



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 284

## FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA

Sesión núm. 17

celebrada el martes 26 de mayo de 2009

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Blanco López) para informar sobre:

- |  | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Las líneas generales de la política de su departamento. A petición propia. (Número de expediente 214/000079.) .....  | 2             |
| — Los proyectos y medidas que se van a poner en marcha en el ámbito de sus competencias. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000377.) ..... | 2             |
| — Las prioridades de su Ministerio. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000379.) .....   | 2             |

	Página
— El programa de trabajo del Ministerio de Fomento en el actual contexto de crisis económica y de negociación con las comunidades autónomas. A petición del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000385.) .....	2
— La situación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia. A petición propia. (Número de expediente 214/000084.) .....	40
— Cómo puede el Gobierno garantizar que la conexión por alta velocidad entre Ourense y Madrid estará en servicio en 2012 si todavía no se han licitado las obras de los tramos entre Lubián y Ourense. Comparecencia urgente a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000200.) .....	40
— Las causas del enorme retraso de la conexión por alta velocidad entre Zamora-Lubián-Ourense y sobre las actuaciones para corregir esta situación. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000408.) .....	40

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

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (BLANCO LÓPEZ) PARA INFORMAR SOBRE:**

- **LAS LÍNEAS GENERALES DE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 214/000079.)**
- **LOS PROYECTOS Y MEDIDAS QUE SE VAN A PONER EN MARCHA EN EL ÁMBITO DE SUS COMPETENCIAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000377.)**
- **LAS PRIORIDADES DE SU MINISTERIO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 213/000379.)**
- **EL PROGRAMA DE TRABAJO DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN EL ACTUAL CONTEXTO DE CRISIS ECONÓMICA Y DE NEGOCIACIÓN CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 213/000385.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se abre la sesión. Señoras y señores diputados, en nombre de todos damos la bienvenida a esta Comisión al ministro de Fomento, don José

Blanco, y agradecemos su presencia en la misma al objeto de dar satisfacción a las distintas peticiones de comparecencia solicitadas por varios grupos parlamentarios, así como a petición propia del Gobierno en nombre del señor ministro.

Vamos a agrupar los distintos puntos de la Comisión en cuatro bloques. El primero de ellos se refiere a cuestiones generales, el segundo a Galicia, el tercero a cercanías de Barcelona, Cataluña, y el cuarto a seguridad aérea, Barajas. El orden de intervención será de grupo menor a mayor, empezando por el Bloque Nacionalista Galego y terminando por el Grupo Parlamentario Socialista. La duración de las intervenciones de cada uno de los portavoces, en el primer bloque, será en torno a quince minutos, con una réplica de cinco. En los restantes bloques tendrá una duración aproximada de diez minutos, con una réplica de tres minutos. Lo digo a efectos de que, obviamente con la mayor flexibilidad, intentemos que a las tres de la tarde pudiéramos haber terminado.

Tiene la palabra al señor ministro de Fomento, don José Blanco.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Comparezco ante esta Comisión a petición propia y a petición de los grupos parlamentarios Popular, Convergència i Unió y Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds para explicar las principales líneas de trabajo del Ministerio de Fomento en los próximos tres años. Esta es mi primera comparecencia ante esta Comisión y, por ello, quiero aprovechar la ocasión para saludar a SS.SS. —es verdad que a algunas de ellas ya tuve oportunidad de hacerlo personalmente—, a los portavoces y a la Mesa y ofrecer toda mi colaboración y la de todo mi equipo en los trabajos que esta Comisión debe desarrollar. Es

mi deseo, y quiero resaltarlo, establecer un canal de comunicación e información entre esta Comisión y el Ministerio de Fomento, por lo que me comprometo a tenerles puntualmente informados de todas aquellas decisiones de interés que se tomen desde el ministerio. Permítanme también felicitar al presidente de la Comisión por su reciente nombramiento, así como al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que también ha asumido esta responsabilidad desde hace tan solo unos días. A ambos les deseo toda clase de éxitos en el desarrollo de sus trabajos. También quiero saludar a los medios de comunicación que cubren esta comparecencia del Ministerio de Fomento y brindarles, desde el primer momento, todo tipo de cooperación para el desarrollo de su labor informativa. Finalmente, no puedo terminar este preámbulo sin agradecer a la anterior ministra, a doña Magdalena Álvarez, su extraordinaria gestión, que ha posibilitado en estos años un gran avance en las infraestructuras y en los servicios del transporte en nuestro país.

Mi objetivo va a ser continuar ese esfuerzo, dotándolo, si cabe, de un impulso renovado, todavía hoy más necesario en una situación como la presente, donde las diferentes administraciones públicas debemos adquirir un papel especialmente activo para impulsar políticas que favorezcan la salida de la crisis y el desarrollo económico de España. De especial importancia son las políticas de infraestructuras e inversiones en materia de infraestructuras y transporte del Ministerio de Fomento, que difunden ampliamente sus beneficios en el tejido económico, generando el tan necesario empleo directo e indirecto y teniendo un papel fundamental para la modernización y la cohesión territorial de nuestro país. Con nuestras iniciativas no solo debemos contribuir a combatir la crisis económica en la que estamos inmersos, sino que además debemos ser capaces de situar a nuestro país en una mejor posición competitiva en el momento en que los presentes indicadores económicos negativos comiencen a remitir.

Señorías, la situación de crisis nos obliga a un esfuerzo extraordinario y, por ello, para incrementar el número de empleos directos e indirectos que genera la inversión del Ministerio de Fomento en el desarrollo de las infraestructuras, tengo la intención de elaborar un plan que nos permita anticipar y acelerar la ejecución de obra pública, que favorezca la actividad y liquidez de las empresas y contribuya a la creación de empleo en estos momentos de dificultad. En concreto, pretendemos acelerar las obras de carreteras que en este momento están en ejecución, 60 actuaciones en el conjunto del territorio español, con un importe aproximado de 600 millones de euros. Asimismo, vamos a impulsar una serie de medidas adicionales en el marco de los diferentes programas que el Gobierno de España ha presentado para combatir la crisis y fomentar el empleo. Así, en los próximos meses, y en línea con las actuaciones financiadas por el Fondo especial para el estímulo de la economía y el empleo,

vamos a abordar tres programas intensivos en utilización de mano de obra y con impacto social. El primero es el Plan de accesibilidad en los servicios ferroviarios para las personas con movilidad reducida o algún tipo de discapacidad. El segundo es un plan de modernización y reforma de estaciones de ferrocarril, para mejorar el servicio a los ciudadanos, donde actuaremos en, al menos, 500 de ellas. El tercero es un programa de limpieza e integración ambiental de los accesos del ferrocarril a las grandes ciudades, que comenzará con un plan piloto en la ciudad de Madrid, que contribuirá a tener un Madrid limpio y olímpico. A estas actuaciones se debe sumar la obra pública destinada a la recuperación del patrimonio histórico español y financiada con los fondos generados por el uno por ciento cultural; un fondo que se ha ido incrementando durante los últimos años hasta un centenar de intervenciones por más de 50 millones de euros. En este sentido, les informo de que vamos a suscribir antes del verano convenios con las comunidades autónomas y ayuntamientos para seguir impulsando este importante programa. Como saben, y en el marco de las medidas contra la crisis, hemos tomado la decisión de congelar las tasas aéreas en el año 2010, a pesar de estar en su conjunto entre 5 y 25 puntos por debajo de la media europea. Vamos a aplicar además un aumento de la bonificación del 15 al 30 por ciento en Canarias, Baleares y Melilla; y además, para aquellas compañías aéreas que en el segundo semestre de 2009 incrementen el número de pasajeros transportados a España sobre los del segundo semestre de 2008, se les bonificará en un cien por cien la tarifa de pasajeros en ese incremento de tráfico. Con estas medidas pretendemos contribuir a la reactivación del sector aéreo, estimulando a la vez a un sector tan vital para nuestro país como es el del turismo.

Señorías, tal y como planteó el presidente del Gobierno en esta Cámara el pasado 12 de mayo, el Gobierno de España está decidido a impulsar un cambio en nuestro modelo productivo ya que su transformación es la clave para retomar una senda de prosperidad sostenible. Un cambio que, de acuerdo con la estrategia de Lisboa, se apoye en la educación, la formación y la política de I+D+i para generar actividad productiva de alto valor añadido y que la economía española adquiera ritmos sostenibles de crecimiento y de bienestar. La elevada cualificación y competitividad del sector productivo español de obras públicas y de transportes es indiscutible. Las empresas españolas son líderes mundiales en el sector y cuentan con una dilatada experiencia internacional que se extiende al desarrollo de proyectos o la gestión de grandes infraestructuras mediante concesiones u otras fórmulas de colaboración público-privadas. No es preciso que les cite que las empresas españolas están presentes en multitud de países, entre los que podemos destacar, entre otros, a Estados Unidos, a Brasil, a México, a Reino Unido, a Turquía o a China. Subrayaré que cuatro de las cinco mayores empresas del mundo

por su trabajo en concesiones de infraestructuras son españolas. Sin duda, sin las importantes inversiones que ha realizado nuestro ministerio sería difícil comprender este desarrollo. La prioridad que estamos dando al ferrocarril posibilita que nuestro sector de construcción, instalaciones, ingeniería y equipos ferroviarios goce también de una mayor experiencia y competitividad internacional. El alto nivel de nuestro ferrocarril está haciendo crecer de manera notable el interés de muchos países por nuestro modelo y por las empresas que han contribuido a desarrollarlo. Ejemplo de ello es la visita esta misma semana del secretario de Transportes de Estados Unidos para conocer de primera mano el desarrollo de la alta velocidad en nuestro país. Por ello, les anuncio que facilitar la internacionalización de nuestras empresas va a formar parte de los objetivos de mi ministerio.

Desde el inicio de la pasada legislatura, el Gobierno está apostando por la innovación científica y tecnológica, que constituye un elemento esencial para incrementar nuestra productividad y nuestra competitividad. Un ministerio eminentemente inversor como es el de Fomento, tiene también la obligación de contribuir a este esfuerzo, que contribuye además a fortalecer e impulsar un sector tan altamente cualificado como el de la ingeniería, que se ha convertido en un referente mundial. Para que tengan una idea SS.SS., la licitación a lo largo de este año para estudios y proyectos relacionados con la obra pública va a posibilitar emplear a 4.144 ingenieros, ingenieros técnicos, geólogos o delineantes. Por estas razones, es obligado prestar especial atención al desarrollo tecnológico con el objetivo de hacer más segura y eficiente la movilidad de personas y bienes a través de los distintos modos de transporte, contribuyendo además a la sostenibilidad del sistema. En esta materia, España está teniendo un papel muy relevante en el conjunto europeo. Destacaré algunos ejemplos en navegación aérea, en el ámbito marítimo, en carreteras y en el sector ferroviario.

En navegación aérea, España va a participar en los próximos desarrollos tecnológicos derivados de la implantación del cielo único. Igualmente y de forma relevante, participa en el desarrollo, operación y provisión de los servicios de navegación por satélite y en los programas europeos Egnos y Galileo. En concreto, AENA opera un centro de control de Egnos y España contará con uno de los tres centros de control del sistema Galileo. En el ámbito marítimo, España ha sido uno de los primeros países europeos en implantar la red terrestre del sistema automático de identificación de buques (AIS) y participa en la implantación del sistema de identificación y seguimiento de buques a larga distancia, que permitirá disponer de la información del tráfico marítimo en nuestra zona de responsabilidad de salvamento y en el resto del mundo. En carreteras quiero destacar una tecnología por la que ha apostado el Ministerio de Fomento, que permite el reciclado de neumáticos usados mediante un sistema de fabricación para ser utilizados

en la pavimentación de las carreteras, consiguiendo además mejorar sus características y contribuyendo a un sistema más sostenible. En materia ferroviaria, ADIF está impulsando de forma decidida la innovación e investigación en el sector, generando un conocimiento aplicado que puede reducir la dependencia exterior y facilitar la exportación de los desarrollos tecnológicos alcanzados. Como ejemplo de ello quiero destacar especialmente el impulso que el PEI ha dado a la construcción de líneas de alta velocidad en España, que ha venido acompañado con el despliegue a gran escala del sistema de gestión del tráfico europeo, llamado Ertms, tanto en líneas de alta velocidad como convencionales, siendo nuestro país pionero en el desarrollo tanto de las infraestructuras como de los equipos embarcados. España es en este campo el país de referencia a nivel mundial al contar con 1.054 kilómetros de explotación, lo que representa el 53,3 por ciento del total instalado en el mundo. Este sistema de gestión de tráfico es el estándar que permite la interoperabilidad entre las diferentes redes europeas y supone una mejora sustantiva en la seguridad ferroviaria y en el aumento de capacidad de transporte. Pero no cabe duda de que tenemos todavía asignaturas pendientes en el desarrollo de los llamados sistemas inteligentes del transporte, aplicados al transporte terrestre. Por poner dos ejemplos, con nuestros socios europeos hemos de lograr un sistema de información integrado para el transporte urbano e interurbano y un sistema de reconocimiento electrónico de las mercancías que permita un impulso importante a la intermodalidad.

Señorías, en este cambio de modelo productivo al que se ha comprometido el presidente del Gobierno en el debate del estado de la Nación, la economía verde adquiere un papel esencial y orientar nuestra política a un modelo sostenible desde el punto de vista medioambiental es una misión en la que el Ministerio de Fomento tiene y va a tener un papel fundamental. Esta es la dirección que tomamos con las medidas anunciadas por el presidente para fomentar el transporte público: con el nuevo Plan VIVE para la renovación del parque de autobuses, que financiará la sustitución de hasta 2.000 vehículos de más de diez años por otros nuevos que cumplan características de eficiencia energética; y con la puesta en marcha del denominado cheque transporte, con un tratamiento fiscal similar al de los cheques restaurante, que supondrá una rebaja media del 24 por ciento en el coste del transporte público para los trabajadores cuyas empresas lo usen. Y es que uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad consiste, cada vez más, en evolucionar hacia modelos económicos y productivos bajos en carbono y energéticamente eficientes. Un sistema de transporte eficiente, poco contaminante y accesible es esencial para favorecer la equidad social y la cohesión territorial, reduciendo las consecuencias no deseadas sobre el medio ambiente y la salud. Señorías, en conjunto, según datos del Ministerio de Medio Ambiente, el sector transporte es responsable

aproximadamente del 25 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero. Para corregir esta situación el Gobierno apuesta decididamente por un cambio hacia modos de transporte más sostenibles, basados en el uso eficiente de los recursos y en la limitación de las emisiones contaminantes. Un ejemplo de ello es el Plan estratégico de eficiencia energética de Renfe para el periodo 2009-2011. La compañía, como ustedes saben, es el primer consumidor de energía en España, con 300 millones de euros de gasto anual, y con el desarrollo de este plan va a ahorrar cada año 53 millones de euros, reduciendo al año, además del ahorro económico, 115.000 toneladas de CO<sub>2</sub>.

Porque, señorías, además, el creciente número de instrumentos legislativos y normativos de carácter vinculante en materia medioambiental que repercuten en los distintos modos de transporte, nos obliga a incorporar e integrar la política medioambiental en todas las políticas del departamento. La estrategia española de movilidad sostenible, aprobada por el Consejo de Ministros el pasado 30 de abril, constituye una hoja de ruta que marca los objetivos y las líneas generales que permitirán un cambio de modelo en los transportes en España, de manera que se rijan por criterios de sostenibilidad no solo económica sino también social y ambiental.

Señorías, ir hacia una distribución modal más equilibrada es uno de los retos que tenemos que afrontar. El ferrocarril es una de las grandes apuestas de la presente política de transporte por las ventajas que presenta en cuanto a menores costes sociales y ambientales y mayor eficiencia energética. El sector del transporte de mercancías ha mostrado su capacidad para dar respuesta a las necesidades de nuestra economía, y ahora debemos facilitar —y ese es el empeño del ministerio— que se pueda incorporar al nuevo modelo de transporte sostenible. Por ello, vamos a poner a su disposición tanto infraestructuras viarias como ferroviarias más modernas y eficientes para aumentar su competitividad, con la consiguiente reducción de la congestión y, por tanto, de las emisiones. Para ello, vamos a llevar a cabo una serie de medidas sobre la infraestructura ferroviaria existente con el fin de posibilitar la creación de itinerarios preferentes y promover la intermodalidad a través de la mejora de los accesos a los nodos logísticos y en especial a los principales puertos, así como construir nuevas terminales de carga y de apartaderos con suficiente longitud, sin olvidar la atención a las instalaciones fronterizas de mercancías. Este va a ser uno de nuestros ejes fundamentales de trabajo y, por ello, tengo intención de convocar, en el último trimestre de presente año, a todos los sectores implicados y a las administraciones competentes para debatir un plan estratégico que convierta el ferrocarril en una alternativa real para el transporte de mercancías.

Seguiremos potenciando también el transporte marítimo para las mercancías por las mismas razones apuntadas, así como la comodalidad o complementariedad en otros modos de transporte, a fin de aprovechar mejor las

potencialidades específicas de cada uno de ellos. En esta línea, vamos a poner en servicio las autopistas del mar, en colaboración con otros países europeos, para contribuir a aliviar la saturación del tráfico terrestre en los dos corredores costeros de ambos lados de los Pirineos. Vamos a incrementar la capacidad del sistema portuario español, dotándole de una mayor longitud de atraques, ampliando las superficies necesarias, tanto en aguas abrigadas como en el hinterland y vamos a posibilitar una explotación más eficiente.

Otro ámbito que vamos a abordar con determinación es el nuevo modelo de transporte sostenible. Es la movilidad en los ámbitos urbanos y metropolitanos, en la línea de las orientaciones trazadas por la política comunitaria para mejorar la movilidad en las zonas urbanas. El sistema de ciudades y áreas metropolitanas es el núcleo esencial de la organización del territorio, pues en ellas se concentran la mayoría de los habitantes, empleos, centros de decisión económica y servicios sociales. En los últimos decenios se han acrecentado los procesos de fuerte dispersión urbana y desarrollos de baja densidad, junto con la quiebra del modelo tradicional de ciudad densa. Esta expansión ha provocado un aumento de las distancias de desplazamiento y un incremento de la movilidad motorizada. Esta nueva demanda de movilidad es más difícil de atender por el transporte público y supone un gran reto para las administraciones públicas que lo gestionan y sustentan. La sostenibilidad del sistema de transporte en estos ámbitos requiere de la cooperación y la coordinación de todas las administraciones con competencias relacionadas con las infraestructuras y la gestión de los servicios de transporte en las ciudades y áreas metropolitanas. En este marco de colaboración pretendemos favorecer el uso del transporte público y para ello impulsaremos la integración progresiva de las diferentes políticas con incidencia en estos ámbitos y la elaboración de planes de sostenibilidad en cada área metropolitana, con el objeto de conseguir una disminución de emisiones, una reducción de la exposición al ruido y una mejora de la calidad del aire. Fomentaremos el transporte colectivo por carretera como alternativa al vehículo privado a través de actuaciones específicas, como son las plataformas reservadas, carriles bus y bus-VAO, en las principales vías de acceso a las grandes ciudades y a las áreas metropolitanas; concretamente, en el próximo trienio se prevé licitar 200 kilómetros de acciones de esta naturaleza. Desarrollaremos el Plan de acción contra el ruido sobre la base de los resultados obtenidos en los estudios de los mapas estratégicos de ruido de la Red de carreteras del Estado. Favoreceremos la integración urbana del ferrocarril sobre la base del mantenimiento de la centralidad de las estaciones y su adecuada conexión con otros modos de transporte, a fin de aprovechar una de sus mayores ventajas competitivas, que es su capacidad de llegar hasta el centro de las ciudades. Por último, y como un objetivo estratégico, integraremos las cercanías ferroviarias en la resolución de las necesidades de movilidad en los principales núcleos

para aumentar la capacidad y la funcionalidad de las distintas redes, mejorando la conectividad con otros modos de transporte y ampliando la cobertura poblacional del ferrocarril. Todas estas actuaciones que vamos a llevar a cabo en estos próximos años, van dirigidas a elevar los niveles de calidad de la oferta, haciendo más atrayente el transporte público y ampliando el número de alternativas disponibles para el ciudadano, combinando de forma equilibrada la creación de nuevas infraestructuras y la conservación y modernización de las existentes. Por todo ello, y reconociendo las competencias de las comunidades autónomas y las entidades locales, promoveremos en los próximos meses un acuerdo para determinar unas directrices de trabajo en medio urbano y metropolitano que sienten las bases de futuro a partir de una cooperación útil y necesaria.

Señorías, estoy convencido de que para el desarrollo de las políticas que el Ministerio de Fomento tiene atribuidas es imprescindible la concertación y el diálogo. El Estado compuesto que hemos construido nos obliga a integrar políticas comunes en el entramado competencial de nuestras administraciones. Así entendemos nosotros que debe ser el funcionamiento del Estado autonómico. Por todo ello, estoy decidido a impulsar y perfeccionar los distintos instrumentos de colaboración y cooperación del Ministerio de Fomento con las comunidades autónomas y entidades locales, con el fin de obtener una mayor eficacia y eficiencia en nuestras políticas. Un ejemplo de las ventajas que supone esta cooperación lo constituye el modelo que con éxito, a través del Instituto Geográfico Nacional, hemos ensayado con el Sistema Cartográfico Nacional, que nos está permitiendo a todos los productores oficiales de información geográfica ser más productivos y más eficientes. También, señorías, muestro mi disposición para la concertación y el diálogo con los agentes sociales y con el sector privado porque, como ustedes saben bien, la política de inversiones en infraestructuras y transportes constituye uno de los objetivos principales, ya que son un instrumento de vertebración y de cohesión social y territorial. El Gobierno de España entendió, desde el primer momento, que la inversión dirigida a la modernización de nuestras infraestructuras y servicios de transporte era esencial para cohesionar social y económicamente nuestro país y, por ello, a lo largo de los últimos cinco años, hemos apostado de forma decidida por la mejora de las infraestructuras y el transporte y lo hemos articulado, como ustedes conocen muy bien, a través del Plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020. El esfuerzo financiero y de gestión realizado quedó puesto de manifiesto si se tiene en cuenta que la inversión media de la legislatura 2004-2008 supone un incremento del 123,4 por ciento en relación con la inversión media durante la legislatura 2000-2004. El mantenimiento del ritmo inversor en una época de crisis, en la que los ingresos del Estado se resienten, necesita del apoyo de una estrategia de financiación diversificada. En esta estrategia, obviamente, el soporte principal de la financiación

deberá seguir siendo público, del presupuesto, pero es oportuno aprovechar nuestra experiencia y los mecanismos a nuestro alcance para potenciar la implicación de la iniciativa privada en la construcción, explotación y mantenimiento de nuestras infraestructuras. En este marco de dificultades, tengo el firme propósito de impulsar el desarrollo de las políticas de infraestructuras y transportes, incluyendo la mejora de la regulación y de la gestión, que son fundamentales para mejorar la competitividad de nuestra economía. La elección de las prioridades es un elemento fundamental en cualquier decisión política, pero mucho más en momentos como el presente, de evidentes restricciones presupuestarias, en los que vamos a reforzar los principios de austeridad y eficiencia en el gasto público, garantizando en todo caso los mismos parámetros de calidad y seguridad en los distintos modos de transporte. Desde 2004, el Gobierno de España ha trabajado con determinación para corregir los desequilibrios derivados de un modelo territorial en el que se privilegiaba las relaciones centro-periferia, que penalizaba las relaciones entre los distintos territorios de España. Este sistema dificultaba el progreso económico y social, y es incompatible con el desarrollo del Estado autonómico, por lo que vamos a continuar apostando por el mallado de la red, sin descuidar la conservación y el mantenimiento de las infraestructuras de carácter radial.

Señorías, a continuación voy a describir las prioridades del Ministerio de Fomento en los diferentes modos de transporte. Comenzaré por el ferrocarril. En cercanías, continuaremos con la puesta en servicio de nuevos trenes dentro de la estrategia de consolidación de una oferta ferroviaria de alta calidad, fiable, segura y atrayente al ciudadano. Comprometerse con las cercanías es comprometerse con los ciudadanos que viven en los municipios de la periferia de las grandes ciudades, es reforzar, reitero, la cohesión social y es apostar con determinación, reitero también, para combatir el cambio climático. Consideramos prioritario este medio de transporte, y después de presentar los planes para las cercanías de Madrid y de Barcelona, que presentaré el próximo día 25, con una inversión cercana a los 10.000 millones de euros, tenemos la intención de hacerlo en otros lugares de España. En este sentido, les reafirmo mi intención de suscribir próximamente dos convenios, con el Cabildo de Tenerife y con el Cabildo de Gran Canaria, que ayuden a mejorar e impulsar las infraestructuras ferroviarias en el Archipiélago, para unir el norte y el sur de cada una de estas islas, dando servicio a su vez a las principales poblaciones. Asimismo, y en el marco de colaboración con el Gobierno de Illes Balears, vamos a impulsar también el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias en la ciudad de Palma. En la red convencional, continuaremos invirtiendo en la modernización y mejora de las infraestructuras y de los servicios en los principales corredores de tráfico, trabajando en estaciones, centros logísticos y trenes, al objeto de que el ferrocarril pueda ofrecer unos servicios competitivos

para los ciudadanos y empresas. Con la renovación del parque móvil, además del salto tecnológico y de eficiencia energética que va a suponer, incrementaremos los asuntos referidos a seguridad y confort de los usuarios.

El desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad prevista en el PEIT continua siendo una de nuestras mayores prioridades. La incorporación de los servicios de alta velocidad se está ya consolidando como uno de los elementos básicos de vertebración y cohesión territorial de nuestro país. Los beneficios de las nuevas líneas se han extendido a una parte del territorio español, gracias a la construcción de cambiadores de ancho por ADIF y a la progresiva incorporación de trenes de rodadura desplazable por RENFE-Operadora. Como ejemplo más significativo cabe destacar la reducción en más de una hora del tiempo de viaje en la relación entre Madrid y las diversas ciudades del norte de España, en una hora y media en el viaje de Madrid a Granada, de dos horas en la relación entre Galicia y Cataluña o de siete horas y media en el trayecto Barcelona-Málaga. Además, desde 2004 hemos duplicado tanto las frecuencias como las ofertas de plaza. La respuesta de los ciudadanos a estas mejoras del servicio ha sido espectacular. El número de viajeros en trenes de alta velocidad ha pasado de 9 millones en 2007 a más de 16 millones en 2008. En esta legislatura continuaremos el gran esfuerzo inversor en alta velocidad, llegando a ser en 2010 el primer país del mundo en kilómetros de obras de alta velocidad y pasando a ser en 2012 el primer país del mundo en kilómetros de alta velocidad en servicio. Este esfuerzo supondrá que el 55 por ciento de la población se situará a menos de 50 kilómetros de una estación de alta velocidad.

Señorías, en lo que se refiere a las carreteras, el objetivo de la legislatura se concreta en la puesta en servicio de 1.500 kilómetros de nuevas vías de alta capacidad. Con estos nuevos tramos al final de la legislatura tendremos una red de autovías y autopistas de casi 12.000 kilómetros. Buena parte de estos trabajos se sitúan en los grandes corredores. Destacaré, a modo de ejemplo, el desarrollo de la autovía Ruta de la Plata, A-66. En la presente legislatura estará en servicio en la totalidad de su recorrido, a excepción del tramo Benavente-Zamora, que estará en construcción. También pondremos en servicio en esta legislatura la totalidad de la autovía del Cantábrico, A-8, entre Galicia y el País Vasco, y concluiremos la A-7, que unirá la Costa del Sol, Granada y Almería. También mantenemos nuestro apoyo al desarrollo de la red de carreteras de las islas. Hemos alcanzado acuerdos con los consells insulares de Mallorca, Menorca, Ibiza y Formentera y se han incrementado las licitaciones previstas en el convenio de carreteras de Canarias. Junto a la puesta en servicio de nuestras vías, estamos haciendo un gran esfuerzo para la modernización de las existentes, como es el caso del paso de Despeñaperros, eje central hacia el sur de España. El ministerio ha puesto en marcha el Plan de adecuación, reforma

y conservación de las autovías de primera generación, que supone el acondicionamiento integral de 2.131 kilómetros de autovías para situarlas en los mismos estándares de calidad y seguridad que las autovías más modernas. El plan, que se desarrolla en dos fases, ya se ha iniciado, habiéndose licitado y adjudicado diez tramos que abarcan casi 1.000 kilómetros, y vamos a licitar, antes de que acabe el verano, dos tramos más que afectarán a 137 kilómetros, con una inversión prevista de 510 millones de euros, cuya consecuencia —porque saben ustedes que todas las actuaciones que tienen que ver con conservación y mantenimiento generan bastante empleo— es que el empleo que se estima crear está en 14.000 puestos de trabajo. Además, en este primer año de legislatura, se han invertido cerca de 1.100 millones de euros para la mejora de condiciones de circulación y seguridad en toda la red de carreteras del Estado. Estas mejoras están suponiendo una mayor atención al usuario de la carretera, por el incremento de la seguridad y de la calidad en las prestaciones, que junto al acondicionamiento y aumento de las áreas de descanso vigiladas, contribuirán también a una mayor eficiencia de las empresas del transporte. El Gobierno está llevando a cabo todas las medidas necesarias para facilitar la reestructuración de este importante sector, para posibilitar la superación de la presente coyuntura de baja demanda y para mejorar su competitividad a largo plazo. Como saben, el Gobierno acordó con el sector actuaciones que incluyen, junto a las de ordenación del mercado, medidas de carácter fiscal y social y que han sido puestas en marcha de forma coordinada por todos los departamentos competentes. Me gustaría recordar a SS.SS. que, dentro del PlanE, se han incluido 54 medidas para el transporte de mercancías por carretera y otras 44 para el transporte de viajeros, cuyo grado de ejecución supera hoy el 85 por ciento, que beneficiarán a unas 4.000 empresas de transporte de viajeros y a más de 120.000 de transporte de mercancías. Por último, quiero destacar las medidas sociales, dirigidas a los transportistas autónomos mayores de 58 años, con una dotación de 120 millones de euros, el triple de la dotación inicial de 2008, que va a facilitar el retiro de la actividad de aproximadamente 2.000 de estos transportistas.

Señorías, dado el signo estratégico del tráfico aéreo, mejorar las infraestructuras aeroportuarias es fundamental para incrementar la competitividad de nuestra economía. Vamos a seguir manteniendo los más altos niveles de seguridad, incrementando su capacidad y su operatividad, necesarios para poder atender adecuadamente la demanda presente y futura. Además, llevaremos a cabo las actuaciones precisas para mejorar la conectividad de los aeropuertos con el ferrocarril y la carretera. Como dato indicativo de este esfuerzo inversor, puedo señalar que a día de hoy se están construyendo 1.860.000 metros cuadrados de edificios terminales, entre ampliaciones y nuevas terminales. Como hecho más significativo destacaré la puesta en servicio, el próximo 16 de junio, de la terminal 1 del aeropuerto de Barcelona. Esta

terminal de 544.000 metros cuadrados es la inversión de referencia del Plan Barcelona, que podrá aumentar hasta 90 operaciones a la hora, con lo que el aeropuerto tendrá capacidad para gestionar hasta 70 millones de pasajeros al año. Antes de que termine este año definiremos un nuevo modelo de gestión aeroportuaria que dé entrada al sector privado e incorpore a las comunidades autónomas. El nuevo modelo contribuirá a los objetivos de garantizar la seguridad y la calidad de los servicios públicos aeroportuarios, maximizando la capacidad de las instalaciones, garantizando la autonomía financiera del sistema y avanzando en la implantación del cielo único europeo.

En materia de infraestructuras portuarias, el conjunto de las actuaciones previstas en esta legislatura va a suponer una notable ampliación en cuanto a la superficie de agua abrigada, la longitud de línea de atraque y la superficie terrestre para aumentar el depósito de mercancías. Entre las más significativas citaré las ampliaciones de los puertos de Gijón, Ferrol, A Coruña, Algeciras o Barcelona.

Señorías, no les oculto la importancia que tienen los puertos en el comercio exterior, ya que son los que canalizan los grandes flujos internacionales siendo por tanto esenciales para el desarrollo de nuestras actividades productivas. En concreto, el 85 por ciento de las importaciones y el 60 por ciento de las exportaciones se realiza a través del transporte marítimo. Con el objetivo de hacer los puertos más competitivos racionalizando cuestiones como la determinación de las tasas por servicios portuarios y la ordenación del sector de estiba, impulsaremos la aprobación de la ley de puertos, en tramitación en este Parlamento en estos momentos, para lo que espero contar con un amplio consenso de los grupos parlamentarios, singularmente con el Partido Popular.

Por su importancia he dejado para el final de esta exposición sobre el desarrollo de las infraestructuras en los modos de transporte las conexiones de nuestro país con nuestros vecinos y que dada la dimensión de nuestra relación comercial y por nuestra posición geográfica, nos obligan a prestar una atención muy especial. Como saben, las principales conexiones transfronterizas forman parte de las redes transeuropeas de transportes, y su ejecución tiene el carácter de proyecto prioritario de la Unión Europea. Y prioritario es, desde luego, para el Gobierno de España impulsar su desarrollo, vital para mejorar también en esto la competitividad de nuestra economía. Desde el año 2003 están considerados como ejes prioritarios dentro de las redes transeuropeas de transporte: el proyecto prioritario número 3, con sus ramas atlántica y mediterránea, y que se prolonga hasta Lisboa; el proyecto prioritario número 16, que conecta Sines y Algeciras con Madrid y París, que de acuerdo con el PEIT incluye Zaragoza y la travesía central del Pirineo; el proyecto prioritario número 8, que conecta Lisboa y Oporto con Vigo y A Coruña y el proyecto prioritario número 19 relativo a la interoperabilidad de la red ferroviaria para la alta velocidad en la Península.

Como SS.SS. saben, el corredor mediterráneo no estaba incluido como uno de los proyectos prioritarios en las redes transeuropeas de transporte. Nosotros hemos decidido que forme parte de dichas redes y por eso en la revisión de las redes transeuropeas que se va a producir en el año 2010 impulsaremos su incorporación como eje prioritario, que coincide además con la Presidencia española de la Unión Europea. Pero no estamos esperando hasta entonces para comenzar a trabajar, pues ya tenemos en ejecución muchos proyectos incluidos en este corredor.

En cuanto a las principales conexiones terrestres con Francia, continuaremos impulsando de forma conjunta los trabajos de las conexiones ferroviarias de alta velocidad. En relación con la conexión con la frontera francesa desde Barcelona y su puerto, el beneficio será múltiple, ya que también se verán beneficiados otros destinos en España. Esta conexión, que ya se encuentra en fase de obras en la totalidad de su trazado, entrará en servicio de forma provisional en el año 2010. Asimismo, la nueva línea de alta velocidad entre Barcelona y la frontera francesa conectada con la sección internacional estará en servicio en el año 2012. Por otro lado, la conexión internacional entre Vitoria y Dax dará continuidad a la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Vitoria, conectando con la red francesa por su fachada atlántica. En relación con la nueva travesía central del Pirineo, en breve vamos a constituir una agrupación europea de interés económico que se encargará de la realización del programa de estudios. Por lo que a la conexión Canfranc-Pau se refiere, durante el segundo semestre de 2009 se pondrá en marcha la realización de los estudios complementarios de la evaluación de la reapertura de la línea internacional con la participación de las regiones implicadas, Aragón y Aquitania.

Señorías, estos avances son hitos históricos. Con estas actuaciones nos vamos a conectar plenamente con las redes europeas terminando así con más de cien años de aislamiento de nuestra red, y en un futuro, como establece el PEIT, al conectar los dos mares mediante el corredor cantábrico-mediterráneo para viajeros y mercancías, podremos incrementar sustancialmente las oportunidades comerciales, turísticas y de comunicación y convertirlo en un eje estratégico en las comunicaciones, tal y como planteé hace pocos días en mi reciente visita al presidente Sanz, de Navarra, y al presidente Patxi López, de Euskadi.

Por lo que se refiere a las llamadas autopistas del mar, en la fachada atlántica la conexión de los puertos españoles de Algeciras, Vigo y Gijón con los puertos franceses de Nantes-Saint Nazaire y Le Havre entrarán en funcionamiento a lo largo de 2009, según lo hemos acordado en la cumbre hispano-francesa de Madrid del pasado 28 de octubre. En la fachada mediterránea, impulsaremos su ampliación en colaboración en este caso con Italia para mejorar la oferta existente. Por otro lado, en el marco de las cumbres bilaterales con Portugal, continuaremos impulsando las nuevas conexiones ferro-

viarias y los enlaces por carreteras de alta capacidad con este país. En cuanto al ferrocarril, en la cumbre de enero de este año, alcanzamos un acuerdo sobre la ubicación, financiación, explotación y jurisdicción de la estación internacional en la línea Madrid-Lisboa, e igualmente, para la conexión Vigo-Porto, acordamos el punto de cruce del río Miño y los trazados de acceso. En relación con las conexiones viarias, la autovía Verín-frontera portuguesa estará finalizada en 2010, enlazando con la autopista portuguesa A-24.

Finalmente, quiero destacar que mantenemos una estrecha colaboración con Marruecos a través de la sociedad conjunta para el estudio de un enlace fijo por el Estrecho y de forma más amplia con los demás países de la región euromediterránea a través del grupo de transporte del Mediterráneo occidental.

Señorías, además de la eficiencia, un componente esencial de nuestra política desde el Ministerio de Fomento será la seguridad. Nuestros objetivos en este campo son diversos. En carreteras quiero destacar especialmente el programa de actuación en los 776 tramos de concentración de accidentes identificados. Hemos puesto en marcha con este fin las actuaciones de señalización e instalación de dispositivos de control de velocidad contempladas en el convenio acordado con la Dirección General de Tráfico. A la vista de los datos que esta suministra sobre accidentes en carretera, en los que se observa que de los 1.929 accidentes mortales que se produjeron el año pasado, 1.499 tuvieron lugar en carreteras secundarias, les anuncio mi intención de crear un grupo de trabajo con las comunidades autónomas en el marco de la Conferencia Sectorial de Transportes para elaborar un plan de actuación para la eliminación de los tramos de concentración de accidentes también en esas carreteras secundarias que son competencia de las comunidades autónomas. Igualmente continuaremos el desarrollo del nuevo Plan de barreras de seguridad especiales 2008-2012, que contempla un II Plan de barreras para motocicletas, una vez completado el anterior Plan de instalación de barreras de seguridad 2006-2008. Continuaremos con la ejecución del Plan de mejora de la seguridad de los túneles, presentado en este primer año de legislatura, que incluye la remodelación —así lo vamos a hacer— de 280 túneles. Hemos establecido —le doy a ello una especial importancia— el Plan de Viabilidad Invernal, un protocolo de coordinación de actuaciones de los órganos de la Administración General del Estado ante nevadas y otras situaciones meteorológicas extremas que puedan tener consecuencias en la red de carreteras del Estado. También quiero anunciar el establecimiento en esta legislatura de un proyecto de atención directa en carretera, que será una herramienta que contribuirá a la mejora de la seguridad vial, además de suponer un aumento de la calidad del servicio a los usuarios. A su vez, crearemos la agencia estatal de seguridad del transporte terrestre, con el cometido de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad y para la detección, análisis y evaluación de los riesgos de

seguridad en los transportes terrestres de competencia estatal.

Respecto al ferrocarril, cabe destacar de forma especial que seguiremos impulsando el Plan de supresión de pasos a nivel 2005-2012, en el que mantendremos el impulso dado en el último año y continuaremos instalando nuevos sistemas de señalización y control automatizados, que ayudan a modernizar y mejorar las prestaciones y la seguridad de la red ferroviaria.

En materia de seguridad aérea, aplicaremos el principio de tolerancia cero. Con la puesta en marcha en octubre de 2008 de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea hemos dado un paso muy importante en la ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria. Continuaremos con la implantación del Plan general de seguridad de AENA en los aeropuertos y en el sistema de navegación aérea y procederemos también en la legislatura a la actualización de los planes invernales también en los aeropuertos.

En cuanto al transporte marítimo, una vez culminada la ejecución del Plan nacional de salvamento marítimo 2006-2009, aprobaremos el nuevo plan de salvamento marítimo 2010-2013, que vendrá a reforzar especialmente las capacidades y medios de prevención y lucha contra la contaminación y mejorará la gestión de los equipos específicos destinados a estas tareas. Además, vamos a actualizar y a ampliar el Plan de seguridad marítima para buques pesqueros y sus tripulantes, aprobado durante la pasada legislatura. Finalmente, les anuncio la creación de un observatorio sobre la seguridad, dentro del Ministerio de Fomento, que tendrá como misión el seguimiento puntual de estos planes y la elaboración de propuestas de actuación tendentes a la mejora de las condiciones de seguridad de nuestras infraestructuras y medios de transporte.

En materia postal dos grandes líneas vertebrarán nuestro trabajo: la mejora en la prestación del servicio postal universal y la potenciación de la libre competencia en el sector. Por ello, pondremos en funcionamiento, antes de que finalice el año, la comisión nacional del sector postal, sobre la que les anuncio que tengo la disposición de consensuar su composición con los grupos parlamentarios. Esta entidad, dotada de autonomía e independencia, será el órgano regulador encargado de garantizar la competencia entre los distintos operadores, aumentando de esta manera la eficacia, la eficiencia y la calidad del servicio postal y, con ello, la protección del derecho al acceso a las comunicaciones postales a todos los ciudadanos. Asimismo la futura ley postal, que debe trasponer la tercera Directiva Postal antes del 31 de diciembre de 2010, contribuirá también a la mejora de los niveles de calidad del servicio y liberalizará este mercado. La nueva ley asegurará también la solidez financiera de Correos, entidad que da empleo a más de 65.000 trabajadores. En este sentido, quiero anunciar aquí la disposición de mi departamento a mantener un permanente diálogo social con todos los agentes impli-

cados en el sector postal y, muy particularmente, con los representantes de los trabajadores.

Para concluir, quisiera resumir muy brevemente la actuación que el Ministerio de Fomento va a potenciar durante la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea en el primer semestre del año 2010. La innovación tecnológica, la sostenibilidad y la seguridad en el transporte serán los asuntos prioritarios de la Presidencia del Consejo Europeo de Transportes. En materia de innovación, vamos a potenciar el desarrollo y el despliegue de los sistemas inteligentes del transporte, según lo previsto en el plan de acción presentado recientemente por la Comisión, haciendo especial hincapié en el transporte terrestre. Por otra parte, a principio de 2010 comenzará la prestación de servicios de Egnos, permitiendo su utilización por el transporte marítimo y aéreo. Asimismo se fomentarán los acuerdos con terceros países para asegurar no solo la utilización del sistema sino también su compatibilidad con los ya existentes. En lo que concierne al ámbito de la seguridad en el transporte, los esfuerzos se centrarán en la adopción de una postura común sobre la financiación de la seguridad en los aeropuertos, en el desarrollo y mejora de la normativa existente en materia de seguridad aérea y en la mejora del marco regulador de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Finalmente, me gustaría destacar el firme compromiso que la Presidencia española del Consejo tendrá con el proceso de potenciación de los medios de transporte sostenible en el marco de la revisión de la política de redes transeuropeas del transporte. En ese ámbito, el cambio de orientación en favor de la sostenibilidad que está impulsando la Comisión tendrá uno de sus momentos clave bajo la Presidencia española, ya que se debatirá la metodología para la adopción de las directrices que marcarán esa nueva orientación, tanto en lo que concierne al transporte ferroviario como al transporte marítimo. Así, se potenciarán especialmente las cuestiones relacionadas con el transporte ferroviario de mercancías como elemento esencial del transporte sostenible. Y en relación con el transporte marítimo, se propondrá la revisión de los criterios sobre los que se basa el desarrollo de las autopistas del mar, de forma que pueda hacerse su despliegue de manera más eficiente. Igualmente, se impulsarán los trabajos para la eliminación de barreras y controles en los puertos, con el fin de facilitar el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia.

Señorías, como pueden observar, nuestra tarea es ingente, pero estoy seguro que con la colaboración de todos lograremos dar pasos significativos en la modernización de nuestro país. Sepan ustedes que mi compromiso es desarrollar las políticas que les he expuesto desde el diálogo, la colaboración y el respeto mutuo con el resto de administraciones, empresas y agentes sociales, así como, por supuesto, con los parlamentarios de esta Comisión. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Tras la intervención del ministro, comenzará la intervención el Grupo Mixto. Compartirán tiempo durante ocho minutos el señor Perestelo, de Coalición Canaria, y el señor Jorquera, del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ:** Señor ministro, sean mis primeras palabras en su primera comparecencia en esta Comisión para valorar de manera positiva su oferta de diálogo, que conocemos de tiempos anteriores. Reciba también desde nuestra posición política, Coalición Canaria, nuestra oferta de diálogo. Le deseamos los mayores éxitos en la difícil misión de revitalizar la obra pública en España, tan necesaria para reducir el paro como para mejorar la competitividad que tanto amenaza nuestra salud económica.

Señor ministro, el pasado mes de octubre Coalición Canaria presentó una iniciativa parlamentaria tendente a mejorar la conectividad aérea con Canarias y a poner el sistema aeroportuario al servicio de la primera industria insular, la turística. Aquella iniciativa se aprobó parcialmente por la Cámara, pero no ha sido hasta el debate sobre el estado de la Nación cuando se ha anunciado que una de aquellas medidas, la reducción de las tasa aéreas, se va a llevar a cabo en Canarias y de forma parcial, no concretada hasta ahora. Por tanto, valorando la sensibilidad y la disponibilidad de la secretaria de Estado en un tema tan importante para Canarias —en su paso por esta Cámara demuestra esa sensibilidad con nuestro grupo parlamentario, con el Gobierno de Canarias—, nos gustaría conocer si se va profundizar en la aplicación de todas las medidas referidas a vuelos turísticos respecto a próximas temporadas. Anunciando una medida un mes y medio antes del inicio de la temporada turística es muy difícil que las compañías aéreas puedan reaccionar ante esa oferta e incrementar, como se plantea como premisa, esa oferta de vuelos y de plazas, por lo que sería deseable continuar —y sé que su Gobierno está dispuesto a seguir hablando con el Gobierno de Canarias— con esa posibilidad de explorar esa aplicación más allá de la temporada de verano para hacerlo extensible a la próxima temporada de invierno, donde realmente podría tener efectos deseables para el desarrollo del sector turístico en Canarias. Lo mismo ocurre con la posibilidad de establecer tasas diferenciadas en momentos de operatividad menos intensa, es decir, en momentos en que los aeropuertos tienen menor intensidad, potenciar esa operatividad precisamente en esos horarios con una oferta mejor de tasas que haga más atractivo el deseo de las compañías aéreas de volar hacia estos aeropuertos.

Había también medidas de participación o coparticipación de AENA en campañas de promoción de los aeropuertos, para captar nuevas rutas y nuevas ofertas de vuelos hacia Canarias. Preguntaríamos si el ministerio tiene previsto firmar el convenio de colaboración al que hacíamos referencia en el año 2004 con el Gobierno de Canarias como paso previo a la futura cogestión aero-

portuaria en Canarias. Esta tarde vamos a tener oportunidad de debatir en el Congreso una ley orgánica de transferencias a Canarias —la Lotraca 2 en este caso—, en la que se habla precisamente de la gestión de puertos y aeropuertos y, sobre todo, de la cogestión de esos puertos y aeropuertos con entes participados por el Estado, las comunidades autónomas, cabildos y ayuntamientos. La ley de puertos a la que usted ha hecho referencia está en esta Cámara pendiente, incluso con ampliación de plazos de enmiendas. Imagino que no se tratará antes del mes de septiembre, pero en todo caso nuestro grupo ofrece colaboración en la tramitación de un proyecto de ley muy importante para Canarias.

El ministro hacía antes referencia a la buena gestión del ministerio en la etapa anterior. En este caso tenemos una duda que queremos poner sobre la mesa. Creemos que no se hizo una defensa del sistema de tasas portuarias en Canarias como corresponde a una región ultraperiférica, como está establecido en el artículo 299.2 del Tratado de Ámsterdam. Creemos que la resolución motivada de la Comisión Europea trae causa precisamente de la no actuación por parte del ministerio en relación con un escrito enviado por la propia Comisión para defender el modelo de tasas diferenciado en los puertos canarios. Seguimos manteniendo que eso es posible en estos momentos al tratarse de puertos de una región ultraperiférica. Hablaba usted de nuevas ampliaciones de puertos en todo el territorio del Estado y no habló —no sé si porque su ministerio no trabaja en esa perspectiva, pero sí es la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife— del futuro puerto de Granadilla en la isla de Tenerife.

Señor ministro, en sus visitas a las comunidades autónomas está anunciando nuevas fuentes de recursos y fichas financieras para las obras pendientes. A la vista de la revisión general, preguntaría en cuánto estima que se podrá cifrar la revisión del convenio de carreteras con el Gobierno de Canarias. Me consta que con su llegada al ministerio se ha activado el diálogo con la Comunidad Autónoma de Canarias y ha habido también esta semana una reunión entre el consejero y la secretaria de Estado. Por tanto, entiendo que es una cifra que usted nos puede dar y anunciar en este debate.

En relación con el transporte aéreo, al Gobierno de Canarias le consta que su ministerio está trabajando en un real decreto que modifica el modo de acceder de los ciudadanos de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla a la bonificación por residencia, que llevaría incluso implícita la imposibilidad de poder prefacturar, de utilizar las nuevas tecnologías en la facturación de los vuelos. Si es así, le preguntamos si se piensa cambiar, si piensa modificarlo o si se está trabajando en ello. Todos estamos de acuerdo en la lucha contra el fraude, pero, indudablemente, tiene que ir en beneficio y no en detrimento de los servicios a los usuarios.

Usted se refería al transporte por carretera y hablaba de ese Plan Renove para autobuses en territorio del Estado, pero también nos gustaría hablar del contrato-

programa con la Comunidad Autónoma de Canarias. Usted sabe que se atiende a criterios de kilómetros y renovación de flota y nos parece que habría que ampliar esos criterios a la potenciación de las políticas sociales; políticas sociales para el transporte regular por carretera para los más desfavorecidos, discapacitados, mayores, parados que buscan un puesto de trabajo en otros municipios distintos al que residen, etcétera.

En definitiva, señor ministro, como ve, son cuestiones puntuales de Canarias. Están en el ánimo de la colaboración que usted conoce de nuestra fuerza política en el Congreso de los Diputados y, como digo, le animamos a seguir perseverando en el trabajo. Ojalá se consiga en este periodo de tres años todo lo que usted ha anunciado hoy en esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Perestelo, por ajustarse estrictamente al tiempo.

Tiene el mismo tiempo el señor Jorquera, del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, quiero saludar al ministro y darle las gracias por su comparecencia. Voy a procurar ajustarme estrictamente al tiempo establecido y a los contenidos de esta primera comparecencia en la que se trataba de que nos informase sobre las líneas generales de la política de su departamento. Procuraré ceñirme a estos aspectos, dado que después hay un segundo punto relativo específicamente a Galicia.

Comienzo no sin antes hacer una aclaración. El Bloque Nacionalista Galego también solicitó con fecha 17 de abril su comparecencia para que informase de las previsiones respecto a Galicia en materia de infraestructuras. En la reunión de la Mesa de esta Comisión en la que se ordenó la convocatoria y los trabajos de esta sesión, no sé por qué razones, porque por problemas de agenda no pude asistir, no se incluyó en el orden del día la solicitud de comparecencia formulada por el BNG, cuando la práctica habitual es que se acumulen todas. Hablé con el presidente de la Comisión y él manifestó la mejor disposición para corregir este aspecto y así tengo que decirlo, pero el Grupo Parlamentario Popular, dado que se requería consenso, imposibilitó que figurase en el orden del día. En cualquier caso, quiero dejar constancia expresa de que el BNG también había solicitado su comparecencia.

Dicho esto y ciñéndome al contenido de esta primera parte de su comparecencia, en buena parte de su intervención usted ha expuesto la importancia de la obra pública —en particular, la que se refiere a inversión en infraestructuras y transporte— en un contexto de crisis como un elemento de reactivación de la economía, como un elemento que puede contribuir a modificar el patrón de crecimiento en la medida en que estamos hablando de apostar por el capital físico, por infraestructuras productivas, y además ha hecho mención a la importancia en particular del transporte

público y del transporte por ferrocarril para contribuir a un modelo de desarrollo sostenible. Coincidimos con todos estos aspectos, pero nos preocupa que precisamente en un contexto de crisis, de merma de los ingresos del Estado, planes de actuación muy importantes en este campo se puedan ver mermados. Por tanto, me gustaría que en su respuesta fuese lo más explícito y concreto posible a la hora de aclarar si hay recursos para acometer los planes en marcha o si su priorización puede verse afectada por esta mayor limitación de recursos.

En ese sentido, ha hablado explícitamente de una nueva estrategia que cuente con el sector privado en cuanto a la gestión y explotación de infraestructuras. También me gustaría que en su turno de respuesta aclarase un poco más los términos de esa participación, porque a nosotros nos surge una primera prevención. El sector privado acostumbra a asumir —entre comillas— riesgo cuando considera que ese riesgo es razonable de cara a extraer una rentabilidad económica. Las infraestructuras son importantes para corregir desequilibrios, no solo de carácter social sino también de carácter territorial. En debates en esta Comisión hemos insistido en que a la hora de priorizar infraestructuras es importante no simplemente acometerlas allí donde haya demanda, sino que también es fundamental tener en cuenta la importancia que tienen para generar demandas. Por tanto, la dependencia de determinados planes del concurso del capital privado nos preocupa en principio y nos gustaría que nos aclarase sus términos y en qué medida ese contexto de menores ingresos públicos puede afectar a algunas inversiones en marcha, en particular, las relativas a Galicia, aunque me referiré detallada y explícitamente a ellas en la segunda intervención.

En cualquier caso, desde nuestro punto de vista, es importante hacer un uso racional de los recursos públicos. En un contexto de crisis es más necesario que nunca apostar por la inversión pública en materia de infraestructuras, pero también es necesario hacer un uso racional de los recursos públicos, que no son ilimitados, para asegurar la mayor rentabilización social de esas inversiones. En ese sentido, en el proceso de diálogo que ha mantenido con los distintos grupos parlamentarios una vez que ha tomado posesión como ministro ha manifestado su posición a dialogar respecto a la revisión de algunos aspectos del Plan estratégico de infraestructuras y transportes. Le voy a apuntar un aspecto que, a criterio del BNG, habría que reconsiderar, que es la previsión de construir vías de alta capacidad o autopistas exentas de peaje alternativas allí donde existen autopistas de peaje. Eso puede ser necesario y justificado en algunos itinerarios, pero en otros pensamos que no y que es mucho más lógico apostar por una política de reducción progresiva de los peajes hasta su total eliminación. En Galicia tenemos algunos casos. El Congreso de los Diputados, a iniciativa del BNG, se posicionó a favor de que el Gobierno central dialogase con la Xunta de Galicia de cara a transferir

la autopista de peaje AP-53 entre Santiago y Alto de Dozón. Usted conoce bien Galicia. Sabe que estamos hablando de una autopista que forma parte del itinerario Santiago-Ourense, que es estatal y de peaje en la mitad de ese itinerario, para ser autonómica y exenta de peaje en el resto. Creemos que sería mucho más lógica una política gradual de revisión de esos peajes y la transferencia de la gestión de esa autopista, por formar parte de un itinerario interior de Galicia, a la Xunta de Galicia. Me gustaría conocer su disposición al respecto. En lo que afecta a la autopista del Atlántico, sería lógico apostar por una política a medio plazo de rebaja progresiva de los peajes antes de por construir una autovía alternativa. También nos gustaría conocer su disposición a transferir la gestión de esta autopista, que discurre íntegramente por territorio gallego y que, sobre todo, resuelve problemas de interconexión interna, a la Xunta de Galicia.

Por lo que respecta al ferrocarril, desde nuestro punto de vista, siendo fundamental impulsar la llegada del AVE a Galicia, es tan importante apostar por concluir las líneas troncales de uso exclusivo para tráfico de pasajeros de alta velocidad como por modernizar el resto de la red ferroviaria para adecuarla a las altas prestaciones y permitir su adecuación para distintos usos, no solo para el transporte de viajeros de velocidad alta, como se denominaba antes, sino también para transportes de proximidad y para una apuesta decidida por el transporte de mercancías. No entenderíamos un mapa ferroviario en el Estado español en el que hubiese un ferrocarril del siglo XXI conviviendo en muchos espacios con un ferrocarril más propio de la primera mitad del siglo XX. Por tanto, nos gustaría saber cuáles son las prioridades de su departamento de cara a la adecuación a las otras prestaciones ferroviarias de la red convencional y a su modernización, algo que es muy importante en Galicia, por ejemplo, para asegurar la conectividad de la ciudad de Lugo.

Por lo que respecta a la apuesta por las cercanías en las principales áreas urbanas, usted sabe perfectamente que en Galicia carecemos de servicios de proximidad. El Congreso de los Diputados se manifestó a favor de que el Gobierno central dialogase con la Xunta de Galicia de cara a hacer viable el traspaso a la misma de la red que quede en desuso por las nuevas redes ferroviarias de alta velocidad. Nos gustaría saber si su departamento mantiene esta disposición y, al mismo tiempo, qué disposición tiene a entablar un diálogo con la Xunta de Galicia, de cara a la implantación de servicios de cercanías en Galicia e incluso a considerar el traspaso de su gestión.

En cuanto a los aeropuertos, incidiendo en ese argumento de la importancia de extraer, en un contexto de crisis, la máxima rentabilidad social a la inversión pública y, por tanto, de definir bien las prioridades, nos gustaría saber si en el plan de inversiones para la mejora y ampliación de distintos aeropuertos, se ha hecho un estudio para tener en cuenta el impacto que va a tener la llegada del AVE a muchas ciudades en el tráfico aéreo

de esos aeropuertos. Me estoy refiriendo sobre todo a aeropuertos que tienen conexiones con Madrid, apelando a ese uso racional de los recursos públicos, a esa planificación de los recursos que no son ilimitados, y nos gustaría saber si en la definición de ese nuevo modelo de gestión se va a hacer una apuesta decidida por la descentralización de la gestión aeroportuaria. Desde luego, el modelo que nos anunció en su comparecencia la anterior ministra distaba muy mucho de dar satisfacción a las demandas de las comunidades autónomas, dado que era un modelo que limitaba la participación autonómica prácticamente al aeropuerto de El Prat en Barcelona y a los aeropuertos insulares y además en unas condiciones de participación claramente minoritaria de las comunidades autónomas. Nos gustaría que nos comentase si esto va a ser repensado y se va a apostar decididamente por un modelo de descentralización de la gestión, como ocurre en la mayoría de los países europeos.

Para no excederme más del tiempo establecido concluyo con una referencia a los puertos. Usted ha dedicado parte de su intervención a enumerar las principales inversiones previstas en esta materia, ha citado los puertos exteriores de Ferrol y de A Coruña y también ha hecho mucho hincapié en la necesidad de apostar por la conectividad de todos los puertos y de la intermodalidad en el sistema de transporte. Por tanto, nos gustaría saber cuáles son las previsiones de su departamento de cara a asegurar la conexión por ferrocarril de estos puertos. Sabe que en los Presupuestos Generales del Estado para este ejercicio, a iniciativa del BNG, se aprobaron partidas para acometer estudios informativos con este fin.

Concluyo ya con una referencia a la ley de puertos. No voy a explicar las opiniones del BNG con respecto al proyecto de ley, dado que está en trámite parlamentario. Nos parece necesario procurar llegar al máximo consenso entre todas las fuerzas políticas y todos los agentes sociales. En ese sentido, le formulo una petición. Su departamento ha establecido diálogo con la mayoría de los agentes sociales, pero no con los sindicatos más representativos en el campo de la estiba. La Coordinadora de Estibadores y la Confederación Intersindical Galega tienen el 80 por ciento de la representación sindical y nos gustaría que fuesen incluidas en ese proceso de diálogo para tener una ley de puertos consensuada con la participación de todos los agentes sociales.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Herrera por Izquierda Unida-Esquerra Republicana.

El señor **HERRERA TORRES**: En nombre de Izquierda Unida-Iniciativa Verds y del conjunto del grupo parlamentario, quiero agradecerle la comparecencia al ministro, en primer lugar por el estilo. Se lo he trasladado personalmente y quiero hacerlo también públicamente. Creo que el ministro va a imprimir un estilo y unas formas que nuestro grupo, particularmente, pensaba que eran imprescindibles en todos los ministe-

rios, pero especialmente en un ministerio de la relevancia del de Fomento. Por tanto, quiero agradecerle. En segundo lugar, quiero destacar la música. He visto que por primera vez en el Ministerio de Fomento la sostenibilidad forma parte del discurso. Me gustaría que esto se trasladase después a la letra, pero para que algún día se traslade a la letra habrá que empezar a cambiar la música. De todas formas, en un ministerio en el que pesa más el cemento que la gestión de la movilidad, es relevante que desde la primera intervención del ministro está música haya cambiado.

Si estas son las felicitaciones, quisiera continuar por la necesidad de concreción. Está bien que hablemos de sostenibilidad y de medio ambiente, de la necesidad de impulsar una economía verde, pero la responsabilidad del ministerio y también del ministro debe ser preguntarse si eso es compatible con presumir de ser el primer país en kilómetros de autovía de Europa y si eso tiene que trasladarse a una revisión del PEIT para invertir en aquellas infraestructuras que nos hagan crecer más. Recuerdo las palabras del presidente del Gobierno este fin de semana diciendo que invertir un euro en banda ancha era diez veces más eficiente que invertir un euro en un ladrillo. Pues bien, hoy está claro que en un país como España, donde las infraestructuras se han multiplicado, donde nos hemos homologado a Europa, a la que incluso hemos superado en kilómetros de autovía —solamente nos supera en kilómetros de autovía por habitante un país de las características de Luxemburgo—, debería ser una responsabilidad del ministerio mandar parar la multiplicación de kilómetros de autovía, actualizar y mejorar la red de carreteras, pero entender en definitiva que se tiene que invertir más en otro tipo de infraestructura y sobre todo en gestión de la movilidad. De ahí la tercera reflexión, y es que una economía verde tiene que suponer y tiene que trasladarse a una revisión del PEIT, pero no formal, no retórica sino de verdad. Por tanto, presumir de kilómetros de autovía para tener un parque y una movilidad que nos haga más dependientes del petróleo va en una línea radicalmente reñida, señor ministro, con la economía verde que usted propugna. Sé que hay quien puede hacer compatible la economía verde con la realidad de ser el primer país en kilómetros de autovía, pero en todos los manuales está que eso es incompatible.

Como cuarto elemento, para garantizar que la economía verde prospere, usted debería entrar en el detalle sobre la ley de movilidad. Sabe que nuestro grupo viene insistiendo en la necesidad de la misma, que además han existido —me consta— diferentes borradores que han pasado de ministerio a ministerio y que nuestro grupo propuso y se aprobó —a partir de una enmienda nuestra— que este año se aprobaría la ley de movilidad. En este sentido, quiero que nos traslade con qué plazos así como con qué contenidos porque, se puede aprobar una ley de movilidad, pero desde nuestro punto de vista una ley de movilidad tiene que ser, primero, muy escrupulosa en el respeto competencial, por supuesto, pero después tiene

que incorporar elementos sobre la necesidad de que haya planes de movilidad para ciudades a partir de un determinado número de habitantes —nosotros planteábamos 20.000 habitantes pero se puede discutir—, de que tiene que haber planes de movilidad para polígonos industriales a partir de un determinado número de trabajadores y de que además estas políticas tienen que ir acompañadas de recursos por parte de la Administración General del Estado que sufraguen dichas políticas. Es más, en los planteamientos de un ministerio, que básicamente se dedica a la inversión en infraestructuras y muy poco a la gestión de la movilidad, debería haber un horizonte que situase como objetivo que el 50 por ciento del ministerio fuese a inversiones en infraestructuras pero el otro 50 por ciento a inversiones en gestión de la movilidad. En la sociedad del futuro —e incluso en la del presente— será más importante cómo gestionamos las infraestructuras que cómo las multiplicamos, porque hay un límite físico a la hora de multiplicar las infraestructuras.

En este contexto, también es muy relevante para mí que me especifique cuál va a ser su política en la aportación del ministerio a los contratos-programas de transporte. Usted sabe que el ministerio sufraga parte del transporte público de áreas metropolitanas como las de Madrid o Barcelona, pero que a la vez ese porcentaje —paga el ministerio y también pagan otras administraciones— viene siendo congelado año tras año; es decir, no hay una ampliación de la participación del ministerio. Usted ha hecho un buen diagnóstico respecto a la movilidad, sobre todo en torno a la accesibilidad que, como dice Domingo Jiménez Beltrán —al que usted conoce bien—, es el principal problema que existe en las áreas metropolitanas, y eso se traslada también con una corresponsabilidad por parte del ministerio en la ampliación de la participación de los contratos-programa, elemento que para mí es mucho más relevante que incluso las infraestructuras que ustedes se comprometan a hacer.

También en esta línea me gustaría saber si, además de la ampliación de los recursos que se pueden incrementar en los contratos-programas de transporte, va a haber ampliación de contratos-programas a toda realidad metropolitana. Señor ministro, ¿el ministerio va a sufragar el transporte público, participando con comunidades autónomas y entes locales, de las nuevas realidades metropolitanas? Porque existen muchas realidades metropolitanas donde el transporte público es muy deficiente y existe una diferencia muy grande entre Barcelona y Madrid y otras realidades metropolitanas donde, o bien las cercanías son deficientes o bien no existen, y donde por supuesto no se sufraga el transporte público. Le pongo un ejemplo que conozco particularmente pero existen muchos más, y es el del campo de Tarragona. Esta es una realidad metropolitana consolidada que tiene en torno a unos 300.000 habitantes y donde no existe el transporte público. Le pongo este ejemplo porque es el que conozco pero usted, que es gallego, me podría poner muchos más ejemplos de Galicia, con una realidad

urbana muy continua donde no existe ni transporte público ni contrato-programa, por lo que quería hacerle también esa reflexión.

Otro elemento que quería plantearle es el relativo a las mercancías. Sé que España es el primer país en kilómetros de autovía y usted ha dicho que va a ser el primer país en kilómetros de AVE, pero también sé que es el último, o de los últimos, en transporte de mercancías por ferrocarril, y usted lo sabe bien. Señor ministro, su responsabilidad en este punto está en plantear una orientación que viene de Europa, y es la política de la Euroviñeta. Usted sabe tan bien como yo que el transporte de mercancías por ferrocarril compite en desigualdad de condiciones con el transporte de mercancías por carretera, porque quien pone una tonelada de mercancías en la carretera no paga por el uso de la infraestructura, mientras que quien pone una tonelada de mercancías en el ferrocarril, paga, y eso es la Euroviñeta. Sabemos que la implementación de la Euroviñeta es compleja y que necesita de una reconversión del sector del transporte de mercancías por carretera, por supuesto que sí, pero precisamente un contexto de crisis es el contexto que permite afrontar la reconversión del sector —¿cuándo, si no?—, y le pongo los ejemplos que conozco, tales como el del autónomo dependiente que tiene que cerrar por el crédito que debe. Pues bien, tiene que haber salidas laborales para ese autónomo dependiente y tiene que haber una política estratégica para la reconversión del sector, para trasponer la Euroviñeta y para implementar lo que viene de Europa. Como segundo elemento, tienen que producirse ya las infraestructuras y el eje mediterráneo en materia de mercancías —no ya solo del transporte para pasajeros— y me gustaría que estableciera los plazos en este sentido. Y, como tercer ejemplo o tercer elemento sobre mercancías, tengo que decir que en el primer presupuesto —no de esta legislatura sino de la anterior— implementamos una partida presupuestaria que permitía que en España hiciésemos lo mismo que hacen en Suiza. En Suiza, cuando llega un camión se sube a una plataforma, que se sube a un tren y cruza Suiza, lo cual cuesta 500.000 euros. Usted sabe tan bien como yo que hoy un camión que llega a Algeciras no tiene una compañía ni una plataforma que le permita subirse a un tren y cruzar la península Ibérica. Yo ya sé por qué no se ha acometido esto, pero la pregunta es cómo lo van a hacer, porque, señorías, en primer lugar, la inversión es mínima y lo que necesitamos es también una mínima inversión. En segundo lugar, quiero saber qué van a hacer para que se ofrezcan servicios competitivos en materia de transporte de mercancías.

Ya he visto que van a continuar manteniendo aquello de que todas las capitales de provincia estén conectadas con el AVE, pero mi pregunta es si van a introducir una reflexión sobre lo que se está haciendo en Alemania y sobre si va a ser más competitivo o no en algunas zonas implementar trenes a 200 Km/hora —aunque habrá que plantear los grandes corredores con trenes a 300Km/hora— que nos permitan liberar recursos para

destinarlos a esas cercanías que debemos extender a varias áreas metropolitanas y a la financiación del transporte público.

En materia de puertos, me sumo a la reflexión del señor Jorquera sobre la necesidad de aumentar la autonomía en la gestión. Por otra parte, en materia de aeropuertos me gustaría hacer una reflexión, para acabar con el plan de cercanías de Barcelona, donde sí me gustaría centrarme algo más. Señor ministro, usted sabe que AENA puede tener buena fama en la gestión del espacio aéreo, pero si en algo es claramente deficiente es en la gestión de los servicios que presta al aeropuerto. Usted sabe que hay aeropuertos europeos que se financian en un 70 y en un 80 por ciento con las actividades del aeropuerto —venta, etcétera—, aspecto en el que AENA no es eficiente, y le podría poner muchísimos otros ejemplos.

Nosotros queremos que traigan una propuesta en este sentido que garantice la autonomía en la gestión y la decisión determinante en este caso de las administraciones, las autonómicas y las locales. Esto es lo que esperamos —no esperamos otra cosa— y se lo digo porque tenemos la aspiración de que la T 1 o T Sur no acabe convirtiéndose en la T 5 de Barajas. Ese es el problema y el riesgo que corremos, porque en materia aeroportuaria usted sabe que todo está más que centralizado. Asimismo, me gustaría que me aclarase para cuándo la desclasificación de aeropuertos como el de Reus, el de Girona o el de Sabadell, demanda que sabe que procede del Gobierno de Cataluña.

Para terminar y ceñirme al tiempo, señor presidente, entraré en materia de cercanías, que sabe que es un tema que a mi grupo parlamentario y a mí en particular nos preocupa desde cuando prácticamente nadie hablaba de cercanías. Se lo digo porque sabe que hemos incorporado en una resolución del debate sobre el estado de la Nación deberes para su ministerio. Por ejemplo, las cuatriplicaciones de vía de ancho ibérico en las entradas y salidas norte y sur de Barcelona. ¿Por qué lo hemos hecho? Porque usted sabe perfectamente que en el Plan de Cercanías que han planteado existe una clara deficiencia, desde nuestro punto de vista, porque, a diferencia de Madrid, donde sí hay cuatriplicación e incluso se plantea su ampliación, cosa que me parece muy inteligente por otra parte, en los trenes de Barcelona que viene de la segunda corona los tiempos son inferiores a los de principios del siglo pasado. Hoy tardas lo mismo en llegar a Mataró que cuando se inauguró el tren en el siglo XIX y, por tanto, le quería plantear la necesidad de que amplíen el Plan de Cercanías de Barcelona. En ese sentido, hay un informe de la Asociación para la Promoción del Transporte Público que es muy aclarador. Compara las cercanías de Madrid con las de Barcelona y compara sus planes de cercanías. No estoy criticando lo que se hace en Madrid, que es excelente, lo que le digo es que la red de cercanías más degradada de una gran área metropolitana es la de Barcelona. Las comparaciones son odiosas, pero en este caso son más que preocupantes. Las cuatri-

plicaciones, por ejemplo, no existen en el plan de Barcelona, cosa que sí existe en Madrid. En el plan de Madrid se plantea un nuevo túnel, muy razonable, de este a oeste y en Barcelona no se plantea un nuevo túnel —en su ministerio deben empezar a estudiar la necesidad de un nuevo túnel para cercanías en Barcelona—, y las nuevas líneas de Madrid tendrán 115 kilómetros, mientras que las nuevas líneas en Barcelona tendrán 25 kilómetros. Estamos hablando de estas cifras. Por eso, el próximo día 25, cuando va a presentar el plan, nuestro grupo le demandará una ampliación clara del Plan de Cercanías, porque en el que nos trae se solventan cosas que se tendrían que haber solventado hace muchísimos años. Hoy en Cataluña las cercanías llevan décadas —y usted lo sabe bien— sin inversión alguna. Se solventa la duplicación de Barcelona-Vic, algo que se tendría que haber hecho hace veinte años; se establece un túnel de 2,5 kilómetros en Montcada, solventando el cuello de botella de los trenes que vienen del Vallès, pero el problema de fondo está en que no se aborda la cuatriplicación de vía y tendrían que incrementarse incluso algunas duplicaciones. Esa es la reflexión que le quería hacer, entendiendo que hay compromisos ya aprobados por esta Cámara, como el que le planteaba de las cuatriplicaciones, el de una mejora de los servicios Intercity o el hecho de que, por ejemplo, se constituya un proyecto ejecutivo de esa línea orbital ferroviaria que uniera ciudades de la segunda corona metropolitana.

Acabo ya con una reflexión sobre infraestructura viaria, y ahora sí que es la última, señor presidente. Sabe usted que un tema polémico y recurrente en Cataluña es lo de la B-40, a la que algunos llaman cuarto cinturón. Hay un consenso en el Gobierno catalán para que sea una ronda de tráfico interno, una ronda de circulación. Le quería trasladar lo que va a ser nuestra intención y uno de los elementos que vamos a poner encima de la mesa. Queremos que hagan en la Ronda Vallès lo que se ha hecho en la N-II y, por tanto, que sea el Govern de la Generalitat quien decida el trazado. En el momento en que haya ese consenso sobre la Ronda Vallès lo que no tiene sentido es que el ministerio continúe ejecutando esa obra como si fuera una gran línea para hacer pasar automóviles, y sobre todo, tráfico continental de mercancías. Precisamente queremos que se haga el mismo acuerdo que se ha hecho con la N-II en la transferencia de la misma. Simplemente le hago esta declaración de intenciones porque, para entendernos, en el futuro esto va a ser condición *sine qua non*.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Partido Nacionalista Vasco el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Yo también desearía iniciar mi intervención agradeciendo al ministro sus informaciones y, todavía más, la oferta de colaboración. Mi grupo ha venido colaborando con este ministerio también en épocas pasadas y tampoco renuncia a poder hacerlo en épocas presentes y futuras.

Hay quien dice que cuando alguien, por ejemplo un ministro, señala con su dedo la luna solo los estúpidos miran al dedo, que hay que mirar a la luna; pero un buen amigo mío filósofo, Daniel Innerarity, dice que cuando un político señala con su dedo la luna hay que fijarse más bien en el dedo que en la luna. ¿Qué quiero decirle con esto? Que en la luna que usted nos ha pintado estoy de acuerdo, en la música, de la que ha hablado el señor Herrera. Estoy de acuerdo en que su ministerio se enfoque mucho más desde el transporte que desde las infraestructuras, desde sistemas integrales del transporte, desde sistemas sostenibles de transporte; en cierto sentido al servicio del desarrollo económico, de la vertebración territorial, de la promoción, del desarrollo empresarial, de la innovación. En todo eso, ministro, en esa luna, coincido con usted. Lo que no me atrevo es a juzgar la novedad de este enfoque. El señor Herrera le ha dicho que tiene que revisar el PEIT, pero yo no estaría tan seguro por lo que a la luna se refiere, porque tengo aquí el PEIT y las directrices de actuación dicen: directrices para el conjunto del sistema —decía en el año 2004—, visión unitaria de las infraestructuras y servicios, etcétera. Si se quiere cambiar la literatura, cámbiese; mi grupo tampoco va a oponerse a ello, pero no veo tanta necesidad. Prefiero fijarme algo más en el dedo, del que le tengo que recordar que le queda de largo 1.018 días máximo, no le queda más. Vamos a ver si llegamos hasta la misma fecha en que tuvimos en el año 2008 las elecciones y en tal caso le queda de largo a ese dedo 1.018 días, porque ya se le han cortado 443 días. Ya han pasado esos, ahí ya no hay nada que hacer. En segundo lugar, el grosor de ese dedo es una incógnita porque eso es la crisis. Las disponibilidades presupuestarias de su ministerio constituyen una importante incógnita en este momento. Con ese dedo nos vamos a tener que mover, y no va a haber más —entiendo yo—, de forma que mi intervención no quiere ir al detalle de cada uno de los aspectos de ese dedo. No, quiero jugar un poco a la doble visión para decirle básicamente dos cosas. Una: ahora que, a pesar de estar en plena campaña por Europa, Europa es lo que menos está de moda, al parecer, es de lo que menos se habla, yo voy a hablarle de Europa y quiero mostrarle una preocupación muy seria de mi grupo a este respecto. Usted nos ha hablado —también es cierto— del encaje del sistema español de transporte en Europa, pero ahí hay una clarísima e insuficiente consideración de este aspecto que, por cierto, viene de atrás. No sé por qué pero, al parecer, no terminamos de estar convencidos de que cada vez más el corazón de Europa se está yendo más hacia el este y que nosotros estamos en el mismo lugar o casi. Esta preocupación no solo es mía, es de mi grupo, pero podría citarle en relación con un evento reciente que ha tenido lugar en Madrid el 23 de marzo de este mismo año, justamente en vísperas de la cumbre hispanofrancesa —de la que usted ha hecho alguna referencia y a la que yo también me voy a referir—, un seminario sobre las infraestructuras de transporte desde el punto de vista de la empresa.

Javier Gómez Navarro decía en la introducción que por supuesto nuestras comunicaciones a través de los Pirineos son vitales para nuestras empresas, para el comercio español y para la actividad de las empresas españolas en general, pero también decía —y esta es mi preocupación— que el tema es de día en día menos prioritario —y lo decía, insisto, el 23 de marzo de este mismo año—, que los retrasos no están siendo respetados, que la Administración española se justifica alegando que no tiene sentido precipitar las cosas, siendo así que la parte francesa no garantiza la *liaison*, la unión con Francia. Dice: Ni unos ni otros avanzamos; por consiguiente, estamos en el corazón de una situación de la que no vemos la salida. Javier Gómez Navarro, presidente del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, si he traducido bien del francés al castellano, que creo que sí. Mi grupo piensa esto, y lo piensa con toda claridad. Es cierto que recurrentemente se dice que estamos dentro de los sistemas europeos de transporte, etcétera, pero bastaría con hacer un pequeño recorrido para ver en qué fundamentamos nosotros esta sensación. En la cumbre hispanofrancesa de Gerona del año 2006, hace ya casi tres años, el Ministerio de Fomento decía en una nota: Hemos pasado revista al estado de desarrollo del programa de trabajo y hemos suscrito una declaración de intenciones para la creación de una comisión intergubernamental encargada de supervisar los trabajos conjuntos en el enlace Vitoria-Das, e informado de ello a la Comisión Europea. Cumbre hispanofrancesa del 10 de enero de 2008 —estoy hablando de documentos oficiales— año y pico después: España y Francia han suscrito, en el transcurso de esta cumbre bilateral, un acuerdo internacional para la creación de la comisión intergubernamental. Ya sabe usted que muchas veces esto de crear una comisión para no hacer las cosas está a la orden del día, pero crearla con año y pico de retraso, usted me dirá adónde lleva. Cuando ustedes firman el acuerdo, uno de los puntos de ese acuerdo dice que corresponderá a esta comisión intergubernamental supervisar, en nombre de los dos gobiernos y por delegación de estos, los trabajos realizados por la agrupación europea de interés económico Sur Europa Atlántico, tramo Vitoria-Das, de forma abreviada, AEISA Vitoria-Das. Yo le aconsejo, ministro, si usted no tiene tiempo, que le diga a alguien que entre en la web de la AEISA Vitoria-Das para ver con manifiesta claridad cómo no se hace, iba a decir que nada, pero lo más próximo a nada. Acaba usted de tener la cumbre hispanofrancesa de 28 de abril de este año y todo lo que yo he leído de los enlaces ferroviarios es que Francia y España han confirmado su apoyo al desarrollo de las nuevas conexiones ferroviarias en las fachadas atlántica y mediterránea, proyecto prioritario número 3, así como los estudios de un proyecto de nueva travesía pirenaica de gran capacidad, proyecto número 16. Dígame usted qué compromiso mínimo nuevo ha contraído el Gobierno francés a este respecto. Dígame si le ha dicho que va a llegar usted con el tren de alta velocidad a Irún, con la parte que toca hacer a los españoles,

y para qué fecha, y si ese día en Irún habrá al menos una excavadora o algo haciendo que ese tren sea realmente europeo, o si estamos en pura y dura literatura a este respecto. Esta es una preocupación que debemos integrar con toda seriedad, porque si de verdad queremos contar con un nuevo sistema económico, o como se quiera llamar, eso únicamente es posible en el marco europeo, salvo que nos inventemos unos mundos aislados que ya no existen. Yo creo sinceramente que a este respecto existe muy poca conciencia, seguimos hablando como si, como decían antes, África empezara en los Pirineos, como decían los de más allá de los Pirineos. Es evidente que ya no se cree tanto que sea así, pero sí algo parecido a que es una Europa que ahí está y que se está creando en el finisterre de Europa. Es algo de lo que ellos no tienen por qué tener conciencia clara, pero aquí debería existir una conciencia meridianamente clara y exigente, muy exigente. Eso es lo que le reclamamos, que usted se vuelva terriblemente exigente respecto a que está en un proyecto europeo y que esto no puede ser. Esta era mi primera preocupación, que quería transmitirle con toda claridad. A este respecto le agradecería que nos dijera ya qué año estaremos en Irún con las obras acabadas. No sé si usted, que ya ha adelantado otro tipo de fechas, me puede adelantar algo en este tema, ya que usted está hablando aquí y allá, en mi tierra, de que va a acelerar mucho las cosas. Pues, mire usted, tras la aceleración, cuándo se llega, suponiendo que signifiquen algo las cosas en términos precisos.

Segunda preocupación que quería manifestarle. Tengo interrogantes y preocupaciones totales, iba a decir que hasta graves, sobre cuál es su concepción de lo que podríamos calificar la organización territorial, a nivel del Estado español, del sistema de transporte integral. Si usted tiene un esquema general, querríamos poder saber cuál es ese sistema. Nos ha hablado de que va a concertar, va a dialogar, pero hay que tener un esquema. Yo le he escuchado a usted declaraciones sobre que va a traspasar cercanías a Barcelona, sobre que va a entregar un nuevo sistema aeroportuario; he tenido dudas en algún momento sobre si solamente estaba hablando de El Prat o si es un sistema aeroportuario general o solo para El Prat y Madrid. ¿Qué pasa con Bilbao? ¿Usted, como le preguntaba mi compañero Herrera, en su esquema general entiende que se va a desclasificar otro tipo de aeropuertos y, en su caso, se van a transferir? Todo esto, ministro, es absolutamente necesario para saber todos en qué dirección caminamos, más allá de qué pasos damos en cualquier dirección posible.

Me ha extrañado una cosa, porque yo tuve un debate con la ministra que le antecedió a usted en el cargo, ya que ella decía que en España se iba a construir un sistema en red. Usted no ha usado esta palabra, si no me equivoco; no la ha usado. Me ha llamado la atención, porque creo que es un concepto importante, aunque evidentemente luego habrá que ver qué significa y seguramente no coincidiremos todos en la interpretación de lo que es construir un sistema en red, pero a este respecto mi grupo

cree que hay que construirlo en red y que para que se construya en red significa que la sociedad en red, que ya está muy teorizada y muy clara, a mi juicio, tiene que establecer un sistema de relación entre los numerosos nodos que forman parte de esa red; cada nodo tiene su personalidad, cada nodo tiene su campo de maniobra y su campo de juego. Si usted piensa que hay que construir un sistema de red en España, en el conjunto del Estado, yo me pregunto cuáles son los nodos que van a ser los que articulen de alguna forma esa red. ¿Por qué le pregunto esto? Pues mire, porque no hay red sin nodos, llamémosles como les llamemos, eso no es real. Se puede llamar red a cualquier cosa, pero no hay red real sin unos nodos activos que, a su vez, sean capaces de constituirse como tal y de ordenar sus entornos. Aquí hay una pregunta: ¿es usted partidario o no de planes autonómicos de sistemas de transporte integral autonómico? ¿Es usted partidario? ¿Sí o no? ¿Entiende que el nodo autonómico tiene una razón de ser o no tiene una razón de ser? Es para saber si, efectivamente, camina usted en eso que decía de la concertación y el diálogo con las autonomías para hacer entre todos unos sistemas autonómicos de transporte integrales, que luego, lógicamente, se relacionarán unos con otros a través de la red. En caso de que usted entienda que eso debe ser así, ¿cuál es el papel que usted les va a atribuir a las autonomías en este campo? Es cierto que tenemos sistemas, entre comillas, de colaboración, etcétera, pero yo creo que no se corresponden, en absoluto, al menos con la concepción que mi grupo tiene, con lo que podría ser un sistema de transporte en red. De forma que cuando usted habla de que ha llegado a un acuerdo en el ferrocarril de cercanías a Barcelona, digo: Bien, pero ¿y al País Vasco o a Valencia? ¿De qué va esto? Es por saberlo. Incluso no sé si a Barcelona, porque alguien le puede preguntar por qué no hace usted un sistema de transportes integrales en Cataluña, que se integren ahí, tal como usted decía, el conjunto de los sistemas de transporte que pueda haber. Esto no necesariamente vale solo para los ferrocarriles, y mucho menos solo para los ferrocarriles de cercanías; los sistemas de transporte, y en eso coincido con usted en la luna aquella que pintábamos al comienzo, abarcan el conjunto de las modalidades y submodalidades y se integran en un único sistema. Esto valdría para aeropuertos y para puertos. ¿Por qué no? ¿Contemplaría usted la posibilidad de que los puertos españoles se constituyeran en red a través de nodos autonómicos? ¿Sí o no? Aquí tengo una pregunta que hacerle. Usted ha hablado —y me ha llamado la atención— de la modificación de la ley de puertos. Yo le preguntaría si este es su proyecto, el suyo. Ya sé que está aquí enviado por el Gobierno, pero el proyecto es del ministerio anterior, y puede haber alguna duda, al menos a priori, de que este sea su proyecto, porque es de suponer que quien va a defenderla con intensidad lo que ahí figura sería el que lo envió. Yo no sé si usted va a defenderlo o dice: ya que está ahí vamos a aprovecharnos de ese vehículo, pero ese tren es remodelable en no sé cuánto. Aquí me ha llamado la atención que usted

definitivamente diga: voy a buscar un acuerdo con el Partido Popular. No sé si es porque coinciden en algún modelo de gestión portuaria en el que, por lo visto, los demás no coincidiríamos, pero no sé cuál es su visión a este respecto, que no encaja muy bien —entiendo yo— con los criterios de concertación y diálogo abierto que usted ha mostrado tanto hacia el conjunto de los grupos parlamentarios como hacia otro tipo de autonomías.

Básicamente estas eran las dos cuestiones —sin bajar a otro numeroso elenco de detalles— que creo que podríamos plantear, aunque quizá no sea este el día, en una primera comparecencia en la que usted viene a hablar de lo que va a hacer en esos más de mil días que, en el mejor de los casos, le quedan en el ministerio. En el fondo, es de lo que yo quiero hablar, de esos más de mil días. De que la luna va a seguir brillando más allá y va a seguir hermosa ya estoy bastante seguro yo también, no sé si con usted, conmigo o con quien fuere. Esa es otra historia distinta. Sí me interesa si me puede usted dar contestación, ambos aspectos, y principalmente este segundo, porque estoy convencido de que si usted se apuntara a un sistema de transporte en red en los términos en los que he intentado manifestarle tendría usted que cambiar muchas cosas de la realidad actual. Muchísimas cosas. Para empezar, desde disponer de información de cada aeropuerto, para que sepamos cuáles son los datos de cada uno y no los tengamos todos en un conjunto en el que nadie sabe muy bien lo que hace o deja de hacer cada aeropuerto, hasta, lógicamente, la voluntad política de llegar a unos acuerdos. Yo sí creo que en tal caso serían unos acuerdos muy serios en torno a lo que podría ser —insisto— un sistema de transporte estatal organizado en base a una red con unos nodos autonómicos, que son los que de alguna forma establecerían los elementos nucleares del mismo. Quiero agradecerle el ánimo, la voluntad o la oferta de colaboración y espero que la colaboración se intensifique y se ahonde y que no sea una capa superficial.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Macias por Convergència i Unió.

El señor **MACIAS I ARAU**: Bienvenido, señor ministro, a esta su Comisión, como diría alguien. Bienvenido también su estilo que esperamos que nos permita poder debatir con pasión y con ganas los temas, pero sin riesgo de salir trasquilados, como solía ser común hasta hace unas semanas y no a causa del bueno del señor Louro.

Aquí se ha hablado de su estilo. Usted nos ofrece diálogo; por nuestra parte, cuente con él. Usted nos ofrece concertar; de acuerdo. Incluso nos va a permitir que le demos ideas y concertar no solo sus ideas sino también nuestras propuestas que pueden ser, algunas como mínimo, aceptables. Ya hoy le voy a formular dos propuestas. En relación a su estilo, señor ministro, usted es además de ministro del ramo alto dirigente del Partido Socialista Obrero Español. Permítame también un

pequeño consejo en este sentido: que su mano derecha —la del partido— no sepa lo que hace su mano izquierda —la del Gobierno—, o al revés. ¿Por qué se lo digo? Porque uno de los temas más importantes que usted tiene que reformar en el estilo del ministerio es la igualdad de trato a todos. Es decir, un alcalde que no sea de su partido debe recibir absolutamente el mismo trato que un alcalde que sea de su partido. Me gustaría muchísimo que aquí sí se notara un gran cambio en su ministerio. Se lo digo así, en genérico; ya habrá tiempo para constatarlo. De entrada, quisiera felicitarle por algo que me parece importante cuando se empieza una nueva responsabilidad. Usted ha hecho un ejercicio de reestructuración del ministro que me parece absolutamente positivo, muy correcto y, además, siguiendo algunas de las indicaciones que el propio Parlamento dio al Gobierno, por ejemplo, que en el transporte de mercancías por ferrocarril hubiera alguien que se dedicara a ello. Me parece que usted ha construido una estructura muy racional y ha colocado a personas que ha creído que eran convenientes. A nosotros en principio nos parece que todas las personas, si son de su confianza y capacitadas, pueden hacerlo muy bien, puesto que lo importante son las políticas. Nos parece que la estructura, que es su responsabilidad, es buena y nos gusta esta secretaría de transportes de la cual pende esta dirección general de transportes terrestres. Nos gusta también que Renfe-Operadora sepa que es una operadora y que también hay otras. Por tanto, creo que estos son elementos muy positivos a los cuales usted no se ha referido, pero en los que quiero hacer hincapié.

Ha hecho usted algunas propuestas que también me gustaría aplaudir. Me parece positivo este plan para acelerar y anticipar la obra pública ya licitada. Es una propuesta que ya ha sido formulada y me parece que es bueno que estas licitaciones —que tienen 2 millones para el primer año, 3 para el tercero y que se empiezan a poder efectuar en el año 2011— se aceleren en estos momentos en los que necesitamos ocupación y actividad. Por tanto, me parece correcto. Los programas ya serían más discutibles. Evidentemente comparto accesibilidad, la reforma de estaciones ferroviarias, la limpieza de las ciudades, comenzar el plan piloto por Madrid, aunque estaría bien que, a lo mejor, algún plan piloto no empezara por Madrid, que empezara por Bilbao, pero la cuestión es empezar. Sin embargo, me va a permitir, señor ministro, que haga una reflexión un tanto conceptual. Usted es un ministro de un área terriblemente importante. Hace tres cosas, todas ellas de una gran importancia. Su ministerio es responsable de la construcción de infraestructuras, pero también es responsable en igual medida de prestar servicios, por ejemplo, aeroportuarios, de navegación aérea, servicios portuarios, de correos. Por tanto, este es un aspecto muy sustancial de su ministerio al cual hay que dedicar una gran atención. En este sentido, somos críticos con cómo se han estado haciendo muchas cosas hasta este momento. No crea usted que puede presentar un balance muy positivo de la prestación de servicios en muchos de estos sectores,

porque son más caros, y si son más caros es que son más ineficientes. Le pondré un ejemplo. La tasa de navegación aérea es la más cara de Europa ¿Por qué? Porque los costes de la prestación de este servicio se tienen que recoger en una normativa europea y nosotros hemos cogido una determinada modalidad que resulta que es la más cara, y encima no la gestionamos bien. Esto es ineficiencia. La gestión de las terminales ferroviarias por parte de ADIF. Compare usted los costes de prestación de servicios por parte de cualquiera que tiene en España terminales —que son algunos puertos o algunos privados— con los costes de ADIF. Uno queda apabullado. Y encima facturan lo que les viene en gana con dos años de retraso. Lo hacemos muy mal, señor ministro. No sé si se lo han contado, pero hágasele usted contar. Por tanto, somos unos malos prestadores de servicios. Aquí hay que cambiar.

El tercer aspecto al que da importancia su ministerio son los sectores que regula. Aquí ya se ha hablado del sector de los transportes. Aplaudo también la medida de apoyar al sector del transporte de pasajeros por carretera que, en cierta manera, está sometido a una competencia desleal —y, según mi opinión, ilegal— por parte de ciertos servicios prestados por Renfe-Operadora. Ha dicho: Vamos a repartir 2.000 autocares y no se hable más del asunto, pero sí se debe hablar más de él. Hay que dar la justa respuesta al transporte terrestre, por autobús, porque es algo muy importante social y territorialmente. Está relacionado con la cohesión territorial que usted comentaba y, en estos momentos, corremos riesgo de cargarnos a este sector. Damos gran importancia por las infraestructuras que conlleva, pero también por los servicios que presta y por los sectores que regula.

Señor ministro, como hay poco tiempo —ya tendremos ocasión de intercambiar nuestras opiniones—, nos gustaría hablar de algunas cuestiones en las que compartimos su diagnóstico e incluso sus criterios. Tema infraestructuras, criterios. Sostenibilidad, de acuerdo. S.S. ha pronunciado unas cincuenta veces la palabra sostenibilidad y me gustaría que, pronunciara también algunas veces la palabra productividad, porque este es uno de los grandes problemas de la economía española. Supongo que en este nuevo modelo vamos a aspirar a competir por la productividad, y las infraestructuras tienen mucho que ver con ello. También compartimos criterios de equilibrio territorial. Cuando se habla de esto habrá que acordarse de la gente que vive en los Pirineos o en el Maestrazgo a los que les hace falta no una autovía o un AVE, sino una carretera que no sea de 4,5 metros y con la que para hacer un desplazamiento de 20 kilómetros no tarden una hora. Porque durante cinco años no se ha hecho ni una sola actuación en el eje pirenaico en su tramo más montañoso, especialmente en Cataluña. Aquí estaríamos de acuerdo, pero también hay contradicciones. En una ocasión anterior, cuando la señora ministra Álvarez nos dijo que íbamos a ser los campeones mundiales en la alta velocidad, yo le dije: ¡Señora

ministra, qué guay, está muy bien! Yo tengo un primo que cuando íbamos al colegio era el campeón en correr a la pata coja con una mano detrás, pero cuando hacíamos campeonatos escolares no era el mejor. Nosotros debemos aspirar a ser los mejores. Podemos hacernos la pregunta de por qué cree que los alemanes o los franceses nos dejan ser campeones mundiales de andar a la pata coja con una mano detrás. ¿No será porque hay cosas más importantes que ésta? Valdría la pena reflexionar sobre este tema y así veríamos algunas contradicciones que habría que superar.

Señor ministro, me ha gustado su apelación a la colaboración público-privada, entre otras cosas porque recoge algo que ya contenía el propio PEIT. El PEIT planteaba fórmulas distintas a la presupuestaria para la financiación de infraestructuras. Algunas de estas fórmulas han estado castigadas hasta ahora de forma muy relevante. Nos encontramos con que en este primer trimestre, cuando hay dificultades presupuestarias, estamos licitando un 77,5 por ciento menos. Algunos de los inventos de ingeniería financiera para dar el pego al Ministerio de Economía y Hacienda, como es el PEIT, que debía haber sido una agencia de la carretera —y tenía otro sentido, amigo Herrera—, pudiendo hablar de cosas de las que hay que hablar como la Directiva Euroviñeta, etcétera, se han convertido simplemente en un instrumento de financiación que el año pasado licitó 962.000 millones de euros y este año cero. ¿Por qué? Porque hay dificultades. La respuesta, en los momentos en los que no podemos hacerlo todo y hay grandes dificultades presupuestarias, es que echemos mano de los que usted dice que saben tanto y de otras fórmulas. En este país tenemos muy buenas empresas públicas —soy un gran defensor de ellas— que pueden invertir bajo determinados condicionantes. Este es otro extremo que me gustaría que precisara.

En cuanto a la gestión, hay que reconocer ciertos elementos. Ya hablaremos de la transferencia de competencias. Preguntaba el señor Beloki —con buen criterio— por qué Cataluña sí y otros no. Yo digo lo mismo. La eficiencia del modelo pasa por que cumplamos con nuestro modelo definido constitucionalmente en los estatutos, que los transportes terrestres, dentro de una comunidad, los gestione la propia comunidad; se llame como se llame. Estoy de acuerdo, pero hay que hacerlo.

Me permitirá que dedique algún párrafo al modelo aeroportuario. Usted ha dicho una frase muy bien calculada — es un gran experto de la semántica ajustadísima, por decirlo de alguna manera— con la que no ha expresado absolutamente nada, lo que había prometido el señor Rodríguez Zapatero anteriormente. No vamos a hablar del señor Rodríguez Zapatero, sino de usted. No nos engañe, señor Blanco. Llamarle participación de las comunidades autónomas a que en un consejo de administración de una sociedad filial de AENA, que sirve para gestionar un determinado aeropuerto, vamos a colocar al amiguete de turno del Partido Socialista o del Partido

Popular —que están en el Gobierno de la comunidad autónoma—, es engañar al personal. Esto es lo único que prevé el modelo que tenemos en este momento encima de la mesa. Al menos, algunos no somos tontos. **(Rumores.)** No, los socialistas catalanes tampoco son tontos, señor Guillén. Por respeto a los socialistas catalanes que han votado con nosotros, con Esquerra y con Iniciativa en el Parlamento de Cataluña una determinada resolución, no nos tome por tontos sobre el modelo aeroportuario. Hay que mojarse, hay que elegir. Señor ministro, si usted es valiente no se equivocará en este asunto.

Otra cuestión de calado es que aplaudo su definición del mallado. Si tuviéramos tiempo nos divertiríamos con algunas citas de esta casa de hace tiempo en relación con las redes, pero no tenemos tiempo; ya lo tendremos algún día. Esto del mallado tiene sus pruebas del nueve. Yo le voy a citar dos: una, en ferrocarriles y, otra, en carreteras. En ferrocarriles, resulta que falta una pieza en el PEIT, que es el corredor del Ebro. Uno de los focos ferroviarios más importantes es el que hay entre Galicia, las Castillas y las regiones del norte de España como País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña, que no están servidas en este momento. Por tanto, hay que acometer el corredor del Ebro. Usted ya ha hecho algunas gestiones que me parecen muy positivas pero esto va a ser la prueba del nueve. Le voy a dar un argumento. A un señor que se llama Benigno Blanco, que antes de su dedicación actual era secretario de Estado de Infraestructuras, le pedí que no se olvidara de un pequeño tramo entre Navarra y el País Vasco para dar continuidad. Me dijo, textualmente: Si tenemos que poner aquí todos los tramitos que quiere algún diputado de provincias, no acabaríamos nunca. Seguramente su idea de la red era distinta. En estos momentos, esto está en el PEIT, pero hay que hacerlo. Por tanto, prueba del nueve clarísima. Segunda cuestión, carreteras, la A-7. Usted ha hablado de la autovía Ruta de la Plata, aplausos; del Cantábrico, aplausos; de la A-7 en Andalucía, aplausos. Pero, ¿sabe a los ritmos que va la A-7 en Tarragona y la A-2 —que es la continuación de la A-7—, en Girona, por no hablar de Barcelona, donde va a ritmo cero? La red es toda, ¿o es que los catalanes estamos fuera de la red porque somos como somos? Aquí tiene las dos pruebas del nueve.

Señor ministro, voy a acabar con las propuestas. Se ha hablado ya y algo ha dicho. Más allá de hacer una ley de movilidad abstracta —que competencialmente sería difícil de evaluar—, le sugeriría que hiciera algo que sí compete al Estado: una ley de financiación de la movilidad. Hay que financiar el transporte público, hay que financiar la movilidad y aquí sí que hay campo de actuación del Estado. Si quiere hablaremos con mayor intensidad posteriormente.

Le voy a hacer una propuesta, a la que voy a dar un nombre que, seguramente, a le va a gustar. Le voy a proponer que asuma el reto Barrionuevo. ¿Por qué Barrionuevo? Me permitirá un pequeño homenaje a este señor que fue un gran ministro de Transportes, que tomó

una decisión histórica: que el AVE de Madrid a Sevilla se construyera de ancho internacional. Fue una decisión realmente histórica que tomó en el año 1988 y que hizo efectiva en muy poco tiempo. Pasará a la historia esta gran decisión por contraste con predecesores suyos que no querían tomar esta decisión tan racional. El reto Barrionuevo de hoy día sería que usted fuera el ministro que acometiera la transformación, al menos, de la red segregada de tráfico de mercancías por ferrocarril de toda la península, los grandes corredores, al ancho internacional. Necesitamos grandes proyectos. Si la sostenibilidad no es esto, no sé qué va a ser, señor ministro. Le invito a afrontar estos retos con valentía. Ya sé que alguno le contará minucias para echar a perder estos grandes proyectos. El señor Barrionuevo, de forma valiente y audaz encaró estos retos; se dejó aconsejar por muchas personas y tomó una decisión que aún hoy podemos aplaudir. Hemos pasado de los ministros de la A a los ministros de la B: de Arias Salgado y Álvarez, a B de Blanco. A ver si a los ministros de la B nos salen mejor.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Muchísimas gracias, señor ministro, por su comparecencia. Le quiero agradecer —quizá más especialmente que otros— su mejora en las formas que, por supuesto, trataremos de no defraudar y de que sean correspondidas.

En primer lugar, señor presidente, me va a permitir que haga un recuerdo para el trabajador que ha fallecido esta mañana en las obras del AVE Madrid-Levante, en Albacete. Si me lo permite, que la Comisión le dé a la familia el más sentido pésame en el momento en que se produce la comparecencia del nuevo ministro de Fomento. Por tanto, nuestra condolencia a los familiares de este trabajador muerto en las obras del AVE.

Señor Blanco, se lo he dicho y se lo reitero, le agradezco las formas, el talante y el ofrecimiento de colaboración. S.S sabe que nuestro talante y nuestra actitud son los de colaborar lealmente en lo que sea bueno, preciso y no altere nuestros principios, ni los de ustedes, y en eso trataremos de avanzar. Hay cuestiones de su comparecencia que debo destacar porque ha puesto mucha voluntad pero poco fondo nuevo, mucho principio, buenos propósitos y muchas generalidades que conocíamos. Esperábamos más de su comparecencia, mucho más, creíamos que nos iba a ilusionar más y no iba a ser tan continuista. Tiempo tendremos de ayudarle a mejorar, señor ministro. Hay algunas cuestiones que son un poquito censurables. Señor Blanco, presumir que gracias a su gestión cuatro de las cinco mejores empresas internacionales en cuanto a concesiones sean españolas, me parece que no se ajusta demasiado a la realidad. Las empresas españolas llevan muchos años teniendo una competitividad y un posicionamiento en el mundo muy importante. Algunas cuestiones, señor ministro, que han

sido excesivamente crípticas. Creamos muchos órganos, muchas comisiones pero, alguna de ellas, de contenido y finalidad difícil de encontrar: Promoveremos en los próximos meses un acuerdo para determinar unas directrices de trabajo en medio urbano y metropolitano que sienten las bases de futuro a partir de una cooperación útil y necesaria. Díganos qué ha querido decir. Señor Blanco, me hubiera gustado que su comparecencia hubiera sido más sostenible. Ha empleado mucho la palabra sostenibilidad, pero su comparecencia se ha quedado insostenible. Habla de austeridad y eficiencia. Algún compañero ha valorado —nosotros también— la organización del ministerio respecto a la funcionalidad, pero en cuanto a austeridad, no. Antes de usted había tres secretarios de Estado, un secretario general y ningún presidente de empresa pública; en total, cuatro altos cargos además del ministro. Ahora tenemos dos secretarios de Estado, tres secretarios generales y un presidente de empresa pública, Seitsa; es decir, en total seis. Poca austeridad, mucho gasto corriente improductivo. Si lo comparamos con 2004 cuando para dos ministerios había un secretario de Estado exclusivamente, en cuanto a austeridad en gasto corriente, poca.

Señor Blanco, está muy bien, que antes de llegar a esta comparecencia se haya reunido con doña Esperanza Aguirre, que haya firmado el protocolo de las Cercanías y, posteriormente, hayan firmado el protocolo de las Rodalies, de las Cercanías en Barcelona, que hayan presentado el Plan de Cercanías de Madrid, que vayan a presentar el Plan de Cercanías de Barcelona, que haya firmado con Navarra la ejecución del tramo Zaragoza-Pamplona; por cierto, endeudándonos ya para la próxima legislatura. Se va a pagar con cargo a las cuentas del concierto con Navarra y, por lo tanto, estamos ya hipotecando al ministerio para la próxima legislatura. Es curioso que se haya reunido en primer lugar con una presidenta autonómica del Partido Popular, concretamente de Madrid doña Esperanza Aguirre, pero a continuación, cuatro del Partido Socialista y uno de UPN, que gobierna gracias al Partido Socialista. Por lo tanto, muy bien por el gesto inicial, pero hay más presidentes del Partido Popular con los cuales todavía no se ha reunido. Está muy bien lo que nos ha dicho sobre su plan para anticipar la ejecución de obra pública —luego me referiré a él, esos 600 millones de euros para carreteras— y también los tres planes de ferrocarril, por cierto, sin cuantificar y sin poner plazo a su ejecución. Pero, ¿qué más, señor Blanco, qué más? La paralización de las infraestructuras en España y su dilación en el tiempo necesitan más medidas. Va a confiar en la inversión privada, pero nos ha hablado muy genéricamente del modelo concesional y nos tendría que haber dicho bastantes más cosas. Señor Blanco, lo ha dicho en varias ocasiones —la primera vez creo que fue en el 2007, hoy lo ha vuelto a repetir—: España será en 2010 el país del mundo con más kilómetros de tren de alta velocidad, y hoy ha añadido: En 2012 con más kilómetros en servicio, al margen de que en otra ocasión añadió: El país de

Europa con más kilómetros de autovía. Señor ministro, con todo mi respeto y mi consideración, esas frases tienen la misma fiabilidad y credibilidad que cuando el presidente del Gobierno dijo que esta era la legislatura del pleno empleo. Ni nuestros AVE son idénticos a los de otros países en cuanto a prestaciones, ni las condiciones que estamos ofreciendo pueden ser de semejantes características. Ha anunciado que va a colaborar con Estados Unidos. Vamos a ver si esos trenes de Estados Unidos de verdad tienen las categorías que debían tener los españoles. Señor ministro, me parecen muy bien estas frases, llenan mucho los titulares de los periódicos, pero no se corresponden con la realidad. De la misma manera, que no se corresponde con la realidad, como ha dicho usted esta mañana, que el esfuerzo inversor de estos años haya supuesto un 123,4 por ciento más que en los ejercicios anteriores. La inversión en infraestructuras de transporte está muy clara en los cuadros que están generalmente admitidos. Con referencia al PIB español, el mayor esfuerzo inversor fue en el año 2003. Si se hubiera mantenido el de 2004, hubiera llegado al 2 por ciento. En los cinco últimos años, incluido 2009, si se cumple, no alcanzamos el 1,77 del año 2003, porque nos quedamos en 1,7. Si revisamos los presupuestos de la pasada legislatura y de este año 2009, de la actual legislatura, vemos que los crecimientos han sido poco cuantioso. Estamos hablando de un crecimiento del 7, del 5,4 por ciento, del 7,5, en los respectivos años. Como comprenderá no son inversiones en infraestructuras de las que podamos presumir y muchísimo menos utilizar para salir de esta crisis.

Señor Blanco, una cosa me ha preocupado de la comparecencia y ha confirmado una duda que teníamos. Esta comparecencia se pospuso para no interferir con el debate sobre el estado de la Nación. El señor presidente del Gobierno no dijo ni una palabra de infraestructuras. De hecho, para referirse hoy al debate sobre el estado de la Nación ha tenido que agarrarse al genérico cambio de modelo productivo. Por cierto, cambio de modelo productivo que todavía no sabemos dónde está, pero del que todo el mundo habla; parece que está perfectamente definido y no lo está. Usted ha tenido que enmarcar su intervención dentro del cambio de modelo productivo, que no se definió. Nos preocupa, porque si hace una semana no había nada de infraestructuras, hoy también nos hemos quedado muy escasos. Hoy no ha anunciado más dinero, no ha mencionado el origen ni las fechas para emplearlo y tampoco ha anunciado obras nuevas importantes, ni plazo de inversión. Es más —y luego se lo señalaré—, incluso ha retrasado las fechas que aquí se habían dado por el anterior equipo del ministerio, en concreto, en la A-7 en Andalucía. Señor ministro, no existe una conciencia y una política clara de que las infraestructuras tengan que ayudar a la salida de la crisis.

Fíjese cuál es la situación en el ministerio por rublos, a los cuales no ha hecho referencia e, incluso al contrario, algunas cosas las ha tratado de obviar. En la

Dirección General de Carreteras, en todos los proyectos adjudicados en el año 2008 las anualidades más importantes, que alcanzan más del 70 por ciento de la cuantía económica, son de 2011 y 2012. Usted hoy ha anunciado que va a adelantar esas ejecuciones —nos parece muy bien—, pero por 600 millones de euros, cantidad muy escasa. ¿Qué son esos 600 millones de euros y qué supone adelantar las ejecuciones de las carreteras? Señor Blanco, aplicar la lógica constructiva. No es de recibo convulsionar la ejecución de una obra a decir que en el primer año se va a hacer el 2 por ciento, que en el segundo año se va a hacer del 5 al 7 por ciento y que el tercer y cuarto año son los que soportan el 70 ó 75 por ciento. Tenemos las obras paradas durante dos años, con lo cual lo único que ha hecho ha sido aplicar una lógica, por otra parte ineludible para cualquier nuevo responsable que se haga cargo del ministerio. Eso es lo que hemos visto, que ese error y esa falta de eficacia y de eficiencia se corrige, pero solamente en 600 millones de euros. También habla de las autovías de primera generación. Señor ministro, las autovías de primera generación son, con perdón, la mayor vergüenza de la Dirección General de Carreteras. Son diez obras adjudicadas el año pasado y no ha empezado todavía ninguna de ellas por problemas contractuales y de relaciones entre el ministerio y los adjudicatarios; ni una. Nos dice que antes del verano van a sacar otras dos más. Es un problema gravísimo que tiene que abordar necesariamente y del que no nos ha dicho nada aquí. Además, no es solamente eso. Tenemos también el método alemán, que se había contratado en los años 2005 y 2006, y no se ha abonado a los contratistas, que tenían que haberlo empezado a cobrar a partir de diciembre del año pasado. Por último, y por no hacerme demasiado pesado ni meter el dedo en la llaga, la única obra por concesión que se había adjudicado en los cinco últimos años, que era la autopista de peaje de Las Pedrizas, en Málaga, está paralizada sin saber por qué. Antes de seguir hablando, primero hay que arreglar estas cosas.

En ferrocarriles, esperaba —y otros compañeros también tenían esa esperanza— que hoy nos anunciara definitivamente el cambio de criterio y abordar de verdad que los tráficos de pasajeros y de mercancías debían ir por corredores distintos. Pues no, mantenemos un error caprichoso, injustificado técnicamente, que impide que cualquier programa y proyecto que tenga sobre mercancías vaya a funcionar. Es imposible que vaya a funcionar cualquier plan de mercancías, si no las separamos de los pasajeros. En la Dirección General de Ferrocarriles y en el ADIF —que, por cierto, dejó de invertir 3.000 millones de euros de los que tenía presupuestados en los últimos ejercicios— no se van a poder desarrollar. Una cuestión que también preocupa, señor Blanco, es el mantenimiento de la red de alta velocidad, que empieza a ser deficiente. Habría que preocuparse de estas cuestiones. Eso por no hablar de Seitsa. Ahora que se potencia, espero que cumpla con el papel para el que estaba destinada, que era canalizar los proyectos de promoción

pública y privada, y no solamente ser un instrumento para dilatar el déficit estatal. Esta Seitsa hasta ahora ha dejado de invertir también 1.300 millones de los que tenía presupuestados.

Nada ha dicho, señor ministro, de los endeudamientos de las entidades públicas, sobre los que me gustaría que algo dijera, porque ahí tenemos un problema si queremos aumentar nuestras inversiones. ADIF ha alcanzado ya los cerca de 5.000 millones de euros de endeudamiento; Renfe está en los 3.500 millones. El endeudamiento de Renfe es curioso, porque hay que ver qué manera de machacar en el año de 2004 con solventar el endeudamiento de Renfe, y nos encontramos que en 2004 tenía 1.478 millones, pero ahora ya tiene 3.500. También está AENA, señor ministro, que está cercana a los 9.000 millones de euros de endeudamiento. Por tanto, señor Blanco, necesitamos mayor credibilidad financiera y solventar todos los problemas que están asfixiando a nuestro tejido productivo. Difícilmente nuestras empresas podrán ayudar a la salida de la crisis y al reinicio de la economía, si estamos viendo que las obras adjudicadas se dilatan hasta 2011 y 2012. Señor Blanco, hoy tampoco ha aclarado cómo vamos a mejorar la licitación. Ha dicho que vamos a adelantar obras licitadas, pero nos gustaría que nos dijera cómo vamos a mejorar la licitación. Estos no son datos de ningún organismo como Seopan, que dice que en este trimestre ha bajado un 77,5 por ciento la licitación del Ministerio de Fomento; no, son datos del Ministerio de Economía de Hacienda, en los que la síntesis de indicadores económicos nos señalan ya para enero y febrero de este año un 55 por ciento de bajada en las licitaciones. Quiero hacer referencia a una cifra oficial, porque así no puede ser considerada manipulada por parte de nadie. Es muy complejo, señor Blanco, y mucho nos tememos que todo esto se vaya a hipotecar la próxima legislatura.

En cuanto al modo de transportes, nos ha hablado del modelo aeroportuario; lo vamos a demorar hasta final de año para definirlo. Deberíamos saber a qué nos atenemos, porque en este momento no ha contentado ni a tirus ni a troyanos. No hemos hablado de que el transporte ha caído en el año 2008 un 20 por ciento y en el primer trimestre de 2009 un 40 por ciento. Es verdad que ustedes han tomado algunas medidas. Señor Blanco, rectificaron a última hora mejorándolas, rectificación que suponía improvisación en el momento en que se adoptaron, pero esas medidas son discriminatorias con las compañías aéreas, y creo que no deberían serlo.

En lo que se refiere al transporte por carretera, el resentimiento es grave debido a la bajada del consumo. Hoy nos ha dicho que van a adoptar medidas sociales para que las jubilaciones sean a los 58 años. Y qué más, señor ministro, yo creo que el transporte por carretera necesita mucha más ayuda. En los puertos la actividad portuaria también ha caído un 40 por ciento, y en el caso de Málaga más de un 60 por ciento, dato muy preocupante. Ha anunciado la Ley de Puertos, que ya está en el Congreso, y ha pedido nuestra colaboración. Señor

Blanco, se lo digo en la sede de esta Comisión: tendrá nuestra colaboración, pero el Grupo Popular no pasará por que se incrementen los costos de la actividad portuaria, como tampoco apoyará que exista perjuicio y discriminación entre puertos y que ahondemos las diferencias entre ellos. Evidentemente, habrá por nuestra parte lealtad y colaboración en un sector que ayudará a salir de la crisis, pero con planteamientos claros.

En cuanto al transporte ferroviario, el Plan estratégico para las mercancías, que fue anunciado en julio del año 2008 y que el presidente del Gobierno pretendía abordar antes de que acabara dicho ejercicio, no lo plasmaron en un plan estratégico el cuarto trimestre. Llevan un año de retraso, pero cuentan con nuestra colaboración, señor Blanco. Sabe que en este tema es básico que el ministerio cambie los criterios de estos últimos cinco años, por lo que evidentemente le vamos a ayudar. No voy a extenderme en los desequilibrios de la vertebración territorial —de los que nada ha dicho hoy— entre Levante, Extremadura, Cataluña y también Galicia, sobre la que habrá posteriormente una comparecencia específica. No hemos hablado de esos clarísimos desequilibrios que existen en la actualidad referidos a la aplicación de fondos y a la realización de obras, pero algo debe decir al respecto el ministro en su primera comparecencia.

En lo que se refiere a las infraestructuras, debemos señalar algunos aspectos. Al margen de dos convenios con las islas, que nos parecen muy bien, y de la inversión en la red convencional, que estaba ya prevista, en lo que a la mejora del AVE se refiere no ha dicho nada; incluso ha cometido un error, me imagino que habrá sido un lapsus, pero ha hablado del AVE a Granada. Ya quisieran los granadinos, como mi portavoz adjunta, tener AVE y así poder disfrutarlo como lo hacen otras partes de España. Nos ha hablado también de las cercanías, y lo que hemos visto tanto en Madrid como en Barcelona es una magnífica puesta en escena, una cuantificación de miles de millones de euros, pero no tenemos ni plazo ni planificación de las obras en ningún caso. También ha hecho referencia al corredor mediterráneo. Señor Blanco, evidentemente tenemos que luchar por que se incorpore el corredor del Mediterráneo a la red transfronteriza de transportes como uno de los proyectos prioritarios. Claro que hay que hacerlo, pero se puede hacer de muchas maneras. Y hasta ahora las intenciones territoriales del corredor del Mediterráneo son variopintas, y sus calidades también. Señor Blanco, el corredor del Mediterráneo tendrá que ser desde Algeciras hasta la frontera francesa, conectando todos los puertos del Mediterráneo, incluido el de Algeciras, que está en el Atlántico, con una red exclusiva para mercancías. Si no es así, estaremos haciendo un flaco servicio al transporte modal y a la intermodalidad con los puertos, por la que usted también apuesta, y deberemos tener claro que la separación con los pasajeros implica nuevas actuaciones tanto en la Comunidad Valenciana como en Cataluña, Murcia o Andalucía. Hasta ahora podemos ver que según quién hable el corredor se detiene en un sitio u otro o se utiliza

o no para transportar conjuntamente mercancías y pasajeros, lo cual, evidentemente, no debería ocurrir. No le voy a señalar lo que se ha dejado de hacer en estos últimos años, otra ocasión habrá, pero sí quiero decirle, señor Blanco, que creemos que hace falta una mayor concreción y respuestas mucho más claras: qué tipo de ferrocarriles vamos a construir en España, qué tipo de ferrocarriles quiere usted que tengamos, y qué tiempos de llegada va a haber, al menos, a cada una de las capitales de provincia. Me gustaría que nos diera un plano en el cual se especificara, como hizo el Grupo Popular en su momento, cuáles van a ser los tiempos de llegada del ferrocarril a cada lugar, porque si no, no sabemos a qué atenernos. **(Rumores.)**

En cuanto a carreteras decir que vamos a superar la centralidad y que vamos a apostar por la red mallada, suena un poquito a rancio. Por lo que se refiere a que en esta legislatura se va a acabar la autoría Ruta de la Plata, la autovía del Cantábrico y la A-7, eso supone retrasar de 2009 a 2011 ó 2012 las promesas del Ministerio de Fomento. En concreto, usted ha excluido expresamente Benavente-Zamora de la Ruta de la Plata en esta legislatura, y nos gustaría que nos diera una respuesta y una previsión concreta, porque no podemos considerar esa zona de Benavente a Zamora, importantísima para la vertebración no solamente de Castilla y León, sino también para la conexión con Galicia, como un agujero negro dentro de la autoría Ruta de la Plata y, por tanto, necesitamos que nos diga algo más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, por favor, vaya concluyendo, lleva 25 minutos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a terminar, señor presidente —no creía que llevaba tanto tiempo—, con dos reflexiones. En primer lugar, nuestras relaciones con Europa. Señor Blanco, naturalmente que tenemos que mejorar nuestras relaciones con Europa, pero a base de exigencias, y difícilmente podemos hacerlo si nosotros somos los que no cumplimos. Hemos incumplido hasta la propia obra contratada por nosotros, que es la conexión de Figueras-Perpiñán; hemos incumplido nuestra obligación de llegar en febrero de este año 2009 a Figueras con la alta velocidad de Barcelona. Vamos a decirlo claramente, Francia nos ha tomado permanentemente el pelo. Al margen de nuestros propios incumplimientos, que justifican los suyos, lo cierto es que estamos comprándole los trenes en lugar de apoyar nuestra industria nacional. Ahora el señor Sarkozy dice que va a apoyar las conexiones transpirenaicas. Señor Blanco, que demuestre que lo van a hacer. Ahora que usted va a hacer las Américas —se lo digo en el mejor tono— y que vamos a ser modelo en Estados Unidos de nuestro AVE, sería muy bueno que, aparte de construirlo, pudiéramos mandarles nuestra propia construcción nacional en cuanto a trenes. Veremos si Francia nos deja. Señor Blanco, hay cuestiones en las que nosotros deberíamos manifestar nuestra necesidad de seguir...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, por favor, vaya concluyendo.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente, concluyo con la segunda idea. No le había engañado, iba a hacer referencia a dos, no como otros que tenían cuatro o cinco. Debemos de tener más exigencia en la construcción de infraestructuras y creemos que es imprescindible —y yo así se lo propongo, señor Blanco— que haga un plan urgente de infraestructuras que pase por siguientes principios: Aumentar la inversión en esta legislatura en el entorno de los 15.000 millones de euros; como usted ha hecho —recojo uno de sus puntos que me parece lógico—, adelantar las anualidades de los contratos adjudicados por la Dirección General de Carreteras a 2009 y 2010, fundamentalmente, aplicar fondos presupuestarios extraordinarios para contratar todos los proyectos que estén en un grado importante de maduración; y luego, señor Blanco, para pretender que la iniciativa privada colabore, tenemos que generar un clima de mayor confianza. Por tanto, señor Blanco, aquí se hace imprescindible que no establezcamos métodos que nos lleven a transferir a la próxima legislatura el pago de las infraestructuras, porque lo que estamos haciendo entonces es hipotecando a generaciones futuras.

Señor Blanco, agradeciéndole su comparecencia, agradeciéndole sus formas y reiterando nuestra oferta de colaboración, muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece a los grupos parlamentarios, hacemos un receso durante cinco minutos. **(Un señor diputado: No, uno. Un minuto.— Risas.)** Un minuto. No se levanten, porque vamos a ser muy breves. **(Pausa.)**

Señorías, por favor, tomen asiento. Han visto que el ministro ha sido cumplidor del tiempo que ha dicho y por ello reanudamos la sesión con la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia.

En esta primera intervención como portavoz socialista en la Comisión de Fomento, permítanme que dé gracias a mi grupo y al ministro por la confianza depositada en mí, que reconozca el magnífico trabajo de mi antecesor —intentaremos estar a la altura de su legado— y que manifieste también gratitud en nombre del Grupo Parlamentario Socialista a la ministra Álvarez por su tarea durante los últimos cinco años. Una tarea no siempre valorada con objetividad y justicia pero que, con la perspectiva temporal suficiente y a la luz de los datos desnudos, obtendrá —estamos convencidos— el aplauso general que merece.

En cuanto al capítulo de intenciones para esta nueva etapa, puedo prometer y prometo **(Risas.)** trabajo duro, voluntad máxima para el diálogo y el acuerdo, sin prejuicios, sin apriorismos ni dogmatismos, solo con el

interés general como guía. Porque esa es la voluntad explícita que ustedes han escuchado al Gobierno, porque la política de infraestructuras es política estructural, es política de Estado, política de país que requiere de consensos amplios y fuertes, y porque el desarrollo de las infraestructuras y los sistemas de transporte no son cosa de un portavoz ni de un ministro ni de un partido ni de un mandato ni de una legislatura; necesitan holgura en los plazos y en los acuerdos. Esa es la voluntad expresa del Grupo Parlamentario Socialista y, a juzgar por el tono general de las intervenciones en esta jornada, estoy convencido de que de obtendremos una respuesta general positiva.

En nombre de mi grupo quiero comenzar con una constatación. Este país está haciendo un esfuerzo mayúsculo, un esfuerzo titánico, sin parangón en nuestra historia y en nuestro entorno. Hablo del esfuerzo que lidera el Gobierno, pero que soportamos todos, para situar las infraestructuras y los transportes de la sociedad española a la altura de su aspiración por convertirse en una sociedad más moderna, más próspera y más justa. Un esfuerzo constatable, medible en lo cuantitativo y en lo cualitativo, para situar nuestro capital físico al nivel de las economías más relevantes del mundo. En un momento, además, en el que hemos de hacer acopio de todas nuestras ventajas para salir de la crisis pronto y bien. A nuestro juicio, la pregunta clave de esta comparecencia es la siguiente. Los proyectos expuesto por el ministro, ¿ofrecen garantía para la continuidad de este esfuerzo? ¿Ofrecen, incluso, un nuevo impulso en este esfuerzo? El Grupo Parlamentario Socialista entiende que sí. El ministro ha trazado un itinerario preciso y solvente que ha de llevarnos a la mejora de la competitividad, a la creación de empleo de calidad, al equilibrio social y territorial y también a la economía verde, más allá de los tomates y de los pimientos que entienden algunos de manera limitada. Este es el itinerario que importa a los ciudadanos y que compromete al Grupo Parlamentario Socialista.

La mejor garantía para este proyecto es que no parte de cero, no debe improvisar nada. Tenemos un plan, tenemos el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, que constituye el mayor esfuerzo de planificación jamás realizado en nuestra historia —y, probablemente, en la historia de Europa— por su alcance, su dimensión y los recursos que ha de movilizar. Baste decir que antes de 2020 multiplicaremos por dos nuestras autovías y por diez nuestras redes ferroviarias. Ahora toca revisar el PEIT, actualizarlo, reforzarlo conforme a los nuevos propósitos de un país resuelto —insisto— a salir de la crisis pronto y bien. En consecuencia, ¿cuáles serán las claves que hemos de subrayar en esta revisión del PEIT después de escuchar al Gobierno? Estimular la actividad de las empresas; por eso se acelera la inversión pública y se busca la colaboración privada. Generar puestos de trabajo; por eso se priorizan los programas con uso intensivo de mano de obra. El cambio de modelo productivo; por eso se potencian las iniciativas que requieren

mayor desarrollo tecnológico. La vertebración territorial del Estado; por eso se equilibran y se temporalizan las inversiones en función de las necesidades de cada comunidad. La lucha contra el cambio climático; por eso se apuesta por el ferrocarril, se mejoran las cercanías y se renueva el material móvil en clave de eficiencia energética. Tenemos plan, y el plan se va a mejorar para que nos ayude a salir de esta crisis y para que no tengamos que sufrir más crisis como esta. ¿Con qué herramientas vamos a trabajar? Con aquellas que ya se han contrastado como las más eficaces: el reequilibrio modal, la intermodalidad, la interconectividad, la interoperatividad, el mallado en red, la integración urbana y la sostenibilidad de los sistemas de transporte, la seguridad, la calidad del servicio al usuario, la accesibilidad para personas con discapacidad... Pero una condición *sine qua non* para que todo esto funcione en un Estado complejo como el nuestro es el diálogo y la acción concertada entre administraciones con competencias en cada territorio; y aquí están representadas las fuerzas políticas que gobiernan en toda España. O hay altura de miras, hay lealtad institucional y se anteponen los intereses de todos a largo plazo sobre los intereses partidarios inmediatos, o esto se pondrá difícil. El ministro ya ha demostrado su disposición. En apenas unas semanas, ha viajado, ha dialogado, ha acordado y ha cumplido con el Ayuntamiento de Barcelona y la Generalitat a propósito de las cercanías y la estación de la Sagrera, con el Gobierno vasco, con el Gobierno de Navarra, con el Gobierno gallego y hasta con la Comunidad de Madrid sin que nadie asfixiara a nadie y sin que nadie colgara a nadie de ningún sitio. Y, créanme, que esto es difícil; yo sé de lo que hablo. **(Risas.— El señor Ayala Sánchez: ¡Bueno!)**

Permítanme que en nombre del Grupo Parlamentario Socialista enfatice algunos de los programas anunciados por el Gobierno, mínimamente sector a sector. El ferrocarril va a seguir representando más del 50 por ciento de las inversiones y de los esfuerzos del Gobierno en materia de infraestructuras, porque es el sistema de transporte más eficiente, más competitivo y más sostenible. Por eso vamos a seguir haciendo AVE y por eso vamos a priorizar el transporte de mercancías por ferrocarril; no solo en los discursos, señor Ayala, en la realidad. Por eso vamos a comprometer más de 10.000 millones de euros en los planes de extensión de cercanías para los principales núcleos urbanos. Por eso, impulsamos las redes ferroviarias transeuropeas en el corredor del Mediterráneo y en el corredor del Atlántico. Las carreteras van a ser mejoradas con 1.500 kilómetros de vías de alta capacidad, con el refuerzo del Plan de recuperación de autovías de primera generación, con nuevas plataformas reservadas. Los aeropuertos triplicarán capacidad y van a mejorar calidad, seguridad y competitividad gracias a las inversiones previstas en todos ellos. Tenemos una de las mejores redes aeroportuarias probablemente del mundo y aún funcionará mejor cuando se aplique el nuevo modelo que pretende ganar eficiencia y conectividad en el marco del proyecto Cielo único europeo. Los

puertos y el tráfico marítimo ganarán en solvencia y en competitividad con las autopistas del mar y con la nueva Ley de Puertos, cuyo proyecto esperamos mejorar y aprobar pronto con el concurso de todos los grupos parlamentarios. El Plan de Salvamento Marítimo seguirá siendo el orgullo de esta Comisión, que lo impulsó y lo vio crecer desde la indigencia hasta convertirse en una referencia internacional y, lo que es más importante, en un instrumento útil para salvar vidas. El transporte por carretera recibirá la atención que requiere para que sus profesionales no se vean arrastrados por los peores efectos de la crisis. Ahí están las ayudas fiscales y los beneficios sociales para autónomos aprobados en el PlanE del Gobierno. La Comisión Nacional del Sector Postal, anunciada por el ministro, asegurará el servicio universal de calidad y los derechos de usuarios y trabajadores. Insisto, tenemos plan. Un plan ambicioso pero factible, que se está desarrollando de una manera razonable y que va a recibir un nuevo impulso en esta etapa que se abre. Por eso extrañan algunas de las afirmaciones y algunas de las actitudes que hemos comprobado a lo largo de esta mañana.

Con relación a lo manifestado por el Grupo Popular, señor Ayala, este país le ha tocado el premio gordo con el PEIT, para salir de la crisis y para situarnos entre las economías más competitivas, entre las sociedades más vertebradas y justas. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Toma ya!)** Nos ha tocado el premio gordo y ustedes se entretienen con la pedrea, para intentar arañar pequeños desgastes al Gobierno. Pedrea falsa algunas veces, como atribuir al ministro que ha presumido de que gracias a su gestión las empresas de construcción españolas tienen éxito internacional. Jamás ha dicho eso. Pedrea absurda, como tachar al ministro de manifestar intenciones continuistas. ¿Qué quiere usted, que el ministro pare las obras en marcha? Tendrá que continuar las obras. Pedrea contradictoria algunas veces, como cuando acusa de tener muchos altos cargos a esta Administración. Yo vengo de una, señor Ayala, la Comunidad de Madrid, en la que su presidenta tiene más de 250 asesores que gastan el tiempo en espiarse los unos a los otros. Eso sí que es malgastar el tiempo y el dinero público. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Hasta los 650 del presidente del Gobierno!)** Pedrea es también la aventura, entiendo yo, de hablar de tomadura de pelo con relación a un Gobierno vecino, con el que nos unen empresas —usted lo sabe bien— muy interesantes. Hablar en sede parlamentaria de tomadura de pelo con relación a ese Gobierno, no me parece muy prudente, permítame que se lo diga. Este país, señor Ayala, necesita hoy altura de miras. Me parece que su vuelo ha sido un tanto rasante, no ya el vuelo de la gaviota ni tan siquiera, un vuelo un tanto gallináceo, si me permite usted el adjetivo. Mejor nos elevamos.

Ha hablado usted de paralización de infraestructuras. ¿Cómo le explicaría yo esto? No quisiera referirme siempre a la Comunidad de Madrid, pero es la comunidad más importante en la que ustedes gobiernan. El

año pasado rebajaron ustedes las inversiones públicas en un 15 por ciento y este año en presupuestos las han rebajado un 8 por ciento. ¿Cómo nos piden ustedes más inversiones, si en la principal administración donde gobiernan las están rebajando explícitamente? Tienen un problema de credibilidad y también de coherencia porque ustedes están reclamando bajadas de impuestos, están reclamando bajadas de tasas. Ustedes nos recriminan el crecimiento del déficit y de la deuda, pero quieren ustedes todas las infraestructuras en todos los pueblos de España, y todas para mañana. Yo no soy ingeniero, soy politólogo, pero conozco una ley física de aplicación universal que dice que se puede sorber o se puede soplar, pero no a la vez, señor Ayala. O sorbemos, o soplamos. O bajamos los impuestos, bajamos las tasas y no nos endeudamos y no hacemos déficit, o invertimos para tirar de la demanda, pero las dos cosas no se pueden hacer, señor Ayala. Seamos un poquito serios, por favor.

En todo caso, el Gobierno socialista está invirtiendo en términos de ejecución mucho más de lo que invertía el Partido Popular. Y ahí están los datos, más allá de sus dibujos: 5.728 millones de euros/año en las legislaturas del Partido Popular y algo más de 13.000 en la última legislatura del Partido Socialista. Me ha reprochado usted también los plazos. También ha hablado de cercanías y nos ha hablado del corredor del Mediterráneo. En fin, si no hubiéramos tenido un parón de ocho años entre 1996 y 2004 a lo mejor estaríamos en mejores condiciones, señor Ayala. Importan los plazos, en todo caso, pero importan más las obras bien hechas y la seguridad. ¿Para qué? Para que no ocurra lo del túnel del Cadí, lo del AVE Madriz-Zaragoza. No quiero ahondar, como dice usted no quiero meter el dedo en la llaga.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas, debería ir concluyendo ya.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: No le voy a pedir al presidente privilegios por pertenecer al mismo partido, pero tampoco le voy a admitir un trato discriminatorio frente a mi antecesor en el uso de la palabra. Voy a ser muy breve.

Con relación a lo manifestado por el señor Ayala, solo terminaré diciendo que tenemos cosas importantes por hacer. Yo le pediría al Grupo Popular, agradeciéndole el tono empleado en comparación con otras comparencias que he podido seguirle, que echen una mano o que se echen a un lado. **(Risas.)** Le doy las dos alternativas, pero sobre todo no echen piedras en el camino, ni pongan trabas en el engranaje. Nos estamos jugando mucho en términos colectivos y como país. En todo caso, recojo el guante que me consta lanza también de buen tono. Sin embargo, su *reprochatorio* merecía alguna respuesta y yo me he permitido ahorrarle al señor ministro algunas de ellas.

Termino con un par de referencias muy breves en relación a lo que se nos ha dicho desde otros grupos como Convergència, Izquierda Unida, Bloque Naciona-

lista Galego o Coalición Canaria. Seré muy breve, insisto, agradeciendo el tono y la oferta general de concertación, incluso las propuestas que se han puesto encima de la mesa. Entiendo que para algún grupo nacionalista mantener encendida la llama del agravio permanente es un tanto inevitable, pero si hablamos de comparaciones entre Madrid y Valencia... No sé que va a contestar el señor ministro, pero si ahora el ministro cuantifica las inversiones que van a suponer los planes de cercanías en Madrid y en Barcelona por usuario, a lo mejor quien se siente agraviado es este diputado madrileño, señor Macias. No sé qué va a decir el señor ministro, pero a lo mejor este diputado madrileño es quien tiene que expresar el agravio y no lo voy a hacer. Yo entiendo que el Gobierno maneja la responsabilidad de invertir, unos años en un sitio, otros años en otro, unas veces más en un lado, otras veces más en otro, para asegurar la aplicación de los principios constitucionales de cohesión y de solidaridad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas, por favor, tiene que concluir ya, son veintiséis minutos.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: En todo caso, señor ministro, le agradezco su comparencia. Quiero manifestarle que cuenta usted con el Grupo Socialista para hacer realidad esos proyectos. El éxito de esos proyectos es el éxito de la sociedad española. Al resto de los señores diputados, les diré que cuenten ustedes con el Grupo Socialista para cumplir con el cometido de esta Comisión de Fomento con diálogo y con responsabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Simancas, por sus palabras en lo que respecta a mi persona y por su tiempo que ha sido ajustado y el mismo que ha empleado el Grupo Popular.

El señor ministro tiene la palabra para contestar a todos los grupos en su conjunto.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señorías de verdad que agradezco a todos, el tono, las observaciones y también las críticas. Intencionadamente no he entrado en detalles porque me parecía que en mi primera comparencia no podía hacer un exhaustivo detalle de todas las actuaciones que tiene emprendidas el ministerio a lo largo y ancho de España, ocasión tendremos de poder hacerlo, ocasión tendrán de poder hacerlo también los secretarios de Estado en esta Comisión. En todo caso, he querido marcar y señalar la filosofía y las medidas que van a impregnar toda la actuación del ministerio en esta etapa. Por cierto, quiero decirle al portavoz de Convergència i Unió que pretendo que esta etapa de 1.018 días sea la antesala de otra etapa de 1.440 días, **(Aplausos.)** no solamente porque deseo que este Gobierno continúe, sino porque en la acción planificadora en materia de inversión —me lo han escuchado en algunas ocasiones— la acción de un ministro

trasciende una legislatura, porque obras que comienzan en esta legislatura finalizan en la siguiente o actuaciones que promueve un ministro las inaugura otro ministro. Por eso, insisto en que lo que se está asentando son las bases de lo que tiene que ser una actuación que trascienda esos días, aunque yo trabajaré insistentemente para que vuelvan otros días para el Gobierno socialista.

Lo que he querido señalar es que todas las medidas están alineadas en el objetivo de consolidar el nuevo modelo de crecimiento económico. Ya sé que algunos no quieren oír hablar de esto, porque algunos creen que lo que está pasando en nuestro país es coyuntural. Pues no es coyuntural, lo que ha pasado ha pasado y necesita de una respuesta nueva para afrontar un nuevo modelo de crecimiento que haga nuestra economía más competitiva, más productiva, que genere empleos de más calidad y con mayor estabilidad. Por lo tanto, lo que hagamos ahora tiene mucho que ver en materia de infraestructuras con ese nuevo modelo. Precisamente, cuando hablamos de economía verde no estamos hablando de sexo sino de otra cosa; estamos hablando de sentar las bases de una productividad, de una economía que tiene que cambiar las formas para poder desarrollar nuestro país; además, es el camino que ha emprendido el mundo. No estoy señalando una apuesta pionera del Gobierno de España; no, es el camino que ha emprendido el mundo. La Unión Europea viene marcando esas pautas en muchas de sus decisiones y de sus directrices y también las está marcando la nueva Administración de los Estados Unidos cuando indica el camino por el que se tiene que transitar en materia de lucha contra el cambio climático y las apuestas por un nuevo modelo de transporte en Europa, en el mundo y por supuesto también en España.

Les quiero decir con toda claridad lo que pienso. España podrá recuperar el ritmo de crecimiento tal como lo hemos hecho en el pasado, pero nunca va a ser de la misma forma. Nuestro modelo, el referido a las infraestructuras de transporte, por el que trabajamos, debe ser forzosamente sostenible y, por tanto, esto no es un eslogan, es un concepto de lo que tenemos que hacer, y apostar por la sostenibilidad es incompatible con seguir alimentando otro tipo de transportes. No se van a poder sustituir en su totalidad, pero sí tendrá que darse un impulso a aquellos que son más sostenibles. Por cierto, el señor Herrera decía —luego tendré la oportunidad de profundizar en su reflexión— que construir autovías era contrario al nuevo modelo de transporte. Si utilizamos vehículos que consuman petróleo, diésel, sí, pero si utilizamos, por ejemplo, los coches eléctricos, cuyo objetivo es que pueda existir en nuestro país en el umbral del año 2014 un millón, efectivamente esos coches tendrán que transitar por autovías, por buenas carreteras. Por lo tanto, no puedo compartir esa reflexión que se hacía en relación con la apuesta por la sostenibilidad y con el hecho de que sigamos construyendo nuevas autovías en nuestro país. Decía que el nuevo modelo debe

ser forzosamente sostenible en lo económico, con un crecimiento menos vulnerable al ciclo en lo social, con empleos mejor cualificados y de más calidad y también en todo lo que tenga que ver con el medio ambiente propiciando el cambio hacia una economía, y desde luego en materia de transportes podemos hacer mucho, baja en carbono. Por eso, quería hacer una reflexión conceptual sobre cómo conciliar el ministerio en esta etapa.

Esta crisis ha marcado un punto de inflexión que va a alumbrar un nuevo tiempo y es necesario trabajar en una doble dirección, que es la que he señalado en la comparecencia. En primer lugar, todos tenemos, y por tanto el Ministerio de Fomento también, que contribuir al objetivo general del Gobierno, que es en este momento actuar para parar la crisis, para generar empleo, para salvar puestos de trabajo. Ese es el objetivo general del Gobierno en este momento. Por lo tanto, en ese objetivo el ministerio también ha marcado algunos objetivos y los voy a volver a repetir: Anticipar la aceleración de la obra pública ya licitada. Hablaba de un compromiso, señor Ayala —luego me referiré detalladamente a su intervención, que agradezco en el tono, e incluso en algún desliz que tuvo de crítica, que es razonable, yo también le responderé en esos mismos términos—, pero en eso que hacemos le he dado la cifra para este año, para el año 2009. Si esta experiencia de anticipar la ejecución de obra pública funciona, la vamos a reeditar en los sucesivos ejercicios de 2010 y 2011. ¿Por qué hacemos esto? No solamente para trabajar en la dirección que usted marcaba —es verdad que con relación a la obra nueva los primeros años se ejecuta poco obra y se deja la ejecución para la finalización de la misma—, sino porque ejecutando la obra garantizamos liquidez para las empresas en un momento en que hay un problema de liquidez y además garantizamos la creación de puestos de trabajo cuando más los necesita nuestro país. Por lo tanto, vamos a poner en marcha de forma rápida este plan, que necesita del acuerdo, del diálogo con las empresas que han sido adjudicatarias de esa obra. No se hace por decreto sino en un proceso acordado con cada una de las empresas.

En segundo lugar, le hablaba del Plan de accesibilidad. Es un plan que tiene actuaciones en muchas estaciones. Por tanto, genera mano de obra de forma rápida y contribuimos no solamente a garantizar ese objetivo de accesibilidad sino también el objetivo general del Gobierno, que es crear el mayor número de puestos de trabajo en este momento. Y la misma actuación referida a las previsiones que tenemos sobre la modificación de al menos quinientas estaciones de ferrocarril que ya están en unas condiciones bastante obsoletas y que tratamos de mejorar en todo el conjunto del territorio, porque al hacerlo así a su vez estamos actuando en la creación de empleo en todo el conjunto del territorio.

Hablaba de otra consideración referida al uno por ciento cultural. No me voy a detener mucho en este tema, pero sí se ha hecho una mención, aunque fue en la inter-

vención del señor Ayala —pero la quiero comentar ahora—, a las autovías de primera generación y al proceso que se ha originado como consecuencia del plan que puso en marcha el Gobierno y que tenía que empezar a ejecutarse a principios del año 2008. La actual crisis económica o la actual situación económica y el propio desarrollo del plan han puesto de manifiesto problemas que están condicionando que se pueda ejecutar, y usted lo sabe, señor Ayala. No voy a explicar los antecedentes. Hemos adjudicado diez tramos, tenemos problemas y no se van a cumplir los plazos. No tengo inconveniente en reconocérselo, pero no se van a cumplir los plazos por problemas sobrevenidos. Puede decir que algunos de esos problemas son responsabilidad del ministerio, lo acepto, pero hay otros que no son responsabilidad del ministerio, sino que tienen que ver con las bajas que se han producido en ese concurso, por lo cual tiene que ver con otra cosa. Nuestra obligación es buscar un acuerdo. Estamos trabajando conjuntamente con las empresas concesionarias para poder buscar ese acuerdo, para agilizar los proyectos, para agilizar la redacción de los anteproyectos, para valorar las obras adicionales, en definitiva, para actuar; porque al actuar en las autovías de primera generación, en ese tipo de infraestructuras, como se trata de mano de obra para conservación y mantenimiento, sabe que se genera más empleo y, por tanto, también es prioritario en este momento en nuestro país. Tenemos la determinación de buscar antes de este verano un acuerdo con las concesionarias —se ha abierto un diálogo con todas ellas por parte del ministro directamente y de otros responsables del departamento para desbloquearlo— que permita conseguir este objetivo de mejorar las condiciones de las autovías de primera generación, garantizar más seguridad y, en algunos casos, mejorar incluso su trazado, como usted conoce bien.

El primer objetivo del ministerio tiene que ser contribuir, reitero, a ese objetivo general de crear empleo y salvar puestos de trabajo. El segundo objetivo es trabajar para programar una acción que permita que nuestro país, España, lidere los países que adopten el cambio de modelo. Esa no es una estrategia del Partido Socialista, es una estrategia de país, de vital importancia para el progreso de España y no para esta generación sino para las futuras. Para consolidar un nuevo modelo de crecimiento, la capacidad inversora y reguladora del Ministerio de Fomento es sencillamente importante. Sé que siempre existe la tentación de hablar más de los temas más singulares, pero me hubiera gustado que hubiéramos entrado algo más en el fondo. Señor Beloki, lo que estoy planteando es un tema de fondo, no se trata de darle brillo a una comparecencia sino que es un tema de fondo. Se trata de cambiar nuestra mentalidad, porque de la misma forma que podemos compartir el discurso, luego todos llamamos a la puerta del ministerio para hacer tal o cual obra, para realizar tal o cual actuación que incide en planteamientos que no tienen nada que ver con el objetivo que estoy describiendo.

El señor Beloki hacía alguna reflexión y les quiero reiterar una cuestión, porque me parece sustancial. Quiero gobernar el ministerio escuchando a todos y, por cierto, aprendiendo de todos —se puede aprender de muchos; incluso, cuando escucho a algún portavoz, no tengo inconveniente en reconocer que soy lego en esta materia, pero tengo la responsabilidad de impulsar la actuación del ministerio—; pero lo haré no solo a través del diálogo sino también de la concertación. Se han vertido algunos comentarios sobre la alternativa real para el transporte de mercancías, pero no la habrá si no somos capaces de concertar con las comunidades autónomas, con todos los que operan en este ámbito. Para que entiendan perfectamente lo que estoy diciendo les pondré un ejemplo. No se puede hacer un centro logístico si no está conectado con una red de ferrocarril para poder facilitar el transporte de mercancías por ferrocarril. Si observamos la proliferación de centros logísticos en nuestro país que impulsan las comunidades autónomas, podremos darnos cuenta de que mucho de ellos nada tienen que ver con un desarrollo integral de lo que tiene que ser una apuesta por un modelo eficaz de transporte de mercancías. Por eso es necesaria la concertación, y por eso dije que es mi intención convocar en el último trimestre de este año a todos los sectores implicados para debatir un plan estratégico que convierta el ferrocarril en una alternativa real para el transporte de mercancías; repito, a los sectores implicados no solo a las administraciones.

Cuando hablo de diálogo y de concertación, quiero decirles que voy a crear el consejo consultivo de la movilidad, en el que administraciones, sectores empresariales, sindicales, técnicos, profesionales y agentes sociales con intereses en las actuaciones públicas de infraestructura del transporte puedan expresar sus inquietudes y puntos de vista para poder diseñar el transporte público. Esto tiene mucho que ver con lo que se hablaba del papel del transporte en las áreas metropolitanas, del papel que tienen que jugar las ciudades, las comunidades autónomas y, por supuesto, el Gobierno de España. En esta misma línea de diálogo voy a convocar la conferencia sectorial para analizar los criterios para la revisión del PEIT, que les anuncio que quiero promover en esta legislatura. En la revisión del PEIT podrán ustedes hacer las aportaciones, las sugerencias que algunos ya han expresado en sus intervenciones, y podremos ir concretándolas. Cuando tenga diseñados, a través de la conferencia sectorial, los criterios de la revisión del PEIT, desde luego me comprometo a presentar ante esta Comisión las conclusiones sobre los criterios para la actualización, para que SS.SS. puedan también hacer sus contribuciones y aportaciones en el proceso siguiente para actualizar el vigente PEIT. También me propongo convocar la conferencia sectorial al menos en otras dos ocasiones para tratar temas relacionados con las infraestructuras y con el transporte. Esto es lo que yo entiendo por un proceso de diálogo y de concertación con las comunidades autónomas.

Hablando de esto, el señor Ayala me reprochó que solo me reuniera con una presidenta del Partido Popular y que lo haya hecho con más presidentes del Partido Socialista o de otros grupos, como Unión del Pueblo Navarro, que antes era suyo y ahora no lo es. Solamente adquirí públicamente un triple compromiso. Valoré muy positivamente que la presidenta de la Comunidad de Madrid asistiera a mi toma de posesión, y aquel día comprometí que sería la primera presidenta con la que me reuniría, y he cumplido con la palabra dada; dije que mi primera visita institucional sería a Cataluña, y he cumplido con la palabra dada; también me parecía —creo que los dos lo compartimos, señor Ayala—, una vez que tomó posesión el nuevo lehendakari del Gobierno vasco, que teníamos la obligación y la responsabilidad colectiva de estar presentes en unas obras de vital importancia para España, pero cargadas de simbología en el País Vasco. Me parece que podemos compartir ese objetivo. Por cierto, luego le diré al señor Beloki que el ramal que va hacia Vitoria va a más velocidad —hablando de alta velocidad— que el ramal que tiene que ejecutar el Gobierno vasco, que es el que transcurre por tierras de Guipúzcoa. Lo digo porque cuando hablamos de las conexiones cada uno debe asumir la responsabilidad en los temas en los que tiene encomendada la gestión. No le reprocho nada, simplemente quiero hacer la reflexión de que cuando usted está hablando de las conexiones con Francia tenemos que saber cómo están las cosas. Desde luego, me he comprometido —y aprovecho este momento para ratificarlo— a impulsar la alta velocidad en el País Vasco.

A partir de ahí, señor Ayala, voy a recibir a los presidentes en el orden en el que me han solicitado las entrevistas. Solamente invierto el orden con el presidente de Castilla y León, porque coincidiendo con una visita que haré a Castilla y León le veré la próxima semana, el 2 de junio. En agenda, con fecha y hora, están varios presidentes de comunidades autónomas del Partido Popular. Desde luego, lo está el presidente de la Comunidad Valenciana, lo está el presidente de la Comunidad gallega, pendiente solo de que se vea antes con el presidente del Gobierno, porque quiere —es decisión del presidente del la Xunta— que la visita sea posterior a la que realice al presidente del Gobierno, y así sucesivamente. Pero estaré con todos y con todos utilizamos la misma metodología de trabajo: los consejeros de obras públicas se reúnen con la gente del equipo para preparar el contenido de la entrevista. Lo he hecho con los presidentes que tienen fecha señalada o con los que ya he recibido, y lo voy a hacer con todos. Y lo voy a hacer, señor Ayala, cuantas veces quieran. Y no voy a distinguir el color político ni a la hora de recibirlos ni a la hora de planificar las actuaciones. Habrá que actuar allí donde sea necesario y cuando sea necesario. Ese, desde luego, es el horizonte y la forma de trabajar del ministerio. Pero cuando hablamos de mejorar la calidad de vida no solamente tenemos que trabajar por mejorar la calidad desde el punto de vista de los transportes sino también tenemos

que ofrecer mejor información a los ciudadanos. En ese sentido les anuncio que crearé un sistema integral de información de forma que, desde puntos estratégicos distintos, los ciudadanos tengan oportunidad de obtener información sobre cualquier modo del transporte. Un ejemplo, para que se entienda bien lo que acabo de decir: Me prepongo que un pasajero desde una estación de ferrocarril, por ejemplo, pueda tener oportunidades de consultar posibilidades, incidencias, alternativas e incluso tarifas de desplazamientos en otros modos de transporte como el aéreo, la carretera, el marítimo y el urbano. De esta forma estaremos contribuyendo a hacer un transporte público integral y más atractivo para el ciudadano, que es la mejor forma para potenciar su uso, como me reclamaba el portavoz de Iniciativa per Catalunya que no veo ahora en la sala. En este sentido, les diré que tenemos también la intención de impulsar todo tipo de actuaciones para promover el uso del transporte público.

Voy a entrar más en detalle en el contenido de algunas intervenciones, empezando por el portavoz de Coalición Canaria. Le agradezco su tono, el contenido y que haya compartido la necesidad de anticipar la obra pública. No me voy a referir a ello porque ha sido explicado y compartido por los demás portavoces, pero habló del tema de las tasas. Estamos haciendo un esfuerzo importante. Desde luego yo no tengo la responsabilidad de que las tasas se hayan incrementado como lo han hecho en nuestro país. Le diré que entre 2000 y 2003 las tasas de navegación aérea —alguien se ha referido luego a ello— subieron un 60 por ciento en la Península y un 52 por ciento en Canarias, en contraste entre 2000 y 2004 en que las tasas aeroportuarias han evolucionado ligadas al IPC y, en el caso de Canarias, por debajo del IPC. Digo esto como recordatorio, para poner en valor las iniciativas que acabamos de tomar en relación con las tasas. Además, esté seguro de que tengo muy presente en toda la actuación del ministerio la situación por la que atraviesa Canarias. Sabe que tenemos previsto realizar un Consejo de Ministros extraordinario en Canarias. Sabe que hemos anunciado una visita del presidente del Gobierno, del ministro de Industria y del ministro de Fomento a Canarias y será allí donde podremos anunciar y profundizar en algunas cuestiones como la que usted nos planteó de ampliar el plan de carreteras. Ya le anuncié que tenemos la vocación de ampliarlo. Tenemos que ponernos de acuerdo sobre las prioridades y el contenido. Hemos recibido hace escasos días la propuesta por parte del Gobierno de Canarias y tiene que comprender que no tengamos todavía una respuesta a esa demanda, pero tenemos la voluntad de impulsarla. Decía que somos conscientes de la situación de Canarias; que el PIB per cápita está 3.000 euros por debajo de la media española. Por tanto, desde el Gobierno de España tenemos que presentar iniciativas y tomar medidas para contribuir a paliar esta situación. Y, desde luego, impulsar el turismo es una medida importante. Ahí compartimos el objetivo que nos plantea de hacer un plan ambicioso para tratar

de atraer el turismo a Canarias. Cuenten, desde luego, con la colaboración y la cooperación del Gobierno y del ministro de Fomento.

Al señor Jorquera le agradezco también su intervención. Me ha gustado de forma singular cuando plantea una reflexión de carácter general; cuando habla del uso racional de los recursos públicos. Esto me va a permitir también hacer una consideración de carácter general. El señor Ayala también se refería al principio de austeridad que yo había planteado. Honestamente, señor Ayala, yo no me estaba refiriendo a la reducción de altos cargos cuando hablaba de austeridad. Es verdad que hemos reducido altos cargos, pocos, pero los hemos reducido, porque reducir un alto cargo —depende del nivel del alto cargo— trae como consecuencia reducir determinado tipo de personal y de asesores. Pero no quiero entrar en este tema porque es verdad que la reducción ha sido significativa. Cuando yo estaba hablando de introducir criterios de austeridad estaba planteándolo con carácter general en la obra pública. Se trata de intentar hacer obras públicas de las mismas prestaciones, con la misma calidad pero tratando de optimizar y de ajustar los recursos. Eso es a lo que me refería. Para que me entienda con un ejemplo y nadie se dé por aludido: Menos puentes de Moneo y más infraestructuras en el conjunto del país. Y tengo mucho respeto por este arquitecto de enorme prestigio. Es por poner un ejemplo. Tendemos en esta situación económica a ser austeros también a la hora de impulsar, planificar y desarrollar la obra pública. Espero que en este planteamiento de austeridad tengamos el acompañamiento del conjunto de administraciones públicas. Lo pongo como ejemplo. **(Rumores.)** No estoy hablando de ningún sitio en concreto. Podía hablar de ese arquitecto o de otro, no piensen ustedes que me estoy refiriendo a Vigo. No me refiero a Vigo, lo digo con carácter general. Podíamos hablar de varios ejemplos, de varias situaciones, como norma general incluso podía hacer el repaso del conjunto de gobiernos y de administraciones que tomaron decisiones que yo no voy a tomar. No las critico, pero en este tiempo yo no las voy a tomar.

Hablaba usted de la participación público-privada. A ese planteamiento se refirió también el portavoz del Grupo Popular, señor Ayala. Como he dicho en la intervención inicial, desde el ministerio estamos apostando por la colaboración público-privada que permita la reactivación del ritmo de contratación de la obra pública y poner a disposición de los ciudadanos más infraestructuras en el menor tiempo posible. Pero también me van a permitir algún comentario que se ha hecho en relación con esto. Yo no quiero entrar en comparaciones. Se lo quiero decir con toda claridad al señor Ayala y a los demás portavoces para el futuro. Comparto todo lo que se ha hecho hasta aquí y no me van a escuchar ni una sola crítica a mi antecesora en el cargo, pero voy a responder de lo que yo haga; de eso es de lo que voy a responder. Pero es verdad que, en inversión ejecutada —no hablemos de cosas en relación con el PIB, no nos

hagamos trampa— de 1999 a 2003, 34.435.000 euros; de 2004 a 2008, 66.417 millones de euros. Más del 92 por ciento. Esto es inversión ejecutada. Son datos oficiales y, por lo tanto, no son discutibles. Nos puede parecer mucho o poco en relación con el crecimiento del PIB, pero es lo que es, el 92 por ciento. Ni más ni menos. Esto es lo que se ha invertido en obra pública durante este tiempo. Es verdad, cuando estamos hablando —y ya me lo planteó insistentemente en una interpelación el portavoz de *Convergència i Unió*— que ha caído la licitación de obra pública y con ello en este tiempo de crisis disminuyen las posibilidades para hacer frente a la crisis. Le voy a decir que lo importante en tiempos de crisis no es licitar sino ejecutar obra pública, eso es lo que genera empleo. Y, por lo tanto, tenemos una previsión de gasto que es la recogida en los Presupuestos Generales del Estado de más de 19.000 millones de euros, casi 3 billones y medio de las antiguas pesetas, que la vamos a ejecutar en el presente ejercicio. Eso es lo que genera actividad y empleo. Comprendo que las empresas que quieren tener a futuro volumen de negocio estén preocupadas por la caída de la licitación en el grupo fomento. Les anuncio que lo vamos a corregir a lo largo de la legislatura. Estamos tratando de impulsar el mayor volumen de licitación de obra pública.

Aquí también quiero comentar una reflexión que me hacía el portavoz del Partido Popular. Le agradezco lo que ha dicho hoy singularmente porque ha planteado —entiendo que para toda la legislatura— de un plan extraordinario de 15.000 millones de euros. De esa cifra podemos hablar, entre la aportación pública y la aportación privada. Eso dista bastante de lo que nos propusieron —se lo digo con todo respeto— en el debate sobre el estado de la Nación, porque nos propusieron que llegara la alta velocidad a todas las capitales de provincia en el año 2012, lo que suponía 45.000 millones de euros adicionales sobre los presupuestos actuales, es decir, 4,5 puntos de déficit. Por tanto, agradezco que estemos hablando de una propuesta en la que le aseguro que ya estamos trabajando. Eso me permite conectar con la reflexión que me hacían el portavoz del Bloque y el portavoz del Partido Popular, que es la participación público-privada. De los diversos sistemas de colaboración público-privada estamos utilizando los que cumplen con el objetivo de estimular la economía. Hay varios modelos. El método clásico de concesión, que es el que se ha venido utilizando para la contratación de la radial 1, que les anuncio que volveremos a sacar a licitación antes del verano. Hay un método mixto de concesión, que es el que nos ha permitido la contratación de las autovías de primera generación, en el que el sector público representado por la SEIT forma parte del capital social de la empresa concesionaria y en el que se establece un método mixto de pago, 30 por ciento por peaje en sombra y un 70 por ciento por pago por disponibilidad. Por último, una asociación público-privada de carácter mixto, que también vamos a experimentar. Tengo la intención —y lo quería decir en sede parlamentaria— de hacer esta pro-

puesta de asociación público-privada de carácter mixto para el desarrollo del Plan de Cercanías de Madrid —y así lo comenté con la presidenta de la comunidad autónoma— y que, si llegamos a un acuerdo, pueda extenderse a otros planes de cercanías que podamos desarrollar en el conjunto del territorio. Por tanto, en eso estamos trabajando.

Esto nos va a permitir, señores de diferentes grupos parlamentarios que lo han planteado, ejecutar antes los planes de cercanías ya presentados, que sí tienen una fecha, la del año 2015, y que quiero priorizar, porque así me he comprometido con la presidenta de la Comunidad de Madrid y con el presidente de la Generalitat, con las comunidades autónomas la ejecución de ese plan. Eso es lo que entiendo yo por concertación. Porque, con planes de cercanías que se solapan muchas veces con otras prioridades que tienen en materia de cercanías gobiernos autonómicos o ayuntamientos, es necesaria la concertación. Le pongo un ejemplo. En el Plan de Cercanías de Madrid teníamos previsto que una línea de tren circulara por el mismo trazado que una línea de metro. Sencillamente, eso no podía ser. Fruto del diálogo y la concertación fuimos capaces de ponernos de acuerdo sobre por dónde tenía que transcurrir el trazado de esa línea, que era, si no recuerdo mal, la línea Majadahonda-Las Rozas. En consecuencia, la comunidad autónoma no va a hacer una actuación que tenía prevista en esa línea. Por tanto, los planes de cercanías los impulsaremos concertando con las comunidades autónomas y estableciendo con ellas las prioridades. En ese sentido —por si no fui lo suficientemente explícito lo quiero ser ahora—, nuevos planes de cercanías que podamos planificar, diseñar y comprometer tienen que ser fruto del diálogo entre los gobiernos autonómicos y el Ministerio de Fomento. Por ejemplo, estoy pensando en la Comunidad Valenciana o en la Comunidad andaluza —por poner tan solo un ejemplo—, ya que tengo previsto hablar de ello en las entrevistas que voy a tener con el presidente de la Comunidad Valenciana y con el presidente de la Comunidad andaluza en los próximos días. Entiéndase como ejemplo, que nadie diga: Y de mi plan de cercanías ¿qué? ¿Ya lo has excluido? No, estoy señalando el camino por el que queremos transitar y por el que queremos acordar.

Ya le hablaba en mi exposición, señor Jorquera, de la revisión del PEIT. En el marco de esa revisión podremos planificar y se podrán hacer las observaciones y las consideraciones que ustedes establezcan sobre infraestructuras importantes. Estoy dispuesto a escuchar a todo el mundo, pero usted sabe como yo que en la autovía entre Santiago y Ourense hay dos tramos, uno de peaje y otro libre de peaje. El de peaje fue adjudicado y contratado cuando gobernaban el Partido Popular en Galicia y en España y el que no tiene peaje fue contratado y adjudicado cuando gobernaban el Partido Socialista y el Bloque Nacionalista Galego en la Xunta de Galicia y el Partido Socialista en el Gobierno de España. Esta es la verdad, no hay nada que reprochar, esa fue la decisión.

En este momento dicen: Resuelvan ahora un problema que crearon otros. Bueno, es igual que cuando se me plantea que resuelva el problema de la AP-9, después de prolongar la concesión del peaje durante mucho tiempo. Lo único que pido es rigor y a partir de él podemos estudiarlo todo pero cada uno tiene que asumir la responsabilidad en las decisiones que toma, ni más ni menos.

Me plantea el problema de la red ferroviaria convencional. Comparto la necesidad de modernizar la red ferroviaria convencional; solo quiero darle un dato. Cuando hablamos de euros, a veces no tenemos la dimensión. Me ha sorprendido que al portavoz de Convergència i Unió le pareciera poca una inversión de 4.000 millones de euros en un plan de cercanías. No sé si es poca o mucha pero son 4.000 millones de euros. Decía que había que ampliarla, que había que tomar otras decisiones. **(Rumores.)** Perdóneme si no ha sido usted; ha sido el portavoz de Iniciativa per Catalunya. Siento haber tenido un lapsus, es que no estoy mirando las notas, estoy recordando, y uno tiene una memoria frágil. **(El señor Macias i Arau: Estamos de acuerdo en casi todo.)** Cuando hablamos de que hemos invertido 3.993 millones en cuatro años en la red convencional, no estamos hablando de una cosa menor. Tendremos que seguir invirtiendo. Además, esta inversión va acompañada por el cambio de la flota, estamos haciendo una inversión muy importante en la modernización de nuestros trenes pero tendremos que seguir actuando en esta línea que se está impulsando desde el ministerio.

También me ha comentado algo muy querido para mí, que es la infraestructura de la alta velocidad a la ciudad de Lugo. Le diré que Lugo no se va a quedar descolgada ni de la doble vía ni de la alta velocidad. Como hay una propuesta que hizo el Gobierno de la Xunta de Galicia para acelerar ese tramo, estoy dispuesto a dialogar con la Xunta de Galicia para ponernos de acuerdo en la idea de acelerarlo. Por tanto, tengo la voluntad de dialogar sobre ello, de la misma forma que tengo la voluntad de dialogar —si así me lo plantean— sobre los servicios de cercanías y de la red convencional que no se utilice para que pueda ser utilizada en el ámbito autonómico. De todos esos temas tengo la disposición de dialogar con el Gobierno de Galicia. Por supuesto, voy a cumplir —no me lo ha planteado pero quiero decírselo— con las resoluciones, mejor, voy a intentar cumplir —porque siempre cuando se habla de plazos uno muestra cierta precaución— con las resoluciones que se han planteado en el debate sobre el estado de la Nación y que usted ha impulsado.

El señor Herrera dice que la música le gusta. Yo sé que usted ha sido un precursor en este tema, por lo tanto no le voy a quitar la *autoritas* sobre una reflexión que usted viene haciendo en materia de utilización del ferrocarril desde hace tiempo. Comparto básicamente la filosofía que usted ha expuesto y quiero que tenga la certeza de que no se trata de una música, sino de la determinación del ministerio de impulsar la sostenibili-

lidad, que tiene que ver con el nuevo modelo de crecimiento económico y con el impulso de la economía verde. Es verdad que tenemos mucho terreno por delante y todo no se va a cambiar del día para la noche, pero es nuestro objetivo. Le reitero una cosa que dije cuando no estaba; como lo ha comentado, no quiero dejarle sin respuesta. Cuando usted me hablaba de la revisión del PEIT me decía: ¡Ojo! Menos autorías, porque esto tiene que ver con el petróleo. Sabe que hay alternativas de coches que no tienen nada que ver con el petróleo, por lo tanto depende del objetivo que nos planteemos. Sabe muy bien que ahora mismo en el plan que está lanzando el Ministerio de Industria, de ayuda al sector del automóvil, estamos contemplando precisamente apoyar a aquellos automóviles que producen menos emisiones. Estamos introduciendo criterios de sostenibilidad en todas las iniciativas que planteamos desde el Gobierno.

Hablaba antes de Ley de Movilidad, sabe que hay un compromiso del Gobierno, estamos trabajando en ello. Hablaba del foro, le anunciaba hace un momento el tema de crear un ámbito para hablar de temas de movilidad, para compartirlo no solo con comunidades autónomas y con ayuntamientos, porque tienen un trabajo planificador y de competencias en esta materia; es decir, tenemos que tratar de trabajar todos en la misma dirección. Le hablaba de que en el ámbito de la Conferencia Sectorial de Transporte tengo previsto abordar esta situación a la que hacía referencia; abordarla para hacer una apuesta por el transporte de mercancías por ferrocarril, y eso tiene que corresponderse con un planteamiento global del conjunto del Gobierno. En este terreno voy a potenciar decididamente el transporte de mercancías en la línea de los planteamientos de la Unión Europea, del Libro Blanco de transporte, al que usted se ha referido en algunas ocasiones. Me hablaba de las empresas ferroviarias; es verdad que las empresas ferroviarias privadas representan el 5 por ciento del transporte ferroviario de mercancías, este es un porcentaje todavía muy pequeño pero similar al de otros países cuando se encontraban en la misma situación, es decir cuando estaban partiendo. Por tanto, yo espero que en el recorrido este tema lo podamos corregir; la experiencia europea nos indica que es necesario un periodo de maduración para conseguir el objetivo. También me ha comparado Madrid con Barcelona; no sé por qué siempre tiene que emplear este mimetismo porque no son iguales ni en población, ni en densidad de personas, ni en planificación urbanística, pero queremos comparar. Los objetivos de los planes son los mismos y ustedes me pueden plantear si podemos hacer alguna precisión más para mejorarlas, de acuerdo con las resoluciones que ha adoptado el Parlamento; yo digo que sí. Hay una resolución adoptada en el Parlamento en relación con cuadruplicar algunas líneas; tendremos que estudiarlo y ver cómo se incorpora al planteamiento que usted me realiza. En todo caso, los objetivos de ambos planes son los mismos: mejorar los tiempos de viaje y la fiabilidad, mejorar la calidad del servicio y homogeneizar y modernizar las instalaciones. Una vez

finalizadas las actuaciones, ambas redes serán similares, una longitud y un número de estaciones e intercambiadores muy similar, todas sus estaciones serán accesibles, todas sus líneas serán de doble vía y todos sus tramos con capacidad suficiente, todas tendrán la máxima calidad en tecnología de vía, electrificación y señalización y un estado de conservación óptimo. Es verdad —lo apuntaba el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y me refiero a ello—, la inversión total es mayor en el caso de Madrid, 5.000 millones de euros previstos, frente al de Barcelona, que son 4.000 millones, pero la inversión por viajero es mucho mayor en Barcelona, 34,1 euros por viajero, frente a 19,7 euros por viajero en Madrid. Esos son datos objetivos que quería comentar. En todo caso, quédese usted con la determinación de impulsar el Plan de cercanías, de mejorarlo en aquello que sea factible.

Al portavoz del Grupo Convergència i Unió he de decirle lo siguiente. Quizá el único reproche que tenga que hacer en esta Comisión sea al portavoz de Convergència i Unió. Yo no vengo aquí con la voluntad de engañar a nadie; no he hecho en mi comparecencia ni lo voy a hacer en toda mi etapa como ministro. Usted podrá compartir o no los objetivos del ministerio. Siempre me he caracterizado por la claridad, y la claridad y la transparencia —quiero que lo tenga claro— va a presidir toda la actuación del Ministerio de Fomento. No vengo aquí con la voluntad de engañar, sino de decir lo que voy a hacer, cuándo lo voy a hacer y también cómo y por qué. Yo he transferido cercanías, señorías; he anunciado un acuerdo sobre cercanías, porque era lo que estaba previsto en el Estatuto de Autonomía de Cataluña. Mi obligación en este tema, igual que en todos, es cumplir con la previsión del Estatuto de la A a la Z. Ahora algunos piden más de lo que está en el Estatuto de Autonomía. Eso ya no es un compromiso del ministro de Fomento ni del Gobierno de España; lo podremos hacer, pero no es un compromiso y no es una obligación. Por tanto, yo he cumplido en el tema de cercanías con la previsión del Estatut. Creo que lo hemos resuelto bien y se va a desarrollar en los plazos previstos, pero la gestión de los aeropuertos no está en el Estatuto de Autonomía de Cataluña. Ustedes tienen derecho a reclamarlo, pero no está porque no hubo acuerdo para que pudiera estar. Yo sé que había ambición de que estuviera, pero no hubo acuerdo y, por tanto, no está. **(El señor Herrera Torres: Hubo un texto.)** Sí, pero no está en el Estatut. Hubo muchos textos sobre muchas cosas, incluso hubo muchos textos, por ejemplo todos los del Partido del Popular, y, si hubieran sido aprobados, estaríamos hablando de otro Estatuto. Por tanto, no me diga que hubo un texto; hubo muchos textos sobre muchos temas y con mucho contenido, pero no está en el Estatuto.

A pesar de no estar en el Estatuto, se tomó una decisión por el anterior equipo, y yo quiero ratificarla. La decisión cuál es. Tenemos que ir a nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Eso no tiene nada que ver con la participación de las comunidades autónomas, tiene que

ver con la necesidad de hacer un nuevo modelo que sea más eficiente que el actual. Ahí podremos estar o no de acuerdo, pero es una decisión del ministerio plantear un nuevo modelo para dotar a la gestión aeroportuaria de una mayor estabilidad institucional. Aprovechando el nuevo modelo hemos dicho, y hoy quiero ratificarlo, que queremos dar entrada en la participación en la gestión aeroportuaria a las comunidades autónomas y al capital privado; darles participación no es sentar a un socialista en el consejo de administración. Bien poco confían ustedes, señores de CIU, en el resultado electoral del próximo año porque, cuando estemos hablando de esto, ya habrán pasado unas elecciones. Me agrada que estuvieran gobernando los socialistas en Cataluña en ese momento, cuando tengamos definido el nuevo modelo de gestión aeroportuaria. Con el nuevo modelo pretendemos afrontar con eficiencia las necesidades de la demanda del transporte aéreo durante los próximos años para garantizar la conectividad del territorio y la movilidad de los ciudadanos y garantizar más, si cabe, la seguridad y la calidad de los servicios aeroportuarios. Esto lo queremos hacer con la concertación de todos los sectores implicados.

Yo he dicho y ratifico que antes de finalizar el año traeré aquí el nuevo modelo de gestión para luego poder desarrollarlo y tendremos oportunidad de discutirlo. Por cierto, en cuanto a la desclasificación, como la han llamado, de algunos aeropuertos —esta es una terminología nueva, la desclasificación—, habrá que determinar qué aeropuertos son de interés general y cuáles no. Yo también tengo interés en abrir un proceso de diálogo con todas las comunidades autónomas para decidir qué aeropuertos, a juicio de las comunidades autónomas, son de interés general y cuáles no, y también con los grupos parlamentarios, pero luego no pueden plantearme que queremos los de interés general y los que no son de interés general; los queremos todos. Pongámonos de acuerdo sobre el modelo. Yo estoy dispuesto a decidir cuáles son de interés general, pero los que son de interés general, señor Herrera, son de interés general, y se entiende bien lo que estoy diciendo; si lo que me están proponiendo es que definamos ya de una vez por todas el mapa aeroportuario de nuestro país, sobre eso les quiero escuchar, porque igual podemos ponernos de acuerdo. Por tanto, estoy dispuesto a escuchar atentamente sus sugerencias y ver el mapa de los aeropuertos en relación con sus pretensiones. Insisto, una vez que definamos el modelo también estoy dispuesto a hablar de que pueda haber aeropuertos, si así lo consideramos, que puedan ser transferidos a las comunidades autónomas, pero les anticipo que a juicio del ministerio tiene que haber un criterio uniforme y compartido. Por tanto, vamos a trabajar en el modelo.

Hablé detalladamente del Plan de cercanías, pero, si queda pendiente algún tema, no tendré inconveniente en aclarárselo.

Ya le explicaba al señor Beloki... **(El señor Macias i Arau: Se ha tenido que ir.)** En todo caso, voy a

comentar dos cosas. Él es escéptico con el cambio de modelo productivo, y lo entiendo. Decía que le sonaba bien, pero que creía que era más de lo mismo, y no lo comparto. Hacía una reflexión sobre las conexiones con Francia a partir de una intervención del señor Gómez Navarro, por el que yo tengo todos los respetos; pero el señor Gómez Navarro es el presidente de la Cámara de Comercio, no el ministro de Fomento. Los criterios del ministro de Fomento son conocidos. Me referí a esas conexiones en la intervención y he celebrado el acuerdo que hemos alcanzado en la última cumbre hispanofrancesa. Señor Ayala, yo también quería que las cosas fueran más deprisa en relación con Europa, con nuestros vecinos franceses, incluso me hubiera gustado que el corredor del Mediterráneo estuviera en las redes transeuropeas porque, si fuera así, yo no tendría que intentar ahora que estuviese, pero las cosas están como están. Mi responsabilidad —no quiero rehuir ninguna— es precisamente desbloquear la situación. En relación con las conexiones con Francia, yo creo que hemos hecho avances muy importantes en la última cumbre. Si no lo tienen, les puedo remitir el alcance de los acuerdos y los podemos evaluar y contrastar. Ha hablado bastante del transporte integral. Me dijo —creo que no me escuchó— que no había hablado del mallado en red, y creo que ha sido un lapsus porque he hablado del mallado en red, por lo que no voy a abordarlo. Cuando me preguntaba el señor Beloki cuáles eran los planes de transporte y en qué medidas habían participado las comunidades autónomas, le expliqué en dos ocasiones cómo tenía previsto hacerlo a partir de una reunión en el último trimestre de este año con todas las comunidades autónomas.

El portavoz de CIU que es un conocedor de la materia por vocación y por profesión alguna vez deslizó en alguna entrevista pública, más o menos, que yo era un ignorante en esta materia —está en una entrevista—. Se lo digo en buen tono y admito todas sus sugerencias. Comprendo que usted es una persona que por profesión y por vocación tiene amplios conocimientos, y siempre está bien que sus amplios conocimientos puedan ilustrar al ministro de Fomento. Se lo agradezco, de verdad, no es un reproche. Me decía que tenía que diferenciar bien mi papel de ministro de Fomento y el de vicesecretario general del PSOE. También le agradezco esta consideración, pero no voy a dejar de escuchar a nadie en el ministerio; no voy a hacer el diálogo en función del color político y solo pido que se me juzgue como ministro de Fomento por mis hechos. Solo le pido eso: que me juzgue por mis hechos. Desde el primer momento he establecido un diálogo con todas las fuerzas de esta Cámara; he dicho que quiero que sea permanente y no flor de un día, que continúe a lo largo de la legislatura. Sé que vamos a compartir unos temas y otros no, pero en ningún momento voy a excluir a nadie en función del color político. Tengo que decirlo con carácter general, porque luego me pueden decir: Es que no recibió a tal alcalde. En España, como ustedes saben, hay muchísimos alcaldes y muchas comunidades autónomas. Si

sólo me dedico a recibir a todos los alcaldes que piden verme, créanme que no haría otra cosa en el ministerio a lo largo de todo el tiempo. Por tanto, espero que comprendan muchos de ellos que pueden compartir su reflexión y sus inquietudes, si existe voluntad de hablar, dialogar y acordar, con otra gente del ministerio que no sea el propio ministro. Se lo digo porque he pedido a uno de mis colaboradores que me pasara la relación de alcaldes que han pedido verme y estamos en cerca de dos centenares. No sabía que yo despertara tanta pasión de los alcaldes. Ese es un dato objetivo y contrastable.

Me he referido, cuando contestaba al portavoz de Coalición Canaria, a las tasas. Le he explicado cuándo se había incrementado en el 60 por ciento la tasa de navegación aérea. Por tanto, lo único que estoy haciendo es congelar las tasas para el próximo año, como he anunciado, y rebajándolas en este momento para estimular precisamente el transporte aéreo y, con ello, contribuir a mejorar el sector del turismo en algunas zonas del territorio. Le contesté sobre el tema de la gestión de El Prat. Habló del PEIT y yo le he mencionado la revisión que vamos a hacer. Le he indicado cómo lo vamos a hacer a partir de una conferencia sectorial con las comunidades autónomas. Me planteó un tema que tiene que ver con la variante de Tarragona y la otra variante. En relación con la de Tarragona el retraso es debido a esos problemas arqueológicos derivados de la cantera de Mèdol, antigua cantera romana —lo sabe usted—. Por tanto, cuando resolvamos estos problemas, procederemos a tomar las decisiones correspondientes. Respecto al otro tema relativo a Girona, se ha resuelto el contrato con la empresa adjudicataria porque el territorio pedía incluir muchas mejoras, no contempladas inicialmente, cuya inclusión supondría una modificación de tal valor que no era compatible con las previsiones de la Ley de Contratos del Estado, y en la actualidad se está redactando un nuevo proyecto que sacaremos a licitación tan pronto como esté concluido. En cuanto al cambio de ancho ibérico a internacional, estamos finalizando la relación de un estudio de cambio de ancho para la red ferroviaria de todo el Estado; estamos en la fase de estudio. Una vez finalizado el estudio y de acuerdo con lo establecido en el PEIT procederemos a señalar las actuaciones, la estrategia para llevar a cabo el cambio de ancho en todo el conjunto del Estado. Por tanto, si por esta actuación usted va a evaluar al ministro de Fomento, espero alcanzar una nota positiva. Me quedo ahí.

Luego, me planteaba establecer una ley de financiación de la movilidad. Creo que este tema es muy complejo. En la movilidad hay muchas competencias autonómicas y muchas competencias locales. No sé cómo entenderían algunas comunidades autónomas que con una ley general se pudieran establecer los criterios de movilidad. Si quiere que financie la movilidad, establezca los criterios de la movilidad. Si no, podemos estar en una contradicción: uno señala los criterios y otros financian criterios de otros. Por tanto, estoy dispuesto a

evaluarlo, como le decía antes, dentro del marco de una conferencia sectorial.

Me voy a referir a las intervenciones del señor Ayala, a aquellas a las que ya no haya contestado, porque a algunas ya he respondido con carácter general. Planteaba una cosa que yo simplemente le quiero precisar por si se me entendió mal. Yo no me he atribuido el mérito de la internacionalización de nuestras empresas. Dije que el ministerio había contribuido. Cuando hablé del ministerio no señalé a este ministro; hablé del ministerio que trasciende a este ministro, a la anterior ministra y del anterior del anterior. **(El señor Ayala Sánchez: Dijo nuestro ministerio.)** Espero que el Ministerio de Fomento sea también suyo; es de todos los españoles. Por tanto, señor Ayala, puede haber una mala expresión, una mala interpretación, pero me estaba refiriendo al impulso que a la obra pública se le ha venido dando en nuestro país. Eso ha llevado a que nuestras empresas estén muy bien posicionadas en el ámbito internacional, y a las que tenemos que seguir apoyando. Por eso manifesté que uno de los cometidos que tiene una de las secretarías generales que se han creado en el ministerio es dar apoyo a la internacionalización de las empresas. No lo tome en ningún otro sentido, porque sería muy pretencioso, recién llegado, que pudiera hacer semejante afirmación. Desde luego, está lejos de cualquier intencionalidad. En todo caso, es verdad —lo conocen ustedes— que, aprovechando precisamente la expresión que utilizó el presidente Obama sobre la alta velocidad española, hemos organizado una jornada de trabajo, sobre todo con las empresas españolas. Es una buena oportunidad para nuestras empresas, y así se ha puesto de manifiesto no solamente por la iniciativa sino por el número de empresas que han confirmado que van a asistir a esa reunión el próximo sábado.

Me he referido ya a los criterios de austeridad. También me he expresado respecto a la iniciativa pública privada. Es verdad que usted mencionó una cosa que también quiero precisar. Usted ha dicho que ha caído la inversión pública, la licitación de obra pública. Ahí le tengo que hacer una corrección: ha caído la inversión de obra pública, la licitación de obra pública, no la ejecución, en el Grupo de Fomento. Le manifesté que lo trataríamos de corregir en la legislatura y en este año, pero no ha caído la inversión pública en el conjunto de nuestro país. Los 11.000 millones del PlanE son también inversión en obra pública. Eso ha llevado a que los ayuntamientos de España aumentaran el 130 por ciento la contratación de obra pública. Son obras públicas que están generando mucho empleo y que están salvando puestos de trabajo. **(El señor Delgado Arce: Y con gran sinergia.)** Esa es la prioridad en este momento. Cuando estamos hablando de que hay que reducir el déficit público, de que hay que congelar o recortar el gasto público, no podemos estar hablando de licitar por las administraciones locales 8.000 millones de euros y mantener el mismo nivel de licitación en otros ámbitos de la Administración, porque eso es incompatible. En

todo caso, estamos estudiando medidas —me he referido a ellas— para poder impulsar la licitación de obra pública.

Ya he hablado de las autovías de primera generación y de la inversión de unos años y otros. Ha hablado usted de la bajada del Grupo Fomento. Me ha dicho que he ratificado nuestra posición sobre las tasas aeroportuarias. No sé si ratifiqué o no mi posición, pero me sorprende que ustedes hablen de tasas aeroportuarias, entre otras cosas porque ustedes planteaban en el debate sobre el estado de la Nación reducir el 50 por ciento de las tasas aeroportuarias. Eso significaría una merma de más de 1.300 millones de ingresos. Además que lo propagan ahora cuando incrementaron las tasas de seguridad aérea en un 60 por ciento es un poco sorprendente. En todo caso, señor Ayala, tenemos que ser rigurosos. Usted no puede estar hablando como lo estaba haciendo del endeudamiento, y puso como ejemplo AENA, y luego decirle que va a tener menos ingresos para que aumente el endeudamiento. Una cosa es incompatible con la otra; no se pueden decir las dos cosas a la vez. No se puede plantear el ingreso por tasas y a su vez la reducción del endeudamiento de AENA.

Ya le expliqué el tema de Francia. Con relación a Francia deberíamos tener un poquito más de precaución. Nosotros podemos intentar impulsar nuestra actuación dentro del territorio español, y lo vamos a hacer. Podemos tratar mediante el diálogo de desbloquear las situaciones con el Gobierno francés, y lo estamos haciendo. De todas formas hay otra parte, que es el otro gobierno. No solo es una responsabilidad del Gobierno de España. Dado que el Gobierno de la otra parte es de signo conservador, les vamos a pedir su ayuda para que nos ayuden a que ese Gobierno tenga más celeridad a la hora de avanzar en los proyectos que usted ha comentado. Con esto contesto en línea general a sus interpelaciones.

Me voy a referir a una última, de la usted habló, sobre las medidas sociales al sector del transporte. Yo no he mencionado solamente las medidas sociales. He dicho que como consecuencia del diálogo de junio de 2008 acordamos una serie de medidas con el sector del transporte. Se trata de 54 medidas de siete ministerios para el transporte de mercancías por carretera y de otras 44 medidas de seis ministerios, en parte comunes con los anteriores, para el transporte de viajeros. Más del 90 por ciento están ejecutadas. Además les comentaba las que tenían que ver con ayudas sociales, pero también hubo un paquete de medidas —si quiere luego me refiero detenidamente a cada una de ellas, seguro que las conoce, no quiero prolongar por más tiempo esta intervención— que se han puesto en marcha y que están siendo evaluadas positivamente por el sector del transporte. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Si les parece vamos a abrir un turno de réplica, pero en vista de la hora que es y en el punto en el que estamos solo será de tres minutos. Les

pido, por favor, que se ajusten al tiempo porque si no será imposible terminar.

Por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS:** Le comento al presidente con el máximo afecto que mi abuelo paterno era de Cartagena y mi apellido es Jonquera, con jota y mi nombre es Francisco Xesús. Lo digo porque a veces hay mucha sensibilidad respecto al catalán, cosa de la que me alegro, pero no la misma con el gallego. Repito que digo todo esto con el máximo afecto.

Agradezco el tono de la respuesta del ministro. Voy a ser enormemente breve, teniendo en cuenta la constricción del tiempo y nuestro interés en poder abordar el segundo punto.

Coincidimos plenamente con su observación sobre la AP-53 y la AP-9. De hecho es un aspecto que el BNG destacó cuando presentó una interpelación al Gobierno sobre este motivo. La AP-53 en particular es un modelo de lo que no debe ser una gestión racional de los recursos públicos, un modelo que apunta precisamente en el sentido contrario. Es una autopista de peaje que se sufragó en buena parte con fondos de la Xunta de Galicia afectando a un itinerario del Estado, siendo gestionada por el Estado y explotada por una empresa privada. Señor ministro, no me podrá discutir que siempre es mejor que la gestión de todo el itinerario recaiga en una única administración. No parece un modelo muy lógico de gestión que el itinerario entre Santiago y Ourense esté fraccionado en dos tramos, uno de responsabilidad estatal, que está siendo explotado por una empresa concesionaria y sobre el que pesa peaje, y otro de titularidad autonómica y sobre el que no pesa peaje. Asimismo siempre es buena la responsabilización de los gobiernos autonómicos a la hora de buscar solución a los problemas de vertebración interior. Por ello, independientemente de esa mala gestión, es lógica la transferencia de esa autopista y de la AP-9 a Galicia desde esa perspectiva de autorresponsabilización.

En segundo lugar, simplemente le pido que me aclare un extremo. Usted ha dicho textualmente —si no me he confundido— que Lugo no va a quedar descolgada ni de la doble vía ni de la alta velocidad. ¿Está usted anunciando una rectificación del proyecto, dado que no estaban contempladas inicialmente doble vía y electrificación en el conjunto del trazado? En consecuencia, confírmeme si efectivamente esto es como lo interpreto.

Por último, ya antes de concluir me gustaría decirle que comprendo que no haya podido responder a todas las preguntas que le he formulado, pero para Galicia es muy importante, de cara a hacer operativas desde el punto de vista social y económico obras tan importantes como la construcción de los puertos exteriores de Ferrol y de A Coruña, asegurar su conexión con la red ferroviaria. Me gustaría saber, por tanto, cuáles son los planes de su departamento al respecto.

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

El señor **HERRERA TORRES**: De forma también telegráfica, me alegro de lo que ha especificado sobre movilidad. Si no me puede contestar hoy, no pasa nada, pero quiero que en el futuro nos aclaren cómo van a participar en la financiación del transporte público, porque hoy el ministerio participa de esa financiación en ciudades como Barcelona y Madrid y sus respectivas áreas metropolitanas. Nosotros creemos que esa financiación se tiene que ampliar y que tienen que ir a nuevas ciudades. Hablar de movilidad sostenible significa también gestión de la movilidad. Nos gustaría saber cómo van a impulsar instrumentos como el *car-sharing* —sabe que en zonas como Barcelona hay experiencias interesantes en este sentido— y cómo podemos sacar adelante esas medidas.

Segunda reflexión, kilómetros de autovía. Señor ministro, le hago una propuesta. Cuando lleguemos al 20 por ciento del parque automovilístico —20 por ciento— formado por vehículos eléctricos, hablamos y ampliamos; mientras no lleguemos a ese porcentaje, no ampliamos, porque usted me está hablando de un futuro que no sé cuándo llegará. Un 20 por ciento me parece una cifra razonable —es más, resulta modesta— y cuando lleguemos al 50 por ciento, yo me abono a su tesis al cien por cien, pero mientras tanto no ampliamos, porque no es razonable desde el punto de vista de la sostenibilidad.

Tercer elemento, cercanías. Yo estoy de acuerdo con usted en que, especialmente desde Cataluña, hay veces que se tiende demasiado a las comparaciones. A mí no me gustan las comparaciones entre Barcelona y Madrid, pero hoy existen dos planes de cercanías y existen dos redes de cercanías potentes, la de Barcelona y la de Madrid. En una, en los últimos años de democracia se han hecho 65 kilómetros y en la otra, cero; se han puesto 17 kilómetros nuevos de una red de mercancías que ya existía. La primera es Madrid y la segunda es Barcelona, y, señorita, a mí me da igual si en una hay 4.000 millones y en la otra hay 5.000; lo que me preocupa es que en la que no se ha hecho ninguna inversión lo que se plantea es insuficiente. Nosotros, como Iniciativa Verds, sabe que hemos valorado positivamente el acuerdo en materia del traspaso de las cercanías, pero hacen falta mayores inversiones y una ampliación del Plan de Cercanías, porque, si no, no se van a dar las condiciones, y hace falta el horizonte de regionales.

Acabo, señor presidente, hablando sobre materia aeroportuaria. Tiene usted razón en lo que dice del Estatuto, pero también es verdad que existe una voluntad por parte del Parlament de Catalunya, de Convergència i Unió, de Esquerra Republicana, de Iniciativa Verds y del PSC de que desclasifique usted tres aeropuertos —Reus, Girona y Sabadell— y consigamos una opción determinante de las administraciones catalanas. Además, a mí me parece más eficiente ese modelo y, de hecho, tenemos

una concreción pendiente en este sentido. En esta Comisión, el señor De la Encina cuando estaba de portavoz siempre nos decía: nuestro modelo es el modelo europeo y ahora el señor Simancas nos lo dirá también, pero nosotros decíamos: no, tenemos informes que acreditan lo contrario. Nuestro grupo ha hecho una propuesta que creo que se tendría que materializar cuanto antes. Vayamos a visitar Europa, incluso los modelos más centralizados, y yo creo que demostraremos que nuestro modelo es demasiado centralizado y necesita de otros instrumentos. Esta no es una cuestión de Estatuto, señor ministro. Nosotros pretendemos convencerle algún día.

Por último, en torno a las alcaldías, estoy de acuerdo en que no se vean, pero llámeme iluso si tengo una ilusión, y mi ilusión es que en las alcaldías que no sean de su color, cuando aprobamos una partida en el presupuesto, también se ejecute, porque cuando es una alcaldía de otro color —a mí me ha pasado con alcaldías de Iniciativa, que alguna tenemos bastante importante en el área metropolitana— nos encontramos con que no se ejecutan esas partidas, partidas de medio millón o de un millón de euros, pero que para esa ciudad son muy importantes. Tengo esa ilusión, señor ministro, y quiero ver que en esta segunda legislatura esa ilusión se cumple.

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

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, si me permite, debo transmitir la disculpa por la ausencia del señor Beloki, que ha tenido que ausentarse en función de su cargo de miembro de la Mesa.

Señor ministro, nada más lejos de mi persona que calificarle a usted de nada parecido a la palabra que ha comentado. Le tengo a usted por una persona de indudables y grandes méritos políticos. Simplemente hacía una apreciación que me parece de justicia y es que usted no proviene de sectores relacionados con la construcción. Me parece que esto no tiene nada que ver con los méritos de nadie. Es más, creo que es bueno y sano que los políticos provengan de distintos medios y usted habrá visto como yo he puesto de ejemplo de ministro de Transportes, que no de Obras Públicas, a un antecesor suyo de su partido que tampoco era del ramo. Por tanto, no sé quién le puede haber soplado a usted este calificativo, pero nada más lejos de mi voluntad.

Otra precisión, yo no he dicho que usted nos engañara, pero el tema de los aeropuertos es muy sensible en Cataluña y usted ha dicho una frase que habrá que leer: antes de fin de año voy a presentar aquí mi modelo. Esto mismo lo dijo su antecesora y cumplió, porque presentó un modelo, pero resultó muy frustrante, al menos para nosotros, no para el señor Ayala, al que entusiasmó. Cuando nosotros pedimos un determinado modelo dimos argumentos y vamos a participar en este debate que usted nos promete, me parece bien, pero lo que hay hoy encima de la mesa y que aún no ha sido retirado es un modelo

en el cual —yo hablo de forma coloquial, para entendernos, porque soy de pueblo— solo se admitía la presencia de los representantes de las comunidades autónomas no en virtud de ningún título participativo sino como invitados a un determinado consejo de administración de una sociedad que era de titularidad totalmente del Estado o del Estado y un 30 por ciento privada. Esto no lo digo yo, es el modelo que aún hoy está aquí. Usted puede decir: yo suscribo el modelo de Magdalena Álvarez, y yo le tendré que decir que usted tiene muchos más votos que nosotros, y si los suma a los del bueno de Ayala, muchos más, la democracia es esto. Lo único que le pido es que no hagamos juegos de palabras sobre la participación, porque que participe un miembro evidentemente ya es participación, pero este no es el tipo de participación que mi fuerza política y también sus 25 diputados socialistas catalanes deseamos. No tome usted al pie de la letra la palabra engaño más que en el sentido de que no nos gustaría volver a tener una falsa expectativa, frustrada, pero vamos a participar con entusiasmo en este debate.

Otra cuestión que creo muy importante es que usted habla de que está en fase de estudio el cambio de ancho. Señor ministro, usted tiene unos equipos y unos técnicos fantásticos en su ministerio. Estos estudios, si no los tienen ya, que creo que los tienen ya, se los pueden poner encima de la mesa en un periodo de tiempo relativamente corto. Yo solamente pido una cosa muy en serio, porque es una decisión muy importante que sería bueno poder discutir con profundidad y creo que habrá ocasión de hacerlo, y es que no nos escudemos en que hace falta esperar a hacer un estudio, porque repito que como conozco a sus equipos y a sus técnicos —voy acabando, señor presidente— y sé de su profesionalidad, sé que disponen de toda la información para que los políticos, usted como gran político y todos nosotros, tomemos las decisiones que hagan falta. Este es nuestro trabajo, es nuestra labor y usted está creando un clima que nos puede ayudar a todos a participar en estas decisiones. Por descontado, sepa usted que Convergència i Unió la va a hacer con ganas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: intervengo también con mucha brevedad, señor presidente.

En primer lugar, estoy sorprendido del mimetismo automático que se produce en esta Comisión. El señor De la Encina rápidamente se ha mimetizado con el señor Louro, y el señor Simancas también se ha mimetizado rápidamente con usted. He visto que ha vuelto a sus mismas prácticas. Quiero hacer una sola referencia. Yo no tengo nada de gallináceo en mi vuelo, pero para rapaces, sí que tiene usted que entender dentro de su partido y en Madrid, señor Simancas.

Señor Blanco, usted ha dicho que solo quiere responder de lo que usted haya hecho y que no va a criticar al anterior. Sin embargo, se remonta usted a los fenicios

con el Partido Popular. No se olvide que usted es el secretario de organización del Partido Socialista, perdón, el vicesecretario general, que presentó el PEIT, se responsabilizó de él con la anterior ministra y que se implicó directamente en su gestión, negociando incluso para que no fuera reprobada en esta Cámara. Por tanto, señor Blanco, que no quiere usted recordar o que no recuerde más los últimos cinco años me parece bien, pero perder la memoria reciente es un mal síntoma. Ya sabe usted que la memoria reciente no hay que perderla, sobre todo si nada más que se acuerda usted de la remota.

Señor Blanco, Moneo no hace puentes, pero no me parece mal su reflexión. Moneo no hace puentes, Moneo hace edificios. El que hace puentes es otro que no voy yo a citar, pero está bien lo que usted ha dicho, así no tendremos más cúpulas como la de Barceló. Señor Blanco, creo que estamos todos de acuerdo en que el transporte y las infraestructuras deben ser sostenibles, pero también tienen que ser eficientes. La eficiencia es un elemento determinante de la sostenibilidad. Nosotros somos responsables de lo que somos. Me ha dado la sensación de que usted está tratando de trasladar alguna responsabilidad a las comunidades autónomas en cosas que son responsabilidad del Estado. La aplicación presupuestaria y su obtención es responsabilidad nuestra, igual que el transporte de mercancías es responsabilidad del Estado. Una cosa distinta es que la plataforma logística se tenga que coordinar con ella, pero una cosa es coordinar y otra esa concertación de la que usted habla que se queda ahí en nebulosa. Tengamos claro que los fondos para una buena red de mercancías son responsabilidad del Estado. Señor Blanco, estoy de acuerdo con usted en que la financiación es básica, pero ojo con los peajes en sombra y las tasas de disponibilidad, porque lo que estamos haciendo es trasladar a futuro las responsabilidades que tendríamos ahora. Señor Blanco, espero que usted se pronuncie en la última intervención sobre si en el modelo ferroviario vamos a apostar por que no coincidan los pasajeros y las mercancías por las mismas vías, porque es ineficiente e insostenible.

Por último, y con esto sí que termino, me parece muy bien que usted sea sensible con Lugo, pero yo le pregunto ¿y Murcia, Alicante, Extremadura, **(La señora Montesinos de Miguel: ¡muy bien!)** Cantabria, que es la última en el posicionamiento del ferrocarril, Asturias o La Rioja? Si hemos tenido una ministra que ha llevado el AVE a Málaga y ahora tenemos un ministro que va a llevar el AVE a Lugo, ¿es que va a hacer falta que haya un ministro de Fomento por cada una de las regiones para que, al final, no haya discriminación entre los ciudadanos españoles? **(La señora Montesinos de Miguel: ¡muy bien!)** No me parece que esto sea lo más adecuado.

Insisto en el último comentario. Señor Blanco, hay que aumentar la licitación y la inversión, y no recurrir —como usted ha hecho— al debate sobre el estado de la Nación, a cosas genéricas, recurrir al PlanE, a los 8.000 millones a los ayuntamientos, porque esos 8.000 millones

ni vertebran el territorio ni generan empleo estable, es empleo para el mes de diciembre. Esto es muy importante porque las inversiones del Ministerio de Fomento generan vertebración territorial y empleo mucho más estable en los dos o tres años de la ejecución.

Me va usted a perdonar que termine con una gracia. Esto es un poquito más serio que jugar aquí al monopoly, si fabricamos las casas, las calles o los hoteles. Muchas gracias, señor ministro, y le agradezco el detalle con que ha tratado de contestarnos, aunque ha dejado algunas cosas sin responder. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Muy bien, Ayala! Muy agradecida.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Intervengo muy brevemente, señor presidente, primero, para celebrar el buen clima general de esta comparecencia. Creo que augura un trabajo interesante en el seno de esta Comisión para lo que resta de legislatura. Quiero subrayar simplemente algunos de los compromisos del Gobierno para la nueva etapa que a nosotros nos parecen especialmente importantes. Esa oferta de diálogo y concertación más que interesante es imprescindible y el ministro la ha concretado en dos citas esenciales, el Consejo sectorial para la revisión del PEIT y el Consejo consultivo para la movilidad sostenible. Rogaría al resto de los grupos que tomara buena nota de estas citas.

Otra idea es que se plantea un nuevo ritmo en la ejecución de las inversiones, pero como parte de una estrategia global del Gobierno para estimular la demanda, para incrementar la actividad económica, para generar empleo, en definitiva, para anticipar la salida de la crisis. Hay que contemplar el esfuerzo desde esta perspectiva. Se trata también de utilizar las inversiones en infraestructuras y sistemas de transporte para modificar el modelo productivo en el sentido de ganar productividad, competitividad económica y apostar por la I+D+i. En este sentido —insisto una vez más— hay que contemplar el esfuerzo inversor del Gobierno. Otro argumento horizontal es el que tiene que ver con la sostenibilidad. Le pediría al señor Herrera que mantuviera su argumento porque tiene una base en relación con el desfase de las cercanías en Barcelona, pero no regañe a este ministro **(El señor Herrera Torres: No, no.)** que es precisamente el que acaba de comprometer una inversión importantísima al respecto. Piense en cuanto a la priorización del ferrocarril en que los tres programas que hoy ha anunciado y que tienen una intensidad muy importante en la mano de obra son tres programas de ferrocarril. Creo que el compromiso por priorizar el ferrocarril en esta nueva etapa es sincero.

Se ha comprometido un nuevo modelo aeroportuario —es lo último de lo que voy a hablar—, pero no se va a limitar solo a facilitar la participación territorial en la gestión de los aeropuertos. El objetivo del nuevo modelo aeroportuario es mayor. Se trata de ganar eficacia, conectividad, calidad como parte de eso que llamamos el cielo

único europeo. En cuanto a la participación de las comunidades autónomas en la gestión aeroportuaria, tenemos que decir sí desde el Grupo Socialista, porque creemos en ello, al principio de subsidiariedad, sí a la descentralización, pero sí también a que el Estado mantenga en sus manos las herramientas imprescindibles para asegurar el desarrollo colectivo para que siga funcionando la red de aeropuertos de tráfico aéreo español que nos está dando ventajas de funcionalidad y de competitividad a las que no tenemos que renunciar. Sobre plazos, saben ustedes que dependen de la buena planificación, de la buena ejecución pero también de imponderables. Yo les rogaría a todos que fuéramos razonables y que no utilizáramos su cumplimiento o incumplimiento como simple arma arrojadiza.

Señor Ayala, estoy convencido de que usted sabe que Cartagena no se fundó ni ayer ni en el año 2004, se fundó hace algún tiempo y por lo tanto, si el AVE está aún lejos de llegar, a lo mejor no depende solamente del Gobierno socialista; a lo mejor depende también de lo que no hicieron algunos gobiernos anteriores.

Termino con una referencia a la Y vasca. Permítame, señor presidente, esta referencia, porque creo que los trabajadores de las empresas que están haciendo esta obra concreta, los empresarios que la están patrocinando y los responsables políticos institucionales que están detrás de ella merecen un homenaje por parte de esta Comisión por su trabajo, por su coherencia y por su coraje. Quisiera terminar precisamente con esto esta intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Concluimos este primer punto con la intervención del señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): También quiero sumarme, en nombre del Gobierno, a las palabras del señor Ayala —no lo hice antes simplemente por un olvido—, a las muestras de condolencia por el accidente de la persona que trabajaba hoy en un tramo de la alta velocidad.

La ciudad de Lugo también es bimilenaria. **(El señor Ayala Sánchez: Por eso.)** Esperaba que se alegraran de que hiciéramos una apuesta por la alta velocidad gallega, porque cuando uno apuesta por Lugo lo hace por la alta velocidad gallega. Por tanto, no voy a entender su comentario como un reproche sino como una alegría compartida con el ministro del Gobierno. En todo caso, si he hecho referencia a ello no ha sido por el hecho de que el ministro de Fomento sea de Lugo —de lo que me siento muy orgulloso— y de un pueblo que se llama Palas de Rei, que está en el Camino de Santiago —el año que viene, que es año santo, les invito a que lo conozcan, así aprovecho y también promuevo el turismo interior de Galicia—, sino porque respondía a una interpelación concreta del portavoz del Bloque Nacionalista Galego. No fue una iniciativa que partiera del ministro, pero me parecía que tenía que responderla. En este sentido, don

Francisco Jesús Jorquera, he de decirle que comprendo su reflexión sobre la autovía entre Ourense y Santiago, comprendo esa decisión. Usted sabe que sacar un peaje tiene un coste muy importante. No somos responsables de ello. Nos hubiera gustado que ese tramo fuera de libre peaje. Sé que molesta que se diga eso, pero nosotros no hemos tomado la decisión. En todo caso, en los cuatro años de Gobierno lo que hemos hecho ha sido liberar peajes. Algunos primero los crean y luego nos piden que los liberemos, así es la vida. Por tanto, todas las reflexiones son consideradas y podrán ser estudiadas. Le anuncio que efectivamente hay una rectificación del trazado de la alta velocidad entre Lugo y Ourense para que tenga una doble vía. De forma paralela, procederemos a sacar un estudio informativo para que se pueda hacer el día correspondiente, no se pierda el tiempo en repetir lo que ya se ha hecho cuando sirva y se haga paralelamente otro informe que permita que la alta velocidad en doble vía llegue también a la ciudad de Lugo. En esa medida sí se trata de una rectificación; no le voy a decir a quién rectificamos, pero en todo caso es una rectificación.

En cuanto a las conexiones con los puertos de A Coruña y Ferrol, he expresado en mi intervención que uno de los retos que tiene el Ministerio de Fomento es ir hacia una distribución modal más equilibrada en la que el ferrocarril sea protagonista. En este sentido, tenemos que mejorar la intermodalidad e impulsar las conexiones del ferrocarril con los principales puertos; desde luego lo son los puertos de A Coruña y de Ferrol. Sé que hay partidas en los presupuestos y también que tenemos que tomar esa decisión de acuerdo con el Gobierno gallego. Entre los temas que pienso tratar con el Gobierno de Galicia está el que tiene que ver con las conexiones ferroviarias con los puertos de A Coruña y de Ferrol.

El señor Herrera me plantea un reto competitivo: cuando lleguemos al 20 o al 40 por ciento. Los cambios son graduales, lo que no podemos hacer de un día para otro es decir: ahora usted deja de viajar en coche consumiendo petróleo y va a hacerlo en un coche eléctrico. Tenemos que ir a un proceso gradual que deberá ir acompañado del cambio de modelo. En todo caso, estamos viendo que nuestras autovías están saturadas y que hay muchas autovías en las que se necesita realizar actuaciones precisamente para poder absorber todo el tráfico que tenemos. Creo que a corto plazo es imposible ver un futuro donde no haya coches por las autovías. ¿Podrá haber otro tipo de coches, que contaminen menos, que sean más ecológicos? Esa es la apuesta que tenemos que hacer, pero la apuesta por las autovías no es la prioridad del ministerio en este tiempo, será el ferrocarril. Por tanto, dedicaremos más recursos de los que se venían dedicando al ferrocarril y menos recursos a las autovías. Iremos cambiando gradualmente las prioridades del Ministerio de Fomento, pero hay compromisos y actuaciones que responden a iniciativas que ya están en marcha, que ya han empezado, proyectos que están en

estado muy avanzado, que tenemos que seguir ejecutando y desarrollando.

Le voy a invitar, igual que a todos los portavoces y a todos los diputados de Cataluña, a que conozca en profundidad el Plan de Cercanías de Barcelona. El conocimiento de este plan nos dará la dimensión del cómo, el cuándo y el porqué de las actuaciones que vamos a hacer. En todo caso, el ministerio siempre está dispuesto a poder mejorarlo y ampliarlo. Como tiene un horizonte temporal que va desde 2009 a 2015, siempre se pueden introducir modificaciones en aras de prestar un mejor servicio, pero, de salida, comparta conmigo que es una actuación de una enorme envergadura, aparte de un esfuerzo presupuestario importante evaluado en 4.000 millones de euros. La pretensión que tenemos es buscar las fórmulas —lo explicaba antes en relación con la Comunidad de Madrid— que nos permitan ejecutarlo y desarrollarlo con la mayor celeridad. Desconozco —se lo tengo que reconocer— si hay alguna partida presupuestaria que no hayamos ejecutado relativa a algún ayuntamiento de Cataluña. Simplemente, le agradecería que lo pusiera en mi conocimiento. Desde luego, procuraré observarlo para tratar de dar respuesta a los compromisos que uno adquiere en sede parlamentaria.

Hemos reeditado el debate sobre el modelo de gestión. A veces uno tiene la idea de que un territorio participa solamente en la medida que participa su Gobierno. Hay muchas fórmulas de poder participar en la gestión, por ejemplo, el capital privado, puede haber capital privado de Cataluña que participe en la gestión del aeropuerto. No se puede mirar solo la participación en la gestión en la medida de si el Gobierno de Cataluña tiene más o menos miembros, utilizando el lenguaje al uso, el que usted utilizó, en el consejo de administración. Por tanto, dejémonos de elucubraciones. Cuando tengamos el modelo concretado a partir de las directrices que ya se han expresado en esta Cámara, discutiremos algo concreto. Eso es lo que les pido. Me he comprometido a que antes de finalizar el año haremos un planteamiento concreto. Ya les adelanto que tengo la intención de que la iniciativa privada también pueda participar de la gestión, también de Cataluña. Se entiende bien de lo que estoy hablando.

En cuanto al PEIT, señor Ayala, solo hice una observación en toda su tramitación, porque estaba en otra tarea en aquel momento. Recuerdo perfectamente la observación que hice, porque ustedes que tanto habían reivindicado, y está todo contemplado en el PEIT, el Plan Galicia, ¿recuerda? había una actuación, la autovía entre Ponferrada y Monforte, que no estaba en el PEIT, que no estaba prevista en el Plan Galicia, y yo la incluí en el PEIT. Fue la única aportación que hice al PEIT, que se incluyera esa autovía. Como hizo una referencia a mi papel en el PEIT, le quiero decir que mi papel en el PEIT se limitó solo a hacer esa propuesta que me parecía que era importante. Ya le anuncio que tengo mucho interés en que el próximo año se puedan acometer los proyectos para poder empezar esa obra cuando se pueda, porque

para mí es una obra muy importante que vertebra el interior de la comunidad autónoma. Es la única aportación que hice. Es verdad que participé —no podía ser de otra forma— en la defensa de la gestión del Gobierno en su conjunto y, singularmente, de la ministra Magdalena. Yo no dije que me desentendiera de toda la gestión anterior, dije que no entraba a evaluar la gestión anterior. Por supuesto, soy corresponsable de ella y desde luego, desde el punto de vista de la planificación y de la inversión pública ha sido de las etapas más importantes que ha tenido nuestro país, en cuanto a inversión pública y en cuanto a planificación y me siento muy orgulloso de eso. Yo respondo de la gestión y por tanto ahí he marcado unas prioridades, que en alguna medida son distintas, en el sentido de que priorizan unas actuaciones sobre otras. Por ejemplo, doy más importancia al ferrocarril, al transporte sostenible que a las autovías, como le decía hace un momento al portavoz de Iniciativa per Catalunya. Usted me decía: Usted quiere no asumir su responsabilidad trasladando a las comunidades autónomas parte de la suya. No, yo lo que quiero es planificar, porque a mí me parece que en un Estado autonómico tan complejo como el nuestro, un Estado compuesto, es necesaria la concertación. Lo que no tiene sentido es que, porque ahora se ha puesto de moda, en todos los ayuntamientos empiecen a proliferar áreas logísticas, plataformas logísticas, inconexas muchas de ellas de las redes de alta capacitación o de las redes del transporte de mercancías por ferrocarril. Eso no obedece a una acción planificadora, y por eso es muy importante la concertación para que nos pongamos de acuerdo, para optimizar los recursos y para poder hacer de nuestro modelo de desarrollo un modelo mucho más competitivo y mucho más productivo. Ese es el objetivo que planteo a través de la concertación y a través del entendimiento.

He tratado de transmitir con claridad los objetivos que me he marcado para los próximos tiempos, las prioridades de carácter general, no las de carácter singular que iremos concretando, en diferentes temas, cuando hablemos de carreteras, cuando hablemos de alta velocidad, cuando hablemos de transporte ferroviario. En todo caso, lo que he mostrado es que tengo la voluntad de poner la política de infraestructuras de transporte al servicio de las prioridades políticas del Gobierno, que se han marcado en el debate sobre el estado de la Nación, porque me parece que tiene que ser así. Probablemente haya algunos diputados que no compartan las prioridades del Gobierno; yo les respeto, pero entiendan que la obligación del Ministerio de Fomento es compartir esas prioridades, y esas prioridades —quiero subrayarlo— están claras. En primer lugar —y así lo he marcado también en el orden de mi intervención—, contribuir a frenar el aumento del paro y crear empleo a corto plazo. Les he expuesto algunas medidas que a mi juicio generan empleo a corto plazo. Desde luego, genera más empleo a corto plazo ejecutar más obra pública que licitar más obra pública; a corto plazo. La cuestión es que a medio plazo hay que ir teniendo una actuación planificadora

para que no decaiga la actividad en el sector de la obra pública, pero tiene que compartir que la prioridad es la prioridad en este momento. En segundo lugar, les he explicado a todos cuáles eran los elementos para reactivar la actividad económica y apoyar a las empresas —alguna medida, esa misma a la que me acabo de referir, tenía ese objetivo— y al mismo tiempo apostar por un nuevo modelo de crecimiento. Además insistí mucho, y lo quiero hacer de forma reiterada, en hacerlo en concertación y en diálogo con comunidades autónomas y con grupos políticos, y voy a mostrarlo en toda mi actuación en el Parlamento. Por eso no era demérito para ningún grupo —y trataré de buscar el consenso con todos— cuando me refería al Partido Popular para pactar la Ley de Puertos. Me parece que es una ley muy importante para el futuro del sector portuario en nuestro país y que requiere, si es posible, el entendimiento de las dos fuerzas políticas más importantes de la Cámara. Pero esto no va en detrimento de profundizar en el diálogo y en el entendimiento con todos los grupos, como me reclamaban en relación con algún sector, el de estibadores —lo planteaba el portavoz del Bloque Nacionalista Galego—, para poder hablar con todos y hablar de todo.

Agradezco su expresión, señorías, agradezco su tono, y espero que hoy hayamos emprendido una etapa, que desde luego va a ser distinta, porque el titular de la cartera es distinto —no sé si va a ser mejor o peor, pero en todo caso va a ser distinta—, en la prioridad política, donde ponemos el acento, pero también en las relaciones con los grupos parlamentarios, en las relaciones con las comunidades autónomas y en las relaciones con los ayuntamientos de España. (Aplausos.)

— **LA SITUACIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-GALICIA. A PETICIÓN PROPIA.** (Número de expediente 214/000084.)

— **CÓMO PUEDE EL GOBIERNO GARANTIZAR QUE LA CONEXIÓN POR ALTA VELOCIDAD ENTRE OURENSE Y MADRID ESTARÁ EN SERVICIO EN 2012 SI TODAVÍA NO SE HAN LICITADO LAS OBRAS DE LOS TRAMOS ENTRE LUBIÁN Y OURENSE. COMPARENCIA URGENTE A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO.** (Número de expediente 213/000200.)

— **LAS CAUSAS DEL ENORME RETRASO DE LA CONEXIÓN POR ALTA VELOCIDAD ENTRE ZAMORA-LUBIÁN-OURENSE Y SOBRE LAS ACTUACIONES PARA CORREGIR ESTA SITUACIÓN. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO** (Número de expediente 213/000408.)

El señor **PRESIDENTE**: Una vez que hemos concluido el punto primero, sobre las líneas generales de la

política del Ministerio de Fomento, entramos sin más dilación en el segundo punto, para explicar la situación de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia.

Comenzamos con el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Muchas gracias, señor presidente. Saben que he solicitado la comparecencia para explicarles detalladamente las decisiones que he tomado en relación con la línea de alta velocidad Madrid-Galicia. Yo mismo he solicitado mi comparecencia para informarles a ustedes y a todos los ciudadanos, especialmente a los gallegos, de primera mano y con absoluta transparencia, de todos los motivos que han justificado esta decisión, así como sus consecuencias. He explicado en varias ocasiones que el objetivo prioritario del ministerio es asegurar la cohesión territorial. Esta cohesión no se puede entender sin la conexión de la meseta con el noroeste peninsular. Por eso, el AVE a Galicia es una obra prioritaria para el Gobierno de España. Por ese mismo motivo quiero dejar muy claro que comprometeré todo el esfuerzo técnico y todo el esfuerzo presupuestario para agilizar la construcción del AVE a Galicia. El impacto del AVE a Galicia trascenderá a varias generaciones, siendo determinante para consolidar una Galicia de futuro, conectada, competitiva y moderna. Por tanto, no podía permitirme —lo entenderán perfectamente— que Galicia tuviera un AVE de inferiores condiciones que los del resto de España. No podía permitir, en definitiva, que Galicia perdiese el tren del futuro. Cuando hablamos de inversiones de gran envergadura, difíciles de modificar una vez construidas y con un gran impacto en el tiempo, tenemos que optimizar los esfuerzos inversores para conseguir el mayor beneficio posible para los ciudadanos. Eso es lo que me ha llevado a hacer las modificaciones necesarias para garantizar la mejor conexión ferroviaria posible de Galicia con la meseta.

Señorías, el estudio informativo del tramo Lubián-Ourense presentaba importantes problemas tanto en su diseño como en su afección al servicio ferroviario. Por ello, antes de completar la redacción de los proyectos de construcción, tomamos las decisiones necesarias para resolver estos problemas. Estas decisiones se justifican por los siguientes objetivos. En primer lugar, conseguir que la línea Madrid-Galicia tenga una velocidad de diseño y características similares a otras líneas en servicio o en construcción en otros puntos de España, es decir, con doble vía electrificada en todo su territorio. Hay que tener en cuenta que el tramo inicial entre Lubián y Ourense limitaba la velocidad a 200 kilómetros por hora y solo se contemplaba una única vía. En segundo lugar, para construir un trazado independiente al existente, de forma que la obra pueda ejecutarse sin necesidad de cortar la línea actual. El hecho de que la solución anterior contemplara que en muchos tramos la línea actual coincidía con el trazado de la nueva línea suponía la necesidad de cortarla y desviar los servicios ferroviarios por Monforte. Esto supondría un importante rodeo

y un incremento en el tiempo de recorrido, de forma de que se perdería el ahorro que la puesta en servicio de la variante Guadarrama ha supuesto. En tercer lugar, para incorporar los túneles más largos que serán construidos según las últimas técnicas, mediante el uso de modernas tuneladoras; ello supondrá un menor impacto ambiental y una mayor garantía en el cumplimiento de los plazos. Además, el uso de la tuneladora permite algo que considero importante: una mejor calidad en las condiciones de trabajo de los operarios que acometerán la obra.

Me referiré a continuación con más detalle a los cambios realizados, empezando por el tramo más alejado de Galicia. En el tramo Sanabria-Lubián vamos a introducir cambios en el túnel del Padornelo, para incorporar una segunda vía al trazado. Es decir, y para que no quede ninguna duda, este tramo va a ser de doble vía y va a tener las mismas prestaciones que el resto de la línea. Primero llevaremos a cabo la construcción del nuevo túnel y, a continuación, desviando el tráfico por él, abordaremos el acondicionamiento del actual para dotarlo de las características de un túnel de alta velocidad. El estudio que contempla la construcción de un nuevo túnel y el acondicionamiento del actual está prácticamente finalizado y será sometido a información pública este mismo verano.

En segundo lugar, me referiré al tramo Lubián-Taboadela, en el que hemos decidido modificar el trazado para incrementar la velocidad de diseño e independizarlo de la línea actual. La nueva solución supone que en algunos tramos, concretamente entre Lubián y Porto, de aproximadamente 63 kilómetros de longitud, sea necesario modificar la declaración de impacto ambiental formulada el 25 de abril del año 2006. La nueva alternativa está totalmente definida y ha sido remitida al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, para que, previo a las consultas y evaluaciones que estime oportunas, actualice la modificación de la declaración del impacto ambiental. Se han tramitado dos expedientes diferentes: uno para el tramo Cerdedelo-Porto y otro para el de Lubián-Cerdedelo. El Ministerio de Medio Ambiente ya ha remitido ambos expedientes para consulta a la Xunta de Galicia y a los ayuntamientos implicados, aunque, con el objetivo de agilizar la elaboración de los informes necesarios del Ministerio de Fomento, también hemos remitido directamente a la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras un ejemplar de la documentación y hemos sabido en el día de hoy que ha dado ya respuesta positiva para agilizar el mencionado trámite. Asimismo, estamos trabajando conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino para acelerar en la medida de lo posible todos los trámites. Tan pronto dispongamos de la contestación del ministerio incorporaremos sus indicaciones, someteremos a información pública la nueva solución y completaremos la redacción de los proyectos para poder así contratar las obras. En cuanto al resto de los tramos, entre Porto y Taboadela, de aproximadamente 22 kilómetros de longitud, las modificaciones han

sido menores, por lo que no ha sido necesario modificar la declaración de impacto ambiental. En este momento se están completando los proyectos constructivos.

Por último, y para contemplar la descripción detallada de todos los tramos entre Lubián y Ourense, voy a hablarles del tramo entre Taboadela y Ourense, donde estamos trabajando en la redacción del estudio informativo. Este estudio se está realizando en el marco de los trabajos que estamos llevando a cabo para la integración del ferrocarril en la capital ourensana y, como estoy seguro que conocen SS.SS., el Ministerio de Fomento está desarrollando una solución mucho más ambiciosa que la prevista inicialmente y que permitirá liberar el centro de la ciudad de la actual travesía ferroviaria. En estos momentos estamos contemplando la redacción del estudio informativo, que esperamos poder someter a información pública en el último trimestre de este año.

Señorías, no quiero acabar mi intervención sobre el porqué hemos modificado los trazados sin reiterar mi compromiso por volcar todo el esfuerzo presupuestario y técnico posible para que el tren del futuro llegue a Galicia cuanto antes y en las mejores condiciones. Como ministro de Fomento no podía permitir que Galicia estuviese condenada durante un siglo a admitir un tren de alta velocidad de menor calidad que el de otros puntos de España. Las decisiones que les acabo de transmitir son la mejor garantía de que no regatearemos ningún esfuerzo para que la conexión ferroviaria de alta velocidad de Galicia llegue lo antes posible y llegue en las mejores condiciones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro. Tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: En primer lugar, expreso que el Bloque Nacionalista Galego saluda la redefinición del tramo de entrada del AVE a Galicia en una parte importante de su recorrido, porque entendemos que tiene múltiples ventajas, algunas ya apuntadas, como el hecho de que con esta redefinición se podrán alcanzar velocidades de 300 kilómetros por hora, no de 180 a 200 kilómetros, como inicialmente estaba previsto. En segundo lugar, y si no es así que el ministro aclare este aspecto, permitirá la liberación de la vía actual para otros usos ferroviarios que nosotros también consideramos importantes, sea la implantación de servicios de proximidad, sea el transporte de cercanías, algo que no ocurría con el proyecto inicial, dado que en parte aprovechaba el antiguo trazado, y evitará además que durante la construcción de este tramo se tenga que desviar el tráfico a través de Monforte, con el consiguiente perjuicio para los usuarios, dado que el tiempo de duración de los viajes se vería notablemente incrementado. No obstante, es evidente que esta redefinición del proyecto va a tener un impacto en el calendario de ejecución de las obras de AVE a Galicia y su horizonte de conclusión. Aunque el ministro nos acaba de informar de manera sucinta del estado de la rectificación de este proyecto y de los otros

subtramos en el itinerario entre Lubián y Ourense, creemos que en Galicia existe una demanda clara, una demanda unánime, en el sentido de que es necesario despejar el horizonte de conclusión de la conexión por AVE a Madrid con Galicia. Nos gustaría saber cuáles son las previsiones que maneja el ministerio sobre el impacto temporal que significa esta modificación del proyecto, en definitiva, cuándo se prevé que se puedan iniciar las obras, cuándo estima que se licitarán los otros tramos pendientes entre Zamora-Lubián y Lubián-Ourense, y sobre todo queremos saber si el ministerio va a adquirir un compromiso institucional, que integre en un calendario creíble, en un calendario fiable, en un calendario detallado, acompañado de las previsiones presupuestarias que lo hacen posible, todas las actuaciones que tienen que ver no solo con la conexión central a Galicia por AVE, sino con la adecuación del conjunto de la red gallega a las altas prestaciones ferroviarias; si tiene previsto convocar la subcomisión mixta, Administración Central del Estado-comunidad autónoma, encargada del seguimiento de las infraestructuras en curso para presentar ante ella este nuevo calendario. Insistimos, creemos que es razonable esta rectificación del proyecto porque las ventajas son, desde nuestro punto de vista, innegables y asumimos que esto pueda conllevar cierto retraso con respecto a la conclusión del acceso central a Galicia, pero es indispensable despejar un calendario lleno de incertidumbres y establecer un calendario concreto y fiable.

Dado que el BNG había solicitado también la comparecencia para hablar del resto de las infraestructuras ferroviarias en Galicia, me gustaría referirme muy sucintamente a otras actuaciones, porque tienen que ver con esto. Si no, tendríamos que mantener nuestra solicitud de comparecencia del ministro y no quiero en absoluto sobrecargar innecesariamente su agenda. Tiene que ver en la medida en que estamos hablando del acceso central a Galicia, que después se ramifica, y por lo tanto otras actuaciones son fundamentales para la integración de la red de alta velocidad de otras ciudades que no están en el eje troncal, caso de Lugo —que ya fue abordado en el anterior punto y en lo que por lo tanto no voy a insistir— y caso también de Ferrol, A Coruña, Pontevedra y Vigo. Nos gustaría también que el ministro nos concretase cuáles son las previsiones en cuanto al horizonte de conclusión del eje atlántico ferroviario en todo su itinerario, entre Ferrol y Tui, no simplemente entre A Coruña y Vigo. Insisto en un argumento que el BNG ha expuesto ya con reiteración, que para Galicia es también fundamental la conexión con Portugal. Hay un acuerdo de la Comisión Europea, en virtud del cual se financian con 244 millones de euros las obras entre Vigo y Porto, que obliga a España a iniciar antes del 30 de junio de 2010. Por lo tanto, España tiene diez meses de plazo para concluir los preceptivos estudios de impacto ambiental y realizar los estudios y proyectos pendientes al respecto. ¿Está el ministerio en condiciones de mantener este plazo? Nos preocupa mucho el estado de las

actuaciones entre Ferrol y A Coruña, porque además estamos hablando de dos ciudades muy próximas, de dos ciudades que son los dos polos que vertebran el golfo Ártabro, junto con el área Vigo-Pontevedra, más densamente poblada de Galicia, y junto con el área Vigo-Pontevedra su principal polo de desarrollo, de actividad económica, y no observamos avances sustanciales en la adecuación a las altas prestaciones ferroviarias del itinerario entre Ferrol y A Coruña. Nos gustaría saber si el Ministerio de Fomento, con respecto al incremento de dotación en los Presupuestos Generales del Estado para este ejercicio en 15 millones de euros que afectan a este plano tiene alguna planificación de inversión para conseguir una aceleración de las actuaciones en curso; en concreto cuál es el estado del estudio informativo entre Ferrol y Betanzos y cuando está prevista su conclusión para pasar a información pública, y el estado del proyecto de entrada de este tramo de altas prestaciones de velocidad alta a Ferrol, un proyecto, desde nuestro punto de vista, que ya está en condiciones de ser ejecutado y no entendemos el porqué del retraso.

Finalmente, quiero referirme muy brevemente, para no mantener esa solicitud de comparecencia si el ministro puede responder a estas preguntas, a la línea de ferrocarril de vía estrecha Ferrol-Gijón, en lo que afecta al itinerario gallego. En la intervención inicial de este portavoz, relativa a las líneas generales del Ministerio de Fomento para lo que resta de legislatura, hice mención a que había que hacer un uso racional de los recursos públicos y que había que establecer prioridades. Por lo tanto me voy a referir al actual itinerario de vía estrecha entre Ferrol y Gijón, no me voy a referir al AVE del Cantábrico, porque sabemos que no todo se puede acometer al mismo tiempo, que los recursos no son ilimitados. Pero cuando se propone por parte de alguna fuerza política que antes del año 2012 todas las capitales de provincia estén conectadas con Madrid, con una duración de viaje por ferrocarril inferior a las dos horas y media, quiero llamarles a ustedes la atención sobre un aspecto: el itinerario entre Ferrol y Gijón, dos ciudades que distan aproximadamente 350 kilómetros, tarda en sustanciarse siete horas. Se está apostando única y exclusivamente por el tramo de cercanías entre Ferrol y Ortigueira y no están atendidas correctamente las conexiones de Galicia a través de esta línea del FEVE con Asturias y con Cantabria. Y eso no afecta solo a la interconexión entre estas comunidades, sino que afecta también a las comunicaciones, ferroviarias con una comarca tan importante —creo que no tengo que convencer de esto al señor ministro— como es A Mariña Luguesa. Entendemos que también es necesaria una mejora de estos servicios en la línea de ferrocarril de vía estrecha Ferrol-Gijón, en lo que afecta a la parte gallega, y que es necesario además mejorar aspectos que significan tan poco coste pero que tienen tantas ventajas para los usuarios, si apostamos por el fomento del transporte público, como una coordinación de horario con los servicios de Renfe, en particular en la estación de Ferrol, para que las personas que uti-

lizan el ferrocarril de vía estrecha, al llegar a Ferrol, tengan combinación posible después con los servicios de Renfe. En este sentido el servicio es enormemente deficitario. Nos gustaría que nos informase de estos aspectos, porque la adecuación del resto de la red a las altas prestaciones, de cara a su futura conexión por alta velocidad, también es enormemente relevante para Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Usted comparece por primera vez como ministro, nosotros le reiteramos la felicitación que en su día le hicimos. Le deseamos una muy buena gestión en beneficio de España y muy en especial de Galicia, tierra en la que ambos hemos nacido y a la que tanto debemos.

Comparece por primera vez como ministro, pero usted es un político con larga e importante experiencia —no es un advenedizo—, con altísimas responsabilidades en el Partido Socialista desde el año 2000 y como diputado en Cortes al menos desde 1996. Usted está implicado al cien por cien con la política de los gobiernos socialistas, del señor Rodríguez Zapatero y de su predecesora, la señora Álvarez, a la que usted siempre amparó, buscó apoyos para impedir su reprobación e incluso llegó a decir que fue la mejor ministra de Fomento de la democracia. Por ello, es hoy a usted al que hay que recordarle que es corresponsable de todo lo anterior y por eso le tengo que decir que son muy loables sus objetivos, pero que no debe construir su argumentación sobre la base de que lo que estaba diseñado y previsto para la conexión con la meseta no reunía condiciones de alta velocidad. Cuando se diseñó el Plan de infraestructuras del transporte terrestre, efectivamente había unos tiempos de viaje que eran muy superiores a los que en la actualidad están previstos para la comunicación con Madrid. Y es cierto que el Gobierno del Partido Popular, en septiembre de 2001, adjudicó el estudio informativo a una empresa para que lo realizara y es cierto que todos los gallegos vivimos la desgracia del accidente del *Prestige* en noviembre de 2002 y que, como consecuencia de eso, la sociedad gallega en su conjunto y el Gobierno del Partido Popular, que tenía responsabilidades, reaccionó con el Plan Galicia, modificando, entre otras actuaciones, las previsiones de Lubián-Ourense y estableciendo para este trazado doble vía, electrificado, ancho internacional y un tiempo de viaje previsto de dos horas y siete minutos. Y el Gobierno del Partido Popular impulsó esa infraestructura mientras tuvo responsabilidades, porque el 8 de febrero de 2003, nada más y nada menos que remitió al Ministerio de Medio Ambiente la memoria de impacto ambiental de esta infraestructura con estas características, y el 13 de diciembre del año 2003 el Boletín Oficial del Estado publicó el inicio del proceso de información al público de este estudio informativo.

Y llegó el año 2004. El año 2004 fue el año en que el Gobierno del Partido Popular perdió las elecciones, ustedes las ganaron, gobernaron, y tuvo lugar la investidura en abril de 2004. Y como veíamos que ustedes, que hablaban tanto del Plan Galicia, dejaban de hacerlo, sometimos a la ministra a una interpelación, de la que se derivó una moción que debatimos el 22 de junio de 2004 y esa moción, señor Blanco, la votó usted favorablemente, como toda la Cámara, porque fue aprobada por unanimidad. Y ¿qué decía esa moción? Que integrábamos todas las actuaciones del Plan Galicia en la futura planificación, que le poníamos fecha y que establecíamos compromisos presupuestarios. Y allí pactamos, todos, entre otras cosas, que la conexión de Lubián-Ourense con Madrid estaría en servicio en este año, en el año 2009. Más adelante ustedes decidieron crear su propia planificación, el Plan estratégico de infraestructuras del transporte. En el Consejo de Ministros del 23 de diciembre, ustedes estudiaron y autorizaron este documento, señor Blanco, el PEIT, y en la página 71 se dice literalmente: El PEIT asume los compromisos del Gobierno en sede parlamentaria, como es el caso del Plan Galicia. Nosotros hicimos en aquel momento nuestra valoración, que ahora no voy a repetir, pero usted se aprestó, ya en enero de 2005, a valorar muy positivamente esta planificación. Y declaró en los medios de comunicación: La red de alta velocidad en Galicia está garantizada en el PEIT, que se aprobará el próximo verano y se corregirán algunas actuaciones de Cascos. Literal y a disposición de todos los diputados. Enero del año 2005. Han pasado cuatro años. Usted anunciaba ya que realizarían modificaciones y la señora ministra así nos lo dijo cuando se aprobó definitivamente en el verano de 2005 el PEIT. Dijo: Está totalmente incluido y mejorado el proyecto anterior de la etapa del Partido Popular. Y llegó el 2006, señor ministro. Antes, en junio, se había producido una modificación en la Xunta de Galicia, de mayoría de Gobierno, y gobernó un nuevo equipo de dos partidos políticos, el Partido Socialista y el Bloque Nacionalista. El señor Touriño, en marzo de 2006, nos anunció que Lubián estaría en obras en 2008, pero con una sola vía, y afirmaba que era ineludible que el tren accediera a Galicia sobre el tortuoso trazado actual. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)**

Señor Blanco, su Gobierno socialista, el Gobierno que usted ha apoyado parlamentariamente, tomó en relación con Lubián-Ourense muchas decisiones. El día 25 de abril de 2006, nada más y nada menos que veintisiete meses después, el Ministerio de Medio Ambiente resolvió la declaración de impacto ambiental de Lubián-Ourense y ahí, señor Blanco, ciñó aún más el AVE de la meseta al trazado actual, aprovechándolo cerca de un 32 por ciento, por encima incluso de lo recomendado en el estudio informativo. Pero no solo lo aprobaron provisionalmente; en junio de 2006 el ministerio que ahora usted regenta aprobó definitivamente este estudio informativo, con doble vía electrificada, ancho UIC y con una previ-

sión de recorrer los 104 kilómetros en 37 minutos. Fueron ustedes, señor Blanco, los que licitaron los proyectos constructivos de todos los subtramos —repito, de todos los subtramos— que conforman el trayecto Lubián-Ourense. Y en las notas que ustedes difundían y que están a su disposición nos decían que el nuevo trazado estaba diseñado con características de alta velocidad, con doble vía electrificada y ancho de vía internacional, y que el uso de la línea sería para tráfico exclusivo de viajeros. Por tanto, señor Blanco, hoy nos tiene usted que explicar a los gallegos qué han hecho en estos cinco años con el AVE de Lubián-Ourense, por qué las cosas están en este momento en esta situación. Llevan cinco años en el Gobierno y no han visto los problemas que ahora usted, que acaba de llegar, dice haber descubierto. Hoy nos anuncia —lo ha hecho antes ante la prensa— una revisión de trazado desde Lubián hasta Porto, y nos preguntamos: ¿por qué no lo hicieron antes?, sobre todo, ¿por qué ocultaron estos cambios de trazado antes de las elecciones autonómicas de marzo de 2009? Han estado vendiendo hasta el día de ayer que la alta velocidad llegaría a Galicia, a Ourense, en el año 2012; que todo el tramo Lubián-Ourense estaría en obras en el primer semestre de 2009, y a día de hoy no está licitado ni un solo metro de alta velocidad. Nos encontramos con paradojas tan espectaculares como que el señor Touriño, en la última rueda de prensa que da como presidente de la Xunta de Galicia, declara, nada más y nada menos, que el AVE llevaba cuatro años guardado en el cajón. Cuatro años guardado en el cajón. Y yo pregunto: ¿de esto quién es el responsable?, ¿los que desde la oposición lo denunciábamos, los gobiernos del año 2003, o ha existido una negligencia inexcusable en la gestión de las obras públicas en Galicia? Usted argumenta hoy que el trazado no tenía características de alta velocidad; sí las tenía, y las tenía porque los 460 kilómetros de distancia que hay entre Ourense y Madrid con el nuevo trazado se recorrían en dos horas y siete minutos. No hay que ser matemático para saber que se superaban con creces los 220 kilómetros por hora de media. Le tengo que decir, para conocimiento de todos, que las medias de velocidad más altas que se alcanzan hoy en España son las de Madrid-Barcelona, que tiene una media de 235 kilómetros por hora, pero que Madrid-Sevilla lo hace en 202 kilómetros por hora de media, o que Madrid-Valladolid, en el mejor tren, lo hace en 193 kilómetros por hora. Señor ministro, nos parece muy bien que mejoraremos las velocidades.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Delgado, le rogaría que vaya finalizando.

El señor **DELGADO ARCE**: Termino. Apreciamos estos cambios, pero le queremos decir que esto hay que hacerlo ahora con la mayor celeridad. Le pregunto: ¿para hacer estas modificaciones que anuncia es necesaria una nueva declaración de impacto ambiental? Esa es una primera pregunta. Otra pregunta. Hay una parte del tra-

zado Lubián-Ourense que no está afectado por ningún tipo de modificación ambiental. La pregunta es muy concreta: ¿por qué no licitamos ya esos kilómetros de AVE no aceptados cuando los proyectos tenían que estar redactados ya hace meses, según los compromisos que se habían adquirido?, Otra pregunta, señor ministro. Los 254 millones de euros presupuestados para la línea de Lubián-Ourense para este año, no se van a ejecutar. ¿Qué va a pasar con ese dinero?, ¿lo vamos a sumar a los cerca de los 2.000 millones de euros no ejecutados de la pasada legislatura?, ¿está dispuesto, señor ministro, a conversar con la Xunta de Galicia, con la que va a mantener un diálogo que nosotros apreciamos y valoramos, a reconsiderar qué va a pasar con ese dinero que no se gastó? Señor ministro, el 25 de junio de 2008 aprobamos en la Comisión de Fomento una proposición no de ley defendida por quien le habla, en virtud de la cual se acordaba en el plazo de tres meses crear una comisión de seguimiento de las infraestructuras de Galicia para evaluar el cumplimiento de los plazos y sobre todo para hablar de la ejecución presupuestaria. Se cumplirá dentro de poco un año. Señor ministro, ¿tendrá usted la voluntad política de poner esa comisión en marcha?

Integración ferroviaria en la ciudad de Ourense. Voy telegráficamente, señora presidenta. Un proyecto importante, una variante necesaria. En vísperas de las elecciones autonómicas se decía que era inminente. Le urjo a que acelere la presentación de ese estudio informativo; un estudio informativo que contemple la entrada en la ciudad de Ourense con un soterramiento de la estación para evitar la fractura en la trama urbana. Le pido y le pregunto: ¿tiene voluntad de firmar el protocolo para la integración ferroviaria con el Ayuntamiento de Ourense y con la Xunta de Galicia? Se lo demandamos porque es algo necesario para impulsar. Señor ministro, son muchas más cosas, como la última que le quiero decir: esté pendiente, por favor, de la planificación de la Secretaría General de la Energía para alimentación eléctrica de la línea de alta tensión que suministra Lubián-Ourense, porque lo que nos dijo el secretario general de la Energía a principios de este año era realmente muy preocupante.

Dos cosas más y finalizo. Señor ministro, nos alegramos mucho de que pretenda reformar el trazado de alta velocidad entre Ourense, Monforte y Lugo, porque la declaración de impacto ambiental que su Gobierno, el socialista, aprobó el 26 de enero de 2009 la contemplaba de una sola vía y con unas velocidades absolutamente inasumibles. Así que nos alegramos de esa rectificación, como no podía ser menos. Como mi compañero zamorano está aquí al lado, y como antes de que llegue el tren a Ourense y a Galicia habrá de llegar a Zamora, le pregunto, señor ministro, en esta línea, ¿los tramos entre Cernadilla y La Hiniesta cuándo comenzarán a ejecutarse?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: En primer lugar, quiero saludar y agradecer la presencia del señor ministro, don José Blanco, en la Comisión de Fomento, para explicar las decisiones que ha tomado en relación con la línea AVE Madrid-Galicia y agradecer también la claridad y la rotundidad del compromiso con Galicia que ha manifestado en toda su intervención.

El Grupo Socialista comparte los objetivos que el señor ministro ha manifestado como ejes básicos que sustentan las decisiones que han adoptado, y que podemos resumir en uno que engloba al conjunto de lo manifestado, que no podía permitir que Galicia tuviera un AVE de inferiores prestaciones al del resto de España. Por ello, señor ministro, los gallegos valoramos especialmente la decisión que se ha adoptado, ya que esta infraestructura favorecerá la cohesión social y territorial, pero lo vamos a hacer en igualdad de condiciones con el resto de España. Por primera vez Galicia no va a quedar atrás, y ese es el principal elemento de compromiso y de respeto a la ciudadanía gallega que ha puesto usted de manifiesto con su decisión, que compartimos y que agradecemos. Significa que el ministerio se ha puesto al frente de la maniobra y que ha dado pasos con autoridad y con criterio, lo que refuerza el compromiso con una infraestructura vital. Un buen ejemplo es el cambio anunciado hoy para que el tramo de Lugo tenga también doble vía y electrificación y que no quede descolgado de la alta velocidad. El Grupo Popular ha manifestado reiteradamente en esta Comisión su urgencia por la ejecución del AVE a Galicia. Claro que nunca acompasa sus ritmos, y cuando gobierna y tiene oportunidad no lo hace, le cambia la clasificación de prioridad y, cuando no gobierna, muestra prisas excesivas y exige prioridades absolutas. Cuando esto sucede, la música suena desafinada y parece otra melodía distinta, porque lo que ocurre es que están poniendo sus intereses de partido por delante de los intereses de Galicia, y eso no se lo merece nuestra gente, nuestra sociedad y nuestros sectores productivos.

En obras de gran calado como esta, que trascenderá a varias generaciones y que cambiará radicalmente el sistema de relaciones y tiempos entre Galicia y la meseta, conviene analizar, reflexionar y optar por medidas que permitan llegar más y en mejores condiciones, pero hay quien solo se preocupa de lo inmediato y de confundir a los ciudadanos con mensajes trucados. El PP no ha hablado de muchas cosas, pero ha hablado de lo que les ocupa, un ejercicio de camuflaje para evitar valorar positivamente las modificaciones que se han realizado. Al final de su intervención el señor Delgado ha dicho que se alegra de las modificaciones. ¡Pues vaya manera tiene de alegrarse de las modificaciones! A lo largo de toda su intervención el señor Delgado parece que lo que ha querido decir es que no estaba de acuerdo con las

mismas y que tendría que explicarle a la ciudadanía que usted y su partido no quieren que el tramo del AVE en Galicia tenga las mismas condiciones que tiene el resto del AVE en España (**El señor Delgado Arce: No, no.**), que no quiere que circulemos a 300 kilómetros por hora y que nos quedemos en 180 ó 200, como figuraba. (**El señor Delgado Arce: No, no he dicho eso; eso lo estás diciendo tú.**) Si usted tiene tantas dificultades para aceptar esta modificación, explíquese a los ciudadanos y justifique su negativa ante estas medidas que sirven para otras comunidades y no para Galicia. No les va a ser fácil, porque los beneficios que suponen estas medidas, esta solución, significa más velocidad, doble vía electrificada en todos los tramos, mejores medios técnicos y de mayor eficacia, significa que no obliga a cortar y a desplazar tráficos ferroviarios y, en definitiva, significa que equipara a Galicia con los mejores trazados AVE. Las ventajas que suponen estas iniciativas son innegables, y no pueden verse empañadas por posibles demoras menores, porque lo fundamental es la calidad y la seguridad. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**) Señorías, si alguien ha priorizado en esta gran inversión, ha sido el Partido Socialista. Por ello, la manifestación del señor ministro de comprometer todo el esfuerzo técnico y presupuestario para agilizar la construcción del AVE a Galicia significa una garantía cierta de seguir construyendo cohesión, seguir construyendo país y, además, ofrecer igualdad de oportunidades.

Las reformas planteadas obligan a modificar las declaraciones de impacto ambiental, y en especial es positivo el compromiso de trabajar conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino para acelerar los trámites y reducir los plazos. En el caso de los subtramos Cerdedelo-Porto y Lubián-Cerdedelo, el ministerio de Medio Ambiente ya los ha remitido para consultas a la Xunta y a los concellos implicados, por lo que emplazamos también al Grupo Popular a que colabore en que se informen sin mayores demoras para no alargar el proceso. Especialmente importante también es dotar a la ciudad de Ourense de una nueva solución de acceso, que mejore y favorezca el trazado urbano y de mejor calidad.

En Galicia conocemos y valoramos muy bien el compromiso del Gobierno de España con nuestra comunidad; sabemos, y debemos recordar, parafraseando lo que decía antes el señor Ayala del valor de la memoria, que desde el año 2004 se han multiplicado por más de cuatro las inversiones ejecutadas en ferrocarril, y la inversión total ejecutada ha pasado de 1.775 millones de euros a 4.064 millones de euros entre 2004 y 2008. En relación a este proceso, queríamos preguntar también si ha manifestado la Xunta de Galicia su disponibilidad para colaborar con el ministerio en el esfuerzo de agilizar los trámites que por ser su ámbito competencial le corresponden, para evitar así demoras innecesarias. En consecuencia, señor ministro, el Grupo Socialista valora muy positivamente las modificaciones planteadas y las considera oportunas y realizadas desde el rigor y la seriedad,

y como gallegos, señor ministro, agradezco que haya puesto sobre la mesa una reforma que respeta y dignifica a nuestra tierra, a nuestros intereses y a todos los hombres y mujeres de Galicia.

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

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor presidente, señorías, la verdad es que después de escuchar al señor Delgado, uno tiene una contradicción sobre cuál debe ser el contenido de su réplica, porque ha hecho un relato muy detallado de cosas no ciertas, algunas de ellas, sobre lo que ha venido ocurriendo en el pasado. Ha hablado poco del presente, de la decisión que se ha tomado, que me parece muy relevante; seguramente porque quiere esconder que detrás de la decisión que se ha tomado hay una apuesta importante por una forma de concebir la alta velocidad con Galicia. Créame que siento que haya tenido la intervención que ha tenido. Le voy a decir por qué. He manifestado mi disposición a dialogar y acordar con el Gobierno de Galicia, he manifestado mi intención de dialogar, acordar y establecer con el presidente de la Xunta y con los grupos parlamentarios los calendarios, la previsión de financiación y todo lo que tenía que ver con la alta velocidad. Si quiere, estoy a disposición de contestarlo en este mismo momento, pero creo que en aras de la concertación y el diálogo, muchas de sus expresiones sobran porque esto me lleva a entrar en cuestiones en las que no quería entrar, señor Delgado, porque usted faltó a la verdad en algunas de las cosas que ha manifestado. (**El señor Delgado Arce: Diga cuáles.**) Ahora las voy a decir.

Aquí había que tomar una decisión; había un huida hacia adelante, y alguien le puso el cascabel al gato, y parece que a algunos les molesta que alguien le pusiera el cascabel al gato, que hablara con claridad, que dijera cómo se tienen que hacer las cosas, que una infraestructura y una inversión que trasciende mucho tiempo, que trasciende a una o dos generaciones, por una cuestión de concluir una obra en un plazo prefijado no podía estar condicionada por una fecha y por un plazo. Me parecía que era irresponsable en términos políticos y por eso tomé la decisión. Antes había mucha huida hacia adelante, señor Delgado, huida hacia adelante de aquellos que ponían plazos que se sabía que no se podían cumplir. Le voy a explicar por qué. Una planificación de una obra pública en cualquier país de la Unión Europea y por tanto también en España, desde que se hace el estudio preliminar, el estudio informativo, la declaración medioambiental, hasta que se ejecuta, desde que empiezan los primeros estudios no pasan menos de nueve o diez años en materia ferroviaria. ¿Qué quiero decir con ello? Que —yo no quería hablar de esto, créame— si durante el periodo 2000-2004 al menos ustedes hubieran hecho los estudios informativos, podríamos haber contratado proyectos y hoy ya podríamos estar circulando por alta velocidad en Galicia,

pero es que no había estudios informativos. Y fíjese que le digo del periodo 2000-2004, no del periodo 1996-2000, porque ya en ese periodo 1996-2000 tuvieron un tiempo para ir macerando y tomando decisiones. Esto es así. Por tanto, a partir de ahí hubo una huida hacia delante en plazos que se sabía que no se podían cumplir, aunque fueran las obras a toda velocidad.

Voy a decir a los gallegos la verdad y espero que usted me aplauda por decir la verdad y por no seguir en la huida hacia delante en la que estábamos hasta ahora. Lo espero, lo espero, y no seguir haciendo demagogia con unos plazos que, créame, es lo menos irrelevante. Ya le anuncio que no va a faltar determinación ni van a faltar presupuestos para cumplir cuanto antes con esos objetivos. Pero usted habló de lo que estaba previsto en el Plan Integral de Transporte. ¿Sabe qué velocidad contemplaba el Plan Integral de Transporte?, ¿lo sabe?, unos 140 kilómetros por hora. ¿Sabe lo que cambió el Plan Galicia? De 140 a 200. ¿Sabe quién lo dice? Un ingeniero de cabecera de su grupo parlamentario, don Xosé Carlos Fernández. Lo dice en una entrevista que le voy a remitir, no lo digo yo, y es su ingeniero de cabecera. Dice así —se lo voy a leer textualmente para que no vea que estoy haciendo una interpretación, es la persona a la que ustedes se refieren siempre cuando argumentan sus intervenciones— en una entrevista: Naturalmente, en el Plan Integral de Transporte inicial la velocidad prevista en el tramo Lubián-OU alcanzaba los 140 kilómetros. Luego ocurrió lo del *Prestige* y en el Plan Galicia se revisó alrededor de los 200 kilómetros. No lo digo yo... **(El señor Delgado Arce: Yo lo he dicho antes.)** No, no, dice que antes habían contemplado ustedes la alta velocidad de 300 kilómetros por hora, que es la decisión que yo acabo de adoptar. **(El señor Delgado Arce: Yo no hablé de eso.)** Si no está de acuerdo con esta decisión, dígallo, pero me tiene que contestar. ¿Quiere para Galicia una velocidad que pueda alcanzar los 300 kilómetros por hora, sí o no? **(El señor Delgado Arce: Eso dígallo usted.)** ¿O quería seguir con la previsión del año 2003? Por cierto, usted dijo, leyendo algunas declaraciones mías, que uno era —voy a leer sus palabras textuales— corresponsable de todo lo anterior. Usted también será corresponsable de todo lo anterior, ¿no? ¿Sabe quién era el conselleiro de Política Territorial de la Xunta de Galicia en el año 2003?, ¿lo sabe? El actual presidente de la Xunta, Núñez Feijóo. ¿Sabe quién era el ministro de Fomento en aquel momento?, ¿lo sabe, en el año 2003, cuando se tomó esta decisión de 200 kilómetros por hora?, ¿lo sabe? El señor Álvarez-Cascos. Yo no pretendía decirle esto, pero, como usted hizo un repaso de lo que yo había dicho **(El señor Delgado Arce: Son hechos objetivos.)**, no tengo otra obligación más que decirle esto.

Señor Delgado, le invito a abandonar el pasado y a construir juntos el futuro, el futuro de la alta velocidad a Galicia. Invito a su Gobierno y al Ministerio de Fomento a acordar los plazos reales, un horizonte de verdad definitivo para garantizar la alta velocidad. Le

invito a compartir la planificación presupuestaria, a compartir todas las prioridades sobre la alta velocidad a Galicia, le invito a que no hablemos tanto de cosas que ya no tienen sentido. Fíjese, del año 2004 al 2008 la inversión ejecutada en ferrocarriles —no hablo de otra cosa— en Galicia fue de 2.059 millones y la inversión ejecutada de 1991 a 2003 con el Gobierno de su partido fue de 490, más 319 por ciento. Esa es la diferencia. No estamos hablando de esa licitación o de ese presupuesto que luego ustedes dicen que tenemos que ejecutar. Por cierto, cuando hablamos de ejecutar el presupuesto, también podemos reclamar los de antes, los que no se ejecutaban antes y también estaban previstos. Si quiere también le doy la cifra.

Le garantizo que en los próximos tres años se va a ejecutar lo de antes y lo de ahora para garantizar la alta velocidad a Galicia. Me comprometo, señor Jorquera, a que antes de un mes voy a explicar el compromiso presupuestario y el horizonte temporal de la alta velocidad a Galicia. Voy a compartir decisiones que estoy estudiando para que la alta velocidad llegue antes, para que sea una realidad lo antes posible, para que se pueda aminorar el tiempo de llegada a Galicia. Hay alternativas, algunas de ellas temporales, que quiero estudiar, y quiero compartirlas con todos ustedes, sobre todo con el Gobierno de Galicia. Espero que en eso esté de acuerdo conmigo, que comparta las decisiones que hay que adoptar con el Gobierno de Galicia. Así se lo hice ver al conselleiro de la Xunta de Galicia y así se lo hice ver a su presidente, que lo he ratificado en el día de ayer.

Por cierto, podemos hablar del tema de Zamora, pero no se preocupen los de Zamora y no hagan plataformas que la velocidad va a toda velocidad y llegará a Zamora en el tiempo que está establecido, incluso con algunas actuaciones nuevas que hemos comprometido.

El señor Jorquera me plantea otros asuntos que voy a mencionar muy brevemente. Me plantea el tema de FEVE. Comparto con usted ese tema. También le quiero decir, para que me escuche todo el mundo y para que vean que hablo claro, que la alta velocidad en el tramo del Cantábrico no es prioritaria para mí. Dicho esto, sé que me van a recriminar, pero como la inversión pública hay que priorizarla, para mí la prioridad son los otros tramos de alta velocidad que he señalado y que he comprometido a Galicia. En este sentido, cualquier actuación que se haga para mejorar la actual línea de FEVE, la voy a tener en cuenta y la voy a plantear como una actuación importante para el ministerio en ese objetivo que comparto con usted del uso racional de los recursos que tenemos. En el horizonte del eje atlántico y, sobre todo, en lo que tiene que ver con Ferrol, tengo que ratificar lo que hemos acordado, y ese es el horizonte temporal en el que vamos a trabajar, en el reciente debate del estado de la Nación. Ese será el horizonte temporal. El proyecto constructivo de algunos de los tramos está en redacción, otros están sometidos a información pública. En todo caso, quiero ratificar el compromiso adquirido en el debate del estado de la Nación. Lamento si no contesto

más detalladamente, pero tampoco he tomado nota de todas las reflexiones que han hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Por unos minutos, nada más, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Procurando ser breve, porque a veces me sorprende la capacidad de resistencia de los ministros para estar horas y horas en una comparecencia, cuando los portavoces, que podemos ausentarnos, hay veces que tenemos la cabeza totalmente abotargada. Me alegro de algunos términos de la respuesta que acaba de dar, porque en esta cuestión es fundamental romper la demagogia, es fundamental hablar con claridad porque además de esa espiral de demagogia hemos sido víctimas y posiblemente en algunas ocasiones todos corresponsables. La llegada del AVE a Galicia tiene un problema original, tiene un problema de nacimiento. Es un compromiso que verbalizó el antiguo presidente del Gobierno, el señor Aznar, para amortiguar el enorme desgaste político y social provocado por su partido en Galicia por el *Prestige*, pero que nunca pasó de ser una idea sin concreción de plazos, sin concreción presupuestaria, sin proyectos sobre la mesa, por mucho que se fijase un determinado horizonte temporal, sin ir acompañado de los instrumentos necesarios para hacerlo creíble. Ese es el problema original y, por tanto, es fundamental luchar contra esa demagogia. Pero de la misma manera que es fundamental luchar contra esa demagogia —se lo anticipo, señor ministro—, el BNG no va a hacer polémica de que no se considere una prioridad la alta velocidad del Cantábrico, porque los recursos públicos no son ilimitados, es necesario establecer prioridades y también hay que combatir demagogias en estos terrenos. Hay fuerzas políticas que proponen que el Estado no incurra en déficit, que proponen rebajas de impuestos y después quieren alta velocidad para todos los sitios y dentro de dos años. Me gustaría saber de dónde piensan sacar los recursos públicos para acometer esas actuaciones, a no ser que sea asaltando el famoso tren correo de *Glasgow*. **(Risas.)** Los recursos públicos de algún sitio tienen que venir. El BNG no va a hacer demagogia con este tema, pero exige un calendario acompañado de aquellos instrumentos que lo hagan creíble y, por tanto, con una periodicidad de conclusión de estudios informativos, de proyectos constructivos, de inicio, de ejecución y de conclusión de ejecución, y acompañado de propuestas, de las previsiones presupuestarias que también lo hagan verificable para que en Galicia nadie tenga la sensación de que se está jugando al despiste con nuestro país. Ese es un compromiso que vamos a demandar insistentemente.

Usted ha dicho, si no le he entendido mal, que va a anunciar ese calendario en el plazo de un mes, pero que piensa antes dialogarlo con el Gobierno gallego. Nos parece razonable y, por tanto, no le voy a urgir una respuesta en ese sentido, pero ese nuevo calendario es imprescindible y en él tienen que estar integradas, señor

ministro, todas las actuaciones de modernización de nuestra red ferroviaria. Fíjese que estoy hablando de modernización de la red ferroviaria y no estoy hablando de AVE para todas las capitales de municipio, si me permiten ustedes la caricatura, pero sería necesario que hubiese cierta congruencia entre el debate de este punto con el debate del primer punto. Estamos de acuerdo en que hay que apostar por el transporte público. Estamos de acuerdo en que hay que apostar por la economía verde. Estamos de acuerdo en que hay que apostar por unas formas de transporte que tengan menos impacto para el medio ambiente, pues el transporte ferroviario es ese modo de transporte. Por tanto, para Galicia es tan importante que no se demore hasta un escenario de indefinición temporal la conclusión del eje central de conexión con Madrid como la modernización del resto de la red. Me alegro mucho de que verifique aquí la voluntad de su departamento de cumplir todos los términos de la propuesta de resolución aprobada en el transcurso del debate de política general, y de que verbalice la voluntad de acelerar también la ejecución del eje atlántico entre Ferrol y Coruña y entre Vigo y Tuy. Simplemente queremos que eso se constate en hechos. No comprendemos que no se haya concluido el proyecto constructivo del acceso a Ferrol porque no se haya elevado a información pública el estudio informativo del subtramo Ferrol-Betanzos. Por tanto, le aseguro que en eso vamos a ser, con el mejor ánimo constructivo, enormemente exigentes.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Señor ministro, ha tenido una intervención hoy más de vicesecretario del Partido Socialista que de ministro. De momento, le ha molestado que un diputado de la oposición le haga un planteamiento basado en una serie de hechos objetivos, que además cualquiera puede coger aquí para verlo. Ha encajado mal la existencia de las plataformas —así se lo ha dicho a mi compañero de Zamora—, incluso ha tenido la referencia a un ingeniero ejemplar, que se está distinguiendo desde hace décadas por seguir el ferrocarril a Galicia. Ojalá tuviésemos muchos ingenieros preocupados de esas infraestructuras. No tiene sentido arremeter contra unos y contra otros. Yo persigo el mismo objetivo que usted, que es que mi tierra tenga las mejores infraestructuras. Por eso, desde la oposición hemos procurado los consensos, señor Blanco; porque lo que propuse en la moción del 22 de junio fue un consenso en torno a unos objetivos y unos plazos, y usted y toda la Cámara los votó. ¿Estos son los plazos a los que usted se refiere? ¿Quién puso estos plazos? ¿Los puso quien habla? Los pusimos entre todos, y usted, señor ministro, también. Por lo tanto, ¿quién hizo la huída hacia delante? ¿Los gobiernos del Partido Socialista que año tras año iban ratificando esas fechas, y en toda cuanta iniciativa votamos, que la confirmaban? ¿La ministra y todos los

dirigentes de su Gobierno, que reiteradamente repetían que la alta velocidad llegaría a Galicia en 2012, y que estarían todas las obras licitadas en el primer semestre de este año? ¿Es que anuncios como este (**El señor Delgado Arce muestra un folleto.**), en el que se habla de 2012, con el señor Touriño y el señor Zapatero repartidos a diestro y siniestro por toda Galicia, lo hemos hecho los del Partido Popular? Por favor, señor ministro, seamos razonables y entendamos que si ha habido huida hacia delante no ha sido desde la oposición; ha sido desde quien tenía las responsabilidades del Gobierno.

Yo asumo el pasado de mi Gobierno, como usted debe asumir el suyo. A mí ahora me interesa más mirar al presente, y ahí estoy de acuerdo en que estas modificaciones son beneficiosas para el tren de Galicia, y así lo he dicho, señor Tabuyo —por cierto; usted ha hecho una intervención leída y no ha escuchado lo que yo dije— lo celebro y me alegro. Lo que le he planteado al señor ministro es la necesidad de urgir todos los trámites para que eso se confirme en el menor plazo de tiempo posible, para que se licite lo que es viable licitar. Y somos muy partidarios de ese diálogo institucional, señor Blanco, con la Xunta de Galicia, con el presidente que eligieron mayoritariamente los gallegos, pero eso no obsta para que usted, con el mayor respeto, deba asumir las críticas que le vamos a hacer en constructivo en el día de hoy y en los sucesivos. Desde luego, cuente con ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Por último y brevemente tiene la palabra el señor Tabuyo.

El señor **TABUYO ROMERO**: Desde el Grupo Socialista sí acogemos con entusiasmo y sin camuflajes esta medida que devuelve a los gallegos dignidad y respeto, porque iguala las condiciones de sus infraestructuras con las del resto de España. Valoramos la claridad y el compromiso del ministro con Galicia y con sus ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, tiene la palabra para cerrar el debate.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor Jorquera, le agradezco su tono y el contenido de lo que ha expresado. En todo caso compartiremos con su grupo toda la información relativa a la priorización, al calendario, al horizonte temporal sobre la alta velocidad a Galicia que —ratifico—, constituye una prioridad del Gobierno de España y desde luego de este ministro, no tanto por tratarse de Galicia —que también—, sino por la concepción que uno tiene de la vertebración territorial de nuestro país. La vertebración territorial es un complemento de la cohesión social que garantiza progreso e igualdad de oportunidades y desde luego Galicia necesita igualdad de oportunidades y progreso. Por eso estoy comprometido firmemente a dar un impulso a todas las infraestructuras y desde luego a la alta velocidad hacia Galicia.

Señor Delgado, a mí no me molestan las críticas; lo que me molesta es la demagogia y lo que me molesta es que se planteen temas a sabiendas de que se hace simplemente para ver si así desgastamos la actuación del nuevo tiempo. Yo asumo todo lo que ha hecho mi Gobierno; muchas cosas las puedo compartir o no, pero las asumo por la responsabilidad que tenía en el partido y por ser un diputado que daba sostén en el Congreso de los Diputados al Gobierno. Pero es el tiempo de que yo asuma la responsabilidad, porque así me lo ha encargado el presidente, y es el tiempo de que yo fije las prioridades, porque es mi cometido. Y por eso he tomado decisiones, señor Delgado. Usted ha hecho un relato de las cosas que se fueron haciendo de 2000 a 2004, pero cuando se sometía el trazado anterior a información pública nadie dijo nada, su grupo tampoco, sus ayuntamientos tampoco. Sobre el trazado, sobre los 200 kilómetros aquí nadie ha dicho nada. Por eso yo hablaba de huir hacia delante, una huida colectiva, de todos, pero también de ustedes, y lo único que le decía es que compartan con nosotros, con todos, que estábamos en una huida hacia delante porque anteponíamos la fecha de 2012 a hacer una conexión de alta velocidad en debidas condiciones. Es un reproche que yo le hago a usted y usted me hace a mí, porque es compartido, pero es la verdad. Usted me decía que se estaba exponiendo a información pública el trazado. Efectivamente; con unas características determinadas y aquí nadie decía ni esta boca es mía. Ni los que estaban en la oposición ni el Gobierno de España ni el Gobierno de Galicia ni los ayuntamientos que presentaban alegaciones ni los grupos políticos. Solo veníamos aquí a fijar un calendario, pero nos daba igual la calidad y la prestación del servicio.

Esta es la reflexión que yo he traído a esta Cámara y que creía que usted entendería, y no a entrar en lo que unos hicieron antes de 2003 y otros después de 2003. Yo no entré en mi primera exposición; reléala, no entré. (**El señor Delgado Arce hace gestos afirmativos.**) No entré. Incluso omití intencionadamente un párrafo que tenía una referencia a 2003. No lo he hecho, señor Delgado, y usted se ha referido a esa información que yo olvido. Estamos en este tiempo. Y en este tiempo, ¿qué es lo que conviene? Por cierto, cuando me refería a un ingeniero que usted ha calificado de ejemplar, lo único que trasladaba era lo que opinaba un ingeniero ejemplar —según dice usted— que desmontaba los argumentos que usted ponía encima de la mesa. Simplemente. (**El señor Delgado Arce: Pero yo no los crítico.**) Pero usted estaba utilizando estos argumentos diciendo que ya habían contemplado una alta velocidad que no habían contemplado. Por eso yo fui, como dijo usted (**El señor Delgado Arce: Yo no he dicho eso.**), a las fuentes del pensamiento ejemplar, y lo que hice simplemente fue leer la transcripción de una información para poner en valor la propia información.

Señor Delgado, le digo que abramos un nuevo tiempo de diálogo, de entendimiento y de acuerdo, que no va a faltar por parte del Gobierno la voluntad y la determina-

ción. Yo mismo me he dirigido a la Xunta de Galicia para pedirle que el informe de impacto medioambiental estuviera lo antes posible. Y si ellos entienden que no tiene que haber una nueva declaración de impacto medioambiental, como así lo determinó ayer el consejero, mejor, porque habremos ganado tiempo. Fíjese que igual ni siquiera estamos perdiendo tiempo con el cambio de trazado, y sin embargo estamos ganando en prestaciones y en calidad del servicio. Si al final no es necesario un informe de impacto medioambiental, con la utilización de tuneladoras, el cambio de trazado probablemente ni siquiera vaya a tener demora sobre el proyecto que todos deseamos, que es que llegue la alta velocidad a Galicia cuanto antes.

Pero hay decisiones por el camino que tenemos que tomar. Le pongo un ejemplo. Probablemente el eje atlántico Coruña-Vigo-Ourense pueda estar concluido en los términos del calendario establecido. Digo que puede estar, porque luego si no está, me lo van a echar en cara. Vamos a trabajar para que esté. Vamos a firmar los convenios y los protocolos para la integración del AVE no solo en Ourense, también en Santiago y en Coruña, donde está pendiente de ser firmado. Tengo la intención de firmar alguno de ellos —ya se lo adelanto— el próximo día 19 de junio, porque el presidente de ADIF me ha comentado que estaríamos en disposición de avanzar, y por tanto de suscribir los primeros convenios. Por cierto que tengo que compartirlo además —como saben muy bien y usted lo ha expresado— con la Xunta de Galicia. Imagínese que ya tenemos todos los tramos contratados de Lubián a Ourense y planificada la inversión, pero convenimos que para que la alta velocidad o un tren Alvia lleguen antes a Galicia podemos electrificar el tramo entre Lubián y Ourense ahora mismo, cuyo coste es aproximadamente de 100 millones de euros —una cifra que no es muy importante en relación con los volúmenes que estamos manejando para la alta velocidad a Galicia—, y eso igual puede llevarnos a reducir en cuatro horas la distancia entre Galicia y Madrid mientras se ejecuta la obra de Lubián a Ourense. Eso tendremos que acordarlo y ver si es técnicamente posible, y luego si es políticamente conveniente sin demorar lo otro, y añadido esto porque si no algunos pueden pensar que esta puede ser la triquiñuela para demorar la ejecución o para regatear recursos al tramo entre Lubián y Ourense. No los voy a regatear, señor Delgado, y lo va a ver de forma inmediata.

Por lo tanto, tenemos muchas cosas de las que hablar, y yo simplemente quiero compartirlo con el Gobierno

de Galicia, y si quieren también con esa comisión que se determinó que se creara. Por cierto, les quiero hacer una corrección: no tengo que convocarla yo. Tiene que convocar el vicepresidente tercero y ministro de Administraciones Públicas, porque es ahí donde se ha sustanciado esa comisión; no es una convocatoria que tenga que hacer el ministro de Fomento. **(Rumores.)** No, lo digo porque me echaron en cara que el ministro no la convocaba, y no es competencia mía, aunque algo pueda hacer para que se convoque. **(El señor Delgado Arce: Digo yo.)** En todo caso, si la voluntad de este tiempo nuevo es activar esa comisión, la activaremos; pero quiero saber si la voluntad de este tiempo nuevo es esa o es mantener un diálogo bilateral entre el Gobierno de Galicia y el Ministerio de Fomento; quiero certificar cuál es la voluntad del Gobierno de Galicia, y una vez certificada la voluntad del Gobierno de Galicia y compartida con los grupos parlamentarios, no se preocupen porque yo mismo convocaré la comisión y yo mismo participaré en ella.

Muchas gracias.

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

Señorías, en vista de que llevamos cerca de seis horas, son las cuatro menos cinco minutos, y el Reglamento nos imposibilita continuar, les planteo, al señor ministro que tenía una comparecencia a petición propia sobre cercanías, y al Grupo Parlamentario Popular que tenía la siguiente, dejarlas para otro día, en el buen sentido de que Mesa y portavoces acordemos cuándo podemos sustanciarlas en un momento posterior. ¿Están de acuerdo? **(Pausa.)**

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): En todo caso, señorías, quiero que sepan que tengo la determinación de poder hacer esas dos comparecencias —la de cercanías y la relativa a la seguridad aérea— porque me parecen importantes. Y en este sentido muestro mi disposición de poder celebrar una segunda comparecencia antes de que finalice este periodo de sesiones.

El señor **PRESIDENTE:** Señor ministro, todos le agradecemos mucho su comparecencia.

Se levanta la sesión.

**Eran las tres y cincuenta 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.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**