre su política de infraestructuras. ¿Seguirá habiendo dos Españas? ¿Seguirá sin cumplirse el precepto de la igualdad de todos los ciudadanos del Estado español? Ya sabe por qué se lo digo, ¿no? Porque algunos pagamos peaje, mientras otros no lo pagan. Cuando hablo de esto me gusta poner el ejemplo de los ciudadanos de La Rioja, que son los más discriminados puesto que son los que tienen la relación autovías-autopistas de peaje más lesiva para sus intereses. Así que si no quiere hacerlo por respeto a los catalanes, hágalo por respeto a los riojanos, pero no podemos seguir de esta manera; hay que igualar, tiene mecanismos y el Estatut de Catalunya prevé algunos. Vamos a ver qué se puede hacer en este sentido, pero no puede continuar esta gravísima discriminación en relación con los ciudadanos, repito, de unas cuantas comunidades: País Valencià, Cataluña, La Rioja, en parte Aragón, etcétera.

Vamos ya a los temas específicamente catalanes, que me consta que ya conoce pero sobre los que me gustaría que pudiera dar respuesta a algunas cuestiones. Se ha hablado ya de la llegada del tren de alta velocidad a la frontera francesa, y en este sentido se están haciendo los deberes a los que se comprometió el secretario de Estado ahora hará un año. Está bien que las medidas permitan al menos avanzar —si no son tres años, dos años— el uso del túnel internacional, que efectivamente estará en su momento, pero echamos en falta algo que, incomprensiblemente, no aparece en sus planes ni de lo que usted nos dice nada y que es una pieza imprescindible para que esto sea posible, y es que no sabemos nada de la licitación de la estación de Figueras. Se ha licitado un tramo que se ha parado justamente unos metros antes, y no logramos información sobre si el ministerio tiene o no voluntad de construir esta estación en Figueras; de hecho, no es en Figueras sino que es en el término de Vilafant, imprescindible para hacer posibles estas conexiones.

Segunda cuestión, cercanías. Se ha hablado hoy aquí al respecto y no nos parece mal que usted encargue a una consultoría de su confianza que le diga cómo hay que hacer el traspaso, pero a nosotros, que siempre hemos tenido no una fe ciega pero sí una moderada credibilidad en sus palabras, el presidente Zapatero nos prometió que a 1.º de enero de este año estarían traspasadas las cercanías...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, ha superado su tiempo. Le ruego vaya acabando.

El señor **MACIAS I ARAU**: Voy acabando.

Por tanto, le rogaría que nos dijera algo respecto a las cercanías, señora ministra.

En cuanto a los aeropuertos, nosotros vamos a plantearles este asunto en iniciativas parlamentarias, pero hay que dar también un paso adelante.

Y quisiera terminar con dos cuestiones muy importantes: la insuficiencia de la inversión de carreteras en

Cataluña —vamos a poder comentarlo luego en la réplica— y una cuestión estructural muy candente sobre la cual usted ha dado buena respuesta, pero que le solicitaría que comentara con más intensidad, que es el tema del corredor del Mediterráneo. Su inclusión en la Red transeuropea de transportes es urgente, pero también es urgente que se tengan las ideas claras. Usted ha propuesto una solución entre Castellón y el Ebro que me ha parecido un tanto rara y sobre la que me gustaría conocer su opinión.

Señora ministra, aceptamos su voluntad de diálogo, pero vamos a ver en qué se traduce. Tenemos muchos temas para dialogar con usted y con su equipo. Hay otra cuestión que es muy importante. Usted presume —si puede hacerlo, hágalo; a mí no me importa— de que España tendrá la primera red de alta velocidad, de auto-vías, pero vamos a ver si podemos presumir también de tener las infraestructuras más sostenibles, de tener el modelo de movilidad más sostenible, de ser quienes menos emisiones realizamos, quienes menos contribuimos al cambio climático. Me gustaría que en estos cuatro años este aspecto diera un giro radical en la política de su ministerio y, por tanto, del Gobierno. Le reitero la buena disposición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a colaborar, pero también que vamos a ser muy rigurosos en la exigencia de sus compromisos y en que aplique buenas políticas.

Muchas gracias, señor presidente, por su liberalidad en el uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra el portavoz del Grupo Mixto señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar quisiera dar la bienvenida a la ministra y decirle que, al contrario que usted, que ha pedido perdón, yo le agradezco que haya sido tan extensa y tan exhaustiva en la explicación de los planes de su ministerio para esta legislatura. En todo caso, ha sido mucho más breve que, por ejemplo, ayer el ministro de Industria. Pero también pensamos que su intervención ha sido inconcreta en algunos aspectos y, por tanto, voy a aprovechar mi turno de intervención para requerirle un mayor grado de concreción en una serie de asuntos que afectan particularmente a mi país, a Galicia, en mi condición de representante del Bloque Nacionalista Galego. En ese sentido, tengo que empezar comentando que el Bloque Nacionalista Galego reconoce que en materia de infraestructuras se han producido avances importantes en la pasada legislatura, a los que el Bloque Nacionalista Galego también ha contribuido llegando a acuerdos con el Partido Socialista en la negociación de los presupuestos de los años 2006, 2007 y 2008. No obstante, en Galicia existe la percepción generalizada —el Bloque Nacionalista Galego la comparte— de que aun así el avance de estas infraestructuras va a un ritmo demasiado lento. Es imprescindible ejecutar todo lo presupuestado y consolidar el incremento de las inversiones en Galicia en los

próximos ejercicios para que las obras estén terminadas en los plazos convenidos y de esta manera el Estado salde la deuda contraída en esta materia con nuestro país.

El Bloque Nacionalista Galego siempre ha dicho de que el Estado tenía una deuda histórica contraída con Galicia, en particular en materia de infraestructuras. En Galicia en su momento incluso provocó controversia el concepto introducido por el Bloque Nacionalista Galego de que el Estado tiene que saldar una deuda con nuestro país, pero tengo que decirle, señora ministra, que esto incluso lo admite la revista de su ministerio, a la que ha hecho alusión hace un momento el portavoz del Grupo Popular. Esta revista, refiriéndose al estado de las obras del eje atlántico ferroviario gallego y al estado de la conexión por AVE de Galicia con la meseta, afirma —leo textualmente—: Ambas infraestructuras están llamadas a saldar una deuda con Galicia, históricamente mal comunicada por ferrocarril con el resto de la Península y con líneas interiores muy anticuadas. Nos agrada que sea un concepto que ya haya asumido todo el mundo. Pero esta misma revista peca de una extraordinaria inconcreción a la hora de fijar un horizonte temporal para la terminación de estas obras tan importantes, para la vertebración interna de nuestro país y la conexión con Portugal, como es el eje atlántico ferroviario, y para la conexión de AVE con la meseta. Peca de una extraordinaria inconcreción de la cual también, señora ministra, ha sido usted partícipe en su intervención. Por eso le pido que concrete cuáles son los horizontes temporales que contempla el ministerio para la terminación de estas obras.

Le hago un recordatorio, señora ministra, con el mejor ánimo y voluntad. Todavía no hace ni tres meses que se celebraron elecciones. Durante la campaña electoral, el Partido Socialista en Galicia, e incluso el presidente del Gobierno, reiteró el compromiso de que la conexión de AVE con la meseta estaría concluida en el año 2012 y que el eje atlántico ferroviario estaría concluido en el año 2013. Reiteró ese compromiso. El Bloque Nacionalista Galego, señora ministra, es una fuerza política razonable. Sabemos que cuando hablamos de un horizonte de terminación de una obra estamos hablando de una referencia temporal, aunque sabemos que la ejecución de una obra siempre puede plantear muchísimas contingencias que hagan que no se cumpla al cien por cien. Pero una cosa es que pueda haber un retraso de seis meses o de un año y otra es que obras que estaban comprometidas para estar terminadas en el año 2012 ó 2013 queden diluidas en el horizonte difuso de la próxima década. Por eso, señora ministra, le pregunto si el Gobierno mantiene el compromiso de que Galicia esté conectada por AVE con la meseta en el año 2012. Y como obras son amores y la manera de verificar este compromiso son plazos para proceder a la ejecución de obras, le pregunto también si puede comprometerse a que las obras entre Zamora y Lubián y entre Lubián y Ourense se inicien el próximo año. Señora ministra, con

el mejor ánimo, desde nuestro punto de vista no es de recibo que la práctica totalidad de los tramos entre Zamora y Ourense estén todavía en fase de redacción de proyectos, cuando en muchos de estos tramos las consultorías técnicas fueron adjudicadas en el año 2004.

Le pregunto también, señora ministra, si mantiene el Gobierno el compromiso de que el eje atlántico entre Ferrol y Porto, por lo menos en la parte de la que su ministerio es responsable, entre Ferrol y Tui —la frontera con Portugal—, va a estar terminado en el año 2013. En ese sentido, le pregunto, señora ministra, si va a ejecutar las partidas presupuestadas para el actual ejercicio en los dos subtramos del itinerario entre A Coruña y Ferrol, es decir, el subtramo Ferrol-Betanzos y Betanzos-Uxes, y si se van a iniciar obras el próximo año, en 2009, en la salida sur de Vigo para la conexión con la frontera portuguesa. Le pido que sea explícita y concreta en el turno de respuesta a estas preguntas que le estoy formulando.

Señora ministra, sin ánimo de cansarla con mis preguntas —entienda usted que en Galicia existe una demanda de una mayor concreción de estos compromisos—, y siguiendo con el tema del ferrocarril, es evidente que no solo del AVE vive el ferrocarril gallego. La propia revista de su ministerio, a la que antes hacía alusión, reconoce que la red ferroviaria gallega en sus líneas interiores es muy anticuada. Por lo tanto, me gustaría que nos expusiese también cuáles son las previsiones de su ministerio respecto a la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias del resto de nuestra red ferroviaria; qué previsiones tiene de renovación del material móvil, del material rodante, de los expresos gallegos, en particular el que conecta A Coruña y Vigo con Barcelona, que es muy obsoleto, y el del expreso Ferrol-Madrid. Estamos hablando en este caso de un material rodante de hace cincuenta años. Quiero saber si su ministerio tiene la previsión de sustituirlo en un plazo breve de tiempo por un Talgo Hotel.

Nos gustaría que nos diese también respuesta a las previsiones de su ministerio respecto a los accesos ferroviarios a los puertos exteriores de Ferrol y A Coruña. Piense usted que la primera fase del puerto exterior de Ferrol ya está operativa, aún no está concluida la conexión viaria con este puerto y aún no se sabe cuáles son los planes reales de su ministerio respecto a la conexión ferroviaria. Incluso hubo una partida incorporada a los Presupuestos Generales del Estado en el año 2007, fruto de una enmienda aprobada en el Senado a iniciativa de este ahora diputado y antes senador, que no se llegó a ejecutar, en cuanto a la realización de un estudio informativo. Apelando a lo que usted misma ha dicho, a la importancia de favorecer la intermodalidad de los puertos, no parece lógico que se acometan obras tan complejas y que representan un gasto tan importante como la construcción de un puerto exterior en Ferrol o la construcción de un puerto exterior en A Coruña y que no estén contempladas aún las conexiones ferroviarias

fundamentales para operativizar estos puertos. Por eso le pido que nos aclare esta cuestión.

Un último tema relativo al capítulo de ferrocarriles. Quisiera saber cuál es la disposición de su ministerio a transferir a la Xunta de Galicia la plataforma convencional abandonada por la construcción del eje atlántico, en particular entre Santiago y Vilagarcía, para poder implementar servicios de cercanías. En otros tramos se ha optado ya por levantar la plataforma antigua. Por tanto, ya es una situación irreversible. La construcción del eje atlántico entre Santiago y Vilagarcía ha hecho que núcleos de población existentes entre estas dos ciudades estén ahora sin vía férrea. Las estaciones, por tanto, van a ser cerradas. Nosotros pensamos que es importante no abandonar la plataforma antigua y hacerla operativa para poder implementar un transporte de ferrocarril de cercanías entre estas dos localidades. Quiero saber si su ministerio tiene disposición a negociar con la Xunta de Galicia la transferencia para poder implementar este servicio.

No quiero cansarla en exceso con preguntas sobre otras obras previstas en Galicia, el catálogo sería inmenso y en absoluto quiero monopolizar esta cuestión. Permítame que incluya en esta batería de preguntas la relativa a qué previsiones tiene su ministerio para la terminación de las obras del puerto exterior de A Coruña y de la segunda fase del puerto exterior de Ferrol, y qué previsiones tiene respecto a las fechas de remate de la autovía entre Santiago y Lugo, porque está avanzando a un ritmo extraordinariamente lento. No voy a plantear otras cuestiones para no cansarla en exceso con esta petición concreta de información.

Antes de concluir quisiera hacer alusión a otras dos cuestiones que son muy relevantes para Galicia. En primer lugar, el salvamento marítimo. No tengo que decir que en Galicia somos particularmente sensibles a esta cuestión por ser un país con más de 1.000 kilómetros de costa, un país frente a cuyas costas transcurre uno de los mayores corredores de tráfico marítimo internacional; un país con una importante flota pesquera; un país donde, por desgracia, los incidentes y los siniestros marítimos, son habituales. Desde el punto de vista del Bloque Nacionalista Galego es necesario, para una respuesta más eficaz a estas contingencias, que Galicia tenga más capacidad de autorresponsabilización en esta materia, que asuma competencias en esta materia, aunque sea a través de fórmulas concertadas con el Estado. En cualquier caso, no le voy a interrogar a este respecto. Creemos que es necesario cambiar el modelo. Hay muchos servicios que están gestionados por empresas privadas, y hechos recientes demuestran que muchas veces no se han preocupado de un mantenimiento riguroso de los equipos, lo que ha provocado respuestas muy deficitarias a situaciones de emergencia. Me gustaría saber, respecto a las previsiones que usted ha expuesto de nuevas dotaciones para reforzar los servicios de salvamento marítimo, cuántos de estos recursos van a estar destinados a Galicia y le pediría que me los detalle. Digo

esto porque deduzco de su intervención que Salvamento Marítimo va a seguir dependiendo de su ministerio. Había cierta confusión, no sé si equívocos, respecto a si iba a seguir dependiendo de su ministerio o iba a ser asumido por el nuevo Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, el ministerio que algunos denominan irónicamente ministerio y medio por ser el resultado de la suma de tres medios. Deduzco de su intervención que va a seguir dependiendo del Ministerio de Fomento. Si no fuese exactamente así, acláremelo.

Usted ha hecho referencia a la creación de una nueva comisión de investigación de accidentes e incidentes marítimos que se va a regir por los criterios de independencia, autonomía y especialización. En ese sentido también nos gustaría que nos aclarase si se va a tener en cuenta la legislación de la OMI respecto al perfil recomendado para este tipo de comisiones de investigación, si se va a prestar una atención importante a la investigación de la activación de los tiempos de respuesta de búsqueda y salvamento, y si no cree por este motivo que es necesario contar en esta Comisión con especialistas en radiocomunicaciones porque es algo muy importante para el esclarecimiento de los naufragios. Por desgracia, en el mar, aunque se mejoren las medidas de prevención, siempre va a llegar el momento en que se va a producir un accidente. Los tiempos de respuesta son fundamentales. La información que nos proporcionen las radiobalizas, de cara a mejorar los tiempos de respuesta en el futuro, son fundamentales y, por tanto, quisiera saber si este aspecto lo van a tener en cuenta.

Para concluir, señora ministra —y le agradezco su atención—, quisiera hacer una última pregunta relativa a otra cuestión que también depende de su ministerio, como usted muy bien ha precisado, en lo que se refiere a la reglamentación, concretamente a los servicios postales. En Galicia provocaron alarma los planes de Correos de suprimir en los núcleos rurales el servicio postal puerta a puerta. Esto provocó una alarma particular, singular en Galicia, porque usted tendrá presente que en Galicia, representando poco más del 5 por ciento de la población total española, más del 50 por ciento de los núcleos de población tienen un hábitat poblacional extraordinariamente disperso, diseminado. Hay un porcentaje aún muy elevado de nuestra población que vive en pequeños núcleos rurales y prescindir de este servicio puerta a puerta significaría dejar de prestar un servicio público básico a un contingente muy importante de nuestra población. Por tanto, me gustaría que también nos aclarase cuál es la posición de su ministerio al respecto.

Doy por concluida mi intervención reiterándole mi petición de que sea concreta, explícita sobre las preguntas que le he hecho, en particular, con lo que respecta a las previsiones de la conexión de AVE con la meseta y al eje atlántico ferroviario.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario de Esquerra Republi-

cana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Señora ministra, también quiero darle la bienvenida a esta Comisión de nuevo, entendiéndolo que se abre una nueva etapa; en esta nueva etapa al menos a nuestro grupo parlamentario le gustaría que si en algo acertaron en la legislatura anterior continúen en ello, pero que en lo que se equivocaron puedan corregirlo porque, al fin y al cabo, es de sabios. Einstein decía que no se podía solventar un problema con la misma respuesta que lo había creado. A mí me gustaría que aplicásemos esa máxima a esta etapa y a esta legislatura en el Ministerio de Fomento y que, por tanto, si ha habido problemas, que los ha habido, relacionados con la política vinculada al Ministerio de Fomento, no reproduzcamos los mismos errores que crearon esos problemas.

Entrando ya en materia más global, para después ir detallando aspectos concretos de mi intervención, la primera reflexión que quería hacerle es si usted piensa revisar el PEIT. Nosotros entendemos que hoy las circunstancias no son las mismas que las que había hace apenas cuatro años. Que yo sepa, y creo que lo sabe también el conjunto de la ciudadanía, el precio de los carburantes se ha disparado y como no estamos en la perspectiva de que disminuya, la pregunta es: ¿Podemos definir el modelo de infraestructuras de la misma manera en el año 2008, que en el año 2004, o en el año 2008 que como lo hicimos en el año 1980? Mi opinión es que no, pero puedo estar equivocado. Dicho de otra manera, ¿es razonable que España, el país más dependiente del exterior en materia energética, de nuestro entorno, sea el país que apueste por ser el país con más kilómetros de autovía? Creo que no.

Mi primera pregunta es si ustedes creen que tienen que realizar el PEIT especialmente en lo que se refiere a infraestructura viaria, entre otras cosas porque —y son muchas las fuentes que lo acreditan— España es el tercer país en kilómetros de autopista por millón de habitantes de la Unión Europea de los veinticinco y, en cambio, es el vigésimo quinto país en kilómetros de ferrocarril por millón de habitantes de la Unión Europea, de los últimos. Debería haber una revisión en esta materia para garantizar que actuamos en esa revisión del PEIT, espero que con criterios ecológicos y, por supuesto, con criterios medioambientales.

Más allá de la política en materia de carreteras, el segundo bloque que quería introducir era el de mercancías. El señor Macías lo ha dicho y yo lo ratifico, la realidad es que España en materia de mercancías por ferrocarril no es que haya mantenido los porcentajes, es que los ha disminuido. Estamos estancados en el 3 por ciento desde hace un montón de años. Es más, las toneladas por kilómetro desplazadas por ferrocarril han disminuido año tras año. La inversión en transporte de mercancías por ferrocarril es marginal, residual, mientras que el transporte de mercancías por carretera se ha mul-

tiplicado, fruto de las infraestructuras existentes, pero fruto también de la falta de inversiones. Una foto ilustra bien lo que hacen otros países, camiones encima de trenes de mercancías que se desplazan a través de los países por las vías de tren, y un hecho que también ilustra la realidad española es que las mercancías en España por ferrocarril tienen un valor inapreciable. ¿Qué intercambiables, qué logística concreta va impulsar el Ministerio de Fomento para que esto sea realidad? Usted ha planteado alguna de las materias, pero quería saber, en primer lugar qué puntos de logística y de intercambio de logística concretos se van a impulsar para garantizar esa realidad y, en segundo lugar, qué opinión les merece la euroviñeta. Nosotros entendemos que se tiene que traspasar con todas sus consecuencias y que el Ministerio de Fomento, junto con el Ministerio de Industria, tendría que abordar la necesidad de una reconversión del sector, garantizando el desplazamiento de puestos de trabajo del transporte de mercancías por carretera al del ferrocarril y entendiendo que se tienen que internalizar determinados costes del transporte de mercancías en la carretera al ferrocarril. Sé que el mejor momento para hacerlo fue la legislatura anterior y que hemos perdido cuatro años en un contexto económico más favorable que el actual. Pero precisamente es un factor de pérdida de competitividad no hacer los deberes en la trasposición de la euroviñeta y en la internalización de los costes. Nosotros entendemos que este debería ser un reto a afrontar.

Tercer elemento. En materia de movilidad vinculada a la política de mercancías y al cambio de política en materia de infraestructuras de carreteras, es una buena noticia lo que ha planteado como el Foro de la movilidad, pero quería que nos aclarase quién va a participar. Usted sabe que existen asociaciones y organizaciones para la promoción del transporte público, que usted no las ha citado en este caso como participantes y que a nuestro grupo le gustaría que lo hiciesen. Entendemos que este Foro de la movilidad debería ir acompañado de una ley de movilidad que garantizase, en un marco legal, el impulso de una movilidad sostenible, estableciendo determinados estándares y determinadas limitaciones y situando un horizonte en el que el Ministerio de Fomento invierta más en la gestión de la movilidad y menos en el cemento. Usted ha planteado muchas nuevas infraestructuras, pero qué convenio marco con nuevas realidades metropolitanas va a impulsar el Ministerio de Fomento para financiar el transporte público. Porque este convenio marco existe en el área metropolitana de Barcelona y en el área metropolitana de Madrid, pero la pregunta es respecto a otras realidades metropolitanas, desde la Bahía de Cádiz al campo de Tarragona, y podría continuar con muchas otras. Nosotros entendemos que el Ministerio de Fomento debería invertir en esa gestión de la movilidad. En el siglo XXI no se trata tanto de hacer nuevas infraestructuras sino de gestionar las existentes. El objetivo del ministerio no debería ser tener un presupuesto marginal en la gestión de la movilidad, sino conseguir que el 50 por ciento de los recursos no se

destinasen solo al cemento —que es lo que ha sabido hacer siempre el Ministerio de Fomento— sino más a la gestión de la movilidad. De la misma manera, ¿cuándo van a implementar elementos concretos? Le pongo un ejemplo: El bus-VAO que usted ha citado. Me acuerdo que en el presupuesto de 2005 entregamos una enmienda para el bus-VAO de Molins de Rei a Barcelona. Yo estaba muy contento. Fui a Molins de Rei a explicarlo. Hoy es 5 de junio de 2008 y lo presupuestado en 2005 no se ha hecho realidad. Creo que ese es un ejemplo muy concreto de la gestión de la movilidad porque se trata, en definitiva, de solventar determinadas infraestructuras.

Paso ya al cuarto bloque, materia ferroviaria. Ha detallado las nuevas infraestructuras que se van a hacer en kilómetros de AVE, como es también habitual en sus comparecencias, pero yo quería saber qué infraestructuras nuevas y concretas se van a hacer en ferrocarril convencional. Usted ha anunciado una apuesta por las cercanías y los regionales, pero quiero saber qué vías nuevas se van a hacer. Porque usted sabe cuáles son los calendarios para cumplir con la llegada del AVE, por ejemplo, a la frontera francesa y quería saber en qué plazos se va a hacer, por ejemplo, la nueva línea que va a conectar el Baix Llobregat en su zona interior, en las poblaciones de Gavà y otras muchas. Porque la realidad es que el peso del ferrocarril comparado con el transporte de pasajeros por carretera continúa siendo en los últimos años el mismo, en porcentajes, que en 1990 y eso no es, desde nuestro modesto punto de vista, una buena noticia. Es verdad, vamos a tener el país con más kilómetros de AVE y uno de los AVE más veloces de todo el planeta, pero la realidad es que las velocidades medias hoy en las cercanías son inferiores a las de los años ochenta. Y esto se puede acreditar. Los pasajeros de AVE se han multiplicado, pero en una línea como Barcelona-Puigcerdà —regional en este caso— se desplazan tantas personas en una semana como las que se desplazan en un mes o más en el AVE. Y esas personas van a velocidades iguales a las de 1936. Sé que lo hemos hablado infinitas veces y en infinitas ocasiones pero quiero saber, no solo cuando llega el AVE a la frontera francesa, sino cuando se dobla la línea Barcelona-Puigcerdà porque afecta a muchos más pasajeros. Me gustaría que usted me lo concretase. En ese sentido, hacemos nuestra una propuesta de la plataforma per a la promoció del transport públic —Plataforma para la Promoción del transporte público— que en Cataluña hace un plan de modelo en red intentando aprovechar el AVE como una infraestructura también existente y útil para los trenes regionales. Lo que hace este modelo es interactuar con poca nueva infraestructura —60 kilómetros de cuadruplicación, 100 kilómetros de duplicación y 400 kilómetros de nuevas líneas— y tendríamos un servicio de excelencia dirigido, no a ese 3 por ciento de los usuarios que utilizan el AVE, sino al cien por cien de los usuarios. Tendríamos un mapa plenamente eficaz. Por eso hacemos esa propuesta y le vamos a ofrecer que trabajen en esa línea, porque corregir es de sabios y porque, como le decía, no

enmendar lo que se han equivocado creo que sería un error.

Quiero entrar en algunas preguntas concretas, algunas hechas por escrito en el Congreso de los Diputados. Me gustaría saber si tenemos noticias del contrato que se licitó el 22 de junio de 2005 de consultoría y asistencia para la redacción de estudios específicos destinados a la planificación de la red ferroviaria de cercanías de Barcelona —tengo el número de expediente, se lo puedo trasladar—, porque yo no las tengo y las respuestas del ministerio no han llegado. Quería saber qué previsiones tiene el Gobierno en cuanto a la finalización y presentación del plan ferroviario de cercanías de Barcelona, cuáles van a ser sus objetivos principales, cuál va a ser el importe económico, cuáles van a ser los detalles, cuál va a ser el plan de cercanías puesto a exposición pública y el calendario que se tiene para su ejecución. Me han respondido ya a esa pregunta escrita y me han dicho: Usted lo sabrá cuando se haga público. Me gustaría conocer algún detalle más allá de lo obvio, que es lo que conoceré cuando se haga público. Esa ha sido la respuesta por escrito del Gobierno.

¿Qué planes tiene el Gobierno para mejorar a corto plazo el servicio de conexión del aeropuerto de Barcelona? Lo digo porque en el año 1980 había un tren cada 20 minutos y tardaba 11 minutos en hacer el recorrido. En el año 1985 tardaba 11 minutos y el intervalo de paso era cada 20 minutos; hoy el tiempo de viaje son 20 minutos y el intervalo es cada 30 minutos. Creo que no es razonable siendo una línea de mucho pasaje. También quería saber si en las líneas del AVE a Girona van a corregir alguna cosa o no, se lo digo por algunos tramos que han sido polémicos, como el de Vilademuls-Borrassà, donde usted sabe que hay una declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, en la que dice que se tienen que hacer unas correcciones. Quiero saber si ustedes —supongo que sí— van a parar las obras para adecuar esa realidad. Señora ministra, en relación con la línea C-2 de cercanías, en la que se ampliaron los tiempos precisamente por el impacto de la obra del AVE —qué le voy a contar—, ustedes anunciaron que esos tiempos se volverían a disminuir una vez llegado el AVE, y quisiera saber si esos tiempos continúan siendo los que se ampliaron; hoy se tardan 20 minutos más en ir a Tarragona, también en toda la línea C-2 y quisiera saber cuándo los van a reducir.

Voy abreviando, señor presidente, para ceñirme al tiempo, y le agradezco su benevolencia. Acabando ya la cuestión en materia de cercanías y de ferrocarril convencional, quería hacer una última reflexión en torno a los precios y a la desaparición de los trenes convencionales. Usted sabe que antes de entrar en funcionamiento el AVE de Barcelona a Madrid existían trenes que tardaban cuatro horas, cuya tarifa básica de ida y vuelta costaba 90 euros; hoy en día, lo que han hecho es reducir un 35 por ciento el tiempo, pero las tarifas se han encarecido un 113 por ciento en un caso, en otro caso se ha reducido

el tiempo en un 15 por ciento y el precio se ha encarecido en un 80 por ciento. Lo cierto es que está habiendo un desplazamiento de pasajeros de rentas medias y bajas del tren al autobús, incluso del tren al avión. Esto es una realidad. Ustedes tenían prevista la desaparición del tren estrella, el que unía Barcelona con Madrid por la noche, para el pasado fin de semana y finalmente lo pospusieron al día 15 de junio. Quisiera saber cuál es su futuro. Pero sobre todo, quería saber, en definitiva, qué medidas van a adoptar, porque lo cierto es que la tarifa estrella y la tarifa web no se pueden encontrar. Nosotros hicimos un intento el día 9 de abril de 2008 para sacar un billete un mes después; resulta que ese billete, en el mejor de los casos, nos costaba 176 euros por un desplazamiento de 620 kilómetros. Hicimos lo mismo con el trayecto Burdeos-París, ida y vuelta, 550 kilómetros, y la tarifa eran 73 euros; Marsella-París, ida y vuelta, 720 kilómetros, 73 euros; Londres-París, 73 euros; Frankfurt-Berlín, 100 euros. En cualquier caso, todas las tarifas eran más baratas. Lo que nos preocupa es que está habiendo un desplazamiento del pasajero que tiene poco poder adquisitivo por la desaparición de trenes. ¿Qué le estoy diciendo con esto? Que nosotros creemos que tienen que introducir trenes que aunque tarden un poco más y aunque no sean AVE, permitan a esos pasajeros ir en ese tren social que es el AVE, y son ustedes los que lo han denominado así.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, su tiempo ha terminado.

El señor **HERRERA TORRES**: Acabo ya con una última acotación, para entrar en el ultimísimo aspecto —y le agradezco también el tiempo que me ha permitido intervenir— para preguntarle, por los traspasos en materia aeroportuaria —también se lo han preguntado—, cómo tienen previstos los calendarios y qué van a hacer. El 30 de mayo de 2008, el *Periódico de Catalunya* informaba sobre lo que estaba pasando con los controles aéreos, que estaban requisando líquidos permitidos, en realidad, por la normativa europea. Nosotros le hicimos unas preguntas por escrito, pero me gustaría que lo aclarase hoy, si puede ser. Quería saber qué directrices ha dado AENA a los responsables de los controles aéreos en cuanto a sustancias y objetos prohibidos porque no están permitiendo entrar objetos o sustancias que no están prohibidas por el Reglamento, secreto por otro lado, de la Unión Europea. Quería saber si lo van a hacer público o si van a instar a que se haga público. Quería saber por qué se ha prohibido el transporte de ciertas sustancias en el equipaje de mano cuando en realidad no figuraban en el Reglamento de la Unión Europea y si ha tenido conocimiento el Gobierno sobre este reglamento que parecía secreto, y qué opinión le merece el contenido, si cree usted que se debería cambiar alguna cosa; si cree el Gobierno que el carácter secreto de dicho reglamento ayuda a limitar los excesos aeroportuarios, y si va a llevar a cabo el Gobierno algún tipo de medidas



para mejorar esta situación. Le digo todo esto, señora ministra, porque creo que existe una preocupación y un cierto cansancio en torno a los controles en los aeropuertos, que están siendo desahogados y excesivos. El reglamento es secreto y lo que estamos aplicando del pretendido Reglamento de la Unión Europea va mucho más allá de lo que el reglamento dice. Por tanto, nos gustaría, primero, que fuese público y que usted se comprometiese con su carácter público; segundo, que restringiesen los excesos que está habiendo en los controles aeroportuarios y, por tanto, que garantizaran un mejor desplazamiento en estos controles que están haciendo perder no solo competitividad sino también derechos a aquellos ciudadanos que deciden coger el avión y acceder a un aeropuerto, entre otras cosas porque está habiendo —nosotros entendemos que así pasa— abusos en estos controles aéreos, ya que se les exige a los pasajeros aspectos que están fuera del reglamento. Quisiera saber cuál es su hoja de ruta en una materia tan concreta, y además que me especificase —y no voy entrar ahora en ello porque no tengo tiempo— cuáles son sus planes para conseguir que haya una participación efectiva, y yo creo que tiene que ser decisoria, de las comunidades autónomas y de los entes locales en la gestión aeroportuaria.

Gracias por el tiempo que me ha concedido, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos con el turno de los grupos. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: También quiero iniciar mi intervención dando la bienvenida y deseándole el mayor de los éxitos a la ministra. Deseo también empezar aclarándole el estado de ánimo con el que yo venía a esta Comisión, que es que no pretendo que hoy se resuelva todo, ni siquiera pretendo aclarar todo hoy, señora ministra, porque es la primera de sus comparecencias, pero sí quiero expresarle algunas preocupaciones. Si no me responde a todo tampoco me quejaré, porque, insisto, creo que no es el día para aclarar todo.

Su intervención me ha suscitado una cierta no sé si decir perplejidad porque yo comparto el análisis incluso con mucha gente de su grupo de que estamos en una legislatura llena de incertidumbres, incertidumbres políticas, incertidumbres económicas, incertidumbres presupuestarias, y usted, sin embargo, ha venido con todo meridianamente claro. Nos ha dicho todos los trenes que va a comprar, los que va a remodelar, etcétera. Me alegro mucho pero mi primera pregunta intenta justamente resolver esta ecuación que no siempre es fácil de resolver entre las grandes incertidumbres en las que estamos entrando y la enorme claridad en la que al parecer se asienta un determinado ministerio muy importante como el suyo. Entiendo que puede haber muchos planes por hacer pero quisiera preguntarle si usted tiene claro cuánto van a crecer las partidas presupuestarias de inver-

sión de su ministerio año tras año, con base en el presupuesto del año 2008; si tiene claro ese escenario presupuestario, cómo van a ir creciendo las partidas 6 y 7 sobre la base cien del año 2008, aunque no voy a decir que lo tenga garantizado. Es evidente que en la pasada legislatura ustedes hicieron un esfuerzo notable respecto a los recursos presupuestarios dedicados, pero uno se pregunta si en esta legislatura, ante tanta promesa, va a llegar para todo. Comprenderá que, por eso mismo, le pregunte por ese tema. Además, para mi grupo su ministerio es muy importante desde muchos puntos de vista. Es muy importante competencialmente hablando; es el ministerio que sigue reservándose un tipo de competencias trascendental, que no han sido transferidas a las comunidades autónomas en algunos casos como carreteras en el País Vasco —aunque en Navarra sí— pero, en cualquier caso, se reservan competencias significativas. También es importante porque es un ministerio muy inversor. En una situación económica como en la que estamos no sé qué va a hacer este ministerio pero esta consideración merece la pena ser planteada. No solo es primordial por ser inversor, evidentemente, sino también porque —usted lo ha dicho y todos estamos de acuerdo—, en orden al desarrollo económico y a la competitividad y a la cohesión territorial y social, lo que haga o deje de hacer este ministerio constituye una pieza clave. Evidentemente, no se trata de invertir por invertir ni de invertir en cualquier cosa, desordenadamente y sin horizonte claro. Aquí estamos, al parecer, ante un horizonte que tenemos claro. De todas formas, quiero dejar sentado que, tratándose de lo que se trata, de inversiones en capítulos muy complicados, inversiones de maduración lenta, inversiones en áreas de complejidad y dificultad técnica notables y cada vez mayores, con problemas medioambientales progresivamente mayores porque la propia conciencia social no acepta las cosas que antes aceptaba con toda facilidad, nosotros entendemos que hacia su ministerio hay que tener una amplia y gran comprensión, en orden a las dificultades. Pero ello no obsta para que al menos el horizonte lo tengamos claro y el horizonte es el PEIT. Yo diría que el PEIT es música y que la letra la van poniendo los presupuestos, la ejecución de esos presupuestos y el conjunto de las políticas, de forma que una cosa es el volumen inversor y otra cosa es el reparto porcentual de la inversión y a este respecto es cierto que en el PEIT se contempla un reparto entre las distintas modalidades, por ejemplo, un 43,7 por ciento en ferrocarril. Ya me gustaría a mí saber si ese volumen presupuestario que usted va a invertir en los próximos cuatro años tiene un reparto porcentual en los capítulos que figuran en el propio PEIT para saber si, efectivamente, en los próximos cuatro años —por lo que sea— se va a invertir más en transporte aéreo que lo que estaba contemplado, por ejemplo. En resumen, para ver si el reparto del cien por cien que está en el PEIT en la perspectiva 2005-2020 va a ser el que se va a mantener en los próximos cuatro años o, por las razones que sean y que podría entender perfectamente,

se va a variar. Yo sí coincido con usted en que es necesario un reequilibrio modal, creo que ahí estamos todos de acuerdo. Pero eso no solo significa inversión. Aquí hay una pregunta que en parte la ha hecho quien me ha precedido en el uso de la palabra. Se la voy a plantear de forma algo distinta. Él le preguntaba si va usted a revisar el PEIT. Yo quisiera plantearle si los temas de financiación en general son asuntos sobre los que usted cree que se debe ir evolucionando —la euroviñeta o la financiación privada, los peajes— porque venimos de un determinado esquema, el que existe en las carreteras y en los ferrocarriles. Por eso quiero saber si usted cree que la financiación es un tema sustancial y, en algún sentido, transversal que debe ser reconsiderado y replanteado en sí mismo, si no estamos con los temas con los que venimos, si tenemos que ir evolucionado en una determinada dirección en orden a ese gran objetivo que, insisto, compartimos de que tenemos que ir a un reequilibrio modal. Una de las formas de actuar en ese reequilibrio es no solo haciendo más carreteras o más trenes, sino con una política de financiación, de peajes, tarifaria o como se quiera decir. Esta es otra de mis preguntas.

No se trata de invertir en cualquier cosa ni de cualquier forma. Es necesario caminar hacia una planificación indicativa pero cada vez más rigurosa y más transparente. Aquí hay un tema que ha sido suscitado anteriormente por alguno de los que me han precedido en el uso de la palabra y que yo quisiera plantearle. Es el asunto de las desviaciones. Recuerdo que comenzamos la anterior legislatura con una desviación —se me han olvidado las cifras pero sé que era muy grande— del aeropuerto de Madrid sobre las previsiones iniciales. Quisiera saber cómo ha ido este tema de las desviaciones en estos cuatro años, y no para criticarla, sino para saber si estamos en un camino en el que el asunto de las desviaciones se va controlando progresivamente, porque las dificultades son enormes, y si usted tiene una especie de hoja de ruta de cómo debían ir las desviaciones en estos próximos cuatro años entiendo que se van conteniendo. Quisiera saber si usted puede contraer algún tipo de compromiso aquí para esta legislatura sobre lo que debieran ser en su globalidad, y si quiere en cada modalidad también, las desviaciones presupuestarias. Es un tema no menor porque de ahí cada cual puede sacar sus conclusiones, pero no se podría hablar de una planificación rigurosa y transparente si efectivamente este asunto de las desviaciones va de cualquier forma.

En todo caso, el gran objetivo de su ministerio en la actuación sobre las distintas modalidades de transporte es que tengamos —como dice el propio PEIT— un sistema integral y eficiente de transportes. Alguien ha hablado anteriormente de gestionar la movilidad; ese es el gran objetivo. Las carreteras, los aeropuertos o los trenes no son para que existan en sí mismos sino para que la movilidad de las mercancías y las personas se vaya gestionando de forma cada vez más eficiente. Eso requiere integrar modalidades, integrar sistemas. Estamos hablando de un sistema integral de transporte y tiene

sentido, pero teniendo en cuenta que estos sistemas forman parte de otros superiores o que tienen por encima sistemas superiores, como un sistema de transportes europeo en el tema de ferrocarriles en algunos casos, y también por abajo hay sistemas o subsistemas integrales de transporte, y que debe haberlos principalmente en el ámbito de las comunidades autónomas. Alguien ha planteado algo sobre las nuevas realidades metropolitanas. Respecto al País Vasco hace ya mucho tiempo que se viene diciendo que el País Vasco —un concepto que se usa en euskera— es un País Vasco ciudad, que prácticamente todo el País Vasco es una ciudad o, si se quiere de otra forma, es una realidad metropolitana. Esa realidad metropolitana de determinadas características requiere efectivamente sistemas integrales de transporte en sí mismos, que serán luego —insisto— subsumidos por sistemas superiores, que a su vez formarán parte de sistemas europeos en determinados ámbitos, etcétera. Este es un tema central sobre el que quisiera hacerle algunas preguntas para conocer su disposición. Venimos de un sistema —usted lo ha dicho muchas veces— radial en cuanto a construcción de infraestructuras, pero venimos también de un sistema radial en cuanto a su gestión. Usted ha hablado hoy de que se han firmado 2.800 convenios con distintas entidades en los cuatro años anteriores. Me parece bien, porque estaríamos caminando de un sistema radial, radical, a un sistema que al menos tiene en consideración otro tipo de instituciones y de proyectos. Aquí debíamos llamar la atención sobre si 2.800 —dicho de forma que se me entienda— no son demasiados convenios para empezar a hablar de lo que debería hablarse, de sistemas integrales de transporte a otros niveles. Usted se puede entender con un ayuntamiento y tendrá que entenderse en un determinado momento, pero ¿con algunos debiera hacer un sistema integral de transporte, en algunos casos de cada comunidad autónoma? Ahí el ministerio debiera tener una línea preferente o si se quiere una línea clara de actuación. Puede parecer que yo quiero caminar hacia que haya un sistema integral de transporte en la Comunidad Autónoma del País Vasco, pero no; solo lo pongo como ejemplo, esto vale para cualquier otro sitio. Tiene que entenderse con los que son capaces de hacer eso y con los que tienen que liderar conjuntamente con el ministerio ese tipo de sistemas integrales. Sería horroroso que el ministerio jugara a lo contrario, aunque supongo que no juega, a entenderse parcialmente con una determinada autoridad, no sé si local, para no entenderse con quien está trabajando en los sistemas integrales de transporte. Desde esta perspectiva tienen ustedes que hacer un esfuerzo para que ese sistema de modelo en red, que se ha diseñado para ser construido, su gestión también sea en red; es decir, que no solo sea que construimos en red, sino que gestionamos en red, que es lo que yo entiendo por un sistema integral de transporte a nivel del Estado, de otros subniveles y con integración de otros niveles que están por encima. Me gustaría que a este respecto me

dijera si la voluntad en los próximos cuatro años es la de caminar en esta dirección con claridad o no.

Señora ministra, no voy a insistir mucho en algunos temas particulares, pero hay uno que quiero citarle con toda claridad. Quiero que sepa que mi grupo apoya de una forma incondicional las obras de la Y vasca, y usted sabe por qué se lo digo. Es así no solo porque existe un acuerdo entre ustedes y el Gobierno vasco —al que contribuyó este grupo en la anterior legislatura—, acuerdo del que estamos orgullosos y deseosos de desarrollar, sino también porque en este momento usted conoce la oposición que existe a este acuerdo y ante la que mi grupo quiere dejar sentado con toda claridad que no solo es importante, sino que es incondicionalmente importante el apoyo al ministerio; cuando digo el ministerio me refiero al ADIF y a todos los técnicos que estén trabajando, exactamente igual que al conjunto de las empresas que han entrado y a todos los que de una u otra forma van a desarrollar ese proyecto clave para el desarrollo económico no solo del País Vasco, pero que también desde el País Vasco se entiende como clave. Esto es algo que yo quería dejar claro al comienzo de esta legislatura, porque en este punto va a encontrar usted el total apoyo incondicional de mi grupo para que eso se pueda llevar a efecto en los términos previstos; no obstante, me ha quedado una duda —si quiere responderme, me responde— sobre si en los 1.300 kilómetros que he entendido que habrá desarrollados al final de esta legislatura contempla usted que este proyecto va a estar acabado. Nos gustaría colaborar no solo de forma incondicional en este tema, sino también en bastantes más cosas, y en este sentido sepa que nos va a tener siempre abiertos a una colaboración en los términos básicos que le he planteado, pero tampoco le oculto que contemplamos determinados problemas, incómodos problemas, respecto al aeropuerto de San Sebastián. No me quiero extender, pero me gustaría decirle, sin contar la historia del aeropuerto de San Sebastián —de la que no creo que nadie se sienta excesivamente orgulloso tal y como se viene desarrollando—, que es un aeropuerto que encaja en el contexto de lo que usted ha dicho sobre las conexiones relacionadas con los temas turísticos. En cualquier caso, es un aeropuerto que debe tener desarrollo —no solo por los temas turísticos— y en este momento a raíz del ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, le ruego que vaya terminando.

El señor **BELOKI GUERRA**: Voy terminando. En este momento, a raíz del plan director que se está ejecutando, le adelanto que vamos a presentar una proposición no de ley por la que le pedimos que pare la ejecución, porque entendemos que la ampliación de la pista en 300 metros para que pueda seguir funcionando en los términos actuales es absolutamente necesaria. Yo le pido que si pueden lo paralicen para que podamos pasar a un nuevo plan director en los términos en los que por otra

parte me consta —o me constaba, salvo que hayan cambiado las cosas— que AENA en su momento estaba de acuerdo. Contemplamos también algunos problemas con relación al aeropuerto de Bilbao y su ampliación, por lo que le voy a pedir brevemente que en relación con Ortizibia, sociedad interinstitucional de la que su ministerio forma parte, además de formar parte, participe activamente. Ha habido un fracaso monumental de un acuerdo interinstitucional entre el Gobierno central y el conjunto de las instituciones del País Vasco sobre este mismo tema en época anterior. Un segundo fracaso sería absolutamente incomprensible para todo el mundo, de forma que yo le pido que en ese tema participen activamente.

No voy a entrar en más detalles, porque tal y como le decía al principio, señora ministra, tampoco este es el día en el que uno puede exponer todas las cuestiones que desearía y sobre las que iremos trasladándole nuestras preocupaciones, ofreciéndole nuestra colaboración y también, se lo digo, exigiéndole mientras sea usted la competente.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, interrumpimos la sesión por un tiempo de cinco minutos. **(Pausa.)** Señorías, continuamos la sesión.

Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Socialista su portavoz, el señor De la Encina Ortega.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista quiero felicitarla por su continuidad como ministra de Fomento y volver a desearle éxito en el desempeño de sus funciones en esta nueva legislatura, como ya lo tuvo en la pasada, a usted y a todo su equipo que se encuentra aquí presente. También le deseo suerte, como no puede ser de otra manera, al portavoz del Grupo Parlamentario Popular y a todos sus compañeros. No sé, pero me da la sensación de que la van a necesitar, por la situación que están viviendo, a usted también señor Ayala, personalmente, porque continúa manejando datos y cifras que no sé de dónde salen, pero desde luego no son reales. Felicito a los demás portavoces de los distintos grupos parlamentarios y a todos los componentes de esta Comisión de Fomento. Quiero también dedicar unas palabras de afecto en este momento de recuerdos a aquellos que fueron portavoces en la pasada legislatura y que no se encuentran entre nosotros. Dentro de esos grupos minoritarios, que tan difícil papel tienen por el escaso tiempo, quiero recordar a Josep Andreu de Esquerra Republicana, a Paco Rodríguez del Bloque Nacionalista Galego, a Luis Mardones de Coalición Canaria a Labordeta de Chunta Aragonesa. Permítanme también que traslade un reconocimiento al ex presidente de la antigua Comisión de Fomento y Vivienda, Javier Torres Vela, por su trabajo activo y eficaz durante la pasada legislatura, máxime

cuando ha anunciado estos días su retirada de la vida política después de treinta años. Fue un magnífico presidente y merece el reconocimiento de todos nosotros. También me gustaría hacer referencia a una cuestión de forma, al espíritu que en mi opinión y en la del grupo parlamentario al que represento debe presidir esta legislatura. Durante la pasada todos fuimos testigos de grandes conflictos no solo políticos sino también territoriales y personales que no deberían volver a repetirse. Esta Comisión debe ser una comisión legislativa y en la que la oposición controle, como no puede ser de otra manera, pero no debe ser una comisión en la que haya un enfrentamiento virulento como el que se produjo en la pasada legislatura. Por tanto, invito a todos a que consigamos en esta IX Legislatura que esta Comisión sea de encuentro y de entendimiento. Por eso doy la bienvenida a todas las intervenciones que han hecho todos los portavoces, de las que tomo buena nota. En esta Comisión debemos discutir, debatir, proponer alternativas y mejorar las leyes que se nos planteen; con el trabajo de todos y con ese espíritu constructivo contribuiremos a mejorar las infraestructuras de todos los territorios, porque nos debemos a todos los ciudadanos. Por último, quiero decirle al portavoz del Grupo Popular que ha empezado como en la pasada legislatura —no ha cambiado el chip— haciendo reproches a la ministra de Fomento, en esta ocasión por acudir tardíamente; la ministra de Fomento viene aquí cuando la Mesa del Congreso programa su comparecencia. No pierda ya al comienzo de la legislatura la ecuanimidad y el rigor. Si usted hace un análisis de las últimas cuatro legislaturas, verá que en la de 1996-2000 el entonces ministro Arias-Salgado tardó 48 días —no voy a entrar en la fecha para no perder tiempo— desde que se constituyó el Gobierno hasta que se realizó la comparecencia y que en la siguiente legislatura el ministro Álvarez-Cascos tardó 50 días en comparecer. La señora ministra en la legislatura pasada tardó 46 días, menos de lo que tardaron los dos anteriores ministros del Partido Popular, y en esta ha tardado 51 días. Por tanto, señor Ayala, el comentario despectivo que ha hecho en esta Comisión aplíquese también cuando ustedes gobernarán. Ese tiempo es el normal, no solo de estas cuatro sino de todas las legislaturas. No empiece usted a hacer reproches, como hizo durante la pasada legislatura, en cuestiones de forma que nada tienen que ver con la voluntad de la ministra de venir aquí, que me consta que la tenía desde el primer día, para hacer, como ha hecho, un repaso exhaustivo de la enorme y magnífica gestión y para dar cuenta de los próximos cuatro años en materia de infraestructuras en nuestro país.

Entrando en la cuestión de fondo de esta comparecencia, mi grupo parlamentario considera que la exposición de la ministra no solo ha sido rigurosa, profunda y exhaustiva definiendo las líneas generales de los próximos cuatro años del Ministerio de Fomento, sino que también ha marcado los grandes retos a los que nos enfrentamos para seguir progresando en esa senda que

se inició en el año 2004. Desde entonces el Gobierno socialista está llevando a cabo una transición progresiva hacia una política de infraestructuras con desarrollo eficiente de los servicios de transporte y de movilidad sostenible, pero sobre todo, señor Ayala, con algo que no se hizo en ocho años de gobierno del Partido Popular: con diálogo, con consenso, con la participación de los agentes económicos y sociales, con administraciones de todo tipo, incluidas las extranjeras. Eso lo refleja ni más ni menos el hecho de que, como ella misma ha manifestado, fueron 2.800 convenios los que se suscribieron en estos cuatro años por parte del Ministerio de Fomento. Se ve que al señor Ayala le cuesta reconocer que se partió de una situación muy desfavorable, pero ese ejercicio de recordar de dónde partimos es absolutamente necesario hacerlo en cualquier análisis de proyectos presentes y futuros como el que hoy nos corresponde hacer. Es necesario, por tanto, que sepamos de dónde partimos, dónde estamos hoy y dónde queremos estar en 2012, cuando finalicemos la legislatura. Por eso, mi grupo parlamentario está en la obligación de recordarles a ustedes, y sin ánimo de profundizar de ningún modo en la crítica, que no es la actitud de este grupo ni de este portavoz y aún menos en esta primera comparecencia, que la gestión de los gobiernos del Partido Popular, por sintetizarla, fue la de realizar, en primer lugar, infraestructuras absolutamente dispersas, inconexas. No podía ser de otra manera, señor Ayala; acuérdesse, se lo he dicho muchas veces. Ustedes tenían un Plan de infraestructuras soportado únicamente en la página web de la calle Génova con siete folios. Esa era la planificación que tenían, sin un debate en esta Cámara, como se ha hecho con el PEIT, sin una aprobación de Consejo de Ministros. Es decir, página web de Génova, siete folios; resultado: ocho años de infraestructuras dispersas e inconexas. Con nosotros se ha dado un paso muy importante: de un modelo radial a otro equilibrado, de una España en malla, en coherencia con la España plural de progreso social que defendemos, porque tenemos la convicción de que las comunicaciones deben ser para todos y entre todos los territorios, fomentando la mencionada cohesión territorial, y no por tanto esa España radial en la que ustedes todavía siguen creyendo, en la que para el Partido Popular solo existía si acaso Madrid y sobre la que me temo que no han cambiado ese concepto de país. Usted dice hoy que han aumentado las diferencias entre las comunidades autónomas. Eso no es así, señor Ayala; muy al contrario, porque con el Partido Popular si acaso todas las comunidades autónomas eran de tercera categoría, porque ustedes nunca creyeron en el modelo autonómico. Están forzados por la situación del desarrollo que imprimió el Partido Socialista. Por tanto, no nos venga con reproches, que no se ajustan para nada a la realidad.

En segundo lugar, su etapa se caracterizó además porque ustedes perdieron de vista las estrategias que deberían guiar el desarrollo de un sistema de transporte eficiente en lo económico, innovador en lo social, avan-

zado en el respeto al medio ambiente —que nunca lo tuvieron— y capaz de dar soporte al resto de actividades en un país desarrollado como España. No se podrá decir que fue, por tanto, una buena gestión. No siguieron criterios racionales de selección. Ustedes, señor Ayala, fomentaron incluso el despilfarro de los recursos públicos y los proyectos fueron muy mal gestionados. No le voy a hablar del ejemplo más importante, del AVE Madrid-Lleida, que ni era AVE ni era nada. Me atrevería a decir incluso que primaron más los intereses particulares de algunos sobre los intereses generales de todos los españoles. Por eso, hoy puedo afirmar sin rubor que en ese cambio de rumbo emprendido a partir de 2004 el sistema de transporte se hubiera convertido en España en un serio problema para la competitividad de nuestro sistema productivo y sobre todo para el bienestar de los ciudadanos españoles.

Termino esta parte diciendo que el portavoz del Grupo Popular también señala que nos han perdido el respeto en Europa. No, señor Ayala, el respeto en Europa, la dignidad y la admiración las hemos recuperado ahora en estos cuatro años. El respeto en Europa y en el mundo lo perdimos con el señor Aznar y con el Partido Popular actuando como vasallos en lo que todos sabemos para vergüenza de millones de españoles, ahí sí que perdimos el respeto y la dignidad. Ahora los hemos recuperado con el avance de las infraestructuras de las que estamos hablando y con la gestión en todas las materias que ha hecho este Gobierno. Aquello ya es pasado; el pasado no mueve molinos. Lo importante es el presente, y en este sentido para el Grupo Parlamentario Socialista, al que represento, el resultado es que hoy España empieza ya a contar con alternativas reales para que el sistema funcione con más eficiencia y seguridad, con una planificación entendida como una visión coherente y a largo plazo de nuestras infraestructuras, como bien contempla el PEIT 2005-2020, y sobre todo con un menor impacto sobre el medio ambiente, que no tiene ideología ni fronteras y que es la gran amenaza del mundo globalizado. Por ello, sí decimos con orgullo y con mucha fuerza que nos sentimos satisfechos de que España hoy sea el primer país del mundo en kilómetros de alta velocidad en construcción —eso es una realidad incuestionable, señor Ayala— y de que en 2010 seamos el primer país del mundo en kilómetros de AVE en servicio. Creo que usted y su partido se tendrían que sentir orgullosos como buenos patriotas y españoles que son. Se han puesto en servicio 223 trenes de cercanías y se han contratado 456 trenes de viajeros, que es, para que usted se sitúe —eso estamos ahora mismo analizando porque de algo hay que partir—, el triple de lo que se hizo en la última legislatura del Partido Popular. Si a usted le parece malo, no sé qué clase de comparaciones nos hace. En autopistas y en autovías en 2010 España será el primer país de Europa por longitud de la red de gran capacidad, disfrutando los ciudadanos de 1.900 kilómetros, es decir, 350 kilómetros más que con la legislatura anterior del Partido Popular. Se han puesto en explotación 1.860 kilómetros de nuevas

autopistas y autovías. Se están acondicionando 1.000 kilómetros de las autovías más antiguas, por cierto, las que dejó aquel tan querido por ustedes y pediguño de pro que se llamaba Felipe González, esas que se construyeron durante nuestra época y que ahora hay que mantener. No se mantuvieron durante ocho años y eso es lo que se está haciendo con 1.000 kilómetros más y se seguirán haciendo.

Aquí quiero pararme para felicitar no solo a la ministra de Fomento y a su equipo, sino a todo el Gobierno de España, por el esfuerzo no solo presupuestario, que es muy importante, sino de concienciación a la sociedad por la seguridad vial, para lo que las infraestructuras en carreteras son un pilar fundamental. Usted y yo tuvimos, señor Ayala, un debate en la Asociación Nacional de Constructores Independientes en la campaña electoral, con otras personas que aquí están presentes también, donde se atrevió a criticar las medidas que se estaban adoptando, no solo en infraestructuras, sino el carné por puntos o la modificación del Código Penal, y recuerde que le descalifiqué, con apoyo de muchas de las personas que estaban allí, entre ellos los responsables de tráfico, porque ¿sabe usted cuántas vidas se han salvado gracias a estas medidas este último año? Ha habido 2.000 muertos menos con respecto a la época anterior. Desde las actuaciones en infraestructuras, a través del Ministerio de Fomento, estamos contribuyendo a algo que es fundamental, lo primero: la vida. Por tanto, mi enhorabuena por esa política y por esos planes que se están acometiendo y que la ministra ha anunciado.

En puertos usted tiene que saber que se han puesto en servicio 870.000 metros cuadrados de nuevas terminales —eso significa multiplicar por seis lo que se hizo en la legislatura del Partido Popular—, al igual que 22 kilómetros de líneas de atraque. Por no profundizar mucho más, se han multiplicado por siete —de lo cual nos sentimos todos tremendamente satisfechos— los recursos del Plan nacional de salvamento marítimo, que ustedes no solo privatizaron, sino que lo redujeron a la mínima expresión económica con 500 millones de euros. Se ha ampliado a 1.100 millones de euros. Eso es importante, estamos hablando de salvar vidas en el mar. Si ya la tierra es hostil, lo es mucho más cuando hay un accidente o una situación de emergencia en el mar. La actuación presupuestaria ha ido acompañada de una magnífica gestión que ha recuperado no solo el ámbito de lo público, sino las vidas, en un medio como es la mar, y la ministra ha anunciado que se seguirá trabajando en el año 2009 para el próximo plan nacional cuando venza este, al que solo le queda el 23 por ciento de ejecución de nuevas inversiones para completarlo, inversiones en helicópteros, en embarcaciones y en naves que están posibilitando que hoy España sea un país, para nosotros por lo menos, de orgullo, porque salva inmigrantes, frente a otros países de ideología de derechas que, después de haber contribuido al mantenimiento de la riqueza y el bienestar, los quieren echar, y no cito a ningún país, pero muy próximo a la ideología del presidente del Par-

tido Popular. Esto no se ha realizado sin más, esto no ha caído del cielo, esto ha sido gracias al trabajo y al esfuerzo del Ministerio de Fomento, de su equipo, de todo el personal que lo constituye, y al incremento del 47,70 por ciento de inversión en infraestructuras que ha destinado el Gobierno de España. ¿Para qué? Para hacer lo que estamos haciendo, una España mucho más cohesionada, que está situando al máximo nivel de calidad y servicio las carreteras, los ferrocarriles, los puertos y los aeropuertos de todo el país. Esto, señorías, son hechos. No son palabras, señor Ayala, sin ningún tipo de soporte, como usted ha manifestado. Lo suyo son opiniones. Lo nuestro son hechos. Sin lugar a dudas un gran avance, el mayor, y creo que de ello se tiene que sentir tremendamente orgullosa la ministra de Fomento, de la historia democrática de nuestro país. Ella, su gestión y su equipo, ha posibilitado el cumplimiento de algo que es muy importante en esta España de derecho que quiere nuestro presidente Zapatero, el derecho constitucional de la movilidad geográfica que tienen todos los españoles, independientemente de donde vivan, mediante el desarrollo de esas infraestructuras. Por tanto, señorías, desde el Grupo Parlamentario Socialista nos sentimos satisfechos, yo diría que muy satisfechos, pero no nos conformamos con esto. No somos conformistas. Satisfechos, pero inconformistas. Nuestra satisfacción no nos impide ver los retos que tenemos aún por delante en esa transición en la que estamos consolidándonos. ¿Cuál es el futuro? Para el Grupo Parlamentario Socialista el futuro es el cambio de rumbo que se inició, y que ha anunciado la ministra, basado en nuestro programa electoral, en ese programa electoral con el que los ciudadanos el pasado día 9 de marzo nos dieron de nuevo la confianza y que tiene tres patas fundamentales, filosóficamente hablando: la infraestructura y el transporte como servicio a los ciudadanos, pero no como entendía el servicio a los ciudadanos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, su tiempo se está terminando, le ruego abrevie.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Voy terminando, señor presidente.

Infraestructura al servicio de los ciudadanos, pero en el sentido noble de la palabra, no como lo aplicaron ustedes, despectivamente, sin oírlo, sin contar con las comunidades autónomas ni con las administraciones. Un transporte de cohesión territorial y un transporte sostenible. Por eso, y sobre la base de nuestro compromiso electoral, es por lo que, señora ministra, valoramos muy positivamente el que hoy nos haya trasladado el compromiso con la movilidad sostenible, impulsando, como se ha hecho, la alta velocidad con actuaciones detalladas. Nos congratulamos también de su compromiso con todos los corredores ferroviarios que ha mencionado, con la mejora de la red convencional y la apuesta por las cercanías, señor Herrera, usted que tanto se preocupó la pasada legislatura, y lo tengo que reconocer. Pero usted

tiene que entender, y se lo he explicado en privado muchas veces, que lo primero que tenía que hacer este Gobierno era acercar a los que estaban más lejos; acercar las comunidades autónomas que no estaban conectadas y acercar a los pueblos. Y ahora, y usted se va a sentir satisfecho, le toca a las áreas metropolitanas, que son también una gran apuesta de esta legislatura pero, paso a paso. Nosotros entramos en el 2004, pero es que había habido ocho años de parón. Usted quería correr mucho, pero las infraestructuras, usted lo sabe después de cuatro años, tienen sus trámites. Hemos hecho lo que teníamos que hacer y ahora vamos a seguir haciendo lo que nos corresponde, sin prisas, pero sin pausas, marcando prioridades, tiempos, que es lo que se ha hecho. Por eso me parece muy importante el anuncio de la elaboración de los planes específicos, entre los que obviamente están Madrid y Barcelona y otras muchas áreas metropolitanas, que está realizando Renfe y ADIF. También quiero resaltar la puesta en servicio que nos anuncia la ministra de 1.500 kilómetros de nueva autopista y autovía de gran capacidad, y el inicio de esas obras de 1.600 kilómetros, junto al acondicionamiento de los 2.100 kilómetros de las más antiguas a las que antes me referí que se siguen mejorando.

Ha hablado la ministra, y lo conocemos todos, de la potenciación de las obras del aeropuerto de El Prat. Creo que es un gran orgullo para España entera que, junto a Madrid, se esté haciendo ese esfuerzo inversor de 5.000 millones que convierta el aeropuerto del El Prat en el gran *hub* internacional. Ustedes, los catalanes, se tendrían que sentir permanentemente orgullosos de esa infraestructura y de otras más que se están haciendo en Cataluña. Valoramos también desde el Partido Socialista el esfuerzo que se está haciendo para que en esta etapa —y me refiero especialmente al Partido Popular— se busque una solución a la mejora de la gestión portuaria en materia tarifaria. Sabe el señor Ayala que lo intentamos y yo diría que lo acordamos, y que luego sus actitudes, y no voy a citar a un señor diputado que ha estado aquí muchos años y que ha optado ahora por irse a la empresa privada a ganar muchos millones, de lo cual nos alegramos por él y también, seguro, los españoles, que impidió ese acuerdo que está imposibilitando, hoy por hoy, que tengamos una seguridad jurídica y una estabilidad en el sistema portuario español por la enorme litigiosidad¿? que existe y que ustedes no ayudaron a arreglar. Confío en que ahora esa mano tendida la recoja y lo podamos arreglar.

Como el señor presidente me pide concreción y tengo que ir terminando, me gustaría decir mucho más, pero para concluir diré que la legislatura acaba de empezar y debe de servirnos para progresar de manera decidida en ese cambio de rumbo que no nos cansaremos de repetir, porque hay que partir de donde lo hacemos, recordándolo en la orientación general de esas infraestructuras y transportes de nuestro país que ha anunciado la ministra hoy y que son el fiel reflejo de lo hecho hace ahora cuatro años, señora ministra. He estado repasando su interven-

ción y se ha cumplido milimétricamente. Por eso, no me queda más que felicitarla una vez más. Estos cuatro años han resultado muy positivos para los españoles, que han sabido distinguir el ruido que algunos han provocado de las nueces y, por tanto, la realidad de la ejecución presupuestaria y la transformación que ha hecho. Me alegro enormemente como socialista y como ciudadano de nuestra victoria, de la continuidad del presidente Zapatero y, sobre todo, de que haya vuelto a depositar la confianza en una ministra que fue muy maltratada por muchos grupos parlamentarios la pasada legislatura y que luego ha tenido, no solo esa continuidad, sino el respaldo electoral, que es lo más importante, que es lo que vale en ciudades como Barcelona y en Cataluña. Quería trasladarle, en nombre todos los compañeros que están aquí y de todo el Grupo Parlamentario Socialista, nuestra más sincera felicitación y nuestro apoyo a todas las propuestas e iniciativas que ha puesto en marcha. Para terminar, como he dicho que queremos que sea una comisión de entendimiento, me tienen ustedes de forma personal y desde el Grupo Parlamentario Socialista a su entera disposición, porque el consenso será siempre beneficioso para sacar adelante esas propuestas y no el enfrentamiento que se produjo la pasada legislatura. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Una vez finalizadas las intervenciones de los distintos grupos, damos la palabra la señora ministra de Fomento para dar contestación a los mismos.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señor De la Encina, quiero agradecerle públicamente a usted y a todo el grupo el apoyo que he sentido durante los momentos más difíciles de la gestión de la legislatura anterior. Difícilmente se hubiera podido aguantar sino hubiera sentido el apoyo del grupo, de mi partido y de mi presidente. Todo lo que sucedió ha pasado, y ahora deberíamos de aprender de lo que pasó para avanzar y mejorar la calidad de vida y darles mejores alternativas a los españoles, que es para lo que estamos aquí y para lo que ya en mi primera intervención he hecho la oferta a todos los diputados de esta comisión. Es muy complejo y muy difícil, pero es muy importante el trabajo que hacemos, tanto desde el ministerio como el que hace esta Comisión, y muy importante el apoyo para solucionar todas las cuestiones que vayan surgiendo de cada uno de los miembros de la misma.

No quisiera entrar a contestar a las cuestiones que me han planteado sin hacer una referencia expresa a la condena a todos los atentados terroristas, por supuesto, pero concretamente a los que intentan impedir esa obra tan importante para el País Vasco y para España como es la Y vasca, la conexión por alta velocidad. Es una condena que se refiere al riesgo que están sufriendo las personas que están trabajando, las empresas responsables, y todos los que tienen algo que ver con esa alta velocidad y la impotencia de personas individuales de luchar desde un

campo o desde un pueblo cuando se está trabajando. Hay que reconocer el valor que están teniendo porque gracias a su trabajo ahora podemos decir que una gran parte del ramal Vitoria y Bilbao está ya en la fase de lo que nosotros técnicamente llamamos de obra. Los atentados son el mejor ejemplo de la irracionalidad, pero el trabajo que están haciendo lo es de la entrega, del tesón y de defender algo en lo que uno cree. Por supuesto, señor diputado— y así quiero que quede constancia aquí, en el «Diario de Sesiones» de esta Comisión— vamos a seguir trabajando juntos como lo hemos hecho desde el primer día. Cuando llegamos al Gobierno nos sentamos en la mesa y fuimos capaces de resolver cuantas cuestiones había pendientes porque todos valorábamos, en la medida de la importancia que tiene, esa gran conexión. Vamos a seguir trabajando para integrarnos e integrar la alta velocidad en el País Vasco. Nosotros también lo apoyamos, señor diputado, y quiero que traslade a todos, en la medida en que pueda, el apoyo incondicional del Gobierno, del Ministerio de Fomento y de esta ministra, y sé lo que estoy diciendo. Así lo trasladaremos en la medida en que podamos en sucesivas actuaciones para mandar un mensaje de tranquilidad. Creo que es bueno que el PNV se haya posicionado, que yo me posicione hoy y que diseñemos acciones para que todo el mundo vea que la Y vasca va a ser una realidad en el menor tiempo posible. También para que las empresas y los trabajadores vean el apoyo y la comprensión que les damos y lo que valoramos el esfuerzo que están haciendo. Siempre tengo la imagen —y lo pienso muchas veces— de un topógrafo que intenta entrar en un campo para saber, previamente a lo que vamos a hacer, qué tenemos que hacer y cuáles son las características; de un geólogo que va a hacer el trabajo geotécnico y que está solo en mitad del campo, que está solo en un territorio que sabe que tiene dificultades. Por eso, aunque no les podamos ayudar desde el Ministerio de Fomento, la cobertura que le dan las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tanto del Gobierno vasco como del Gobierno español, es una cobertura necesaria e indispensable para que continúen los trabajos. También las expropiaciones están siendo —y lo sabe el señor diputado— muy difíciles, y aprovecho para decirlo en esta Cámara, para que se sepa que no solamente es saber lo que vamos a hacer sino que, cuando se sabe lo que hay que hacer y se van a empezar las obras, hay que expropiar y llevar a cabo una serie de acciones que también las llevan algunos en solitario. Así que también quiero mandarles mi apoyo a los de ADIF, que son los que están en esa primera línea como empresa pública y después están todas las empresas privadas. Trabajaremos y lo conseguiremos, señor Beloki.

Enlazo con ese inicio que ha tenido y que me ha gustado, aunque quizá haya sido una crítica. Me ha gustado porque para mí es muchas veces la clave de mi trabajo. Dice: Estoy perplejo por su certidumbre, en un momento de dificultades. Primero, yo estoy mirando en el medio y largo plazo. Puede haber incertidumbre, porque no se sabe qué va a pasar a escala internacional en un corto

plazo, pero las infraestructuras —lo hemos dicho una y otra vez— tienen un periodo de maduración en el medio y largo plazo. Por lo tanto, mi certidumbre viene de la necesidad de mirar por encima de esa coyuntura cíclica y ver una transformación estructural de nuestro país. Mi certidumbre viene de algo que yo creo que no ha sido valorado suficientemente porque muchas veces los árboles no nos dejan ver el bosque. Mi certidumbre viene del PEIT que es el mayor ejercicio de planificación y de transformación estructural del sistema de transporte de un país que se ha hecho internacionalmente hablando. Por lo tanto, nosotros tenemos esa hoja de ruta. Usted ha puesto un ejemplo y yo se lo voy a complementar. Usted dice: El PEIT es música. Pero esa música tiene una magnífica partitura y la orquesta la ha llevado a cabo milímetro a milímetro. Hemos estado controlando que, efectivamente, se cumple el PEIT. La legislatura pasada empecé mi comparecencia de manera totalmente distinta a esta. Si ustedes recuerdan —y miro a la subsecretaria que fue clave en el diseño—, de lo primero que me ocupé fue de darle cobertura financiera. No le dí solo una cobertura financiera presupuestariamente hablando —que por supuesto, señor Beloki— sino que, en un horizonte presupuestario que es el peor de los escenarios para el Ministerio de Fomento, tenemos soluciones suficientes para ir la arbitrando y darle cobertura financiera. De hecho, cuando se ha necesitado a primeros de año que apretemos el acelerador —y ahora le daré datos de licitación— y licitemos para dar un mensaje de tranquilidad a un sector muy importante —que no solamente es la construcción, es la industria auxiliar, es mucho más que el sector de la construcción en el que ahora podrían estar pensando algunos—, hemos conseguido, en ese momento difícil, apretar el acelerador y dar una certidumbre en las licitaciones. Y nada más cierto para empezar una obra que licitarla; no hay nada más cierto que licitarlo. Contesto, por tanto, a su primera pregunta, señor Beloki —no voy a poder contestarle a todas, y usted lo sabe, pero esta es la más importante—: ¿Cuál es nuestra partitura? El PEIT; ¿cuál es nuestra orquesta? El equipo del Ministerio de Fomento; ¿cuál es la forma de trabajar que tenemos? Un día detrás de otro, sin desalentarnos. Esa es otra cosa muy importante para llevar a cabo un proyecto a largo plazo. ¿Que hay inconvenientes? Múltiples, en todas las obras; pero no caemos en la trampa de creernos que eso es lo importante. Eso es lo que vemos muchas veces en los medios, en comentarios, incluso aquí: Le ha pasado no sé qué en el túnel de no sé cuántos; tiene tal problema, o hay polvo en el túnel..., que es una referencia que ha hecho el señor Ayala no a la puesta en servicio, sino a la presentación a la prensa del AVE a Valladolid. Que hay polvo en una obra. ¡Pues claro que hay polvo en una obra! Si no hubiera polvo no habría obra o no hay obra sin polvo; se lo puedo decir de muchas maneras. **(Risas.)** Y no voy a seguir por ese camino porque están ustedes sonriendo; también es bueno que sonrían. Lo que le quiero decir es que nosotros creemos en lo que hemos presentado públi-

camente, creemos que es bueno para nuestro país. Esa es la fuerza que tenemos, es la fuerza que tengo. Yo me creo que lo que estoy haciendo es útil y también entiendo que los que no pertenecen a mi partido político y están en la oposición intenten sacar punta a todo lo que hacemos, es lo normal en la oposición y no vamos a caer en ese derrotismo nosotros también.

¿Qué hemos licitado en este primer cuatrimestre? Para dar una idea le diré que han sido 6.823 millones de euros. Ese ha sido el margen de maniobra que tenemos. Les vuelvo a decir que financieramente hablando puede pasar cualquier cosa —me puedo morir al salir de aquí, vamos a tocar madera—, pero hoy por hoy tengo la certidumbre de que lo puedo hacer, así como la cobertura financiera para hacerlo, y es tan importante como que representa más que duplicar, por ejemplo, en una etapa similar —voy a dar un dato que le da mucho coraje al señor Ayala—, lo que se hizo en el primer cuatrimestre de 2003 —por hacer una comparación en un período que no era electoral— y el último año del Partido Popular en el Gobierno —se lo digo con ironía, señor Ayala, por suavizar, ya que creo que ha tenido usted una intervención quizá un poco dura para ser la primera de esta legislatura—, y el resultado, comparando con 2007, es un 64 por ciento más. Efectivamente, hemos incrementado mucho las inversiones, pero lo más importante, que es lo que da la idea del futuro, es la inversión ejecutada, que ha estado muy por encima de etapas anteriores; también hemos incrementado las licitaciones —como ya le he dicho— que es, repito, la visión de futuro que tenemos de estos próximos años. Yo ya lo tengo licitado, señor Beloki; ya he tenido capacidad para licitar y, por tanto, sé lo que voy a poder licitar este año y en el que viene no me cabe la menor duda. En el País Vasco hemos hecho un esfuerzo en infraestructuras, porque es la clave para conseguir esa dimensión, ese mercado y esa conexión necesaria para modernizarnos y para aprobar asignaturas pendientes. En los presupuestos del País Vasco —lo sabe usted mejor que nadie— hemos incrementado las inversiones multiplicándolas por 2,2 y hemos ido ejecutando —y así lo tengo que reconocer— en la medida de lo posible. La Y del País Vasco podría adelantarse si no hubiera tantos problemas; pero da igual, vamos a hacerlo al ritmo que nos permitan los problemas, pero también al necesario para acabarlas cuanto antes. El apoyo mutuo para mí es fundamental.

Me ha preguntado el señor Beloki si vamos a revisar el PEIT. El PEIT tiene su propia cláusula de revisión. Ni siquiera es optativo por mi parte, lo fue ponerlo, pero no ahora; tengo obligación de revisarlo. Se puso porque en un horizonte de quince años cambian mucho las circunstancias —lo han dicho muchos intervinientes— y como cambian nosotros también tenemos que cambiar una planificación, siguiendo una misma línea que es la que ustedes saben: la seguridad, la sostenibilidad, la interoperabilidad, la transformación modal, el mallado de la red, para que todo ello se adecue a las circunstancias también medioambientales. Eso hay que tenerlo en



cuenta, porque a lo mejor hemos pedido una autorización para un trazado pero Medio Ambiente ha considerado que no lo podemos hacer. En la conexión entre Córdoba y Castilla-La Mancha se quería hacer una autovía, han dicho que no, pues no se hace. Quiero insistirles a todos los que comentan que parece que hubiera una tensión o que nosotros nos saltáramos las normas de Medio Ambiente, que eso es imposible. Nosotros hacemos lo que dice la DIA. Si nosotros queremos hacer algo y la DIA dice que no, no lo hacemos. Si nosotros queremos hacer algo y la DIA le pone puntos y comas a lo que queremos hacer, lo hacemos como dice la DIA. Por lo tanto, nosotros jamás nos podemos saltar la DIA. Hay dos cosas, querer y poder, y para saltársela hay que reunir los dos requisitos, querer y poder. No le digo que alguien no se la quisiera saltar, pero como no puede, no se da el caso de que no cumplamos. Es así, nosotros cumplimos, respetamos y estamos de acuerdo con todo lo que nos diga Medio Ambiente. ¿Por qué? Porque ese es su trabajo. El nuestro es proponer determinadas conexiones y el de Medio Ambiente es hacer que respetemos todo aquello que la política medioambiental del Gobierno tiene asumido y tiene como objetivo.

Señor Beloki, en cuanto al aeropuerto de San Sebastián, cada uno quiere una cosa y hay que ponerse de acuerdo. Nosotros estamos de acuerdo —mire el guante que le ofrezco— en revisar la situación actual siempre que haya acuerdo en ello. Por lo tanto, vamos a sentarnos tranquilamente y vamos a ver entre todos qué se quiere hacer con el aeropuerto de San Sebastián. Lo único que no se puede hacer es ampliarlo en territorio francés. Lo digo porque a alguno se le ha ocurrido. Se haría siempre que los franceses quisieran, pero como los franceses no quieren. Si nosotros vemos dificultades para ampliarlo en nuestro territorio, cómo lo vamos a ampliar a costa de los franceses. Esa asignatura no la voy a aprobar. Es más, no me voy a presentar a aprobar la asignatura de ampliar el aeropuerto a costa del territorio francés o volando en un espacio aéreo que no sea el nuestro. Tenemos que buscar la solución dentro de España, dentro del territorio y del espacio aéreo sobre el que podemos tomar decisiones. Hay una larga historia. Fíjense qué curioso, la primera pregunta parlamentaria —y si no la primera, la segunda— que contesté fue sobre la ampliación del aeropuerto de Hondarribia. Esa fue la primera y desde entonces se han aprobado, como saben ustedes, en Comisión la no ampliación —porque la propuesta de ampliación estaba en el plan director—, que se llevaran a cabo el resto de actuaciones que hoy usted me dice que pare. Yo no tengo inconveniente en hacer una cosa ni la contraria. Si no se amplía, el aeropuerto de Hondarribia queda válido solamente para ciertos vuelos, y si se amplía tendrá mayor capacidad para asumir vuelos de determinada distancia, por lo tanto, las conexiones serán distintas, pero hay que valorar las cuestiones medioambientales y los problemas que tiene la ampliación de la pista por el lado de San Sebastián. No voy a entre-

tener más a los señores diputados, pero sí le digo que estamos abiertos a ver todo esto.

Para terminar, 2.800 convenios le parecen muchos, pero es todo lo que hemos tenido que hacer para conseguir acuerdos con los demás. ¿Por qué le he dado el dato? Porque es fundamental que ustedes sepan que cuando queremos participación, diálogo y consenso nos tenemos que sentar a hablar y hasta que no llegamos a un acuerdo no hay consenso, y por lo tanto no se puede llevar a cabo la acción. ¿Que queremos eso, que a mí me parece muy bien? Pues ya sabemos que las obras no se pueden empezar desde el primer día en cuanto el Ministerio de Fomento tiene ya una idea, sino que hay que hacerlo de acuerdo con todas las incorporaciones que se van produciendo. Después tendré ocasión de decirlo —me lo he ordenado de otra manera—, pero lo que no tiene sentido es que cuando ya se ha definido todo, volvamos a empezar. Ese no es el caso que nos ocupa pero hay múltiples ejemplos de que el mismo que propone la modificación pide acelerar y adelantar los plazos. Son dos cuestiones completamente imposibles. Se lo digo con la mejor voluntad, si ustedes plantean que algo se incorpore deben saber que son tres años más. Tienen que decirles a los ciudadanos: se tiene que modificar esto y tenemos que esperar tres años y no: se tiene que modificar esto y le vamos a pedir al Ministerio de Fomento que lo termine dos años antes. Eso es crear una desazón en los ciudadanos que la obra pública no se merece por lo que supone de solución de problemas.

Antes de pasar a otras concreciones tengo que decir a los diputados, entre ellos al señor Jorquera, que me han pedido tantos datos concretos que en preguntas escritas se lo daremos. Tengo para contestarles todo esto y estoy segura de que después me dirán todos ustedes que no he contestado a nada de lo que han preguntado. ¿Cuáles son los plazos? Los plazos siempre aparecen en los contratos, luego nosotros les mandamos los contratos y ustedes ya pueden saber cuándo tiene la empresa obligación de terminar la obra. ¿Qué puede pasar después? Pues que aparezcan incidentes inesperados, por ejemplo, lluvias. Pues tienen que parar las obras. O por cualquier tipo de modificación, o por un resto arqueológico. No saben ustedes cuántas obras tenemos paradas por restos arqueológicos, la más cercana la de estación de Sol, durante once meses. Por tanto, ¿hay que parar o no la obra por un resto arqueológico? Claro. Yo no protesto por eso, lo que les traslado es que si hubiéramos sabido que había un resto arqueológico la habríamos hecho por otro sitio. Y saber qué se hace con el resto arqueológico ya le aviso que nunca depende del Ministerio de Fomento, porque el resto arqueológico es competencia de otro. Por tanto, aviso a la comunidad autónoma en cuestión: hemos encontrado un resto arqueológico. Y la solución de qué hacer con el resto arqueológico es una responsabilidad, para empezar, de la comunidad autónoma, que tiene que valorarlo. Es lo normal, son las normas que nos hemos dado y tenemos que asumir las consecuencias.

La conexión del eje atlántico A Coruña-Vigo esperamos tenerla en esta legislatura. Hay dos problemas, el acceso a Vigo y el río Ulla. No lo tengo escrito en ningún sitio pero me lo sé porque estoy todos los días preguntando por el eje atlántico. El compromiso de la conexión con la meseta, en el momento en que se dijo, era de unos cinco o seis años. Efectivamente, está en el horizonte de 2012. Otro dato que por lo visto ha quedado farragoso: en 2010 seremos el primer país del mundo por kilómetro de alta velocidad en servicio. Alta velocidad, señor Ayala. Alta velocidad es una definición que viene en la normativa europea y la alta velocidad puede ser de vía única —que era lo que ustedes querían hacer con Granada— pero entonces no hay frecuencia porque se encuentran los trenes. No hay manera, si hay vía única, de que vayan los trenes y vuelvan, por lo que es una alta velocidad de alguna manera devaluada. Nosotros no estamos haciendo ninguna vía de alta velocidad que no sea doble vía electrificada. Ancho ibérico, ¿se puede ir a alta velocidad en ancho ibérico? Sí, el corredor mediterráneo, señor Ayala, que se acaba usted de inventar porque ha confundido el corredor mediterráneo con el Mediterráneo. El Mediterráneo va desde Cádiz hasta Girona y el corredor mediterráneo, de Valencia a Tarragona. Es el corredor ferroviario mediterráneo. Usted se puede inventar cualquier otro y quiere que llegue a Murcia, a Almería, a Málaga y al principio de Cádiz, muy bien pero eso no es el corredor mediterráneo. ¿Es el corredor mediterráneo de alta velocidad o no? Si puede ir a la velocidad de la alta velocidad sí es alta velocidad aunque sea ancho ibérico. Cuando hablamos de altas prestaciones es ancho UIC que es distinto del ibérico pero pueden ser alta velocidad el ibérico y el UIC. Es que se vaya a la velocidad que establece la Unión Europea como alta velocidad. Electrificación y doble vía es lo que lo convierte en altas prestaciones. Llevamos cuatro años discutiendo sobre lo mismo, señor Ayala. No es usted quien le pone la calificación de alta prestación, se la pone el ministerio, explica lo que es y no discutamos más si es alta velocidad o no. Por tanto, para que no haya confusión, en 2010 seremos el primer país del mundo por kilómetros de AVE, de alta velocidad en servicio, y hoy somos los primeros en obra, de manera que no merece la pena que perdamos el tiempo de los ciudadanos —que no el nuestro— en discutir algo que no tiene la menor importancia. Es más, le admito que la línea a Granada por vía única era de alta velocidad, pero iba a ir un tren al día más o menos, y es una exageración, por supuesto.

Señor Macias, agradezco su ofrecimiento de colaboración que utilizaremos en la medida en que ustedes mantengan esa propuesta abierta. También con ironía me ha dicho que las segundas partes nunca fueron buenas, pero como las primeras tampoco fueron buenas, lo único que podemos es mejorar, así que no nos vamos a llevar disgustos en la primera comparecencia. Ha habido una cosa que no he entendido y que le pido por favor que me explique, y es que dice que deje a mi equipo volar.

Señoría, eso me ha superado. No sé a qué se refiere; no sé qué quiere usted que haga mi equipo. Dígamelo, y en la medida de lo posible —le voy a gastar una broma—, en la medida en que sea decente, yo les dejaré que lo hagan. **(Risas.)** Estoy segura de que mi equipo está porque quiere estar —el que no quiere estar, se va, igual que yo—, y estamos trabajando mientras podamos seguir siendo útiles a los ciudadanos, que es de lo único de lo que, por lo menos mi equipo y yo, estamos preocupados. Usted ha hecho un ofrecimiento que me parece muy válido y se lo voy a aceptar. Me dice que en el tema del transporte desde las comunidades autónomas ayudarán en lo que puedan. Señoría, hay dos temas muy importantes: el céntimo sanitario, que es de las comunidades autónomas y que los transportistas quieren que se quite —nosotros tenemos un margen relativo—, y los tráfico. Esto no tiene nada que ver con el Ministerio de Fomento, pero les diré que ellos están muy preocupados por la paralización de los tráfico en días festivos en determinadas comunidades autónomas que son las que comunican España con el resto de Europa, País Vasco y Cataluña. En ambos casos el tráfico está transferido. Esos son los dos temas en los que las comunidades autónomas, y concretamente la suya, podrían colaborar para solucionar esta tensión que existe en el transporte y que, vuelvo a decir, es una tensión justificada porque debido a la propia estructura del sector tienen muchas dificultades. Son muchos empresarios, de muy diferente medida, con una problemática muy distinta y, por tanto, estas serían dos cuestiones sobre las que podríamos trabajar y que ellos ponen como punto clave, aunque ni siquiera depende del Gobierno.

Señor Macias, hay una cosa sobre la que le voy a dar un dato para que no vuelvan a hacer ese tipo de afirmaciones una y otra vez, y es que en la red convencional —usted ha dicho concretamente en mercancías— no se ha hecho nada. Usted incluso puede pensar que se ha hecho poco; yo también, porque, por ejemplo, para la red de mercancías tendríamos que avanzar en la alta velocidad, y eso se lo he explicado mil veces al señor Herrera; no me compra ese producto, pero yo se lo explico porque es lo que es. Señoría, lo primero que hemos hecho respecto al transporte de mercancías ha sido el tráfico mixto. Cuando llegamos al Gobierno no había esa generalización; había algunos trayectos de tráfico mixto, y nosotros hemos diseñado tráfico mixto en todo lo que hemos podido —porque lo hemos cogido a tiempo—, que significa alta velocidad de viajeros y mercancías, que no irán a alta velocidad, pero seguro que por una infraestructura nueva van a mucha más de la que van ahora. Eso es lo primero que parece que no se detecta, pero ya he dicho en mi intervención que lo segundo que vamos a hacer —y ahora le diré lo que ya hemos hecho— es crear un itinerario preferente de mercancía basándonos en la red convencional —la red convencional es pasajeros, incluido cercanías, y mercancías—, que se abandona para pasajeros y esos itinerarios que no se utilizan se está estudiando por parte de la

Dirección General de Ferrocarriles cómo los vamos a utilizar. ¿Eso qué significa? Que tendremos que hacer conexiones, que tendremos que cambiar las vías y que tendremos que cambiar las catenarias. Lo estamos haciendo y esa es la red convencional adaptada a las mercancías.

También le he dicho que vamos a comprar para sustituir, porque está obsoleto, el material móvil necesario para que Renfe pueda prestar el servicio, y además hemos hecho algo importantísimo —ustedes lo han negado y yo ahora les daré los datos—, que es liberalizar el sector. Ni siquiera el Ministerio de Fomento —con esa importancia que tienen las inversiones— tiene una varita mágica para, mediante una norma, proponer que se liberalice el sector y que el sector quede liberalizado. Eso es imposible. Tiene un desarrollo normativo que empezó con la separación del sector, se lo recuerdo porque fue una separación de 30.000 personas que trabajaban en el mismo sitio y se han ido a ADIF y a Renfe. Después, todo el desarrollo normativo. Cuando se ha terminado todo el desarrollo normativo, hay que pasar dos trámites: licencias y certificados de seguridad. Todo esto de acuerdo con la normativa europea. Ya se han dado las licencias, ya están operando y tienen un 3 por ciento del mercado con menos de un año de operación, y ahora depende de lo que el sector privado quiera intervenir en ese mercado abierto. Mientras tanto, ¿qué está haciendo Renfe? Prepararse para competir. Y por lo tanto está comprando, porque Renfe también tiene un camino y en 2010 no podrá tener contratos programa, por ejemplo, en el AVE. En consecuencia tiene que fortalecerse, financieramente hablando, para después aguantar el tirón en sus distintos aspectos para seguir prestando el servicio de alta velocidad y el de mercancías en condiciones de competencia, porque pasajeros se liberalizará después.

Les voy a leer —va a ser lo último que voy a leer— todo lo que hemos hecho en la red convencional —aunque ustedes han dicho que no hemos hecho nada—, sin incluir cercanías. Nuevo acceso ferroviario al puerto de Valencia y estación de apoyo en Valencia Fuente de San Luis; ampliación y remodelación del complejo ferroviario Valencia Fuente de San Luis para permitir el cierre del Valencia Grau; variante de Burgos, que incluye una nueva estación; nuevo acceso ferroviario al puerto de Bilbao, que incluye el túnel de Serantes; tramo Tolosa-San Sebastián, renovación de vía; línea Barcelona-Puigcerdà, renovación de vía, electrificación, modernización de catenarias, instalaciones de seguridad y comunicaciones en varios tramos; tramo Cervera-Calaf-Manresa, actuaciones de mejora; ramal de mercancía en Can Túnis-Castellbisbal, ¿se acuerdan ustedes de este ramal que ha liberado las cercanías, la C-2? Lo he dicho mil veces. Variante ferroviaria de Huesca, plataforma y vía; tramo Chinchilla-Agramón, mejora de vía; variante de Camarilla, las obras de plataforma serán aptas para la alta velocidad; tramo de Villacañas (Toledo)-Alcázar de San Juan (Ciudad Real), renovación de vías y electrificación; tramo Mérida-Zafra, renovación de vía; tramo

Zafra-Fregenal de la Sierra, renovación de vía; tramo Villanueva de la Serena-Mérida, renovación de vía y sustitución de aparatos de vía; triángulo Fuente Piedra-Bobadilla-Antequera, dotación de nuevas instalaciones de seguridad y comunicación; Bobadilla-Granada, rehabilitación de la vía; Fuentes de Ebro-Mora la Nueva, instalaciones de seguridad y comunicaciones. Si usted tiene interés, en dúplica le seguiré leyendo. Lo que le quiero decir es que cuando se cambia la vía ustedes no se enteran, no se pueden enterar. Pero normalmente ustedes preguntan; han hecho más de 30.000 preguntas y nosotros les contestamos. Entonces no digan que no hemos hecho nada. Ayer me lo dijeron de cercanías, les contesté que habíamos hecho 14 kilómetros y dijeron que 14 eran pocos. Serán pocos o muchos, pero son 14 kilómetros que han conectado la universidad en Barcelona con las cercanías. Por lo tanto, señoría, usted ha dicho: están reculando en el transporte ferroviario de mercancías. Creo que le he dado suficientes datos para ver que avanzamos en lugar de ir hacia atrás.

Además ha afirmado que hemos perdido cuota de mercado, que estábamos al 7 y hemos pasado al 3. La cuota de mercado, señor Macías, es la misma, lo que pasa es que la estadística en relación con es distinta. Se lo voy a explicar. El 7 por ciento es respecto del transporte que no incluye la distribución urbana, al que es accesible el ferrocarril. Y el 3 por ciento es al transporte total. Se lo he aclarado para que no se preocupe usted. Si hubiéramos bajado cuatro puntos, del 7 al 3, sería para preocuparse mucho, pero no ha sido así.

En cuanto a la Ley de Puertos, se lo ha comentado el señor De la Encina, pero yo le digo que llegamos a un acuerdo, después se echaron atrás quienes se echaron atrás —para no hablar de nadie— y no ha salido porque no teníamos posibilidad de sacarlo. Vamos a seguir trabajando y le ofrezco llegar a un acuerdo. Cuando hayamos llegado a un acuerdo con los grupos políticos —esas son las instrucciones que tiene mi equipo, en este caso no los dejo volar—, llevaremos la ley al Parlamento. Fíjense si lo digo alto y claro. Esa es la única condición que pongo para modificar la Ley de Puertos, que efectivamente es un desastre pero que no iba a traerla al Parlamento para que fuera a peor. No hemos seguido con su tramitación precisamente porque la trajimos con acuerdo y después nos quedamos sin él.

Euroviñetas. Aunque están ustedes sentados juntos, señores Herrera y Macías, plantean dos cuestiones totalmente distintas. El señor Herrera plantea que la apliquemos y usted pide que no se aplique. **(El señor Macías i Arau pronuncia palabras que no se perciben.)** Bueno, eso es lo que he entendido. Ha dado usted muchas vueltas, pero ha dicho eso. Yo doy pocas vueltas y, si he entendido bien, uno propone que no se aplique para no darle más carga al sector y otro propone que se aplique por el tema medioambiental. Hay unas euroviñetas que nosotros no estamos aplicando en España —en el resto de Europa, unos sí y otros no— porque solo dejamos que se aprobaran con ese margen. Nosotros estábamos en

contra porque España es un país periférico y no conviene a las empresas ni al transporte que pongan tasas por todos los sitios por donde estamos pasando. Pero vino el acuerdo y lo que pudimos conseguir fue que dieran margen para que se aplicara o no se aplicara. Ahora se está pensando en otra cosa distinta y nosotros estamos defendiendo que no se modifique nada, por lo menos hasta que sepamos las consecuencias de la primera. Esa es nuestra postura, que será acertada o no pero yo se la he aclarado. Habla usted de las dos Españas. Cuando lo ha dicho creía que iba a hablar de la canción de Serrat, pero no, hablaba de los peajes. Todo es mucho más global, como usted comprenderá. El PEIT es la estrategia que tenemos para evitar que se produzcan dos Españas; por ejemplo, hacer compatibles los sistemas de circulación, de señalización del AVE para que el mismo AVE que llega a Barcelona pueda llegar a Sevilla. Le he puesto un ejemplo, pero podría poner más. El PEIT impide las diferencias porque ha sido elaborado y se está ejecutando desde esa perspectiva. Por ejemplo, el PEIT tiene previsto que todos los peajes puedan desdoblarse y hacerse autovías gratuitas. Se está haciendo y a usted le consta. No me acuerdo lo que ha dicho respecto a la estación de Figueres, pero le voy a contestar. Mientras se llega a un acuerdo con el ayuntamiento sobre las características vamos a hacer una estación provisional. La estación será conjunta del convencional y de la alta velocidad, para que sea intermodal. Si se hicieran dos estaciones separadas, como algunos han planteado, el convencional y la alta velocidad nunca podrían conectarse y entonces sí produciríamos una dificultad de integración del territorio, porque la idea es que los grandes ejes sean de alta velocidad y después la permeabilidad del territorio se haga aprovechando todas las líneas convencionales, que renovaremos. Por tanto, esto no compromete la llegada de la conexión con el tramo internacional porque la estación provisional estará lista, y cuando lleguemos a un acuerdo sobre la definitiva haremos la obra, cuyo plazo dependerá de cuando lleguemos a ese acuerdo.

Carreteras. Habla de una insuficiencia de la inversión en carreteras, pero le recuerdo que tenemos un protocolo firmado con la Generalitat desde 2005 en el que se dice cuántas carreteras tenemos que hacer, qué carreteras tenemos que hacer, cuánta inversión hay que hacer. Esto supone una inversión por parte del ministerio de 3.800 millones de euros. Hay actuaciones que ya estaban iniciadas y otras nuevas. Las nuevas suponían 2.610 millones de euros y ya hemos empezado obras por valor de 950 millones de euros y, por tanto, tenemos el 36 por ciento del protocolo hasta 2012 acordado con la Generalitat. Es decir, nosotros ya tenemos acordada la inversión de carreteras para toda la legislatura con la Generalitat y lo hicimos en 2005 hasta el año 2012.

Hay varias intervenciones sobre el corredor del Mediterráneo. Son distintas y se las comento. El tramo Tarragona-Vandellós, que es el único que tiene vía única de la conexión Valencia-Tarragona —vamos a quitar corredor del Mediterráneo porque por lo visto no estamos

de acuerdo—, que es sobre la que estamos trabajando, está todo en obras; del Tarragona-Valencia hay que distinguir entre Tarragona-Castellón y Castellón-Valencia. En cuanto al Castellón-Valencia, ahora mismo hay alta velocidad pero ancho ibérico, y vamos a poner además —no sustituir— ancho UIC y así se puede utilizar para otro tipo de tráfico. Por lo tanto, habrá dos vías de un tipo de ancho y dos vías de otro tipo. Ese tramo está ya con el proyecto iniciado. El Tarragona-Castellón es la conexión que pretendemos incluir en la próxima revisión del PEIT, que va a ser ya mismo.

Pasamos al señor Herrera. Es curioso porque han venido todos filósofos. Uno ha planteado una filosofía de Groucho Marx y otro una más antigua, la de corregir es de sabios. Estoy totalmente de acuerdo, a ver si corregimos todos y entonces nos va a resultar mucho más fácil. Yo no tengo ningún inconveniente en corregir cada vez que me equivoco, que lo hago muchas veces, pero también es verdad que, aun equivocándose, hay que seguir adelante. Y tengo otra frase: Lo mejor es enemigo de lo bueno. Es decir, si siempre estamos pensando que se puede hacer mejor y no empezamos hasta que lleguemos a la conclusión de que no hay nada mejor, nunca se empezaría nada porque seguramente al cabo del tiempo aparecerían otras mejoras que nos eternizarían. Eso es un problema en nuestro país; esa especie de revisión diaria de todos los temas, que tardan mucho tiempo en llevarse a cabo, es un problema porque impide muchas veces que se tomen decisiones que solucionarían muchos problemas. Más de uno puede pensar en muchos ejemplos, que después se pueden mejorar, pero vamos a empezar porque el camino se hace al andar, ya que estamos haciendo frases.

Me ha preguntado por la revisión del PEIT y ya he contestado que sí. En cuanto al foro de la movilidad, está abierto. En relación con la liberalización del ferrocarril, solamente le recuerdo la cronología. La ley no entró en vigor hasta 2005. Todo el desarrollo normativo nos ha llevado a que ya se hayan empezado a conceder licencias. La primera, a Consa, se otorgó el 27 de septiembre de 2005, y el tiempo medio de tramitación de la licencia son siete meses y medio. Después de la licencia, viene el certificado de seguridad. Solamente hay dos que lo tengan en tramitación; es decir, que en el ministerio solamente hay dos pendientes de tramitación por los datos que me dan, y están operando ya cuatro empresas. Dense cuenta de que empezamos en 2006 y hay que dar un poco de margen a las empresas, que tienen que encargar material; porque los vagones, los trenes, las locomotoras tienen que ser comprados, en la industria nacional o extranjera pero tienen que comprarlos, porque cómo van a transportar si no. Luego, podrán contratar o asociarse con Renfe, cada uno es libre de hacer lo que mejor le parezca. Tenemos cuatro empresas funcionando que han transportado un total de 815.360 toneladas. Desde aquí animo al sector, porque hay mucho campo para la empresa privada, y eso además le vendrá bien a Renfe porque fortalecerá su capacidad para competir y

se hará mejor empresa. No temo la competencia, solo que esta también tiene que pertrecharse de los instrumentos adecuados para competir.

Ya les he dicho que cuando tengamos el plan de cercanías de Barcelona totalmente diseñado hablaremos, como es natural, con las instituciones afectadas —Generalitat y ayuntamientos— y después lo sacaremos a la luz. No le puedo dar datos, porque sería una falta de respeto incluso para el propio procedimiento que nosotros nos hemos dado para que haya participación, diálogo y consenso. Por tanto, no creo que tenga mayor espera que la de que las administraciones lleguemos a un acuerdo interno.

El señor Herrera me ha dicho algo de la DIA que no termino de comprender, porque le vuelvo a decir que nosotros respetamos todo lo que diga la DIA, como no podría ser de otra manera, porque no se aprueba el estudio informativo sin el acuerdo con Medio Ambiente. También se decía respecto al PEIT que no había acuerdo con Medio Ambiente. Lo tuvo Medio Ambiente a la vez que nosotros y estuvimos trabajando conjuntamente. No hay ningún problema.

Me pregunta por el bus-VAO de Molins de Rei. Se está redactando el proyecto de trazado y se han hecho las consultas ambientales. Si usted está seguro de que el autobús y el avión están ganando viajeros, dígaselo al sector. Si le he entendido bien, usted ha dicho eso. La verdad es que no. Ya le he dado el dato del incremento en ferrocarril y no está perdiendo, sino ganando. Aprovecho para decir que es lo que queremos, lo que hemos dicho hace cuatro años y la base sobre la que estamos trabajando. En 1950 el ferrocarril tenía por encima del 50 por ciento de la cuota de pasajeros y la carretera el otro 50 y cuando llegamos al Gobierno me parece que estaba por debajo del 10, y yo creo que no llegaba al 5 por ciento. Por tanto, el proceso de deterioro del ferrocarril a favor de la carretera y de congestión de esta es un problema medioambiental de primera magnitud. Lo que estamos pretendiendo es descongestionar la carretera y darle alternativas. Yo apoyo el avión, la carretera, el ferrocarril y los barcos, son cuatro modos de transporte, los cuatro dependen del ministerio y creo que los cuatro cumplen una función importantísima en nuestro transporte. Lo que no puede ser es que uno esté por encima de todos los demás porque termina colapsando y haciendo ineficiente nuestro sistema de transporte.

Hay un tema en el que han insistido muchos de ustedes y que voy a tratar de explicar. Las medidas de seguridad en los aeropuertos, lo que se llama *security* en el argot anglosajón, que es el que se aplica internacionalmente hablando, dependen del Ministerio del Interior, quieran ustedes o no. Si ahora mismo en el aeropuerto de Madrid le dan un tirón en un bolso a una señora, eso depende del Ministerio del Interior, no de AENA. AENA tiene la seguridad operacional. Si hay cualquier incidente, por no decir algo gordo, en el aeropuerto, depende operativamente hablando de AENA. Por tanto, la seguridad operacional depende del Ministerio de Fomento y la de

los actos delictivos del Ministerio del Interior. Los arcos en los aeropuertos se ponen para impedir actos delictivos, no para impedir que un avión tenga un mal aterrizaje o un mal despegue. Por tanto, no tienen nada que ver con las condiciones de visibilidad del aeropuerto, que es lo que tiene que resolver AENA. Eso significa que lo que nosotros hacemos es colaborar y complementar lo que nos dice Interior. Si hay una cámara en el aeropuerto puede ser por cualquier cosa o por seguridad, para que no pase nada en el aeropuerto desde el punto de vista de la seguridad ciudadana. Eso es de Interior. Ahora, si una señora tropieza con una escalera mecánica y se hace cualquier cosa, eso depende de AENA porque no funciona bien la escalera del aeropuerto. Esa es la gran diferencia que hay.

Si usted me pregunta si yo estoy de acuerdo con tantas medidas, pues no, porque me parece que no tienen el valor que tienen que tener. Eso se ha puesto para países anglosajones, tanto Estados Unidos como Reino Unido, a los que, al estar aislados, parece que todo el mundo llega —ahora llegan en el AVE por el canal— a través de los aviones y piensan: si nosotros aseguramos la entrada aérea, estamos defendiendo nuestra seguridad. Los americanos no han pensado en que debajo de Estados Unidos están México y todos los demás países y puede entrar por la frontera cualquiera, igual que en el resto de los países. Pero ha sido a raíz de determinadas circunstancias cuando se han tomado unas medidas que pueden ser de utilidad o no. Cuando se planteó en la Unión Europea, nosotros no estábamos de acuerdo en esa restricción que se ha planteado. Dicho esto, como es una norma europea y nosotros pertenecemos a Europa y es de obligado cumplimiento, el Ministerio del Interior la aplica. ¿Que nosotros hemos colaborado con una campaña de información porque, si no, las colas en los aeropuertos iban a ser imposibles y se iban a perder aviones? Lo hemos hecho pensando en colaborar. Pero eso no quiere decir que yo tenga que defender las medidas que pone la Unión Europea para preservar la seguridad ciudadana contra los actos delictivos en los aeropuertos. No me encuentro con fuerzas para hacerlo, señor Herrera.

Paso ya al señor Jorquera, que me ha planteado una serie de cuestiones. La más global es que Galicia ha tenido todos los años, presupuestariamente hablando, el 8 por ciento, dato clave de participación presupuestaria que da idea del gran esfuerzo y de la apuesta que estamos haciendo por incorporar al nivel que le corresponde a Galicia, que tiene una infraestructura muy deficitaria. Ahora, si me permite, como respuesta global le daré los datos de presupuestos de inversión y de licitación, excepto dos o tres cosas que le voy a comentar. Ya le he comentado que el eje atlántico tiene que estar en esta legislatura, salvo problemas que surjan en cualquier otro sitio que no son esperados o dificultades conocidas, como son las del río Ulla y el acceso a Vigo. Por lo demás, le vuelvo a decir que todas las obras están contratadas, los plazos están establecidos y no tiene por

qué haber ninguna dificultad. El eje atlántico va a solucionar muchos problemas que actualmente se están planteando. Ya sabe usted que después de esa conexión viene Santiago-Ourense, que está avanzadísima, creo que está al 60 por ciento y, por supuesto, va a estar hecha en la legislatura, y el resto de la conexión Lubián-Ourense, Ourense-Zamora está más atrasado, pero lo estamos impulsando porque, como se dijo hace unos meses, el horizonte estaba entre cinco y seis años. Esto no solo lo dijo el presidente del Gobierno, sino también el presidente de la Xunta y lo he dicho yo. Por tanto, estamos trabajando en ese horizonte y pretendemos que sea así. Todos saben, y por lo tanto no voy a decir nada nuevo, que cada vez que me hablan de plazos se me ponen los pelos de punta porque esa precisión es imposible. Lo mismo ocurre cuando se hace una obra en una casa. Los operarios llegan, pero nunca se sabe cuando se van. Eso mismo, pero elevado a la enésima potencia, es aplicable a obras tan complejas como las que se están haciendo en Galicia.

Por lo que se refiere a la obra del puerto, le voy a dar el dato: otra de A Coruña y segunda fase de Ferrol. Coruña, puerto exterior. Perdón, antes de hablarles del puerto exterior quiero decir que aunque el presidente de Puertos me ha dado el dato, yo no voy a dar un dato que corresponde a otros. La terminación de las obras de los puertos corresponde a la Autoridad Portuaria. Ellos con muy buena voluntad me han dado el dato, pero como son obras que significan la terminación de los trabajos de los puertos, no dependen del ministerio de Fomento sino de la Autoridad Portuaria y del consejo de administración. Como tenemos un 20 por ciento, nosotros participamos, buscamos los fondos, aprobamos los planes de empresa, vemos la inversión, cómo se va a financiar, pero yo no me hago responsable de la ejecución de ninguna obra que no sea del Ministerio de Fomento. Me cuesta hacerme de las mías, imagínese de las de los demás. Me ha dado el dato, pero, agradeciéndoselo al presidente de Puertos del Estado, no lo pienso dar. ¿Por qué? Porque le puedo dar el dato que aparece en los planes de empresa, pero no le puedo dar un compromiso de ejecución de obras porque no las ejecuta el Ministerio de Fomento. Las inversiones son muy importantes, concretamente para los accesos, que son de 70 millones para A Coruña, y eso sí depende de nosotros, y 120 de Ferrol. Esos son los accesos y en eso sí estamos trabajando.

Me pregunta por Salvamento Marítimo. No siempre se puede salir al paso de todos los rumores. Es mucho mejor esperar al momento adecuado, que es este, y le respondo a su pregunta. Por supuesto, Salvamento Marítimo sigue dependiendo del Ministerio de Fomento, si no yo no me habría atrevido a dar ningún dato y, sobre todo, hubiera dado un balance en otra ocasión, porque esto es un plan de actuaciones, pero nunca hubiera hablado en el plan de actuaciones. En Galicia, tiene usted razón, he tenido que ir en múltiples ocasiones a episodios dramáticos de naufragio de barcos, y es una zona especialmente sensible en la que hay que hacer un esfuerzo

adicional, y así lo estamos haciendo. Hemos invertido más de 100 millones de euros, seis veces más que en la legislatura anterior, para incrementar la potencia de tiro, de remolque, en un cien por cien. Eso fue lo que nos permitió solucionar el incidente cuando la carga de un barco entró en reacción, de tal manera que el viento se llevara los resultados de esa reacción y lo alejara de la costa. Lo vieron ustedes. El *Doninda* cogía el barco y lo iba girando para que no perjudicara, hasta que pudiéramos solucionarlo. Quiero felicitar a todos los de Salvamento, aunque siempre lo hago, ya que hacen un trabajo impresionante que muchas veces no es suficientemente conocido, porque arriesgan su vida por mejorar la de los demás. En la lucha contra la contaminación está claro y en el salvamento de personas no hace falta ni decirlo. Hemos incrementado la capacidad de rescate de la salvamores y hemos incrementado la capacidad de recogida y almacenamiento de residuos en 1.750 metros cúbicos.

Me ha preguntado qué hemos hecho y qué vamos a hacer sobre decisiones que afectan a la fachada galaico-cantábrica, porque un avión de salvamento sería inutilizarlo y lo que está haciendo es vigilar toda la fachada. Primero le digo lo de la fachada galaico-cantábrica y después me refiero específicamente a Galicia: un avión de nueva construcción de la ala fija, un nuevo helicóptero, un nuevo buque polivalente, una nueva base logística y en Galicia dos nuevas salvamores. En esta legislatura vamos a incrementar un nuevo buque remolcador que va a sustituir a uno antiguo, tres nuevas embarcaciones rápidas tipo patrullera SAR una nueva base logística en Ferrol y un buque recogedor con capacidad de 3.000 metros cúbicos con base en Galicia, pero que prestará servicio a toda España. Cuando se produjo el episodio de Ibiza tuvimos que bajar al *Doninda* hasta Ibiza para que ayudara. Estaba el *Clara Campoamor*, que tuvo que apoyar. Salvamento Marítimo es de todos y se mueve en los medios en la medida en que sean de utilidad. Identificarlo territorialmente es una ineficiencia porque desaprovecharíamos medios para otros sitios que los pueden necesitar. Yo estoy muy satisfecha con los resultados de Salvamento Marítimo. Me impresionó en mi primera visita comprobar la falta de medios y, por tanto, la impotencia de aquellos que querían prestar un servicio ya que no tenían los instrumentos adecuados. Nos propusimos dotarlos y lo hemos conseguido. Ha sido una labor importante que ha dado buenas respuestas a muchas cuestiones. También será importante la comisión de investigación de siniestros, porque hay muchas personas que tienen que aprender para formar y prevenir que no vuelvan a suceder cosas como las que han sucedido, y que han provocado accidentes que hubieran sido evitables.

Me preguntaba por Correos. Le voy a explicar. Correos nunca ha anunciado que fuera a suprimir nada. Se pone en vigor con nueve meses de antelación una norma un día determinado, no se sabe por qué o por quién, y de esa norma se saca una conclusión totalmente contraria

a la norma. En primer lugar, en la norma no se hablaba de nada rural, se hablaba de los diseminados, que es distinto. No estoy hablando de un pueblo. Hablaban de los diseminados, creo que se llaman así, por lo menos en Málaga, que son las casitas que están por el campo y que no tienen ningún tipo de urbanización. La medida que se tomó fue garantizar a los residentes de los diseminados que les llegara el correo en determinadas condiciones porque antes no les llegaba. Fue una medida para llegar a más sitios de los que se llegaba. Comprendo que a la gente que está tan aislada le suponga una alteración leer, oír o ver en algún sitio que se van a quedar sin correo y sin conexión y a los trabajadores que se van a quedar en el paro. En ningún momento se ha planteado suprimir nada sino todo lo contrario: garantizar un derecho. Por eso se puso en una norma, porque antes llevaba el correo el que quería y el que no no lo llevaba porque no tenía obligación, no había ese derecho ni estaba ese servicio establecido. Lo hemos hecho a partir de esa norma.

Prácticamente termino ya con el material móvil. Señor Jorquera, a partir de octubre de 2008 se recibirán para media distancia 107 trenes que pondremos en marcha a partir del último trimestre de 2008, y continuará la modernización del material móvil en 2009. En Galicia, señoría, hemos incrementado los presupuestos un 183 por ciento, más de 3.000 millones más, para que vean la continuación del gran esfuerzo realizado. Y ahora en este primer cuatrimestre hemos sacado a licitación 905 millones de euros, que es un 128 por ciento, 508 millones de euros más que en 2007 y 811 millones más que en 2003. Me refiero a 2003 y 2007 para que el señor Ayala no se moleste.

Señor Ayala, lo he dejado para el final porque ha sido el que más tiempo me ha dedicado y he creído que también era bueno terminar con el análisis de lo que usted ha planteado. Creo que no tiene necesidad de meterse de manera indirecta con los altos cargos. Han venido 35, pero del ministerio dependen 122.000 personas. Hubiéramos llenado la sala de haber venido todos. **(El señor Ayala Sánchez: Haberlos traído. Habría estado bien.)** Lo he explicado desde el principio. Vienen como medida de respeto. No tiene usted necesidad. Habrá tantas cosas que haremos mal que en vez de coger el rábano por las hojas, podrá haber entrado en el meollo de la cuestión. Estamos de acuerdo usted y yo. Ya le dije en la pregunta en Pleno que estábamos de acuerdo, que habíamos terminado la legislatura igual que la habíamos empezado. ¿Se acuerda? Ahora me dice: Con cuatro años no ha tenido bastante para arreglar el desaguisado del PP. No, señor, no hemos tenido bastante. **(Risas.)** Además, así lo han valorado los ciudadanos, que han dicho que arreglemos el desaguisado durante cuatro años más, que no hemos tenido bastante para arreglarlo. Claro que me tengo que referir a lo que han hecho ustedes, sobre todo cuando debato con usted, porque cuando debato con alguien que no ha gobernado debatimos, en la práctica, de lo que ha hecho este Gobierno y, en teoría, de lo que

podrían hacer algunos si gobernaran. Esa es la teoría. Pero es que con ustedes la unidad de medida la tengo establecida. Son sus gobiernos. Es su gestión contra la nuestra. Es tan fácil como eso. Yo no echo la culpa a nadie, porque poner 700 kilómetros de alta velocidad en servicio es tanto, que ¿a quién le voy a echar la culpa? A nadie. Lo que digo es que ustedes no pusieron ninguna. No echo la culpa a nadie. Hago una referencia, que es algo muy distinto. ¿Por qué lo digo? Porque como no lo diga los ciudadanos van a creer que pusieron alguno, porque vendieron tanto el Madrid-Lleida que van a terminar creyendo que ustedes pusieron algún kilómetro de alta velocidad. El ministro dio órdenes de retirar el ERTMS de los trenes porque no funcionaba. ¿Y sabe usted lo que pasa? Está la memoria histórica. Porque nosotros ahora estamos en Renfe y sabemos todas las órdenes que dio el ministro, al igual que en Salvamento Marítimo y en todo lo demás. Dio órdenes de retirar el sistema —tenemos los papeles, no voy a entrar en discusiones—, y, como todo el mundo sabe, sobre todo los representantes de los grupos catalanes, un día tras otro me preguntaban que cuándo íbamos a subir de 200. Esa es la prueba del algodón, de que estábamos a 200 porque si no es que se habían vuelto locos pidiendo que subiéramos de 200 si estábamos a 300. No lo digo yo, señor Ayala.

Como ha dicho otro diputado, no hay que entrar en ese tipo de discusiones. ¿Cuánto hemos puesto en servicio? Madrid-Valladolid, 180; Madrid-Barcelona, 196; Toledo, 21; Málaga-Córdoba, 155. Suma, 552. En ancho ibérico, 191 kilómetros, los correspondientes al eje atlántico, a Sevilla-Cádiz, a Albacete-La Encina, que es la variante de Alpera, y a Zaragoza-Teruel. Porque ponemos tramos de alta velocidad en la medida en que los vamos terminando. Las grandes líneas son las que a ustedes les suenan, pero usted, que ha hecho tantas preguntas —se lo vuelvo a decir—, se podía haber enterado y haber hecho las cuentas bien. Tan AVE es el ancho ibérico como el ancho UIC, porque AVE es alta velocidad española, y alta velocidad es lo que diga la norma europea, que para simplificar es que vaya por encima de 250 kilómetros; luego ustedes, como se quedaron en 200 kilómetros, ni siquiera se acercaron a la alta velocidad. No se puede estar siempre negando la mayor. ¿Qué necesidad tengo de decir 700 si han sido 552? ¿Usted cree que tiene importancia en un debate de esta magnitud que usted sume tramo a tramo para ver si me he equivocado en un kilómetro? ¿De verdad cree que ese es el tono que podemos tener en un debate del plan de actuaciones del Ministerio de Fomento en toda la legislatura?

Ha preguntado por qué no hemos llegado a Albacete-Murcia. Porque ustedes lo dejaron prácticamente sin hacer nada. Ese es el único motivo. Es verdad, señoría, como lo he reconocido mil veces porque nunca me pongo las flores que corresponden a otros, **(El señor Ayala Sánchez: Bueno, bueno.)** que lo primero que he dicho en todas las puestas en servicio —a las que usted

ha estado invitado; no sé si ha venido o no porque no me acuerdo de todos y cada uno de ustedes— ha sido que había una parte de esa alta velocidad que había hecho el Partido Popular: el 30 por ciento en Valladolid y entre el 40 y el 50 por ciento —creo que no ha llegado en ningún caso al 45 por ciento— en la conexión a Málaga, en la conexión a Barcelona —a Barcelona, por supuesto, sin que funcionara el ERTMS— y en Toledo también. Por tanto, claro, señoría, que en el AVE a Valladolid han hecho ustedes una inversión, el 30 por ciento; ustedes han hecho el 30 y nosotros el 70. Esa es la distribución justa, adecuada, equitativa y lógica que deberíamos respetar aquí. Por tanto, si decimos 700, claro que ustedes han tenido algo que ver en todo eso. Nadie le está quitando nada, como espero que no se lo quitarían Cascos ni Arias Salgado a Borrell de todas las cosas que hizo y se encontraron hechas, porque todos los ministros de obras públicas nos encontramos cosas empezadas por los anteriores, ya que esto no es una beca que se aprueba y se da en el año, son obras que tienen un período de maduración de catorce años. Por tanto, si no se le hubiera ocurrido a Borrell ir a Barcelona, seguramente hoy no estaríamos hablando de esto. Ese es el camino que tenemos que recorrer hacia delante y hacia atrás. Lo que me molesta es que usted traslade la impresión de que yo quiero engañar a alguien con los 700 kilómetros de alta velocidad y los 1.900 kilómetros de autovías. Por eso hemos terminado toda la Ruta de la Plata. ¿Que ustedes habían empezado algo? Claro. Hemos terminado toda la Ruta de la Plata en Andalucía y Extremadura y la vamos a terminar entera en esta legislatura, hasta Asturias. Ese es un compromiso del que no he hablado pero que vamos a llevar a cabo.

Dice que no entiende por qué no hemos terminado antes o por qué no hemos acabado determinados AVE, de acuerdo con los plazos comprometidos. Yo me pregunto, señoría, qué plazos ¿El de Barcelona, que ustedes dijeron que iba a llegar en 2004; los dos, hasta Girona? Cada uno tiene su parte de culpa y su parte de gloria. En Barcelona, del compromiso que asumimos el Ministerio de Fomento y yo, ha llegado mes y medio más tarde. Ustedes, nunca, porque se fueron sin ponerlo. Fíjense la diferencia entre uno y otro. Es verdad que nos hemos retrasado mes y medio, y lo hemos pagado bien. Está asumido, hemos pedido disculpas, ha sido un error; error que no volveremos a cometer porque yo no volveré a dar ningún día concreto de puesta en servicio porque es prácticamente imposible saber en qué momento se puede cumplir.

Señoría, usted ha hablado de un balance del PEIT —lo tengo aquí—, que significa un balance de legislatura, de todo lo que hemos hecho, de todo lo que hemos empezado, de lo que hemos hecho con cada uno de los kilómetros, etcétera. Por ejemplo, le he dicho que en el AVE hemos actuado sobre 8.500 kilómetros; 4.200 en estudio; 1.300 en proyecto; 1.800 en construcción o licitación de obra; 470 de adecuación de la alta velocidad. Este documento está, y si no está colgado lo

colgaremos en la página web del ministerio para que podamos debatir sobre los mismos temas. Como cuando algo es evidente hay que asumirlo, le voy a dar un consejo: no hable de los errores en la puesta en servicio del AVE, y si no, dígame cuáles son, dígame qué puntualidad le parece la apropiada para el AVE, porque en la puesta en servicio en Barcelona no ha habido ningún problema. En la de Valladolid sabe usted que hubo problemas mínimos. Por ejemplo, el primer AVE se retrasó porque no se presentó la plantilla que tenía que llevar el AVE.

El señor **PRESIDENTE**: Señora ministra, le ruego que vaya terminando.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): ¿En Málaga qué problema hubo? Yo no me he enterado de ninguno, ¿Que no funcionó la compatibilidad del ERTMS con el LZB? ¿Eso cree usted realmente que es un problema? Yo le voy a decir lo que es un problema y le voy a decir lo que son los costes. Ustedes dicen —lo ha dicho usted ahora mismo— que no controlamos los costes y lo que nos han costado las obras de emergencia en Barcelona. Todo el mundo ha visto que es una emergencia, y hemos asumido que era un error, hemos asumido la emergencia y la hemos solucionado. Ustedes se fueron dejando el Madrid a Lleida con todas las deficiencias que ha costado más de 110 millones de euros solucionar. El túnel de Pont de Candi está revisándose ahora porque ustedes lo pusieron en 2003 y han empezado a aparecer inestabilidades; nuevamente 17 millones de euros. Así que, señoría, cuando usted quiera plantear cuestiones, váyase a los verdaderos errores, que los hay y los tendrán que buscar ustedes; no se vayan a lo fácil, porque en lo fácil es también muy fácil para nosotros desmontar su afirmación. En cuanto a la frontera francesa, dije, digo y diré que vamos a hacer obras provisionales para llegar al enlace en la fecha de 2010 y que en 2012 se espera —está contratado— que estén los accesos por Barcelona y por Girona. Por lo tanto, no es ningún problema de alta velocidad, de conexión con la frontera francesa, sino un problema de que tanto el cruce por Barcelona como por Girona es una obra muy compleja que ha tenido que ser acordada con la Generalitat y con los ayuntamientos y tras el acuerdo ha sido lo que hemos podido comprobar.

Señoría, termino hablándole de las tarifas del AVE en relación con Europa. Comparemos Madrid-Barcelona —porque tiene que comparar itinerarios parecidos, no puede comparar un itinerario largo con uno corto—, que usted ha puesto de ejemplo, con el París-Frankfurt. Uno tiene 628 kilómetros y otro 653. El Madrid-Barcelona tiene un precio por kilómetro inferior al París-Frankfurt. Como tiene menos longitud, también, por supuesto, cuesta menos: 106,1 y 121 euros respectivamente. **(El señor Ayala Sánchez: No, señora.)** Bueno, ahora me lo discute usted; yo se lo vuelvo a discutir en dúplica y ya está. Madrid-Tarragona, 528 kilómetros; París-Amsterdam, 500 kilómetros. 80,5 euros el Madrid-Tarragona



y 105 euros el París-Amsterdam. Tiene mayor longitud el Madrid-Tarragona y es un 30 por ciento más barato que el París-Amsterdam, tanto en el precio total como en el precio por kilómetro. Distancias intermedias: Zaragoza-Barcelona y París-Bruselas. Conclusión, mayor longitud y más barato el Zaragoza-Barcelona que el París-Bruselas, y en distancias cortas, señor Ayala, exactamente lo mismo. No vamos a suprimir el tren estrella Costa Brava. No sé por qué se ha dicho. **(El señor Ayala Sánchez: Me alegro.)** Sí, pero no es ningún mérito de usted; el que se inventó la noticia tendría que dar la respuesta. No solo no se va a suprimir sino que se está estudiando una alternativa que incluye cambiar el tren por uno mucho mejor porque sabrá usted que el tren no está en las mejores condiciones. El resto lo dejaré para la dúplica.

Le contesto en general que tenemos que seguir haciendo un esfuerzo de gestión para dar al país las respuestas que se merece. Estos temas son tan importantes para nuestro país que no podemos tratarlos con superficialidad o mandando mensajes de incertidumbre a los ciudadanos que solo crean desazón, lo que no es bueno para nadie y menos para nuestro país.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, hemos iniciado esta Comisión a las diez de la mañana, son las tres de la tarde, han hablado ustedes mucho, han hablado bien, ha circulado mucha información, y en todo caso y al objeto de concretar y matizar alguna cuestión de interés para los distintos grupos, abrimos un breve turno, por un tiempo no superior a cuatro minutos para cada grupo, para que puedan matizar o concretar alguna cuestión, y luego cerrará la señora ministra.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor presidente, trataré de ser lo más breve posible y ajustarme al tiempo que usted me ha concedido, a pesar de que debería tener el doble de tiempo porque tendría que contestar tanto a la ministra como al señor De la Encina, que solamente se ha dedicado a contradecirme.

Creo que mi intervención no ha sido dura, como ha dicho la señora ministra, ni siquiera he recordado algunas cuestiones que ella misma ha querido recordar del final de la pasada legislatura, pero, indudablemente, no he venido con el violín. Y no he venido con el violín porque la música de la partitura, que dice la señora ministra que se está interpretando al milímetro, será una partitura en la que no tiene papel ni soporte porque es muy duro tener que oír aquí que estamos ejecutándolo al milímetro y con una melodía perfectamente orquestada, cuando, sin ir más lejos, hay 14.200 millones de euros sin ejecutar en la legislatura o, por poner un ejemplo muchísimo más claro y evidente, dentro del PEIT estaba sin duda la ejecución del Plan Galicia, que el Partido Socialista votó por unanimidad el 24 de junio de 2004 —es decir, con cuatro años por delante— en el que se decía que

Madrid-Ourense estaría en servicio en 2009 y que Ourense-Santiago estaría en servicio este año 2008. Por tanto, no he venido con el violín, he venido con la seriedad que hay que tener cuando hay cuestiones que se tratan con cierta frivolidad y cierto desparpajo.

Voy a explicar por qué hablo de frivolidad y desparpajo. Cuando se habla de alta velocidad se habla de un concepto técnico claro, y si la alta velocidad de la señora ministra de Fomento es la misma alta velocidad que la nuestra o que la de la Unión Europea, le voy a preguntar, con el mismo desparpajo que usted utiliza, por qué le han cambiado ustedes el nombre. ¿Por qué hablan ustedes de altas prestaciones si pueden hablar de alta velocidad? Cuando ustedes han cambiado el nombre de alta velocidad lo han hecho porque no son lo mismo las altas prestaciones que la alta velocidad, y que tengamos que oír aquí esta mañana que la alta velocidad en ancho ibérico con diesel a 160 kilómetros por hora es la misma alta velocidad europea que usted, en sus propias palabras de hace cinco minutos, ha dicho que era a partir de 250 kilómetros por hora me obliga a decirle, señora mía, que ni el Zaragoza-Teruel va a 250 kilómetros por hora ni el eje Atlántico va a 250 kilómetros por hora y, en concreto, Padrón-Santiago —14 kilómetros—, Santiago-Queixas —35 kilómetros— y la variante de Boira —4 kilómetros— va con trenes Nexio, la serie 598, a 160 kilómetros por hora, o la serie 592. Si a eso le llama usted alta velocidad y si exige que nosotros le hagamos las cuentas y los números, sinceramente, o no sabe cuál es la labor de la oposición o estos 35 señores que le han acompañado —y que yo no he criticado, sino simplemente he dicho que esperaba que hubieran llegado en autobús— no la están asesorando correspondientemente bien. En estas cuestiones de la alta velocidad y de las altas prestaciones hay que ser bastante más serio.

Hay una cuestión, señora ministra, que no puedo pasar por alto. Estamos hablando de los plazos, y usted dice que no da ni un solo plazo porque los plazos están en los contratos. Y la pregunta es: y cuando no se han licitado ¿qué plazo tiene el impulso? Y cuando solo contratan la plataforma y hacen que el impulso político necesite la contratación de la superestructura, ¿dónde está el plazo? Y cuando faltan las instalaciones de seguridad, ¿dónde está el plazo? Claro que hacen falta plazos y no solamente se pueden ver en los contratos. Hay que ser un poquito más serio. Además, señora ministra, que compare usted las chapuzas en una casa, que nunca sabe uno cuándo van a terminar, con una obra de este nivel es reconocer que lo que está haciendo el Ministerio de Fomento son chapuzas. Porque cuando El Corte Inglés —por poner un ejemplo serio— dice que va a inaugurar a los dos años y pone el día y la hora —en una obra que me parece que también tiene bastante complejidad— la pone en servicio y lo inaugura. Señora ministra, si usted tiene en su casa las chapuzas —como el señor Bermejo cuando se adaptó el piso para vivir y se gastó 50 millones de pesetas— serán esas las obras que hace el Ministerio de Fomento pero no una obra que se puede planificar

perfectamente y se pueden señalar cuáles son las fechas de finalización.

Señora ministra, que usted me diga a mí que el corredor mediterráneo es un corredor que se queda donde usted quiera, es como decir que Alicante, Murcia y Almería pertenecen al corredor negro porque Alicante, Murcia y Almería están en el mar Negro en lugar de en el mar Mediterráneo. Por último —y con esto acabo—, usted dice que nosotros habíamos hecho la alta velocidad de Granada en una sola vía. Le voy a recordar una cosa: era doble plataforma con una vía, para cuando hubiera necesidad del servicio poner la segunda; lo mismo que usted está haciendo en la variante de Camarillas, que es la contratación que ha hecho, y usted ha presumido hace un momentito de que se trata de una de las altas prestaciones que está poniendo en servicio. Por la boca muere el pez, señora ministra. No mire usted para atrás, que los argumentos son de ida y vuelta —lo mismo que me acaba de decir usted a mí ahora—; los argumentos siempre son de ida y vuelta. Por tanto, señora ministra, vamos a ser serios; yo también he tendido la mano y solamente me he llevado una serie de críticas no solo de usted, sino del que tenía que haber hablado de su programa, como es el señor De la Encina, y nada más ha hablado del señor Ayala. Espero que este sea el principio de una legislatura en la que todos seamos capaces de tener un mejor talante, por emplear una palabra suya.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Intervengo también de manera muy breve simplemente para señalar algunos aspectos en forma de pequeñas aclaraciones, con una excepción. Yo le pediría a la señora ministra —ya sé que hoy no hay tiempo y parece que no hay manera de que pueda haber un debate en este sentido— que comprobara que hay una gran insuficiencia de carreteras en Cataluña. A partir de la información de su propia página web nosotros hemos visto que de los kilómetros que se construyen en nuevas vías de alta capacidad solo un 7,5 por ciento están en Cataluña, cuando tenemos un nivel de dotaciones muy inferior al de otras comunidades. Por tanto, creo que hay que tomar nota y ya habrá tiempo de debatirlo. Simplemente le sugiero —supongo que lo tiene en mente— cuatro nombres: eje pirenaico, túnel de Tosas, N-II en Girona, N-340 en la demarcación de Barcelona.

Segunda cuestión. Usted ha dicho una fecha —yo se lo agradezco—, ha dicho que a partir de 2010 van a pasar trenes por el túnel internacional. ¿De mercancías también, señora ministra? Porque ya sabe —nosotros lo planteamos el año pasado; mi compañero de grupo se lo planteó al señor Morlán— que nosotros esperábamos que no solamente pasaran trenes de pasajeros, sino también de mercancías. Por otro lado, me alegro de la noticia que nos ha dado de la continuidad de la Costa Dourada

y me alegro mucho más de otro aspecto, y es que diga que van a mejorar el material que presta este servicio. Mejore el material, evidentemente, pero asuma también que este es un servicio que tiene su público, que para en diecisiete estaciones, desde Portbou hasta Madrid, y que vale la pena seguir atendiendo. Finalmente —en este tema tengo que coincidir con el señor Ayala—, el corredor del Mediterráneo para nosotros es el corredor del Mediterráneo, y usted sabe que hay una asociación formada por cámaras de comercio, ayuntamientos, diputaciones e incluso comunidades autónomas que se llama Fermed y que empieza en Algeciras y acaba en Europa, no sé si en Copenhague. En cualquier caso, cuando se habla del corredor del Mediterráneo se sobreentiende todo el litoral (**El señor Ayala Sánchez: Gracias.**), y efectivamente usted ha hablado de uno de estos instrumentos de política territorial que nosotros compartimos en materia viaria, que es la Ruta de la Plata...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, su tiempo se está agotando.

El señor **MACIAS I ARAU**: Voy acabando. Pero creo que tan importante como la Ruta de la Plata es el corredor mediterráneo, que empieza en Algeciras y acaba efectivamente en La Junquera.

Finalmente, señora ministra, cuando yo decía que dejen volar, a lo mejor he sido impreciso. No quiero decir que los deje escapar, sino que los deje volar alto, que es sinónimo de dar lo mejor de sí y que, a mi entender, es también sinónimo de que les dejen que escuchen, que acepten y que participen de las ideas aunque no sean estrictamente las ideas del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Debido a la limitación de tiempo, voy a procurar centrarme única y exclusivamente en los dos aspectos que he reseñado como más relevantes desde el punto de vista del BNG: la conexión de Galicia por AVE con la meseta y el eje atlántico.

Empiezo por manifestar que comprendo que, después de las peripecias vividas en la legislatura pasada, la ministra tenga cierto temor a la hora de comprometer fechas exactas. Yo mismo, en mi intervención, dije que cuando hablamos de un horizonte temporal sabemos que en toda obra puede haber una serie de contingencias que pueden motivar retrasos, pero en cualquier caso lo que nos interesa es si existe la voluntad política por parte del Gobierno de poner todos los medios necesarios, asignar todos los recursos y hacer todos los esfuerzos para procurar que los retrasos sean los mínimos posibles. Y, en ese sentido, sigue habiendo aspectos en su respuesta que nos inducen a preocupación, señora ministra.

La conexión de AVE por Galicia estaba comprometida para el año 2012. Yo quiero recordar que la primera línea de AVE en el Estado español, Madrid-Sevilla, se inauguró en el año 1992. Por lo tanto en el año 2012 se cumplirán 20 años de la apertura de la primera línea de alta velocidad. Creo que ya es bastante esperar. El señor Macias se refería a la existencia de dos Españas por la cuestión de los peajes; yo creo que es objetivo hablar de la existencia de dos Españas ferroviarias. Hay una España ferroviaria en la cual está subsumida Galicia y el conjunto del cuadrante noroeste peninsular, que padece unos servicios ferroviarios extraordinariamente deficitarios en comparación con el resto. Y usted ahora dice que se maneja un horizonte temporal de cinco a seis años. Por lo tanto, si las cuentas no me fallan ya estaríamos hablando de 2013 ó de 2014.

Por lo que respecta al eje atlántico, el compromiso era que estuviese realizado en 2013 en su totalidad, desde Ferrol a la frontera portuguesa, no solo desde Coruña a Vigo. Usted dice que estará realizado esta legislatura de Coruña a Vigo, salvo los problemas que existen con el río Ulla y con el acceso a Vigo. Le recuerdo que el eje atlántico hay que contemplarlo en su totalidad; es fundamental una buena conexión ferroviaria entre Ferrol y Coruña. Estamos hablando de una pequeña realidad metropolitana, de dos ciudades separadas por mar tan solo por 8 kilómetros, y estamos hablando del enlace con Portugal, algo que para Galicia es fundamental. Si queremos superar el esquema radial para Galicia es fundamental también un ferrocarril moderno y de alta velocidad que nos conecte con Portugal.

Por lo tanto, a nosotros lo que nos interesa es saber si hay voluntad política del Gobierno por poner todos sus medios y todos los recursos a su alcance para procurar que este horizonte temporal se cumpla y que no suframos más retrasos. Hay una manera de constatarlo: que se hagan todos los esfuerzos para que se ejecute obra en el próximo año, en el año 2009, de Ferrol a Coruña, de Vigo a la frontera portuguesa y entre Ourense y Zamora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz de Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

El señor **HERRERA TORRES**: También seré breve.

Yo le citaba a Einstein, que es un científico, y decía que no se puede solventar un problema con la misma respuesta que ha creado ese problema. Creo que en materia de cercanías y en materia de movilidad hubo un problema de orden de prioridades. Lo discutimos mucho en la legislatura anterior, es nuestra postura y creo que en esta legislatura tenemos la oportunidad de rectificar. Usted decía ayer en una comparecencia que han puesto 14 kilómetros de líneas de cercanías. La línea ya estaba puesta y la han habilitado. Lo cierto es que hoy si comparamos los kilómetros de AVE con las nuevas líneas de

cercanías, lo de las cercanías o el tren convencional es bastante marginal. Yo quiero que en este tema haya una rectificación.

Segunda cuestión, mercancías. Señora ministra, podemos hablar de si la nota es insuficiente, suficiente, notable o excelente, pero la realidad es que las toneladas han bajado. Las toneladas de transporte de mercancías, el conjunto global, ha bajado en los últimos años y eso significa que no se está haciendo bien. Pues si no se está haciendo bien hasta ahora, hagámoslo. Tienen que trasponer como mínimo parte de la directiva de la euroviñeta, que es un elemento fundamental.

Pasajeros. Lo que he dicho es que hay un desplazamiento de pasajeros de renta media y baja al autobús y al avión a partir de la puesta en marcha del AVE de Barcelona a Madrid. Es una buena noticia que diga que van a mantener el tren estrella y le pido que anuncien la reincorporación de nuevos trenes —dos o tres diarios— que, aunque tarden cuatro horas, tengan precios asequibles —la tarifa web no se encuentra— para permitir a las personas con rentas medias y bajas poder desplazarse de Barcelona a Madrid en un medio de transporte que es mejor que otros, porque es económicamente más eficaz y mucho más sostenible.

Otro elemento: las carreteras. No es solo un problema ambiental, señora ministra, sino también un problema económico. Hoy es el Día Internacional del Medio Ambiente. España es el campeón mundial en el incumplimiento del Protocolo de Kioto. Eso supone mucha ineficiencia económica, por varias razones: el sector eléctrico es una de ellas, pero hay una principal que es el sector transporte. En el sector transporte somos muy ineficientes. ¿Por qué lo somos? Porque hemos puesto muchos huevos en la cesta de la autovía y del transporte por carretera, y eso es un error medioambiental y garrafal desde el punto de vista económico, con el precio de carburante tenemos. Por tanto, hagan una revisión, no como si estuviesen en el año 1980, presumiendo de kilómetros de autovía, sino como si estuviesen en el año en que están, en el año 2008, y con precios de carburantes cada vez más disparados.

Acabo ya con tres elementos. Corredor del Mediterráneo. Señora ministra, le digo lo que le dije hace un año. En las rutas de BTT, de bicicleta, del Baix Camp, provincia de Tarragona, ¿sabe qué aparece? La plataforma del Mediterráneo, construida entre Tarragona y Vandellòs. Está hecha la plataforma pero no están puestas las vías. Yo mismo he ido este verano en bicicleta. Se lo dije el año pasado y he vuelto a ir recientemente. Segundo elemento: el AVE Vilademuls-Bàscara. Simplemente pedimos que se incorporen las recomendaciones establecidas en la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y que por tanto se formule una propuesta de modificación del trazado que piden también los ayuntamientos. ¿Qué le pido? Sensibilidad. En la legislatura anterior no se mostró sensibilidad en un tema concreto como este, de acuerdo con lo que pide precisamente esta DIA del

Ministerio de Medio Ambiente. Y aquí ustedes sí que la pueden tener, porque ustedes pueden cumplir relativamente o efectivamente. Por último, le pido sensibilidad en temas concretos. Le pongo un ejemplo que no he podido explicar antes: el peaje en Castellví de Rosanes, que se sitúa en la provincia de Barcelona y que va a afectar al convento de Miralles, al barrio dels Angels, a la masía de Can Abat y a la masía de Mas Sunyol. El ayuntamiento les pide dialogar y que no lo pongan tal y como lo plantean. Les pide que establezcan medidas para que esto no afecte tanto como va a afectar a Castellví de Rosanes.

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

El señor **HERRERA TORRES**: Acabo ya, señor presidente.

En materia aeroportuaria y de seguridad y en los controles que existen en los aeropuertos —se lo he trasladado al señor Azuaga también— ustedes tienen la oportunidad de trasladar a aquellos que se encarguen de los controles desde el Ministerio del Interior a que disminuyan. Hoy hay una actitud que va más allá del Reglamento de la Unión Europea. Por ejemplo, los medicamentos no tienen por qué ser requisados en los controles y, en cambio, lo son. Por tanto, pedimos que AENA y el Ministerio de Fomento trasladen la necesidad de que no se vaya mucho más allá en el cumplimiento del reglamento en esta materia, como se hace hoy en los controles aeroportuarios.

Gracias por el tiempo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Observo que no se encuentra en la sala el portavoz del Grupo Vasco, señor Beloki. Por tanto, damos la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor De La Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Intervengo con toda brevedad porque la señora ministra se tiene que marchar para continuar trabajando e irse de viaje esta tarde. **(El señor Ayala Sánchez: Los demás nos quedamos aquí.)** Los demás también, pero especialmente la señora ministra que lleva muchas horas respondiendo.

Señor Ayala, no he intervenido para contradecirle, como usted acaba de decir, sino para aclararle y, sobre todo, para situarle en la realidad y también en la verdad, porque no la ha dicho usted. **(El señor Ayala Sánchez: Sí, claro.)** No sé si lo he conseguido, quizás no, pero estoy convencido de que la señora ministra sí le ha convencido. Confío en que así haya sido en su réplica en esta última intervención y que ya, después de cuatro años, le haya quedado claro definitivamente lo que es alta velocidad y también el número de kilómetros que se han puesto en servicio por el Gobierno socialista.

Con respecto a las interpretaciones y la música de la que ha hablado, usted no interpreta partitura, le sobra, porque no la entiende. Usted toca de oído. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Oye, tío!)** Lo mismo le da la partitura de cuando se habla de puertos, de aeropuertos, de carreteras o de cualquier otro sector de los transportes. Le da igual. Usted toca siempre y canta de oído. **(El señor Ayala Sánchez: Salvador, un poco de respeto.)** Usted dice que no se cumple la fecha de la inauguración. Efectivamente, ustedes cumplían, se lo reconozco, siempre cumplieron las fechas de las inauguraciones, es cierto, pero luego se les hundían los raíles, los trenes. ¿O es que no recuerdan lo que hicieron? Se les hundían hasta los barcos, como el *Prestige*, con la catástrofe que supuso. **(El señor Delgado Arce: ¡Sí, hombre, si lo hundimos nosotros!— El señor Ayala Sánchez: ¡Olé!)** Sí, sí, son realidades que están ahí en la historia. Pasaban esas cosas. Es cierto que inauguraban el día que decían, **(El señor Ayala Sánchez: ¡Qué triste que tengas que citar esas cosas!)** pero luego ocurría lo que ocurría. **(Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)** Ha hablado usted, y la ministra se lo ha dicho, de los polvos. Socavones, que era lo que permanentemente se producían.

Hay que terminar, por la brevedad que nos ha pedido el presidente, y quiero hacerlo con un tema muy serio, porque he intentado trasladarle esto con tono irónico, de broma —no se lo tome a mal—. Sabe que yo le aprecio mucho y que le tengo gran estima **(El señor Ayala Sánchez: Sí, sí.)**, pero lo que no admito es la mentira. He intentado aclararle, no convencerle, porque sé que es difícil; lo intento hace cuatro años y no hay manera. **(El señor Ayala Sánchez: Esfuércese.)** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista —estoy convencido que en nombre de todos los grupos—, quiero transmitir nuestra solidaridad y apoyo obviamente no solo a ADIF y al Ministerio de Fomento sino también al Gobierno vasco, en defensa de los técnicos, de los trabajadores y de las empresas que están construyendo la Y vasca, por los atentados de esa banda de criminales y asesinos que quieren impedir lo que nosotros queremos hacer, la cohesión del País Vasco y de toda España. Por tanto, le damos nuestro apoyo y solidaridad con ese atentado, con todo lo que significa lo que ha dicho ya extensamente la ministra.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez finalizado el turno de portavoces, tiene la palabra la señora ministra para dar contestación a los mismos.

La señora **MINISTRA DE FOMENTO** (Álvarez Arza): Señorías, contesto muy brevemente.

Señor Herrera, en el PEIT, que además está trasladándose a la ejecución, se establece duplicar la autovía y multiplicar por diez el ferrocarril, así que no vamos a descubrir ahora el océano. Se está haciendo desde hace cuatro años y el hecho de volcarnos sobre actuaciones que supongan fortalecer el ferrocarril es exactamente lo

que he dicho desde que llegamos a esta comparecencia.

Lleva usted un año y medio o dos años diciéndome lo mismo de un sitio donde monta en bicicleta. **(Risas.)** Se lo voy a explicar otra vez. **(El señor Herrera Torres: La plataforma.)** El Partido Popular dejó una plataforma que **(El señor Ayala Sánchez: ¡Ya estamos liados!)** no estaba conectada, se dice aislada. Diga usted que sí o que no, eso es lo que es. ¿Entiende? Entonces, usted cada vez que monta en bicicleta por un sitio y sale por otro dice que por qué no ponemos las vías y las catenarias. La catenaria, porque nos la roban, porque no se pueden poner elementos en la plataforma y dejarlos ahí hasta que se terminen las conexiones. Primero, se hacen las plataformas y cuando se tiene todo conectado se monta la vía. Eso es lo que vamos a hacer ahora porque hemos conectado, pero no me pregunte más por el tramo donde monta en bicicleta. Le voy a decir el tramo, porque hasta me han pasado una nota. Me lo dijo usted hace un año y medio y también me dijo: No te lo voy a decir en alto. Y yo dije: Menos mal, porque como me lo diga en alto voy a tener que decir que solamente es porque es la plataforma de Cambrils en adelante, que no existía, y no estaba, por lo tanto, la continuidad de la plataforma por donde usted monta en bicicleta, que es Vandellòs-Cambrils. No se conectaba por eso, señor Herrera. No creemos problemas donde no los hay. No se pudo seguir el montaje de la vía porque no se iba a ningún sitio. Empezaba y terminaba en sí misma, y eso le venía muy bien a la gente para montar en bicicleta, pero no tenía ninguna otra utilidad. Ahora se ha solucionado, ya se ha hecho la obra de continuidad y la vamos a montar. Le puedo asegurar que no me sé las plataformas una a una a ese nivel de detalle, si con esa idea quiere dar la impresión de que no sabemos lo que hacemos y que no hacemos las cosas coordinadamente. No, recibimos una plataforma sin tener la continuidad de la obra y hemos estado esperando a tener la obra terminada para poder montar todo, y cuando lo tenemos todo montado, señor Ayala, para poder aprovechar los tramos, porque normalmente son las mismas plataformas de la red convencional, lo montamos en ancho ibérico. En muchos casos, como el eje atlántico o la de Murcia, como no está electrificada, no es que vayan los trenes diésel porque no pueden ir los de alta velocidad, es que hasta que no se electrifique, que se electrifica cuando se puede poner en servicio todo el tramo completo, no se ponen trenes porque tienen que ser los adecuados para ir por esas plataformas de ancho ibérico preparadas para UIC y preparadas para electrificar, que es lo que vamos a hacer en el eje atlántico. Cuando tengamos todo el eje será cuando se pueda utilizar en alta velocidad. Está listo para la alta velocidad, pero no está conectado con la alta velocidad y, como la operación ferroviaria es mucho más compleja de lo que usted quiere decir con una frase rotunda, tiene usted que pararse a reflexionar en por qué no la hemos electrificado. Pues por lo mismo que no hemos prolongado la plataforma de un tramo, porque no tiene ningún sentido,

y poner los cables de cobre, que nos los roban hasta cuando están energizados, sería correr un riesgo innecesario, porque nos quedaríamos sin cables de cobre cada vez que los montáramos. Es alta velocidad, es ancho ibérico con traviesa polivalente para utilizarlo cuando queramos conectar con el UIC.

Como usted ha citado el PEIT, le voy a hablar de él, que, como lo hemos hecho nosotros, lo conocemos. En el PEIT no hay ninguna fecha. Usted ha dicho que incumplimos el mandato del PEIT... **(El señor Ayala Sánchez: Del Congreso.)** No me interrumpa, señor Ayala, por favor. Usted ha dicho todo lo que tenía que decir y ahora termino yo. Cuando usted cite el PEIT, cítelo con propiedad, coja —si no, yo se lo mando— un PEIT, se lo lee antes de venir aquí y habla con propiedad de lo que quiera, y lo critica, pero usted jamás podrá decir que incumplimos el PEIT porque no hayamos terminado determinada obra en fecha, porque el PEIT solamente tiene dos fechas, 2005 y 2020. Esa es la fecha del PEIT, por la que ustedes nos han criticado todo lo que han querido. Ahora tendrán que sufrir las consecuencias. Como ustedes han reconocido públicamente que no hay más fechas y que eso es un problema del PEIT, ahora muerto el perro se acabó la rabia. ¿Comprende usted lo que le quiero decir? Ahora, después de tanta crítica, usted no puede venir a esta comparecencia a decir que incumplo las fechas del PEIT. El PEIT también dice lo que son altas prestaciones, y dice que altas prestaciones es alta velocidad. Le he explicado que es alta velocidad, más doble vía, más UIC, más electrificado, y se lo he ido contando. ¿Podría haber una alta velocidad a 250 kilómetros por hora sin todas estas altas prestaciones? No, pero específicamente la alta velocidad es la que supera los 250 kilómetros por hora, y yo espero que tengamos ya por lo menos un período de paz. Yo desde luego no le voy a volver a explicar a usted lo que es la alta velocidad ni la alta prestación. **(El señor Ayala Sánchez: No hace falta.)** Me diga lo que me diga en la próxima comparecencia, intentaré no caer en la tentación y no contestar a ese trapo que me pone para que embista y me pase todo el tiempo hablando de determinadas cuestiones que no tienen la menor importancia.

Yo tomo nota, señor Herrera, de lo que usted dice de los aeropuertos, pero tome usted nota de quién es el competente, porque —lo digo yo, lo dice usted, lo decimos todos— yo no soy la responsable de la seguridad en los aeropuertos desde la perspectiva de la seguridad como responsabilidad del Ministerio del Interior. Somos responsables de la seguridad operacional y prestamos servicios para complementar el servicio del Ministerio del Interior en la medida en que ellos nos lo piden y con las directrices y con todas las características que ellos dicen. Por tanto, no tengo ninguna capacidad para modificar lo que es una norma comunitaria ni la aplicación de una norma comunitaria en los arcos de los aeropuertos, pero tomo nota y se lo comentaré al ministro del Interior para que sepa que usted no está de acuerdo con esas medidas.

El señor Macias me habla nuevamente de carreteras. Tenemos un protocolo firmado y acordado. Hay un tema que yo le querría recordar. Ustedes una y otra vez hacen mucho hincapié en que lleguemos a acuerdos con todo el mundo. Lo que yo les pido es que cuando lleguemos a acuerdos los respeten, porque tenemos un protocolo, tenemos una cuantía, lo estamos haciendo. ¿Cuál es el problema? ¿Que partimos de la posición de que las carreteras en Cataluña están orientadas hacia el peaje, en lugar de hacia la gratuidad? Sí, pero para eso hemos firmado el protocolo y vamos a desdoblarse, lo estamos haciendo. Hoy me han preguntado por Girona, por no sé que estación. Bien. Eso se está acordando, pero cuando esté acordado, lo más eficaz para que esté la obra terminada es que aceptemos lo que en ese momento los representantes locales o autonómicos hayan decidido, sean del partido que sea, con el Ministerio de Fomento y vayamos hacia adelante. No puede ser que siempre no lo estemos planteando. Por eso, cuando usted me ha dicho que hay que hacer inversiones en carretera, le he dicho que sí. Es más, las tenemos acordadas. Es un protocolo que hemos firmado y ocupa toda la legislatura. Luego nosotros los deberes que tenemos que hacer en carretera los tenemos identificados y los estamos haciendo. Esa planificación que es tan importante nos sirve para lanzar los estudios y los proyectos. Lo primero que hay que decidir son las características para poder empezar ese largo procedimiento que, como todos ustedes saben, tienen las infraestructuras.

Tengo que reconocer que lo de volar de mi equipo no lo he entendido. Seguramente será algo que usted tiene in mente y que no he sido capaz de captarlo. Si alguna vez quiere decirme algo me lo puede decir más claramente porque lo voy a aceptar. Ustedes me han dicho cosas peores. Estoy dispuesta que me diga en qué estaba pensando cuando me ha planteado que deje a mi equipo volar y desarrollarse.

Señor Jorquera, creo que con una frase resumo todo lo que usted me ha preguntado: Sí hay voluntad política del Gobierno para procurar que el horizonte y el compromiso temporal que nos hemos marcado se cumpla. Por tanto, hay no solamente voluntad política sino realidades y hechos. Si le he dicho algo que ha sido mal entendido, se lo vuelvo a aclarar. Cuando se dijo lo del horizonte temporal se habló de cinco o seis años y no ha sido este año. Se lo he recordado. He aceptado lo que usted me estaba diciendo. Debe ser la diferencia en la forma de hablar. Yo le he dicho que ese compromiso lo asumimos el presidente del Gobierno, el presidente de la Xunta y yo misma, no este año, el año anterior, seguramente a mediados. Le repito que sí hay voluntad política para cumplir todos los compromisos y, por supuesto, también para avanzar en el eje atlántico, que sé que es desde Ferrol hasta la frontera portuguesa. Incluso le he dicho en la fase que vamos a terminar y las dificultades que vamos a tener en la conexión A Coruña-Vigo por el río Ulla y por el acceso a Vigo.

Espero, señorías, que todo haya quedado claro, excepto algunos aspectos a los que se ha referido el señor Ayala con relación al Zaragoza-Teruel o al eje atlántico que le voy a volver a remarcar. Como estas modificaciones del trazado para la alta velocidad están en una línea que está en servicio, lo que se hace es acondicionar la línea para, en un momento determinado, ponerla de una vez en alta velocidad y, mientras tanto, aprovechar esos tramos para favorecer el tráfico ferroviario y acortar los tiempos, como es el caso de la variante de Camarillas. El trazado Zaragoza-Teruel ustedes lo dejaron listo para que hiciéramos la obra y, si para ustedes era de alta velocidad, no sé por qué para nosotros no va a ser. Usted ha dicho que yo digo que es de alta velocidad, que no es de alta velocidad y le estoy explicando todo el procedimiento para ver si podemos dejar de debatir de cosas que no tienen ninguna importancia. Si alguna vez lograra que usted me entendiera, a lo mejor, podríamos llegar, señor Ayala, a profundizar en temas importantes. Vuelvo a decirle que cuando los trazados coinciden con el convencional, tramo a tramo vamos tomando todas las medidas tecnológicamente avanzadas para poder, en un momento determinado, poner toda la línea en servicio en alta velocidad y poner en uso aquel tramo de la línea que, pudiendo servir para el tráfico convencional, después se pueda acondicionar para la alta velocidad. Termino, señorías. Señor Ayala, si hay alguien que no está respaldado para hablar de plazo de la alta velocidad son ustedes, porque no han cumplido ni uno; se lo digo porque ha sido usted el que me ha dicho que no cumplimos ningún plazo. Cuando le contesto, a usted ya se le ha olvidado lo que me ha dicho antes, pero yo lo apunto y voy siguiendo el guión de sus intervenciones. Se cumplirán los plazos en la medida en que se puedan cumplir, porque si hay algo que es mucho más importante que los plazos es la seguridad de todas las personas que están trabajando, la seguridad de la línea y que sea una obra bien hecha. Además, como las obras se contratan con plazo, en el momento que se contratan podemos saber los plazos. Si no se cumplen puede ser porque el que está haciendo la obra no la haga bien, que no es el caso al que me estoy refiriendo, o porque surgen cuestiones que hay que atender y que son prioritarias al cumplimiento de un plazo puesto en un papel al contratista. Si hay que decirle que pare la obra por cualquier motivo —hasta de detalle, como que es la época de empolle de un determinado pájaro— tenemos que pararla porque así nos lo recomienda la DIA. Se para y no pasa nada, porque esas son las normas que nos hemos dado. Lo que le quería trasladar a esta Comisión es que no deberíamos poner el carro antes que los bueyes. Hay cuestiones que son importantes como es que conectemos al país, que le demos una oportunidad de desarrollo, que lo cohesionemos territorialmente, que tengan seguridad las obras, que sean interoperables y que haya intermodalidad. Quizás la cuestión en la que siempre estamos enzarzados es con los plazos. No sé si es porque es lo más fácil adonde agarrarse o porque es más fácil que

ocurra algo para que no se cumpla. Entre todos deberíamos hacer un esfuerzo, ahora que empezamos la legislatura, para avanzar en esa necesidad de la eficiencia de nuestro sistema de transporte como una gran oportunidad para nuestro país. Esa es mi opinión. Les ruego que me disculpen si me he alargado en esta explicación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señora ministra, por su comparecencia y por sus informaciones, que seguro que serán de utilidad para el trabajo parlamentario de los distintos grupos. Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

**Eran las tres y treinta y cinco minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**