



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2010

IX Legislatura

Núm. 593

FOMENTO

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

Sesión núm. 37 (extraordinaria)

celebrada el jueves 26 de agosto de 2010

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Ministro de Fomento (Blanco López), para:

- Aclarar el cambio de criterio del Ejecutivo en cuanto a inversión en infraestructuras públicas, anunciados por el presidente del Gobierno. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 213/000851.) 2
- Explicar la reconsideración de inversiones en obra pública. A petición del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 213/000854.) 2
- Informar sobre el planteamiento de los recortes de infraestructuras, tanto los que implican recesión de contratos como los que implican modificaciones del plazo contractual, concretando los calendarios para cada una de las obras afectadas. A petición de los Grupos Parlamentarios Catalán (Convergència i Unió) y Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 213/000857. 2

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

MINUTO DE SILENCIO.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la Comisión extraordinaria convocada por la Diputación Permanente.

Damos la bienvenida al señor ministro de Fomento y a los miembros del Ministerio de Fomento que le acompañan, pero permítanme que, en nombre de la Mesa de la Comisión de Fomento, traslade el pesar a las familias del capitán José María Galera, del alférez Abraham Bravo y del traductor nacionalizado español Ataollah Taefik, asesinados, como todos ustedes saben, ayer en Afganistán. También queremos trasladar nuestra solidaridad y apoyo a todos los miembros de la Guardia Civil que desempeñan su labor dentro y fuera de España. Por favor, si son tan amables, levantémonos todos para guardar un minuto de silencio en memoria de los fallecidos. **(Las señoras y los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio.)**

Muchas gracias, señorías.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO (BLANCO LÓPEZ), PARA:

- **ACLARAR EL CAMBIO DE CRITERIO DEL EJECUTIVO EN CUANTO A INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS PÚBLICAS, ANUNCIADOS POR EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 213/000851.)**
- **EXPLICAR LA RECONSIDERACIÓN DE INVERSIONES EN OBRA PÚBLICA. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 213/000854.)**
- **INFORMAR SOBRE EL REPLANTEAMIENTO DE LOS RECORTES DE INFRAESTRUCTURAS, TANTO LOS QUE IMPLICAN RECESIÓN DE CONTRATOS COMO LOS QUE IMPLICAN MODIFICACIONES DEL PLAZO CONTRACTUAL, CONCRETANDO LOS CALENDARIOS PARA CADA UNA DE LAS OBRAS AFECTADAS. A PETICIÓN DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) Y VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 213/000857.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la Comisión recordándoles que tras la primera intervención del ministro de Fomento tendrán la palabra cada uno de los portavoces de los grupos parlamentarios, en orden de menor a mayor, y que tras la contestación oportuna del

ministro de Fomento tendrán una segunda intervención de cinco minutos, aproximadamente. La primera intervención —no lo he dicho— será de diez o doce minutos. Finalmente, como siempre, el ministro cerrará el debate.

El señor ministro de Fomento tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): En primer lugar, quiero también transmitir mis condolencias a la familia y amigos de los dos guardias civiles y al intérprete muertos ayer en Afganistán.

Señorías, en el mes de agosto se han dado pasos importantes para nuestro sistema de transportes. Se ha podido llegar a un principio de acuerdo entre AENA y los controladores aéreos, un acuerdo que valoro positivamente en la medida que supone ratificar los avances alcanzados en la eficiencia del sistema de navegación aérea y dotar de certidumbre sobre la continuidad del servicio. Estoy convencido de que este principio de acuerdo también apuntalará la recuperación que estamos observando en los principales aeropuertos españoles a través de un incremento del tráfico aéreo, con repercusión muy positiva en el sector turístico. Pero este mes de agosto conocimos, además, la mayor disponibilidad presupuestaria del Ministerio de Fomento para el próximo año 2011. Este es el motivo de mi comparecencia en sesión extraordinaria a petición de los grupos de la Cámara. Me propongo explicarles las consecuencias que este nuevo escenario presupuestario ha tenido sobre la reprogramación, de la que dí cuenta en esta misma Comisión el pasado 22 de julio a iniciativa propia.

Señorías, estamos asistiendo a la primera crisis económica tras la globalización, una crisis —reitero— de una complejidad, magnitud e intensidad sin precedentes, en la que los mercados muestran una volatilidad inusitada, poniendo en jaque la economía real de las principales economías avanzadas. En estos dos años pasamos de una crisis financiera localizada en Estados Unidos a una de la economía real que se extendió a todo el planeta, para situarnos después ante una crisis de deuda que encuentra en Europa su foco más agudo. Saben que para hacer frente a esta crisis de deuda el Gobierno de España ha sido uno de los primeros gobiernos, siguiendo las indicaciones de la Unión Europea, en presentar sus planes de ajuste presupuestario, y por ello hemos recibido el reconocimiento de todos los miembros de la Unión Europea y también de todos los organismos internacionales, entre los que destaco el del Fondo Monetario Internacional. También saben que el plan de ajuste presentado en el pasado mes de mayo, las reformas estructurales que hemos emprendido y la publicación de los test de estrés realizados sobre la mayoría de nuestras entidades financieras han supuesto el inicio de la recuperación de la confianza de los mercados. Ello ha permitido reducir el coste financiero de nuestra deuda y, por eso, es posible disponer ahora de un margen adicional en los Presupuestos Generales del Estado para el

año 2011, un margen que nos permite liberar recursos para mitigar parcialmente el ajuste en infraestructuras sin alterar el techo de gasto. Llegados a este punto quiero hacerles una doble afirmación: el compromiso de reducción del déficit adquirido por el Gobierno de España es inquebrantable y la inversión pública en infraestructura de transporte no volverá a ser lo que era, como ya reiteré en mis anteriores comparecencias.

Permítanme además señalar, antes de entrar en detalle, un par de cuestiones que considero importantes sobre la oportunidad de esta comparecencia. El 12 de mayo, el presidente del Gobierno anunció las medidas de ajuste para acelerar los objetivos de estabilidad presupuestaria. En esa comparecencia se incluyó ya el primer recorte de la inversión pública, sin merecer este recorte contestación por parte de la mayoría de los grupos políticos de la Cámara. Me remito a los diarios de sesiones. El 14 de julio en el debate sobre el estado de la Nación tampoco el recorte de infraestructuras fue un tema mencionado ni planteado en las resoluciones de los principales grupos. Yo mismo comparecí dos veces a petición propia para refirme a este tema: el 19 de mayo para explicar las líneas generales del ajuste, para explicar los planes de eficiencia y austeridad que estábamos llevando a cabo y que vamos a seguir llevando a cabo en los términos planteados e incluso siendo más exigentes como explicaré a continuación —me estoy refiriendo a los planes de eficiencia y de austeridad—, y hace apenas un mes también he comparecido para explicarles el contexto, las causas, la restricción presupuestaria a la que debíamos atenernos, los criterios seguidos y las consecuencias para llevar a cabo la reprogramación de infraestructuras de transporte. De todos estos elementos, contexto, causas, restricción presupuestaria del Ministerio de Fomento, criterios y consecuencias, tan solo han variados dos factores. Ha habido una pequeña variación positiva en nuestra restricción presupuestaria y consecuentemente habrá también una actualización en el mismo sentido en las consecuencias del ajuste. Esta variación positiva en la restricción presupuestaria de al menos 500 millones de euros para 2011 fue comunicada en una comparecencia pública, en la que participé con la vicepresidenta segunda en el Ministerio de Economía y Hacienda. En cuanto a las consecuencias de esta variación, no tendré inconvenientes en facilitarles una lista de actuaciones, aunque, como ustedes saben, estas —y quiero reiterarlo porque ya lo reiteré, señorías, también en mi comparecencia del mes pasado— no serán definitivas hasta que los Presupuestos Generales del Estado de 2011 sean aprobados por esta Cámara. Como saben SS.SS., los presupuestos siempre están sujetos a lo que determine finalmente la Cámara y, como saben SS.SS., siempre, en todos los presupuestos, la inversión en infraestructuras sale de forma distinta a como entra en este Congreso de los Diputados. Por tanto, quiero hacer una advertencia siguiendo la línea argumental que utilicé en la anterior comparecencia —me remito al «Diario de Sesiones»—, no será definitivo hasta que finalmente se aprueben los

presupuestos por esta Cámara. Por tanto, aquí podría dar por concluida esta comparecencia con esta explicación, pero considero que es conveniente que reitere algunos principios y criterios ya anunciados en esta Cámara.

Un ajuste en las cuentas públicas que se marca como objetivo para 2011 reducir en 30.000 millones el déficit con respecto a 2010, solo es posible si también tocamos la inversión en infraestructura del transporte, que el recuerdo representa el 70 por ciento de la inversión pública del Estado. Hemos bajado el sueldo de los funcionarios; hemos hecho un plan de austeridad general; hemos tocado prácticamente todas las partidas para reducir el déficit, como están haciendo, por cierto, todos los países y todas las administraciones aquí en España y en el conjunto de Europa. La crisis, y en particular el estallido de la burbuja inmobiliaria, ha mermado sustancialmente los ingresos del Estado, y la clave es realizar una adecuada priorización del gasto, igual que hacen las familias y las empresas. No se puede mantener el mismo nivel de gasto con menos ingresos. No se trata de una decisión fácil, pero en eso consiste precisamente la responsabilidad de gobernar. Saben que estamos dando un verdadero salto de gigante en cuanto a la mejora y la eficiencia de los recursos públicos y en las cuotas alcanzadas de austeridad. Hemos hecho un plan de austeridad —reitero— que nos va a permitir ahorrar 1.300 millones de euros en gasto corriente y de personal en cuatro años. Este plan ya está dando resultados, pero quiero señalarles que el alto grado de exigencia que nos hemos impuesto en el plan de austeridad del Ministerio de Fomento, y ajustando al límite todas las partidas, nos va a permitir liberar también para los presupuestos de 2011 más recursos para destinarlos a inversión, de tal forma que, con lo ya anunciado por la vicepresidenta económica, las mejoras en la reprogramación se situarán, con el plan de ajuste adicional en todas las partidas del Ministerio de Fomento, en torno a unos 700 millones de euros, pendientes, reitero, del ajuste final y de lo que se determine en el trámite parlamentario. Atiendo así también una petición de SS.SS. en esta Cámara de ajustar más el gasto no productivo e invertir más en gasto productivo.

En el ámbito de este plan de austeridad vamos a proponer, a través de la ley de presupuestos, algunas mejoras para corregir la eficiencia, por ejemplo, en la subvención del transporte aéreo. El objetivo es seguir garantizando el 50 por ciento de la subvención del transporte aéreo para los residentes en las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, si bien se establecerá un tope a la tarifa subvencionable, de forma tal que una minoría que adquiere billetes más caros, es decir, que viaje en *business*, no consuma un volumen de recursos proporcionalmente exagerado, como ocurre en estos momentos. Es decir, para que se entienda, no es razonable que estemos subvencionando al transporte en tarifa de *business*. **(El señor Ayala Sánchez: El chocolate del loro.)** No, no es el chocolate del loro, son recursos adicionales que sumados a otra partida nos permiten liberar una cuantía importante de recursos, señor Ayala.

En esta misma línea de mejora de eficiencia, en el mes de septiembre aprobaremos una orden ministerial por la que se regirán las nuevas tarifas que Ineco aplicará al ministerio. Las nuevas tarifas bajarán de media un 14 por ciento y se aplicarán con efecto retroactivo desde el 1 de enero de 2010. De esta forma disminuirémos el gasto realizado por el Ministerio de Fomento en las encomiendas que realiza a esta empresa pública de ingeniería de transporte. Estos son dos ejemplos. Eso lo vamos a llevar a todas las partidas del gasto, aparte de todas las actuaciones que ya expliqué —y no quiero reiterar hoy— en mi comparecencia del mes de mayo, cuando detallamos el plan de austeridad, que nos está permitiendo liberar recursos para la inversión productiva, reitero, siguiendo también una indicación de una resolución de esta Cámara. Como saben, también estamos implantando un plan de eficiencia con el que vamos a conseguir reducir un 22 por ciento de media el coste de construcción de nuevas infraestructuras. Además, hemos llevado a cabo reformas estructurales, como la de navegación aérea, sistema portuario y aeroportuario, que mejorarán la eficiencia y eficacia en la gestión del sistema de transportes y que nos permitirán también un ahorro muy importante de costes. En poco más de un año hemos dado un salto cualitativo en la eficiencia en la política de transportes, y por esta mejora en la eficiencia quiero felicitar sobre todo a los trabajadores del Ministerio de Fomento y de las empresas de su grupo y reconocer la aportación constructiva de SS.SS., que ha sido decisiva para implantar esta reforma.

Saben que estos años hemos avanzado mucho en la dotación de nuevas infraestructuras de transporte. Quizás si este verano han viajado por Europa lo habrán podido comprobar ustedes mismos. Si nuestras carreteras antes nos alejaban de Europa, ahora es una materia en la que ya vamos con ventaja. Solo en los últimos seis años la inversión ejecutada en nuestras redes de comunicación y transporte ha superado los 86.000 millones de euros. En este tiempo hemos doblado la inversión frente a nuestros vecinos europeos. Es cierto que tenemos importantes infraestructuras pendientes de ejecutar, como son el cierre de corredores viarios y grandes líneas de alta velocidad. Además, tenemos algunos aspectos relacionados con la intermodalidad que tenemos que corregir y que me propongo corregir con el transporte ferroviario de mercancías. Pero lo cierto es que España ya puede competir con cualquier país europeo en dotación de autovías, en tren de alta velocidad, en aeropuertos y en puertos. Estamos a la cabeza de Europa en dotación de infraestructuras del transporte, pese a ser la quinta economía europea. Esta fuerte inversión pública, además de contribuir al desarrollo de las redes de transporte de nuestro país, ha permitido a las empresas del sector convertirse en referente de primer nivel en el mercado internacional. Debemos tener presente que estamos desacelerando en una materia en la que íbamos muy rápido y con ventaja. Lo dramático hubiese sido tener que pisar el freno en algún campo en que fuésemos con

mucho retraso; si bien es cierto que no podemos dar un giro de 180 grados porque tenemos en ejecución multitud de infraestructuras por todo el territorio que, si no finalizamos, estaríamos dejando como improductivas, tras haber invertido ya un gran volumen de recursos públicos en su construcción. Por tanto, el criterio de reprogramación ha sido con el primer escenario presupuestario y con este nuevo, que es ligeramente algo más holgado, tratar de minimizar lo máximo posible el impacto del ajuste en nuestro sistema de transportes y en la actividad de las empresas. Como resultado global de la actualización de la reprogramación seguimos manteniendo la prioridad de potenciar el transporte de ferrocarril en su triple vertiente de alta velocidad, mercancías y cercanías. Al disponer de una cantidad superior a la inicialmente prevista de al menos 500 millones de euros, más los ahorros adicionales del plan de eficiencia y la priorización, hemos actualizado la reprogramación priorizando las obras con un muy avanzado grado de ejecución, aquellos corredores con mayor volumen de tráfico y las obras urbanas en los principales núcleos de población. Siguiendo estos criterios, hemos podido evitar la rescisión de tres contratos que inicialmente habíamos previsto: en la ronda noroeste de Burgos, en Castilla y León; en la autovía A-14, en Cataluña y en la autovía A-32, en Andalucía, así como la licitación de cuatro obras importantes para el Ministerio de Fomento, dos en la A-2 y una en la A-7, que habían sido rescindidas por motivos ajenos al ajuste. Como resultado global, hemos introducido mejoras presupuestarias en un total de 49 infraestructuras que corresponden a 98 actuaciones. La cifra de actuaciones es mayor porque en algunos casos mejoramos varias actuaciones de una misma infraestructura, como en la autovía del Cantábrico, en la que introducimos mejoras en diez tramos. Señorías, con esta actualización —les darán copia de todas las actuaciones— mantenemos nuestro compromiso inamovible de reducción del déficit, pero mejoramos sustancialmente el ritmo de ejecución de medio centenar de infraestructuras repartidas por todo el territorio español.

Pero más allá de minimizar los efectos del ajuste de infraestructuras que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento y que también están acometiendo el resto de administraciones —quizás con menos transparencia, pero con igual determinación— tenemos que sentar las bases de un nuevo modelo de financiación que garantice estabilidad para la construcción y conservación de nuestra red de transportes. Por ello, reitero el ofrecimiento de constituir una subcomisión para fijar los criterios de actualización del PEI y formular propuestas que propicien un marco estable de financiación de las infraestructuras y su mantenimiento. Debemos ser conscientes de que la inversión en obra nueva ha tocado techo; posiblemente no volvamos a estos niveles de inversión en décadas. Aun así, en los años 2009-2012 la inversión media anual en infraestructuras será similar a la ejecutada en un periodo de bonanza económica como fue el cuatrienio 2005-2008, que alcanzó la cifra

de 13.945 millones de euros, casi 14.000, y que supone un 65 por ciento más que en el periodo 2000-2003, que fueron 8.417 millones de euros. Además, hemos planteado un programa de inversión mediante colaboración público-privada que nos va a permitir seguir modernizando la red de transporte a la vez que extendemos en el largo plazo su impacto presupuestario y la garantía de su conservación. En el actual contexto económico la colaboración público-privada es una herramienta eficaz para acometer nuevas inversiones tanto en el campo del ferrocarril, de pasajeros y mercancías, como en auto-vías.

Señorías, desde que se presentó públicamente el Plan extraordinario de infraestructuras, en el que ya avanzamos sus principios generales, se ha venido trabajando en la concreción del mismo. En primer lugar, aquellos principios que se anunciaron se han plasmado en pliegos de cláusulas administrativas, que son las reglas que regirán los concursos. La redacción de estos pliegos ha supuesto un trabajo de detalle y especializado para corregir errores del pasado que todos conocemos y adaptar el sistema de colaboración público-privada a la compleja situación económica y financiera actual. Actualmente y mientras se ultima la aprobación de dichos pliegos, se está trabajando ya en el siguiente paso, que es la elaboración de estudios de viabilidad concretos para diversos proyectos. En los estudios de viabilidad se reflejan los condicionantes técnicos, económicos y financieros de todos y cada uno de los proyectos. El fruto de este trabajo es lograr el equilibrio entre las condiciones de mercado, creando un marco atractivo para la inversión y conseguir la eficiencia en la gestión y el gasto. A día de hoy ya estamos en condiciones de facilitar, debido a su avanzado grado de tramitación administrativa, una lista de proyectos susceptibles de ser licitados por régimen concesional en este año 2010. Considero que hacer público este listado es importante, tanto para los ciudadanos como para las administraciones, ya que así dispondrán de información de las próximas actuaciones que va a llevar a cabo el Ministerio de Fomento. También considero que es necesario para que las empresas del sector puedan plantear sus estrategias internas y su política de alianza a la hora de acudir a estas actuaciones que sacaremos a licitación en 2010, y muy pronto concluiremos todo el resto de actuaciones para 2011 y 2012, que también haremos públicas y que compartiré con SS.SS.

Señorías, como ya conocen, porque lo he venido reiterando en mis comparencias, además de la apuesta por el régimen concesional en infraestructuras tenemos que hacer frente a varios retos en los próximos años. En primer lugar, la inversión en conservación que, como ustedes saben, irá creciendo debido al incremento de nuestro *stock* de infraestructuras. En un escenario de diez años la inversión en conservación y mantenimiento ocupará la mitad del presupuesto del Ministerio de Fomento. Por tanto, se hace necesario plantear un marco financiero que haga sostenible este desafío. El otro gran reto, que

sí nos separa de los países de nuestro entorno, es el transporte ferroviario de mercancías. Desarrollar este transporte es vital, en primer lugar, para reducir los costes logísticos de nuestras empresas, que en muchos casos superan los costes laborales, y para mejorar la eficiencia energética del sistema de transporte, un requisito decisivo para cumplir nuestros objetivos de reducción de emisiones. También, y hay que decirlo, potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril supone reducir el tráfico de camiones y, por tanto, aumentar la seguridad y reducir el deterioro de nuestras carreteras. Con el fin de potenciar este transporte hemos convocado para la primera quincena de septiembre una conferencia sectorial con todas las comunidades autónomas, con las que definiremos, fruto del consenso, un plan estratégico del transporte ferroviario de mercancías.

Voy concluyendo. El valor de la política de infraestructuras es su permanencia en el tiempo. Desde el primer día como ministro he tenido muy claro que en un sistema público basado en la alternancia en el poder, en el que la obra que unos empiezan frecuentemente la acaban otros, todos los ministros de Fomento nos debemos a nuestros antecesores y a nuestros sucesores. Esta ha sido la guía en mi forma de actuar y ello me ha llevado a situar la concertación con todas las administraciones y la búsqueda de la eficiencia en cada euro de nuestros recursos públicos como pilares de la actuación en política de transporte. Considero que ante los retos y los cambios podemos tomar dos caminos: o tratar de ignorarlos hasta que la fuerza de los hechos los haga irremediables, o hacerles frente anticipando soluciones para no hipotecar el futuro. Lo responsable, aunque a veces sea más incómodo, es escoger el segundo camino. Muchas de las reformas que estamos llevando a cabo —véase la del sistema de navegación aérea, como el nuevo régimen laboral de los controladores, la nueva ley postal o la reforma del sistema portuario— son cambios que anticipan soluciones para los retos de futuro. Estoy convencido de que si todos somos conscientes de la responsabilidad que tenemos, si somos capaces de abandonar las pasiones y el enfrentamiento partidista para acercarnos a la realidad con rigor, podremos seguir haciendo un buen servicio a quienes tomen el testigo en nuestras responsabilidades. Saben que por mi parte estoy dispuesto a estudiar sus propuestas y aportaciones. Tenemos la oportunidad de entendernos para hacer algo importante, que es sentar las bases del futuro del transporte. Está en nuestras manos saber aprovecharla. Confío en que así sea. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en el orden que indiqué anteriormente, es decir, de menor a mayor, tiene en primer lugar la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, del Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Quiero agradecer la comparecencia del señor ministro y decir, en primer lugar, que nos congratulamos del anuncio de que se dispondrá de algo más de 500 millones de euros adicionales que, si no me confundo, usted ha elevado ahora en su intervención, fruto de algunas políticas de ahorro, en torno a los 700 millones de euros, que va a aliviar en parte el ajuste inicial previsto, el fuerte recorte en la inversión de infraestructuras. Nos congratulamos, creemos que es una buena noticia, porque el Bloque Nacionalista Galego siempre ha defendido que la inversión en obra pública y en un contexto de crisis económica tiene un efecto anticíclico y contribuye a la reactivación de la economía y a la generación de empleo. En ese sentido, nosotros consideramos que el plan de ajuste, y en particular en el terreno que nos ocupa, que es la reducción drástica en la inversión en infraestructuras, significa tanto como sacarle el oxígeno al enfermo cuando uno está en la UCI. Cuando la economía privada dista aún mucho de haber consolidado la recuperación económica, desde nuestro punto de vista reducir drásticamente la inversión pública y acompañar esto de otras medidas que van a tener un impacto en la reducción del poder adquisitivo de los ciudadanos y, por tanto, en la merma de su capacidad de consumo, es totalmente contraproducente para enfrentar una estrategia de salida de la crisis. Así, dado que usted ha reiterado que la mayoría de los grupos no se han opuesto a las reducciones en la inversión pública en los distintos debates que se han sustanciado desde el plan de ajuste, quiero recordar que el BNG ha expuesto estos argumentos con reiteración tanto en sus dos últimas comparecencias en esta Comisión, como en el debate de política general sobre el llamado estado de la Nación e incluso en propuestas de resolución fruto de ese debate; recuerdo que hubo una resolución aprobada finalmente por unanimidad que defendía el mantenimiento del volumen de la inversión en materia de infraestructuras en Galicia.

Dicho todo esto, creo que además todos los portavoces presentes en esta Comisión tenemos constancia muy directa de las consecuencias que está trayendo consigo esta reducción drástica en inversión en infraestructuras en los territorios afectados por actuaciones que ahora están prácticamente paradas, paralizadas, fruto de la reprogramación en marcha: se están produciendo rescisiones de contratos con empresas subcontratadas, se están produciendo rescisiones o no renovación de contratos a trabajadores que operaban en estas obras, con el consiguiente impacto negativo en las economías de estas comarcas, aparte de introducir un mayor horizonte de incerteza sobre la conclusión y puesta en servicio de estas actuaciones. Por lo tanto, insisto en que creemos que es una buena noticia que esto se alivie, que ahora se aminore la reducción de la inversión prevista, pero hemos de decir también que nos causan perplejidad los continuos cambios de criterio que observamos en su departamento y en el Gobierno. Primero se anuncia una reducción importante de la inversión en infraestructuras,

después se anuncia un nuevo ajuste sobre el ajuste y, posteriormente, un plan extraordinario de infraestructuras sustentado en la colaboración público-privada para paliar en cierta medida los efectos de este ajuste pero sin concretar apenas los contenidos y actuaciones que se contemplarían con cargo al mismo. De hecho tenemos ahora mismo un primer avance y se anuncia que se aliviará el recorte de inversiones al mejorar las previsiones presupuestarias para el año 2011. Creo que es inevitable concluir a la vista de todo esto que el Gobierno sigue transmitiendo una sensación de continua improvisación, de continuas contradicciones, de continuos cambios de criterio, que denotan desde nuestro punto de vista la ausencia de una auténtica planificación para hacer frente a la crisis económica.

Hechas estas consideraciones generales, en mi opinión, el objeto que tiene esta comparecencia suya ante la Comisión es aclarar de una manera mucho más detallada y exhaustiva cuál va a ser el destino de estos recursos presupuestarios adicionales para el año 2011 y en ese sentido creo que se puede demandar que usted entre en una mayor concreción, no simplemente pasar este listado de actuaciones que, sin incluir cantidades, verán mejorada su financiación con cargo a los presupuestos del año 2011. Es necesario que también se detallen cantidades orientativas. Usted, y se lo digo con todo respeto, señor ministro, insiste en una obiedad, la última palabra la tienen los Presupuestos Generales del Estado y por tanto las modificaciones que en su trámite parlamentario introduzca esta Cámara. Eso ya lo sabemos, para este viaje, permítame la expresión, no hacían falta tantas alforjas, pero independientemente de que en los Presupuestos Generales del Estado se detalle la propuesta de reprogramación que hace el Gobierno y de que la última palabra, por supuesto, la tenga esta Cámara, que es la que tiene que aprobar los presupuestos con las modificaciones que decida introducir, el Gobierno tiene la obligación ante esta Cámara de explicar con el máximo detalle y la máxima concreción posible, cuáles son sus propuestas. Esto fue lo que motivó en su momento que distintos grupos solicitáramos su comparecencia.

A nosotros nos preocupan distintas actuaciones en Galicia, pero en particular voy a citar dos: la autovía del Cantábrico A-8 y el eje atlántico ferroviario en particular en su vertiente sur. No le tengo que convencer de que la autovía del Cantábrico es una autovía fundamental para vertebrar todo el norte de la península Ibérica. A su paso por Galicia se constata en distintos tramos la práctica paralización de las obras. Esa situación que antes describía de subcontratas que han dejado de trabajar, de rescisión de contratos a trabajadores, se da en varios tramos de la autovía del Cantábrico a su paso por la provincia de Lugo. Quiero recordar que estamos hablando de una autovía cuya conclusión inicialmente estaba prevista en el año 2007 y luego se fijó la fecha de finales del año 2011 para su conclusión definitiva; después los problemas constructivos en el tramo Mondoñedo-Lindín han retrasado la fecha de finalización hasta el año 2012.

Con la reprogramación usted ha dicho que también esta autovía se vería afectada por lo menos en un año. El ajuste presupuestario introduce ahora mayor incertidumbre. Ahora aparece en esta lista de actuaciones que el ministerio avanza que verían mejorada su financiación con cargo a estos recursos adicionales, pero yo le pido a usted mayor concreción. En la prensa gallega ha trascendido que su ministerio manejaba la cifra de 100 millones de euros adicionales: 50 para los tramos pendientes de construcción en Asturias y 50 para los tramos pendientes de construcción en Galicia. Me gustaría que corroborase si esta cifra es cierta; si no, que me aclare cuáles son las dotaciones presupuestarias que ustedes proponen, por mucho que los presupuestos los tenga que aprobar en última instancia el Congreso, y en particular que nos aclare la situación de los tramos donde observamos una práctica parálisis de las actuaciones. Estoy hablando del tramo Lorenzana-Mondoñedo, del tramo Mondoñedo-Lindín, aunque es cierto que en este tramo el ministerio está redactando una corrección del proyecto constructivo, por problemas surgidos que usted bien conoce, y esto en cierta medida justifica ese retraso; del tramo Lindín-Candia y del tramo Touzas-Vilalba. Me gustaría que nos aclarase con el mayor detalle posible cuándo se van a retomar las obras en estos tramos, dado que están prácticamente paralizadas, y cuándo está prevista su conclusión.

También me gustaría que con el mismo detalle nos explicase en qué medida estos recursos adicionales van a mejorar la dotación para el eje atlántico ferroviario, sobre todo en su vertiente sur, porque prácticamente están paralizadas las obras en dicha vertiente, en particular entre Padrón y Vilagarcía. Asimismo ha trascendido en la prensa gallega que su ministerio manejaba la posibilidad de dotar estas actuaciones con 100 millones de euros adicionales. Nos gustaría que lo corroborase, que lo confirmase, o si no que nos aclarase cuáles son sus perspectivas al respecto, y que nos aclarase con estos recursos adicionales cuál es la fecha de finalización definitiva del eje atlántico ferroviario. De una manera mucho más sucinta, hay otras actuaciones que afectan a Galicia en esta relación y quisiera que nos aclarase sus previsiones con mayor detalle con respecto a la A-54 Lugo-Santiago y la AC-14, la tercera ronda, el nuevo acceso a la ciudad de A Coruña. Y observo que en esta lista de actuaciones no está la A-56 entre Guntín y Ourense, por tanto me gustaría que confirmase si su ministerio no maneja mejorar la dotación presupuestaria para esta actuación.

Ya para concluir, simplemente algo que me llama la atención y le pido que nos lo clarifique. En su anterior comparecencia usted manifestó expresamente que antes de final de año su ministerio pondría sobre la mesa una solución que permitiese acometer la financiación en su totalidad de la línea de alta velocidad de conexión central a Galicia, Olmedo-Ourense-Santiago, de cara a confirmar la fecha de finalización actualmente contemplada en el entorno de finales del año 2015. Ahora usted acaba

de pasarnos un listado donde incluye la línea de alta velocidad Olmedo-Ourense-Santiago dentro de la relación de actuaciones que se contemplará en el Plan extraordinario de infraestructuras que se licitará en el año 2010. Entiendo por tanto que su ministerio opta por la vía concesional, por la vía de la colaboración público-privada para asegurar esa ejecución, pero permítame que le formule la pregunta al revés: ¿qué ocurre, que si el concurso no prospera, si no hay interés de las empresas constructoras en acometer esta ejecución, esto introduce una incerteza sobre los compromisos adquiridos, no se van a acometer los recursos necesarios con cargo a los Presupuestos Generales del Estado? Le pido que nos aclare este aspecto, si su ministerio ha valorado esto y cuáles son los planes concretos que tiene al respecto.

Por mi parte, dado que está agotado el tiempo, nada más, pero le pido mayor concreción, mayor detalle en su turno de réplica que simplemente este listado que nos acaban de remitir.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el señor Llamazares, por Izquierda Unida, tiene la palabra.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señor ministro, por su comparecencia, que no sé si es una comparecencia voluntaria o involuntaria, algunas veces le veo ilusionado por comparecer ante la Cámara, otras le veo pues reticente, parece ser que le hemos traído sin necesidad. Nosotros creemos que era necesaria esta comparecencia, en primer lugar por las incertidumbres que ustedes dejaban en su primera comparecencia. Yo entonces la caractericé de comparecencia queso gruyer, donde una parte sólida no empece para que haya una parte bastante vacía. En ese sentido esa comparecencia quedó en mi opinión con vacíos evidentes a pesar de que usted hizo afirmaciones muy contundentes que luego en el tiempo se han visto desmentidas por la realidad. Dijo usted entonces que la propuesta de reconfiguración, de reprogramación —estos términos que son aportaciones al castellano que sin lugar a dudas serán contemplados por la Real Academia Española de la Lengua—, estas reprogramaciones, digo, que usted proponía, contaban con un acuerdo social, con un acuerdo político. Yo dije entonces en esa comparecencia que por el movimiento de la Cámara no parecía que esas medidas tuvieran un acuerdo político incluso en sus propios bancos, pero es que hemos visto durante estos días que no tienen acuerdo social, es decir, que la propia patronal y los sindicatos consideran que se les ha ido la mano en el recorte en materia de infraestructuras y que no han participado en ese proceso de ajuste de las infraestructuras. Por tanto esa es una razón de fondo para que usted esté hoy aquí. Hay más razones de fondo para que esté usted hoy aquí que para que esté Seopan en la reunión con el Gobierno, o tantas razones para una cosa como para la otra. Por tanto, hay una razón en esa materia importante.

Hay otra razón, señor ministro, que es la subasta que ha comenzado desde el momento en que se abrió la

incertidumbre sobre qué obras se aplazan y por cuánto se aplazan. Hemos visto que parte de la subasta se realiza por territorios, hemos visto como en algún territorio se plantea qué obras quedan pendientes y hemos visto también como presidentes de comunidades autónomas se reúnen con el presidente del Gobierno para ver cómo va lo suyo —me parece que legítimamente—, pero de alguna manera se ha abierto una subasta también en esta materia por cómo queda el reparto final del ajuste.

Por otra parte, hemos visto también como ese ajuste del que usted hablaba en unas declaraciones de finales de julio, en el sentido de que se mantendría el volumen de inversión que hubo en los momentos más favorables de la inversión en infraestructuras en España, no es, como usted ha dicho hoy mismo, una desaceleración de la inversión, sino que nos encontramos, señor ministro, ante un parón de la inversión que va desde recortes del 30 por ciento a ajustes del 50 y talas del 80 por ciento respecto a lo que estaba previsto en una determinada inversión en infraestructuras, con las consiguientes consecuencias en materia de empleo. De hecho, los sindicatos de la construcción calculan que a pesar de todo, a pesar de la reprogramación y de los matices a la misma, están en peligro aproximadamente 100.000 empleos en las infraestructuras públicas. Por tanto, señor ministro, hay muchas razones para que esté usted aquí hoy y hay razones de urgencia porque tenemos la impresión de que la declaración anterior y también los matices a la reprogramación han creado incertidumbre, no solamente sorpresa o malestar en el sector de la construcción, en los trabajadores y también en las empresas, sino incertidumbre por cómo le va a cada uno de los sectores, a cada una de las obras e incluso a los tramos de cada una de las obras.

Hoy continuamos, señor ministro, jugando al ratón y al gato o al gato y al ratón, como quiera usted decirlo, porque nos pone encima de la mesa una serie de obras que pueden costar esos 500 millones de euros o pueden costar 1.000 millones de euros. De hecho, usted se cura en salud y habla de actuaciones que habían sido reprogramadas en su calendario de ejecución y de que se mejorará la inversión. La primera pregunta que tengo que hacerle necesariamente es qué quiere decir eso, ¿que se recupera el calendario de inversión de todas estas obras, sí o no? Si usted dice que se recupera el calendario de inversión de todas estas obras, usted se pasa de vueltas, son las cuentas del Gran Capitán, porque este conjunto de obras, recuperando el calendario de inversión, pasa no ya de los 500 o de los 700 sino del doble de la cantidad que usted ha reprogramado.

Para terminar mi intervención, señor ministro, tengo que decirle en primer lugar que me felicito de que hayamos vuelto, en relación con los controladores aéreos, a la cordura y a la negociación colectiva, que me parece la única salida para los conflictos; estoy convencido de ello y, por tanto, me felicito. Le felicito también por los matices o aportaciones a la reprogramación, pero quiero recordarle que estas son apenas el 8 por ciento de lo que

va usted a recortar y que en materia de empleos son 8.000 empleos los que se salvan de más de 100.000 que están en peligro con ese ajuste.

Acabo, señor ministro, diciéndole que nosotros no hemos estado de acuerdo con el ajuste y que no lo estamos ahora, como sabe usted perfectamente, que hay un debate económico y político sobre la mejor manera de salir de la crisis. Ustedes han adoptado una forma de salir de la crisis mediante el control y la obsesión por el déficit. Se les podría llamar, en palabras de Krugman, los halcones del déficit. Nosotros no tenemos esa preocupación, creemos que se puede abordar el tema en un periodo más largo del déficit y que hay que abordar el problema de los recursos públicos de otra manera. Espero que la reflexión que usted hizo y que no terminó en la reunión y en la presentación de las medidas con la ministra de Economía termine en el sentido de lo que planteaba Krugman de responsabilizar más a los que más tienen de la salida de la crisis y no de repartir de manera desigual la salida de la crisis.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Ridaó.

El señor **RIDAO I MARTÍN**: Aprovecho, señor ministro, este capítulo protocolario pero no por ello menos sincero para agradecer no solo su comparecencia y sus explicaciones —aunque debo reconocer que han sido bastante sucintas en algún aspecto y espero que ulteriormente tengan alguna ampliación por su parte—, sino para referirme precisamente a una cuestión de forma, de método. Ya sabe usted que en política y en democracia las formas son parte del contenido, en este caso incluso de contenido económico. Lo digo porque usted hoy, como es lógico, se ha jactado del anuncio de ese rescate de infraestructuras que ya llega a esos 700 millones de euros, o de esa suavización del ajuste, para utilizar el mismo eufemismo del Gobierno, pero la forma en que usted y el Gobierno se han conducido en este tema no es precisamente para tirar cohetes. Ustedes casi han sepultado lo que de positivo tenía este anuncio. Además, de la forma en que se ha hecho este anuncio, nos ha costado dinero, porque el presidente del Gobierno anticipó esa suavización del ajuste sin hacer referencia al buen comportamiento de la deuda, que es de donde ustedes van a liberar algunos recursos y es la fuente de la que se nutren los recursos adicionales de los que va a disponer su ministerio —eso lo hizo la vicepresidenta económica con el casco de bombero puesto—, y la consecuencia de ello es que continúa la sensación de improvisación, de cambio de criterio, y además, en cuestión de horas, después de ese primer anuncio que debía ser positivo, se disparó hasta 15 puntos el diferencial con el bono alemán. Lo digo porque usted hacía referencia en primera instancia en su intervención a la volatilidad de los mercados financieros. Pues muy bien, la forma en que ustedes hicieron un anuncio que aparentemente debía ser positivo nos ha costado dinero. Ustedes no se

enmiendan ni a tiros en el tema comunicativo ni proyectan una imagen de firmeza. Lo digo porque ustedes se quejan repetidamente de que les criticamos por esta improvisación, pero, fíjese, ya no le hablo ni de la polifonía veraniega del Gobierno, de la que usted sabe algo por cierto, ni de los globos sonda a los que hemos asistido durante estas últimas semanas.

En segundo lugar, quiero volver sobre una cuestión particular a la que usted ha hecho referencia hoy como lo hizo hace aproximadamente un mes y es la oportunidad de este recorte. Huelga decir por nuestra parte, por parte de Esquerra, que a nosotros no nos gusta en términos generales la política económica de este Gobierno, entre otras cosas porque juzgamos como inoportuno y como erróneo el recorte de la política social, pero particularmente de la inversión productiva en el capítulo de infraestructuras. Usted sabe que defendemos alternativas por la vía del gasto improductivo, pero también por la vía de los ingresos y de la fiscalidad, otro capítulo sobre el que usted también sabe alguna cosa.

Señor ministro, seguramente el recorte de infraestructuras es el más goloso, el más fácil y el más rápido, pero no es la mejor solución si se quiere actuar a la hora de reactivar empleo, la ocupación y la actividad económica, porque el ahorro no es tal, y usted lo sabe. Como titular del departamento de Fomento sabe que por cada euro invertido se recupera 0,6 por la vía de la fiscalidad, pero también por la vía de la Seguridad Social, y sabe que por cada euro que se desinvierte hay que pagar más paro y más desempleados. Por tanto, este recorte, señor ministro, adolece de una falta de visión estratégica descomunal y más bien tiene que ver con una perspectiva cortoplacista por parte del Gobierno que nos va a costar, por cierto, nuevamente mucho más dinero al contribuyente. La Confederación Estatal de la Construcción estimaba hace pocas semanas que este recorte va a suponer un intenso incremento del desempleo, entre 75.000 y 100.000 desempleados más. Además, si el paro en gran parte es consecuencia sobre todo del pinchazo de la burbuja inmobiliaria, significa que básicamente se nutre de un ámbito de un sector económico como el de la construcción y que en este caso debería al menos tener salida en la obra civil y en la obra pública. Por tanto, el Gobierno debería actuar de forma decidida en un sector sensible, que representa entre el 13 o el 14 por ciento del PIB total de la economía española, como dique de contención y ustedes no lo han hecho.

En tercer lugar, más allá de la oportunidad del recorte, está el contenido. Si hay recorte, si debe haber recorte, hay que ver qué recorte, porque el recorte en un contexto de crisis debe responder, como usted ha explicado también, a razones de priorización y también de actuación con la mayor eficiencia y con la mayor eficacia. Dicho esto, que es una afirmación que usted ha hecho solemnemente hoy, y no solo hoy sino otros días, se ve de pronto que en el diseño de infraestructuras de su ministerio hay algunas cosas sagradas, que son intocables, entre ellas esa opción renovada de su ministerio por un

modelo radial centralista de kilómetro cero, de todo empieza y acaba en la Puerta del Sol. Ese empeño en hacer llegar el AVE casi a cualquier capital de partido judicial va engullendo poco a poco energías presupuestarias de forma ineficiente. Fíjese, a fin de año España será el país que tenga una longitud de red de alta velocidad mayor del mundo, pero paradójicamente, veinte años después de haber iniciado este proceso, el AVE sigue sin llegar a la frontera francesa ni tampoco llega a Marruecos a través del eje mediterráneo, que debería ser el principal polo de infraestructuras, después de ser, como es conocido, el principal polo también de actividad económica y de transporte de toda la Península, ese eje de Algeciras, pasando por Almería y el País Valenciano hasta el Principado de Cataluña.

Acabo precisamente con una referencia territorial al caso catalán. Cuando usted dijo en primera instancia que iba a reprogramar lo no prioritario pensamos que el tijeretazo no iba a afectar a las obras más estratégicas y más vitales, pero enseguida vimos que eso no era así, que las víctimas propiciatorias de este ajuste no solo eran las carreteras y algunos ejes ferroviarios sino también algunos territorios concretos. Usted ha dicho que Cataluña no iba a salir mal parada. Que santa Lucía le conserve la vista muchos años, porque le afecta al 13 por ciento del total, más de 1.200 millones de euros. Usted hizo un anuncio hace algunas semanas, quizá para endulzar el jarabe de palo de la sentencia del Tribunal Constitucional, de que Cataluña no iba a salir mal parada. Vamos a cuantificar y ver exactamente lo que hoy usted ha añadido y ha puesto encima de la mesa, pero lo cierto es que Cataluña es una de las grandes damnificadas de esta decisión del Gobierno y, además, a través de una decisión que es unilateral, que no se ha tomado de mutuo acuerdo con la Generalitat. Hace pocos días ustedes han hablado con la Junta de Andalucía. El Gobierno de la Generalitat, al menos por boca de su consejero de política territorial, que es primo hermano de usted, dicho sea en términos políticos, ha dicho abierta y públicamente que hay un error estratégico en la decisión que usted ha tomado. Por tanto, si aparentemente había algún acuerdo, eso no se compadece para nada con lo que ha dicho públicamente el Gobierno de la Generalitat. Por ejemplo, ¿el acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat no es prioritario? No hay un solo aeropuerto en toda Europa que aspire a ser un auténtico *hub* intercontinental del sur de Europa que tenga unas pésimas conexiones con la red urbana, como el de Barcelona en estos momentos. Hoy —le pido un poco más de luz y con eso acabo— usted anuncia algunas correcciones en un ajuste especialmente lacerante, como la anulación del contrato de la A-27, de la variante Valls-Montblanc; también nos lo plantea en la A-14 a su paso por Lleida. Nos parece kafkiano lo que está pasando con la A-2 en Girona, porque hay tres tramos, de los cuales al parecer ustedes recuperan uno. Nos gustaría que nos precisara qué tramos de la A-27, de la A-14 y de la A-2 en Girona van a volver a ejecutar, por qué cuantía y en qué tiempo se van a ejecutar.

Finalmente, me gustaría que usted hiciera referencia al cumplimiento o no de la adicional tercera. Quiero recordarle que la adicional tercera está pensada para compensar el esfuerzo histórico anticipador en forma de infraestructuras hecho por Cataluña y también la inversión acumulada durante muchos años, y corre el riesgo de ser el negocio de Roberto con las cabras, porque su vigencia acaba en 2012, que es cuando se acaba también el plan de austeridad del Gobierno. Por tanto, nuestro gozo en un pozo. Solo en 2010, y usted lo sabe, deberían haberse invertido 4.400 millones de euros. Me gustaría saber adónde van a ir a parar esos recursos y si usted piensa o no cumplir con lo que previene la adicional tercera del Estatut.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Señor ministro, desearía iniciar mi intervención —ante la imposibilidad, en tanto que representante o portavoz del Grupo Vasco en el Congreso en la Comisión de Defensa, de asistir hoy a los funerales, que si no estoy equivocado tendrán lugar a las 7 de la tarde en Logroño— expresando mis condolencias y la solidaridad de mi grupo a los familiares y compañeros de los dos guardias civiles, así como del intérprete, que han sido asesinados en Afganistán.

Señor ministro, ya entrando en la materia objeto de esta comparecencia le supongo conocedor de que en la Diputación Permanente del pasado lunes, mi grupo no votó a favor de esta comparecencia, por escepticismo, por lo que nos podía deparar. Si quiere, por un cierto escepticismo preventivo, aunque también habría que decir que de un cierto escepticismo muy escarmentado, escarmentado genéricamente. Somos de los que creemos, y hemos experimentado profusamente, que por mucho hablar no se produce necesariamente más información. Esto ya está perfectamente conocido en el ámbito de las ciencias de la información. Mucho hablar produce más veces ruido que información. En concreto nos parecía que tras la comparecencia del pasado día 22 de julio y tras lo que el verano nos ha traído, en unos casos por su boca, en otros casos por boca del propio presidente del Gobierno, lo que usted nos iba a ofrecer hoy aquí con un mínimo de rigor y consistencia no se merecía una comisión extraordinaria y urgente, y, se lo voy a decir, lo ocurrido hasta ahora nos confirma en este convencimiento. Ya sé que al señor Llamazares le ha parecido lo contrario, pero a mi grupo, muy al revés, nos lo confirma. Creo que no hubiera habido ni un solo dirigente empresarial que hubiera convocado a tanto señor y señora ilustres para dar las informaciones de las que hoy nos hemos hecho sabedores aquí en esta comparecencia. Estoy convencido, mucho menos en época de restricciones, señor ministro, y en época de apretarse el cinturón. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)** De todas formas dije entonces que ya que estábamos dis-

puestos a perder el tiempo, lo justo, lo menos posible. Para que sea el mínimo posible quisiera aprovechar la ocasión, señor ministro —y al hilo de lo que hemos venido hoy a debatir aquí—, de transmitirle algo que, por cierto, le hubiera transmitido por igual en periodo normal de sesiones, pero ya que estamos aquí y para no perder del todo el tiempo, voy a hacerlo.

Usted fue designado ministro el 7 de abril de 2009. Yo le recordé entonces que le quedaban a usted mil dieciocho días en el mejor de los casos, en la mejor de las hipótesis. Desde entonces han pasado un año, cuatro meses y diecinueve días, con lo cual, si quitamos quinientos y pico, le quedan menos de quinientos días o alrededor de quinientos días. Usted llegó a este ministerio y ya desde el primer momento creí entenderle que lanzaba un mensaje de: hasta aquí hemos llegado con este ministerio. Yo creí entenderle eso. Al poco se dio cuenta de que la situación económico-presupuestaria y financiera además obligaba a ello. Pero además, tal como usted nos anunció, venía a darle la vuelta al ministerio como a un calcetín, a hacer un nuevo ministerio, a que las cosas tal cual habían sido no lo fueran en adelante. Así lo percibí yo, señor ministro, y sus diversas, abundantes y amplias comparecencias que he repasado antes de llegar hoy me confirman que usted sigue en esta línea, retóricamente hablando; no solo retóricamente. En algún sentido su actuación, acertada o no, que ya veremos cómo acaba la historia, en el tema de los controladores aéreos y la forma en que lo ha aprobado constituyen una cierta expresión de hasta aquí hemos llegado, es cierto. Y luego están los discursos. Hoy nos ha dicho también que esto ya no va a volver a ser —no se sabe hasta cuándo— lo mismo que ha sido hasta ahora.

Este diputado personalmente y su grupo nada tienen que objetar a ese ministro contundente, puntito radical, que dice querer mirar a los problemas de frente y abordarlos con decisión, con principios claros, firmes y con contundencia; nada que objetar, nada salvo que según pase el tiempo vayamos viendo que entre la retórica y la actuación política se va introduciendo una cuña que ya no responde tanto a ese discurso, y mucho nos vamos temiendo esto último. Ya tuvimos un primer hecho políticamente muy relevante respecto a esta manera de actuar cuando le vimos actuar en los términos en que lo hizo en la Ley de Puertos. Su discurso era radical, pero usted hizo un acuerdo de conveniencia para salir del paso con el Partido Popular. No voy a analizar más ese tema porque ya hemos tenido el debate a ese respecto y sé que hay una discrepancia entre su interpretación y la nuestra, pero la nuestra es esta, que del discurso radical habíamos pasado a un arreglo, a un arreglillo conveniente entre los dos grupos.

Permítame centrarme algo más en lo que ha ocurrido a partir del día 22 de julio, su última comparecencia, hace un mes y cuatro días. En su comparecencia del citado día, con contundencia y con ese puntito de radicalidad a que me refería, nos dijo básicamente dos cosas: primero, toca ajustar el cinturón de las infraestructuras

de transporte de este país a un escenario presupuestario duro. Se refirió a un sistema de ingresos altamente cuestionado y aludió al informe de la Comisión Europea que hablaba de cómo los ingresos de este país eran debidos en un 75 por ciento —dijo 75 y 70, supongo que era 75— a un crecimiento anómalo de la economía española. Vamos, que no iba a volver ese incremento. Nos dijo también algo que ha vuelto a decir: Estamos necesitados y comprometidos con la reducción del déficit. Y nos recordó algo que no ha recordado hoy, que desde el año 2013 se acabaron los fondos comunitarios. Dijo usted: Hay que apretarse el cinturón. Y nosotros dijimos: Sí. Dijo usted en segundo lugar: Lo voy a hacer con rigor y con eficiencia. Para eso —dijo— estoy dispuesto a definir un nuevo sistema, un modelo económico financiero. Nos anunció una subcomisión para eso, y ha estado usted durante este verano lanzando globos sondas, que si unas tasas... Nos viene lanzando antes del verano esto del público-privado, que es un concepto genérico. Dicho de otra forma, usted puede querer licitar las obras, pero hay que ver si la iniciativa privada entra. Le puedo yo contar casos de concesiones ya hechas de autopistas que no se han ejecutado. ¿Por qué? Porque las cuentas no salían. Luego estamos por ver, además de su voluntad de licitar, que usted hoy nos ha expresado, si la iniciativa privada entra a ellas. A este respecto permítame ser un poco escéptico.

Más tarde hablaré de ello, pero hemos desarrollado las infraestructuras muy ampliamente en muchos campos, lo hemos hecho con dinero público contante y sonante, y ahora que nos quedan no voy a decir flecos, pero en algunos casos sí, resulta que va a entrar la iniciativa privada. Es decir, en tal caso habríamos hecho al comienzo las hipótesis menos productivas económica y financieramente y habríamos dejado las que más había que hacer, las que antes había que hacer para ahora, y por eso supuestamente entraría la iniciativa público-privada. Yo, hasta ver, como santo Tomás: no me lo creo del todo, o al menos mantengo una prudencia. Usted dijo en la comparecencia: ... teniendo en cuenta que nuestras necesidades reales de nuevas infraestructuras de transporte sean notablemente menores, llegando incluso en algunos casos, como el portuario, el aeroportuario y el de carreteras a estar cerca de una situación de sobrecapacidad. Es una frase textual de su comparecencia del pasado 22 de julio. En tal caso, es evidente que siempre se debieron hacer, que urgen y que son absolutamente necesarios estudios sobre la rentabilidad económica y social de los proyectos. Es decir, sería bueno que usted aplicara desde ya este rigor, que se analice a fondo y con claridad qué proyectos se van a hacer, que se hagan los estudios económico-financieros y posteriormente se vaya a su adjudicación. Esta es la parte —iba a decir poética, pero quito lo de poética por mayor respeto a los poetas— retórica. ¿Qué ha pasado desde aquel 22 de julio, señor ministro? ¿Está en condiciones de afirmar que los pasos que ha dado usted mismo, su ministerio y el Gobierno responden realmente a estos principios? Para empezar,

en cuanto a los 500 millones, o los 700 que nos ha anunciado hoy —los 200, si usted ha sacado las cuentas y los va ahorrando, me parece bien—, da la impresión a veces de que en cuanto ven ustedes en el firmamento una nube medianamente oscura, se ponen a regar por todos lados, como si fuera a llover lo que no está escrito.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beloki, tiene que ir concluyendo, su tiempo terminó.

El señor **BELOKI GUERRA**: Voy concluyendo.

Estamos en una situación complicada y difícil, usted lo ha dicho, y que yo creo que exige una actuación de mayor prudencia. Vamos a imaginar que efectivamente esos 500 ó 700 millones se confirman. ¿En qué gastarlos? Usted ya ha remitido al ejercicio presupuestario, y me parece razonable, porque podríamos hacer comparecer aquí y preguntar uno a uno a todos los ministros, que sabemos que van a recortar sus presupuestos este año de una forma increíble, pero para eso esperamos al ejercicio presupuestario, razón por la que mi grupo no apoyó la comparecencia el otro día. Pero hay que estar de acuerdo sobre todo en gastarlos con rigor. ¿Usted cree que lo que han hecho con el presidente de Cantabria es de rigor? Tengo aquí los pasos dados y algunas de las afirmaciones que usted ha hecho. Usted, en respuesta el presidente de Cantabria, explicó que de lo que se trata es de hacer lo mismo con menos recursos y por tanto hay que introducir criterios de eficiencia y optimizar bien los recursos. Dijo usted incluso que si un trazado que lleve el AVE a esta comunidad autónoma cuesta 4.500 millones y puede llegar por otro trazado por 2.500 millones su responsabilidad como gobernante es hacerlo por el trazado que cueste menos. Indiscutible. ¿Tienen ustedes el estudio económico-financiero de ese trazado para tomar esa decisión? Usted nos prometió que en cuanto estuvieran los estudios económico-financieros se nos entregarían a los señores diputados. Yo le pido formalmente, si esa decisión está avalada por un estudio económico-financiero, que nos lo haga llegar, como prometió en la comparecencia del 22 de julio. Si no, lo del rigor y la contundencia empieza a tener lagunas.

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

El señor **BELOKI GUERRA**: Terminó, señor presidente.

Lo mismo podría decir del 25 por ciento que ha anunciado el señor presidente del Gobierno, que tampoco me parece de rigor, y con esto termino. No le voy a discutir ningún recorte, ya vendrá el tiempo de discusión de todo eso; a mi grupo no le gusta recortar, pero le gusta todavía menos una determinada forma de hacer las cosas. Si alguna crítica tendría que hacerle no es que hoy nos anuncie unos recortes y mañana otros, sino lo que eso supone, una determinada forma de hacer que nos parece

que justamente va contra el rigor, contra ese rigor con el que usted anunció que iba a llevar su departamento y a nosotros nos gustaría que lo hiciera de verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Macias, en nombre de Convergència i Unió tiene la palabra.

El señor **MACIAS I ARAU**: En nombre de mi grupo, Convergència i Unió —Convergència Democràtica y Unió Democràtica de Catalunya—, quiero expresar al señor ministro como miembro del Ejecutivo nuestro pesar por el hecho bélico acaecido en Afganistán con el resultado trágico de tres muertes españolas. Repito, queremos hacer llegar nuestro pésame y nos adherimos a lo manifestado por el presidente de la Comisión.

Otra cuestión previa es relativa al acuerdo de AENA con los controladores, acuerdo, digamos, dinámico puesto que no hemos llegado aún al final de la resolución. El acuerdo es positivo y en este sentido creo que cabe felicitarlo, dado lo que hubiera supuesto en estas fechas una perturbación importante en el tráfico aéreo, y por tanto en el turismo, en un país como España, en el cual el turismo es tan importante.

Vayamos a la comparecencia. Nuestro grupo también presentó la solicitud de comparecencia, que fue aprobada como las otras dos, y me voy a permitir leer la petición, que está informada. Nosotros pedimos la comparecencia del señor ministro para informar sobre el replanteamiento de los recortes en infraestructuras, tanto los que implican rescisión de contratos como los que implican modificación del plazo contractual, concretando los calendarios para cada una de las obras afectadas. Evidentemente, de las dos listas suministradas por el señor ministro, hay un cierto y parcial cumplimiento de esta petición. Por tanto, comprenderá que mi intervención sirva para intentar conseguir de usted la información que nosotros pedimos y que fue avalada por los votos de los miembros de la Diputación Permanente.

Me va a permitir también, señor ministro, que seamos un poco gráficos, porque creo que esto siempre ayuda. Ya que estamos en tiempos de recortes, me he traído unas tijeras y he hecho un sencillo recorte. He hecho lo que yo llamo el iceberg de los recortes que usted nos anunció en su última comparecencia. Usted no puede leerlo desde allí, pero se lo leo. Una pequeña parte, es decir, lo que flota en la superficie, sería la lista que nos dio, las rescisiones de contratos. Hay un segundo apartado, que según usted afectaba al 20 por ciento de las obras, que era el aplazamiento de ciertas obras y, finalmente, hay un grueso de suspensión de nuevas licitaciones. Por lo tanto, la magnitud de los recortes es esta, pero nosotros conocemos por el propio ministerio solo esta pequeña parte y conocemos porque lo vemos y nos lo cuentan los ciudadanos, los alcaldes y las empresas cómo se están produciendo los aplazamientos. Ahora, siguiendo con el símil —he utilizado esta carpeta porque así hago un poco de propaganda de Convergència i Unió— **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: La veo muy**

troceada.— Risas.), me permitirá el señor ministro que le muestre la proporción del recorte que usted nos anunció y la presunta restitución que usted ha anunciado. La proporción es esta **(mostrando dos triángulos de distinto tamaño)**, por tanto, que sepan todos los ciudadanos que el ajuste era esto y lo que se restituye es esta otra cantidad. Bienvenido sea; yo prefiero esto que quedarme en nada. Sin embargo, señor ministro, a la luz de lo que conocemos y de los datos que nos ha dado, estamos notablemente preocupados. Me va a permitir que manifieste esta preocupación a partir de unas cuantas circunstancias. Saben que a mí me gusta hablar en general, pero voy a tener que poner nombres y apellidos a las obras para que nos entendamos. En primer lugar, uno se sorprende de que ni la conexión viaria ni la ferroviaria con el puerto de Barcelona y con el aeropuerto de Barcelona —obras todas ellas consideradas de una gran urgencia— estén presentes ni en la reconsideración ni en el avance de actuaciones contempladas en el PEI; por cierto, usted se habrá ya dado cuenta de que no hay ni una en Cataluña, lo cual no deja de ser algo significativo.

Una segunda preocupación es un tema del que me parece que también le va a llegar una reclamación por vía diplomática. Se trata de los graves retrasos en una vía internacional, como es la N-145 entre La Seu d'Urgell y Andorra, cuyos trabajos van a unos ritmos preocupantes, lo que ha conllevado que el propio Gobierno de Andorra haya manifestado su preocupación, como también lo hacen los ciudadanos catalanes afectados por esta vía. **(La señora vicepresidenta, López Rodríguez, ocupa la Presidencia.)** Me va a permitir también que hable de algunas variantes, que usted sin duda conocerá porque le habrán pasado los artículos de prensa que manifiestan la preocupación de los ciudadanos por los recortes, la variante de L'Aldea y la variante de Vallirana. En ambos casos la reprogramación supuesta, porque no la conocemos a fondo, va a conllevar retrasos en obras que son cuestiones de gran necesidad por la seguridad vial. En la última comparecencia le planteé, señor ministro, la necesidad de que todo aquello que tuviera que ver con la seguridad vial fuera considerado absolutamente prioritario. Veo que en esta lista aparece la variante de L'Aldea, la variante de Vallirana y la de Benicarló-Vinaroz, pero ya hablaré al final del montante de todo este ejercicio, porque estos cuatro folios hay que meterlos aquí y, evidentemente, no caben. Por tanto, a lo mejor a la variante de Vallirana, a la cual se destinaban 800.000 euros, se van a destinar 1.800.000 euros, con lo cual poca cosa habremos conseguido.

Otra de las cuestiones que nos preocupan, señor ministro, es el corredor del Mediterráneo. Retórica ha dicho el amigo Beloki. No aparece por ninguna parte la electrificación de un tramo tan importante como es la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad en la demarcación de Tarragona. Está pendiente y uno no sabe qué va a pasar con algo que usted mismo califica de extraordinariamente importante.

También nos preocupa, señor ministro —y así nos lo han hecho saber los alcaldes—, la ralentización de las obras de la alta velocidad entre Barcelona y Figueras, concretamente en el tramo entre Girona y Figueras, donde se trabaja —aquí hay algún diputado muy vinculado— a un bajísimo ritmo, que hace pensar que a lo mejor no se pueden cumplir los plazos establecidos.

Nos preocupa también otra cuestión: qué va a pasar con el Plan de cercanías de Barcelona. Asimismo le voy a poner encima de la mesa una obra muy importante, el desdoblamiento de la línea de Vic, cuya declaración de impacto ambiental, aprobada según los planes del propio ministerio hace pocos días, debería haber sido sometida a información pública hace ya algunos meses y aún no se sabe nada; evidentemente también nos inquieta esta cuestión. Y nos preocupa la N-II en Girona. Parece ser que los planes que ustedes tenían de sacarla como una obra del PEI han variado y van a restituirse, según lo que hemos logrado entender de su explicación, algunos de los tramos, que van a volverse a licitar. A mí me gustaría que de los cuatro tramos existentes, tres al sur de Girona y uno al norte, usted nos pudiera concretar qué es lo que va a pasar.

Señor ministro, durante su ajetreado verano se va a tener que pasar finalmente por el Pirineo Catalán, porque en estas actuaciones se queda a cero. La N-260, que empieza en Portbou y acaba en Sabiñánigo —si no estoy errado— se queda a cero excepto en la provincia de Huesca. Me parece excelente que no se quede a cero en Huesca, pero en Lleida y en Girona, donde hay un atraso muy considerable de algunas obras, por ejemplo el túnel de Tosas, no sabemos absolutamente nada de la cuestión.

Finalmente, señor ministro, en la intervención de nuestro grupo de hace un mes nosotros le pedíamos que el asunto de la conservación se tuviera en cuenta. Se lo vuelvo a pedir para ver si de estos 700 millones alguna cantidad puede destinarse.

Para acabar, señor ministro, yo tenía un último ejercicio de estos veraniegos, que es comparar las obras catalanas que hay en el avance de actuaciones del PEI con lo que figura en el Estatut de Autonomía de Cataluña, el 17,8 por ciento, que sería aproximadamente este triangulito pequeño. Nos gustaría saber qué porcentaje hay, cuánto faltaría para simplemente cumplir el precepto estatutario. Pues el triangulito pequeño ha desaparecido. Si no se saca absolutamente ni una obra en Cataluña, obviamente vamos a retroceder en el cumplimiento del Plan extraordinario de infraestructuras. Señor ministro, a nuestro grupo le gustaría que nos informara de todas estas cuestiones.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Macias, debe ir concluyendo.

El señor **MACIAS I ARAU**: Como usted sabe perfectamente la preocupación en Cataluña es importante por el retraso que hay en las infraestructuras. Esta mejora

que usted ha conseguido nos parece muy bien. Es decir, el hecho de que en el contexto de las circunstancias actuales el ministro de Fomento consiga más recursos en inversión pública a mí me parece excelente, sea cual sea la proporción, pero, señor ministro, por favor, no haga lo que algunos gobiernos de su signo político han hecho durante muchas etapas, que es abandonar absolutamente las inversiones en Cataluña.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En primer lugar, también en nombre del Grupo Parlamentario Popular queremos expresar nuestra condolencia y nuestra cercanía a los familiares de los dos guardias civiles y a todo el instituto de la Guardia Civil, como en el caso del intérprete, también español, que han sido asesinados en la situación bélica que existe en Afganistán.

Dicho esto, he de decirle que no sé si verdaderamente esta comparecencia ha servido para algo después de las razones y motivos por los que se solicitó el lunes pasado en la Diputación Permanente de este Congreso, porque, señor ministro, estamos ante un nuevo bandazo en toda la política del Ministerio de Fomento. Tras su comparecencia, y después de lo dicho, la conclusión es que estamos ante una buena noticia porque hay 500 millones menos de recorte. No es que haya 500 millones más de inversión, que sería la buena noticia, sino que hay 500 millones menos de recorte que se van a licitar el año que viene y, además, hay ocho obras que sin cuantía y sin plazo parece que se van a licitar en el último trimestre de este año del tan esperado PEI. Después de cinco meses desde que el presidente del Gobierno lo anunciará a bombo y platillo en una ceremonia que cualquiera sabe lo que costó, tenemos un folio. El PEI se traduce después de cinco meses en un folio en el que se dan ocho obras en ocho territorios, sin cuantía, sin plazo, sin extensión, sin kilómetros, sin nada de nada, de nada. El PEI, largamente esperado no solamente en este Congreso sino por las empresas, por los trabajadores y por los territorios, ha nacido en este folio que esta tarde se nos ha entregado. Si esa es la buena noticia de la comparecencia de hoy, habrá que pensarse cuáles son las buenas noticias en las cuales también podríamos haber basado esta comparecencia. La buena noticia también es que en quince días se fue al traste una planificación que usted fue demorando durante casi cinco meses de no comparecer en el Congreso, hasta el día 22 de julio, y en quince días el señor Zapatero se la rectifica; se la rectifica con términos tan ajustados como aliviarse o rehabilitar. Aliviar es el término que utilizó el presidente del Gobierno, diciendo que se iban a aliviar los recortes presupuestarios, y también dijo que se iban a rehabilitar obras, como si salieran de la cárcel, que parece que es lo que pasaba. Por tanto, esas son las buenas noticias. Buena noticia también es que los 500 millones de euros los confirma la vicepresi-

denta segunda mientras usted anuncia una subida de impuestos. La buena noticia es que tenemos 500 millones menos de recortes porque en la última emisión de la deuda el interés ha sido menor. Y si en la próxima, dentro de quince o veinte días, el interés es mayor, a la vista de cómo estaba ayer y está hoy la Bolsa y España pierde sus consideraciones actuales en los mercados internacionales, ¿volvemos a perder los 500 millones?, ¿volvemos a aumentar los 500 millones de recorte?

En fin, señor ministro, insisto en que tenemos ocho obras que son el ambicioso plan de los 17.000 millones de euros que el 7 de abril se anunciaron por parte del presidente del Gobierno. Aquí están todas las conclusiones y la consolidación de ese Plan extraordinario de infraestructuras. O bien que ya sea el presidente, y no usted, el que haya repartido el 25 por ciento de esos 500 ó 700 millones, que ya no sabemos cuántos son, concretamente en Andalucía. Yo comprendo, después de ver el listado, que hay otras regiones en las cuales también se tiene alguna dedicación, y otras que se abandonan, por cierto. No voy a referirme a obras concretas porque entendemos en el Partido Popular que no es el nivel de esta comparencia, pero evidentemente parece que si en algunas comunidades autónomas se tienen ciertos problemas electorales con gobiernos del Partido Socialista de cara al futuro, se tiene especial cuidado, y en otras parece que se retoman denostados planes llevados por el Partido Popular, que merecieron algún calificativo extraordinario por parte de su antecesora la señora Álvarez, y me refiero al Plan Galicia. Resulta que ahora algunas cuestiones del Plan Galicia, tan largamente incumplido, se vuelven a retomar, a pesar de haber sido calificado de forma muy elocuente por su antecesora la señora Álvarez. O bien, que sepamos que la buena noticia es que el déficit lo va a tener que seguir soportando la inversión rentable y productiva. Esa es la otra buena noticia que usted nos ha dado aquí hoy. Por tanto, como ve, señor Blanco, todo rezuma planificación, todo rezuma estrategias definidas, pensadas y sosegadas, esas perspectivas de las que usted tanto ha presumido y que ahora también le recordaré alguna.

Mire, señor Blanco, yo creo que la peor noticia de la comparencia de esta tarde es confirmar que el Ministerio de Fomento está en caída libre. Y el Ministerio de Fomento está en caída libre porque en julio usted nos anunció que se anulaban 32 obras y se posponían otras 200. Hoy, por primera vez, no es que hayamos sabido cuáles eran las que tenían que reprogramarse o suspenderse, pues nunca tuvimos nosotros el listado, más bien nos enteramos por la prensa, pero de aquel listado que nunca tuvimos, aparecen 49 en las cuales la concreción es parecida a la del plan extraordinario: no sabemos cuáles son las cuantías y no sabemos a qué ejercicio presupuestario llegan. Y usted se escuda aquí hoy, igual que se escudó en la comparencia del 22 de julio, en que nos enteraremos con el presupuesto de 2011. Sí, señor Blanco, usted ha dicho: la concreción la podremos dar cuando conozcamos el proyecto de presupuestos

de 2011. Ya le dijimos a usted varios portavoces en esta Comisión que querer irse al presupuesto de 2011 es una huida hacia delante porque los presupuestos tienen unas programaciones plurianuales que usted tenía que saber qué afección tenían en el presupuesto de 2010, señor Blanco, pues ya existían esas programaciones en ese presupuesto de 2010 sobre estas obras para 2011, 2012, 2013 y 2014. Por tanto, lo que estamos viendo es que permanente, y no desde el mes de julio sino desde la primera semana de febrero, se está demorando la información a todos los ciudadanos y a todos los afectados por esta cuestión. Señor Blanco, ¿sabe por qué? Porque tendríamos entonces que conocer que la incidencia verdadera de los recortes presupuestarios en el Ministerio de Fomento no son los 6.400 millones, menos 500, menos 700 o más los que sean, que se refieren solo al ejercicio 2010 y 2011, sino entre 15.000 y 40.000 si vemos la perspectiva financiera de los próximos ejercicios. ¿Por qué? Pues porque la reducción del déficit y los techos comprometidos de inversión, ya desde el mes de febrero, indicaban que desde el año 2010 hasta el año 2013 íbamos a pasar del 4,4 por ciento al 2,9 por ciento. Y eso es lo que usted ya tenía que estar diciendo aquí. Porque, ¿qué ocurre?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Señor Ayala, su tiempo ha concluido.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¿Ha concluido?

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): Sí.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: ¡Si no he empezado! **(Risas.)** Y está verde.

La señora **VICEPRESIDENTA** (López Rodríguez): El reloj va marcando los minutos.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Voy a intentar acabar rápidamente.

Señor ministro, vemos por tanto que no se nos quiere dar toda esa información, por eso digo que el ministerio está en caída libre. De los datos que podemos saber, ¿cuáles son los que lo concretan? Pues mire, saber qué es lo que se está haciendo en el Ministerio de Fomento en este año 2010. Dirección General de Carreteras: ni una sola licitación y adjudicación por encima de 150.000 euros. ¡Dirección General de Carreteras! No hay ninguna adjudicación por encima de 150.000 euros en ocho meses. Dirección General de Ferrocarriles: ninguna. Seittsa: cinco obritas por encima de 5 millones de euros; ocho meses para cinco obras. ADIF, que es la joya de la corona, la que tiene que hacer más obras, 24 obras por encima de 10 millones. Esa es la realidad del Ministerio de Fomento. No que nos esperemos a 2011, no que sepamos con cuánto vamos a llegar a 2014. Y de la misma manera, señor Blanco, en el debate sobre el

estado de la Nación hubo tres cuestiones: una, que usted ya había demorado artificialmente su comparecencia, por lo cual no teníamos ningún conocimiento de cuáles eran los datos, no se podía hablar; dos, que el presidente del Gobierno de eso ni habló, dijo cuatro palabras, se lo recordé la otra vez, y tercera cuestión, que se aprobó una resolución en la cual usted se comprometía a dar los criterios objetivos para todas las regulaciones, recortes o reprogramaciones de las obras, criterios que todavía tampoco conocemos en esta Comisión. Por tanto, decir que los grupos parlamentarios no hemos sido sensibles en el debate sobre el estado de la Nación es faltar a la verdad.

Voy a acabar porque la señora presidenta me dice que ese es el plazo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Es evidente que estamos viendo cómo desde el 22 de julio lo que se confirma es que se ha puesto fin de una manera estrepitosa y con total frialdad, señor ministro, a la obra pública en España. Se abandonan todas las alternativas de transporte para los ciudadanos y usted nos cerró cualquier expectativa de salida. Se lo han recordado. Señor ministro, tendríamos que ser conscientes de que los recortes no tienen que venir siempre al capítulo 6, tendrían que venir a los capítulos 2, 4 y 7, porque todo el mundo está de acuerdo en que la inversión en obra pública es anticíclica. Hasta Obama, hasta el siempre utilizado Obama por el Partido Socialista tiene un nuevo plan de infraestructuras parecido a los de los años cincuenta en Estados Unidos, que confía en la inversión para salir de la crisis.

Señor Blanco, los recortes de su ministerio ni son la solución para la crisis de España ni, por supuesto, le van a permitir a usted seguir cumpliendo todos los compromisos que anunció hace dieciséis meses —los repararé en la segunda intervención— y que todavía no ha cumplido usted ni uno.

El señor **PRESIDENTE:** Finalmente, en este primer turno, señor Simancas, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** En primer lugar, vaya por delante el pésame del Grupo Parlamentario Socialista también a la Guardia Civil y a las familias de los españoles asesinados en Afganistán.

Desde el Grupo Socialista queremos expresar nuestra satisfacción por esta comparecencia. Primero, porque consolida una manera de proceder por parte del Gobierno socialista que hace bandera de la dación de cuentas, de la transparencia y del diálogo con la representación de los ciudadanos. Son ya cinco comparecencias en lo que va de año del ministro de Fomento ante esta Comisión, la mayoría a petición propia y, si a ello sumamos la respuesta a preguntas e interpelaciones en Pleno, el ministro va camino de ingresar en el libro Guinness de récords, a pesar de lo que se escucha aquí, por los resultados y por la transparencia con que los explica. También queremos expresar nuestra satisfacción en esta compa-

recencia porque, en un contexto de dificultad evidente para la financiación de la obra pública en nuestro país, hoy podemos compartir la buena noticia de que contaremos con un dinero extra para acelerar la ejecución de un buen número de obras importantes, necesarias, esperadas en la mayor parte del territorio español. Es una buena noticia, en consecuencia, y ese es el objeto de la comparecencia de hoy.

El ajuste en la financiación de la obra pública persiste, porque se mantiene el objetivo de reducir el déficit y porque se mantiene el techo de gasto aprobado en esta Cámara, pero la mejora incipiente de la economía española, el ahorro que nos supone pagar la deuda ahora más barata que hace un tiempo y la mayor eficiencia en el gasto del Ministerio de Fomento nos van a permitir dedicar unos recursos extraordinarios, cerca de 700 millones de euros, para que algunas obras importantes en marcha puedan desarrollarse a un ritmo mejor; es decir, que puedan ejecutarse antes y terminarse antes, con lo que esto supone de positivo para la reactivación económica y para el empleo en nuestro país. Insisto, es una buena noticia para la obra pública, para las infraestructuras de transporte, para los territorios afectados; una buena noticia para las empresas, para sus trabajadores, para los ciudadanos, pero parece que es una mala noticia para algún portavoz de la oposición que ha manifestado aquí públicamente su disgusto, un gran disgusto, un disgusto intenso. De hecho, el Grupo Popular, por ejemplo, no pidió la comparecencia del ministro cuando el ajuste inicial en la financiación de la obra pública era mayor. La comparecencia de mayo y la de julio fueron a petición propia, y ahora que hay buenas noticias porque el ajuste es menor el Grupo Popular pide la comparecencia del ministro de Fomento y también, cómo no, de la vicepresidenta segunda de Economía. Pareciera que lo que resulta una buena noticia evidente para la obra pública, para los territorios, para las empresas, para el interés general del país, una vez más, resulta una mala noticia para el Partido Popular.

Se ha calificado esta buena noticia de incoherencia, de improvisación y de bandazo, cuando, a mi juicio —y creo que a juicio de cualquier ciudadano normal—, lo incoherente y lo absurdo hubiera sido que el Gobierno no hubiera aprovechado este margen extra que le proporciona la coyuntura económica favorable para incrementar la inversión y para inyectar más fondos en las empresas con los que culminar las obras en marcha y facilitar la creación de puestos de trabajo. Señorías, como manifesté en el debate de la Diputación Permanente, la realidad económica no es estática, no se puede tomar una decisión la primera semana de enero y esperar que el resto del año se mantenga en los mismos términos la coyuntura y que no podamos ni debemos cambiarla. La realidad económica es dinámica y el gobernante inteligente es aquel que sabe responder con agilidad y flexibilidad a este contexto cambiante defendiendo siempre el interés general.

Es verdad que en julio manifestamos que debía reprogramarse un porcentaje concreto de obras, porque entonces no había recursos para ir más allá, pero, si ahora contamos con unos recursos extras porque el Gobierno puede pagar la deuda más barata, lo lógico y lo responsable es que nos adaptemos a ese nuevo contexto, que corriamos al alza aquella previsión y que solucionemos problemas pendientes en la A-7, en la A-2, en la autovía del Cantábrico y allí donde sea preciso. Esto es lo lógico y esto es lo razonable. Esto es lo que el Gobierno ha hecho. Porque, ¿cuál es la alternativa? ¿Qué hubieran hecho ustedes con estos 500 millones? ¿Los hubieran metido en un cajón para no ser incoherentes? **(El señor Ayala Sánchez: Nunca los hubiéramos quitado.-La señora Montesinos de Miguel: Patético.)** Porque como en julio dijimos que se iba a reprogramar solo tal porcentaje, ahora queremos ser coherentes y, aunque tenemos más dinero, no nos lo gastamos. ¿Y qué creen ustedes que dirían los ciudadanos de Girona, los ciudadanos de Granada o los ciudadanos de Asturias ante esa decisión? Nosotros queremos ser coherentes ante todo y estos 500 millones extras los dejamos en el cajón para seguir manteniendo lo que hicimos público en el mes de julio. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Qué demagogo!— La señora Montesinos de Miguel: ¡Es patético!— La señora Villalobos Talero: ¡Tonterías!)** No, incoherencia no; sentido común, responsabilidad y buen Gobierno. Las incoherencias en el discurso sobre el ajuste de la obra pública las hay, pero no en este lado de la Cámara. Hay quienes aquí han dicho siempre que el ajuste era excesivo. Al señor Llamazares se lo he escuchado siempre y al señor Jorquera también. Hay quienes fuera de aquí han dicho siempre que el ajuste planteado por el Gobierno para reducir el déficit era insuficiente, que el ajuste debería ser mayor y, claro está, el Partido Popular, con su particularísimo sentido de la coherencia, ha dicho las dos cosas. El señor Montoro nos ha dicho que el ajuste tiene que ser mayor para recuperar crédito en los mercados financieros y el señor Ayala, portavoz de Fomento, nos dice que el ajuste debe reducirse para favorecer el empleo. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.-La señora Villalobos Talero: Eso no es verdad.)** ¿Qué es incoherencia, señor Ayala? ¿Y usted me lo pregunta clavando en mi pupila su pupila azul? **(Risas.-Rumores.-Varios señores diputados: ¡Muy bien!— La señora Villalobos Talero: Se ha puesto romántico. ¡Ay, qué lindo!)** Incoherencia es usted, por seguir la línea poética que inauguró el señor Beloki y que continuó también el señor Macias.

Además, las empresas que, lógicamente, han pedido este verano una reconsideración del ajuste no lo han hecho solo en relación con la Administración Central del Estado. De hecho, las empresas se han dirigido especialmente a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, y muy especialmente a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos gobernados por el Partido Popular, que han reducido sus presupuestos inversores en obra pública en más de un 30 por ciento como media,

no un 2,7 por ciento de rescisión como anunció el Ministerio de Fomento hace unos meses, sino un 30 por ciento de recorte puro y duro como media. Señor Ayala, si en virtud de ese 2,7 por ciento de rescisión —ahora menos— se permitía usted el lunes calificar al señor Blanco de talibán, no sé qué podemos decir nosotros ahora del señor Valcárcel, del señor Camps o de la señora Aguirre con esas reducciones en torno al 30 por ciento. No sé si tendríamos que hablar de que son primos hermanos de Mullah Omar o del mismísimo Bin Laden. No lo sé, pero creo que tenemos que medir los calificativos porque a veces se nos pueden volver en contra.

Las comunidades y algunos ayuntamientos como Madrid, Alcalá de Henares, San Sebastián de los Reyes y Humanes, todos muy cercanos a este hemiciclo y gobernados por el Partido Popular, por cierto, deben a las empresas constructoras la friolera de 3.500 millones de euros y esta deuda impagada está poniendo en riesgo la estabilidad financiera de las empresas e incluso su pervivencia. **(La señora Villalobos Talero: ¡Y cuánto debe el ministerio?)** Esta deuda impagada de comunidades autónomas y de ayuntamientos como Madrid, por ejemplo, sí que constituye un peligro para miles y miles de puestos de trabajo.

Señor Ayala, aún estamos esperando que algún presidente, que algún consejero, que algún alcalde o concejal del Partido Popular en Madrid, en Galicia, en la Comunidad Valenciana, en Castilla y León o en Murcia se digne a comparecer ante los representantes de los ciudadanos como está haciendo hoy aquí el ministro de Fomento de España para dar explicaciones **(La señora Villalobos Talero: ¡Qué bueno es!)** y para dar soluciones en verano o en invierno, desde el despacho o desde la playa, en sesión ordinaria o extraordinaria, con listados más o menos concretos, señor Ayala, pero que alguien se digne a comparecer. **(La señora Villalobos Talero pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señora Villalobos, por favor, deje de interrumpir al portavoz socialista. Le ruego que no vuelva a interrumpir al señor Simancas.

Continúe, señor Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** No hay incoherencia alguna en la posición del Gobierno, porque hoy hemos hecho el mismo discurso que hicimos en julio, que hicimos en mayo y que hicimos desde el comienzo de esta crisis. Este país cuenta con las mejores infraestructuras de transporte de Europa, merced a un esfuerzo inversor superlativo que en las últimas décadas ha duplicado o triplicado el realizado por otros países de nuestro entorno. Dos. Este ritmo inversor superlativo debe reformularse, porque tenemos el compromiso de reducir el déficit y porque este ritmo es insostenible en lo económico y en lo ambiental. Tres. Esta reformulación se está llevando a cabo conforme a los mandatos establecidos por este Parlamento en sendas resoluciones aprobadas por amplia mayoría: eficiencia; rentabilidad social;

cohesión territorial; colaboración público-privada; priorización en el ferrocarril; austeridad; ahorro en el gasto no productivo. Esos son los mandatos del Parlamento que ha seguido el ministerio en la aplicación del ajuste. Cuatro. El ajuste se aplica desde el diálogo y el acuerdo con instituciones, con territorios, con empresas, para que la afección negativa sea mínima. Quinto. La reformulación no va a afectar en nada a más del 80 por ciento de los contratos en vigor y que los porcentajes iniciales a reformular van a verse aliviados en función de las buenas noticias que hoy nos ofrece el ministro y que alegran a la mayoría —es verdad que solo a la mayoría—.

No obstante, también hemos de decir que, pese a todas las dificultades, en esta legislatura, en concreto en el periodo 2009-2013, vamos a mantener un ritmo inversor extraordinario en el grupo Fomento, mayor que el de la última legislatura del Partido Popular, mayor que la media de los países europeos y mayor en porcentaje de producto interior bruto que el ritmo inversor de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. Esa es la realidad que se manifestaba en el mes de julio y que sigue manifestándose hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya concluyendo, señor Simancas, por favor.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Sí, lo haré rápido, señor presidente.

Son argumentos y cifras ciertas y congruentes, porque el señor portavoz del Grupo Popular mencionó el lunes, y ha vuelto a mencionar hoy, unas cifras que son difícilmente analizables y discernibles. ¿De dónde salen esos 40.000 millones de euros que anuncia como recorte? **(El señor Ayala Sánchez: Cuando quiera, se lo doy.)** En 2010 teníamos previsto inicialmente una inversión de 18.000 millones; entre 2010 y 2011 se podían prever treinta y tantos mil millones de euros de inversión. ¿Cómo se pueden recortar 40.000 millones de una inversión de estas características? Usted no ha dado plazos de tiempo concretos. **(El señor Ayala Sánchez: Sí lo he dicho.)** ¿Y de dónde se obtienen esos supuestos 500.000 puestos de trabajo que se pierden? Los sindicatos han llegado a hablar de una quinta parte. Yo creo que han exagerado. ¿Por qué no ha dicho usted 5 millones de puestos de trabajo o 500.000 millones de puestos de trabajo? Hubiera tenido el mismo rigor. **(El señor Ayala Sánchez: Ya lo he demostrado varias veces.)** Según manejan ustedes las cifras en estas comparencias la verdad es que miedo nos da que lleguen ustedes a gobernar. Yo le daré algunas cifras muy rápidamente que son ciertas. Sesenta y nueve —no se asuste—. Las adjudicaciones y licitaciones de la Xunta de la Galicia caen hasta un 69 por ciento. Esta es una cifra cierta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas, tiene que concluir. Ha sobrepasado con creces el tiempo.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: En seguida termino. **(La señora Villalobos Talero: Se ha pasado cinco minutos.)** Cero es el número de contratos, el número de puestos de trabajo que va a suponer el principal proyecto inversor para esta legislatura en la Comunidad de Madrid, el campus de la justicia; cero. Y les diré una última cifra con la que voy a terminar, si me permiten: 5.937. Señor Ayala, permítame una frase en relación con esto. **(La señora Villalobos Talero: Se le está permitiendo todo.)** Usted ha sido muy duro y alguna contestación merecemos. Cinco mil novecientos treinta y siete es el número de kilómetros de autovías de competencia autonómica en Castilla y León que mantienen un ancho inferior a siete metros, el 52 por ciento de las carreteras autonómicas en Castilla y León.

Yo este verano he estado en Castellón de vacaciones y he tenido la oportunidad de ver restos arqueológicos de la Vía Augusta, la calzada romana que atravesaba, como ustedes saben, de norte a sur la Península, de los Pirineos hasta Cádiz, desde hace más de dos mil años. Tienen un ancho superior, señor Ayala. Tienen de ancho más de 10 metros. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** Ustedes han gobernado casi toda la vida en Castilla y León y tienen carreteras...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Simancas, concluya. Tiene que terminar.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Termina ya.

Tienen carreteras en peor estado que las calzadas que los romanos construyeron hace dos mil años. ¿De verdad creen que están en condiciones de venir aquí a darnos lecciones sobre la conservación o la construcción de infraestructuras de transportes? **(La señora Villalobos Talero: Tú, tampoco.)**

Quiero felicitar desde el Grupo Socialista al Gobierno porque el nuevo escenario de financiación de la obra pública expuesto aquí va a permitir mejorar las condiciones y los plazos de ejecución de infraestructuras muy importantes en todos los territorios de España. Lamentamos una vez más que lo que es una buena noticia para la gran mayoría, sea motivo de disgusto para unos pocos. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, el ministro va a responder a las cuestiones planteadas por los grupos parlamentarios.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Diputados y diputadas, la verdad es que observo por parte de las personas que han expresado sus opiniones algunas intervenciones que responden a hilos argumentales y que son coherentes con otras intervenciones en esta misma Comisión. Sin embargo, observo algunas intervenciones que probablemente tengan que ver más con un giro electoralista que con una realidad cierta, porque, señor Macías, una cosa es escribir ar-

títulos en diarios nacionales explicando criterios de austeridad y de eficiencia y otra cuestión distinta es reivindicar cuestiones territoriales que probablemente no se sostienen desde el punto de vista de la eficiencia. Si le doy el tráfico de intensidad vial de alguno de los tramos que usted reclama, verá como está por debajo de los mínimos de la eficiencia, a la que se refiere cuando trata de mantener un discurso desde la coherencia. Yo lo comprendo. La vida es muy dura y la vida hace que a quienes planteamos las cuestiones y tratamos de ser coherentes se nos acuse de una cierta incoherencia e incluso de dar bandazos, y todo lo demás responde a cualquier criterio.

A mí me parece que aquí se ha constatado una evidencia, y es que los señores diputados son conscientes ahora del alcance del ajuste del que yo he venido hablando en dos comparencias. **(La señora Montesinos de Miguel: ¡Qué cara más dura! Por favor, un poco de respeto.)** Parece que no todo el mundo fue consciente del alcance del ajuste, porque, señorías... **(El señor Llamazares Trigo: ¿Las constructoras tampoco?)** Todo el mundo. Hay mucha gente que apela argumentalmente a algo que dicen los del sector de la construcción, me da igual que sea por la parte de los sindicatos o sea por la parte de los empresarios, pero solamente ponen énfasis en aquello que conviene. Tengo la propuesta que me hizo llegar el sector de las empresas de las diferentes asociaciones: más peajes, subir impuestos, más privatizaciones. Le puedo relatar todo eso. Probablemente, el señor Ayala, que tanto defiende al sector, no estará de acuerdo en cumplir con lo que propone el sector para mitigar las causas del ajuste. Decimos que el sector está alarmado por las consecuencias del ajuste y propone unas alternativas. Yo le pregunto: ¿Comparte las alternativas que plantea el sector para mitigar el ajuste? No diga solo lo que le conviene, porque, si no, no somos serios ni coherentes ni nos podemos entender.

Señorías, si del presupuesto del año 2010 se detraen 3.200 millones de euros, el ritmo inversor de la obra pública en este año 2010 no podía ser el mismo. No pueden pretender detraer más de medio billón de las antiguas pesetas y pensar que eso no afecta al grado de ejecución de la obra pública durante este año. Eso no es posible, porque, desde luego, este Gobierno no hace milagros, los podrán hacer otros que plantean reducir los ingresos, invertir más y cumplir con el objetivo de déficit. Esa es la propuesta milagrosa que algún día, señores del PP, me dirán cómo la pueden cuadrar. **(La señora Villalobos Talero: Está claro que tú no.)** Pero, si detraemos del año 2010 —esto lo expresaron diferentes portavoces— 3.200 millones de euros, eso afecta al nivel de ejecución de obra pública de este año. Indudablemente, en función de la determinación que planteó el ministerio, que es que aquellas obras que están más maduras puedan continuar con su ritmo de ejecución para poder concluir las cuanto antes y, por tanto, que los retornos puedan ser visibles lo antes posible, hay otras que tienen que

sufrir retrasos, ralentización o incluso paralización en la ejecución de este año. Eso es así. Es sorprendente que ustedes se sorprendan porque se tuvieran que parar algunas obras cuando vamos a invertir 3.200 millones de euros menos en este año 2010. Yo estoy sorprendido de que se sorprendan.

Cuestión distinta es, como planteó el señor Llamazares en un ejercicio de coherencia, decir: como yo no estoy de acuerdo con el recorte, no estoy de acuerdo con esa paralización. Pero el recorte se ha aprobado por esta Cámara, hay que ejecutarlo. **(La señora Villalobos Talero: Eso no es verdad.)** Sí, el recorte de 2010 está aprobado por esta Cámara en el decreto de ajuste. Por cierto, cuando se planteó, porque en aquel momento los señores del Partido Popular probablemente pensaron que en esto de las infraestructuras no pillaban cacho, en ese debate el señor Rajoy no dijo nada de las infraestructuras, del ajuste para este año 2010. Nada es nada. **(La señora Villalobos Talero, el señor Ayala Sánchez y el señor Lanzuela Marina: Eso no es verdad.)** Ahora dicen: es que se pararon algunas obras. Claro, y no se retomarán algunas de ellas o no podrán seguir ejecutándose hasta el próximo ejercicio. ¿Por qué? Porque las empresas tenían una previsión de ejecución de obra de acuerdo con el presupuesto inicial de 2010 y, como ha variado la previsión, en muchos casos ya habían certificado lo que podían para esta anualidad de acuerdo con el presupuesto final. Esta es la razón.

Podemos pensar si eso era lo mejor o no, podemos discutir todo el plan de ajuste. A nadie le gusta —lo he dicho aquí, desde luego, al que les habla, no— reducir el sueldo de los funcionarios, de los médicos que nos atienden o de los policías que nos dan seguridad, de todos los funcionarios, pero hubo que abordarlo, y se ha hecho. Esta es una decisión aprobada por esta Cámara, que es un recorte de 3.200 millones de euros para este año 2010. Por tanto, como hay que cumplir con lo que ha aprobado esta Cámara y con el objetivo de déficit, eso es lo único que estamos tratando de hacer. Es verdad que la paralización de algunas actuaciones traía consecuencias, por el desmontaje de grúas o de lo que conlleva una obra, y en algunos casos singulares hemos estado viendo cómo podían continuar esas obras porque paralizarlas suponía más coste y más inconvenientes que seguir manteniendo su realización hasta que pudieran empezar a ejecutarse de nuevo de acuerdo con la anualidad de 2011.

Ahora no estamos hablando de lo que ocurrió en 2010, donde lo único que se hace es adecuar el ajuste aprobado por las Cortes a la inversión que corresponde hacer este año. Ahora estamos hablando —lo decía, a mi juicio muy bien, el señor Beloki— de lo que va a ocurrir en el año 2011; por tanto, de una previsión del presupuesto de 2011. El Gobierno hace su previsión de presupuesto para 2011 y en ella hemos informado de que con relación a la previsión que hacíamos hace un mes, por el ajuste que se hizo en el propio ministerio y por disponer de recursos adicionales, el punto de partida para el presu-

puesto de 2011 es mejor que el que teníamos hace un mes. **(El señor Lanzuela Marina: Menos mal.)** El presupuesto llega a la Cámara y ustedes, señores del Partido Popular, pueden proponer una enmienda que diga: elimínense, por ejemplo, las ayudas al desempleo e inviértanse esos 34.000 millones de euros en infraestructuras. Y si tuvieran la mayoría para que eso se pudiera hacer, indudablemente el presupuesto para 2011 no sería la previsión que tiene ahora mismo el Gobierno. Por eso lo que estoy haciendo es comparecer antes de tiempo ante ustedes para informarles de lo que previsiblemente van a contemplar los Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. Esto es así, señorías. Eso no es igual que el ajuste de 2010, porque ese hubo que ejecutarlo y ya está aprobado en esta Cámara. Por tanto, señorías, no hay bandazo, el ajuste es severo.

Mi obligación es —y voy a tratar de cumplirla en la medida que pueda— mantener al máximo la inversión productiva dentro del marco general y del cuadro general que permite la política presupuestaria del Gobierno para cumplir con el objetivo de déficit. Señorías, me parece sorprendente que hoy, cuando hay más recursos disponibles para 2011, se ponga más énfasis en el recorte que cuando el recorte era mayor. Incluso parece que esto les molesta a algunos portavoces. **(El señor Ayala Sánchez hace signos negativos.)** Sí, señor Ayala. Usted dice que no. Y resulta que, además, se hace con criterios políticos. Por cierto, se lo escuché también al vocero, al portavoz, al responsable de comunicación de su partido durante este verano. Decía: Este es un replanteamiento político. Yo le pregunto: ¿Hacer el túnel en San Pedro de Alcántara, en Marbella, es un planteamiento político? No vea las veces que me ha llamado la alcaldesa de Marbella para que esa obra siguiera su actuación. **(La señora Villalobos Talero: Está paralizada.)** Por cierto, está muy justificada por el tráfico de esa actuación, estamos hablando de una intensidad de 64.000 coches al día. Por eso la hemos mantenido, por una cuestión de coherencia, porque aquellas actuaciones que están justificadas desde el punto de vista de la eficiencia, desde el punto de vista de los tráficos son las primeras en las que hemos decidido actuar. Podíamos hablar de otras actuaciones en Andalucía, por ejemplo, de la ronda de Granada, un entorno urbano donde gobierna el Partido Popular. Podríamos hablar también del puente de Cádiz. Podríamos hablar de muchas cosas, señoría. Por tanto, si quiere le doy los datos, obra a obra, sobre los motivos de por qué esta sí y esta no. Tienen que ver con si son obras prioritarias, si son obras que cohesionan territorialmente al país, si son importantes corredores de tráfico y, además, eso lo justifican los tráficos.

El señor Jorquera me hizo una pregunta y simplemente le tengo que hacer un recordatorio para mantener una línea de coherencia. Me pregunta por una actuación, que es la carretera A-56 entre Guntín, que no Lugo. Se lo digo porque entre Lugo y Guntín el tramo es común a la autovía de Santiago. **(El señor Jorquera Caselas: Sí, sí.)** Me pregunta si esa actuación no está en la repro-

gramación. Debe saber que esa actuación, lo he manifestado en la comparecencia anterior y reitero hoy, estará en el plan de colaboración público-privado en régimen concesional. Por tanto, no está dentro de las actuaciones que mejoran su financiación con los nuevos recursos adicionales que tenemos.

Yo he estado trabajando este verano, señor Ayala. He estado trabajando, entre otras cosas para que ustedes tuvieran ahora un avance de las actuaciones, y mire que me lo han pedido veces. Los criterios del PEI ya los hemos entregado cuando presentamos el PEI; los otros criterios, los de desarrollo, estarán en los pliegos de cada obra. Cada obra tendrá un pliego concreto para que sea financiable, para que sea abordable. Además, como sabe, también firmamos un compromiso con entidades financieras para abordar la financiación del PEI. A mí me parecía positivo que hoy se conocieran algunas actuaciones que se pueden licitar por lo avanzado de los proyectos y de los pliegos en este año 2010.

Eso no quiere decir, señor Macias, que se excluyan otras actuaciones, por ejemplo, el acceso al puerto de Barcelona, que es prioritario, como es prioritario todo lo que tiene que ver con los accesos ferroviarios. Pero, como debe saber, no está concluido todavía el proyecto. Por lo tanto, no podemos incluirlo dentro de la actuación que podemos licitar este año. Claro que va a formar parte del Plan extraordinario de infraestructuras, pero estamos hablando de las obras que se pueden licitar durante el año 2010.

Le decía que yo he tratado de cumplir con mi obligación; en lo único en lo que no le puede ganar nadie a su líder político, a Rajoy, es en vacaciones. Fue el primero en ponerse el bañador y será el último en quitárselo. **(Aplausos.-Risas.-Rumores.)** Lo digo porque he escuchado muchas declaraciones de miembros del Partido Popular durante estos días diciendo que si me estaba divirtiendo durante este verano y no sé cuántas cosas más que prefiero no comentar. Usted confunde las cosas cuando dice que no hay criterio. Le voy a explicar la diferencia entre actualizar y falta de criterio. Actualizar es aprovechar el mejor comportamiento de los mercados para liberar recursos para la inversión productiva; eso es lo que hemos hecho. Por cierto, y también lo han comentado otros portavoces, deben saber que la economía alemana, que ha sorprendido al mundo por su crecimiento, ha recortado más del doble la inversión productiva. Es decir, la recuperación económica no necesariamente está ligada a la inversión productiva. No necesariamente. Lo digo porque a veces nos gusta compararnos y mirarnos en el espejo ajeno. Actualizar es aprovechar las posibilidades para mejorar la inversión productiva. Y eso es lo que hemos hecho.

La economía es como una carretera, que tiene curvas, y ustedes nos piden que mantengamos el volante fijo. Eso no es posible, señorías. No lo es porque, si vemos lo que ustedes nos dicen por la mañana y lo que nos dicen por la tarde, veremos cómo sistemáticamente nos dicen que hay que recortar el gasto público en 10.000 millones

de euros. Y yo he contabilizado lo que supondría todo lo que han planteado en estos dos últimos meses de inversión y serían 30.000 millones adicionales. Lo que hacen ustedes no es dar volantazos, es poner la marcha adelante por la mañana y la marcha atrás por la tarde, para luego estar en el mismo sitio, quietos, que es como le gusta al líder de su partido. **(Aplausos.)** Es así.

Señorías, el primer objetivo de este Gobierno es cumplir con el objetivo de déficit, un compromiso que hemos asumido todos los países de la Unión Europea. Entiendo que al señor Llamazares no le guste eso, pero este es el objetivo del Gobierno. Usted tiene una posición absolutamente legítima pero no la compartimos. Y para cumplir con el objetivo de déficit hay que hacer lo que hemos hecho. Luego, señor Ayala, se ha deslizado por una cuestión que debe explicar. Ha dicho —se lo acaba de recordar mi compañero portavoz del Grupo Socialista— que el recorte está entre 15.000 y 40.000 millones. Bueno, hay mucha diferencia, porque entre 15.000 y 40.000 millones hay la friolera de 25.000 millones; para ser preciso, vaya, 25.000 millones de diferencia... Nosotros hemos hecho una previsión. **(El señor Ayala Sánchez: Usted lo sabe.)** No, no, escúcheme. Hemos hecho un escenario económico para las infraestructuras, hasta el año 2014-2015, que es la reprogramación o el inicio de actuaciones que concluyen en esas fechas, pero el escenario se modifica cada año con los Presupuestos Generales del Estado, cada año, a no ser que ustedes renuncien a gobernar en el año 2012. Porque si ustedes gobiernan en 2012, con el milagro bajamos impuestos, aumentamos inversión y mantenemos el objetivo de déficit. Por cierto, esa solución milagrosa nos la podía anticipar para tomar nota para los Presupuestos Generales del Estado e ir corrigiendo algunas cosas. Si lo hace, tomaremos nota y corregiremos algunas cosas.

¿Por qué? Señoría, nosotros hemos hablado del ajuste para 2010, 3.200 millones, y del ajuste para el año 2011. Si nosotros gobernamos, que espero que sí, la previsión es ir recuperando a partir del año 2012 alguna inversión que nos permita mantener la reprogramación que hemos hecho. Ahora bien, espero que al decir que el recorte que usted prevé es de 40.000 millones no nos esté desvelando el programa oculto del Partido Popular; que, si gobiernan, el ajuste será de 40.000 millones y luego echen la culpa al Gobierno anterior. Espero que no me esté desvelando eso, porque si no, no le comprendo. El ajuste para el año 2010 ha sido el que ha sido y ahora estamos hablando de los presupuestos de 2011. Cuando llegue el debate de los presupuestos, compareceremos y explicaremos el presupuesto; ahora estamos dando una orientación de por dónde va a ir el mismo. Lógicamente, esto nos facilita el trabajo, porque las empresas van haciendo su propio escenario de desarrollo para el próximo año.

Han preguntado por cuestiones concretas. Permítanme que les diga que les voy a remitir al Presupuesto General del Estado. Es ahí donde está la programación obra a obra y actuación a actuación. Les he anunciado en qué actuaciones prevé el ministerio mejorar la cuantía de la

inversión, están relacionadas y tienen que ver con criterios. Yo he escuchado este verano al señor Llamazares hablar, por ejemplo, de la A-8, que es una autovía vertebradora del norte de España que afecta a tres comunidades autónomas, pero que no beneficia solo a Asturias, Santander o Galicia; beneficia a todos los ciudadanos que utilicen esa infraestructura. Por eso no se puede utilizar como argumento que una actuación en Andalucía pueda beneficiar exclusivamente a los andaluces, porque, por ejemplo, la actuación en Despeñaperros, por hablar de una obra muy singular, beneficia a miles de personas no andaluzas que diariamente utilizan esa infraestructura. No se puede tener una visión tan miope y decir que, porque la inversión se localice en un territorio, beneficia exclusivamente a ese territorio.

Puse un ejemplo hace unos días, anticipando esos estudios que me reclamaba el señor Beloki y que empecé a suministrarles a partir de septiembre, porque me han anticipado el impacto que iba a tener la alta velocidad en la Comunidad de Madrid, el corredor Valencia-Madrid, Madrid-Valencia. A principios de septiembre tendré el estudio del impacto que va a tener en la Comunidad Valenciana. Aquí parece que esa inversión no es una inversión que tenga repercusión en la Comunidad de Madrid; pues la tiene, y mucha. Hay miles de personas de la Comunidad de Madrid que se van a ver beneficiadas por esa inversión, hay miles de empleos que se van a crear como consecuencia de esa inversión en la Comunidad de Madrid. Por lo tanto, muchas inversiones no tienen solamente repercusión directa sobre el territorio donde se están haciendo, sino sobre el conjunto del país, sobre todo las grandes infraestructuras, los grandes corredores, las grandes líneas de alta velocidad. Por cierto, señor Ayala —también lo dijo usted y quiero que este tema quede definitivamente zanjado en el diálogo que mantenemos—, usted me relaciona la inversión en relación con el PIB. Usted dice que no es verdad que sea más ahora. El 50 por ciento más. Sí, sí, en el año 1996 era el 0,8; en 1997, el 0,7; en 1998, el 0,9; en 1999, el 0,8; en el año 2000, el 0,8; en 2001, el 0,9; en 2002, el 1,1; en 2003, el 1,2 y, a partir de ahí, 2004, el 1,2; 2005, el 1,3; 2006, el 1,4; 2007, 1,4; 2008, 1,6; 2009, 1,7. En relación con el PIB, 50 por ciento más la media. Lo digo para que no se pueda utilizar eso siempre como argumento. **(El señor Ayala Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)** Sí, le voy a facilitar los datos, señor Ayala. Como me lo ha dicho dos veces, lo he estudiado; además, lo he leído en un artículo, porque le leo, le leo a usted, leo al señor Macías, al señor Simancas. Es mi obligación, pero lo quería contar.

Ratifico, por tanto, señorías, el compromiso con los plazos que he dado en mi última comparecencia en relación con la A-8, no hay variaciones. Hubo una modificación sustancial en un tramo, que es Mondoñedo-Lindín, que se está resolviendo; muchos tramos van a entrar en funcionamiento este año —me estoy refiriendo al tramo gallego—, otros entrarán en funcionamiento el año próximo y quedará para el año 2012 concluir el

siguiente tramo, que es Lindín-Mondoñedo. Esto lo he dicho, lo dije ya en mi anterior comparecencia; también me referí a la ronda de A Coruña en la anterior comparecencia, mantengo el criterio y los plazos de esa comparecencia. Y así, en todas las actuaciones que me ha planteado en relación con Galicia, me remito a la anterior comparecencia. Es verdad que va a haber recursos adicionales en el eje atlántico, esto sí es una novedad; no era consciente en la anterior comparecencia —de la misma forma que en carreteras, sí— del impacto que tenía. Por tanto, estamos hablando de que el eje atlántico, que en principio tenía una previsión de finalización de en torno a finales del año 2012, se pueda retrasar al año 2013. Esta es la previsión y así va a ser la previsión presupuestaria que les haremos llegar cuando se planteen los Presupuestos Generales del Estado.

Siempre he sostenido, señorías, que una parte de la entrada a Galicia de la alta velocidad se haría por régimen concesional; no es una novedad. Por cierto, en los papeles que he suscrito con el presidente de la Xunta ya contemplábamos alguna parte en régimen concesional. No le escondo que, de acuerdo además con posibles empresas y el sector que quiere participar del régimen concesional, se pueda ampliar el régimen concesional, porque es una obra que, por su volumen, es razonablemente atractiva desde el punto de vista concesional. Estoy tomando la decisión final, todavía no se han acabado los proyectos; sabe que tuvimos un problema de recorrido con unas alegaciones que se presentaron por el cambio de trazado, estamos haciendo ahora los proyectos últimos para poder proceder a licitación y definiendo el escenario presupuestario en relación con esa actuación. Y voy a definir el mejor escenario presupuestario con el objetivo de que se concluya en torno a finales del año 2015, el mejor. Y si la mejor garantía es sacar más a régimen concesional, porque tiene garantizada la financiación y no depende directamente de los Presupuestos Generales del Estado, lo haré. Lo digo así, porque es como está. Por tanto, al revés, lo que busco es la seguridad y la certidumbre, no la incertidumbre, en relación con esa actuación de la alta velocidad hacia Galicia.

Más o menos me he referido ya a la intervención del señor Llamazares. Nos ha planteado reflexiones de fondo en el sentido de que él no comparte el ajuste. El ajuste es imprescindible hacerlo desde el punto de vista del Gobierno, se esté o no de acuerdo con el alcance del ajuste; en este escenario económico es imprescindible hacerlo para cumplir con nuestros objetivos y con el objetivo de déficit. No es una cuestión de si uno está de acuerdo o no está de acuerdo con el ajuste, la cuestión es que es imprescindible hacerlo.

En relación con el señor Ridao, hay muchas reflexiones que he hecho con carácter general, pero sí quiero hacer alguna consideración que también es común al portavoz de CiU. He manifestado y reitero el compromiso del Gobierno de cumplir con la disposición adicional y el ajuste para el año 2010 cumple con la disposición adicional. Mejor dicho, después del ajuste, la inversión de

este año en Cataluña es del 19,30 por ciento de la inversión ajustada en el total del Estado, es decir, 0,67 por encima del PIB, que es la referencia de la disposición adicional. Por tanto, si habláramos de saldo, habría un saldo positivo de 100 millones de euros en este año 2010 en relación con la disposición adicional. Incluso un día he leído una cosa bien curiosa; he leído en un periódico por el que tengo mucho respeto que la reprogramación del Ministerio de Fomento es de 9.000 millones de euros y Cataluña es la más perjudicada porque resulta que va a aportar en esa reprogramación 1.200 millones de euros —no estoy dando la cifra precisa que se decía—. Si estuviera en consonancia con la disposición adicional, el 18 por ciento de 9.600 es más que 1.200, el 18 por ciento de 9.600 se aproxima a 1.700 millones de euros; por tanto, en relación con la actuación reprogramada, también habría un saldo positivo en relación con la disposición adicional. Lo digo porque hay que manejar bien las cifras, esto no es coger a peso, el porcentaje no se mira por el número de contratos rescindidos, sino por la inversión de los contratos. Si tomamos los contratos a peso, 4 de 18...; pero no, eso no se toma a peso, es la inversión que hay allí. Y la inversión, insisto, el presupuesto ajustado, queda en el 19,31 y, si es del reprogramado, es incluso sensiblemente inferior. Esa es la verdad y ese es el compromiso que seguimos y que vamos a mantener para los presupuestos del próximo año.

Cuando presentemos el presupuesto, se corresponderá con la disposición adicional del Estatuto de Autonomía. Hemos recuperado actuaciones que eran importantes, me he referido a ellas y reitero que las anualidades se van a corresponder con la disposición adicional del Estatuto. Por cierto, he venido hablando con el consejero de Cataluña, incluso esta mañana, y ayer. Yo tengo que cumplir con una disposición adicional, yo no tengo que acordar con los gobiernos autonómicos. Podíamos hacer una sinergia, los gobiernos autonómicos también tendrían que acordar conmigo las infraestructuras, que muchas veces son complementarias, ¿no? ¿O eso no? En lo que es competencia del Estado, yo cumplo con un compromiso, escucho a todos, dialogo con todos y, si puedo, lo acuerdo y desde luego con todas las comunidades autónomas hemos hablado, entre otras cosas porque con todas las comunidades autónomas, con todas, hubo una reunión en el ministerio en el mes de julio, con todas, formalmente, incluida Cataluña. Con todos los consejeros. Por tanto, señor Ridao, que le informen bien, porque han tenido una reunión. Por cierto, también con todas las empresas, sin excepciones. Además, durante este periodo he escuchado a numerosos alcaldes, a presidentes autonómicos, he hablado con muchos de ellos, aunque muchas de las conversaciones no fueran públicas he hablado con muchos de ellos; incluso ayer mismo comí con un presidente de una comunidad autónoma, que, por cierto, no es de mi partido. **(La señora Villalobos Talero: ¿Quién pagó?)** Pagó el Ministerio de Fomento, fue muy austero, lo sirvió el cáterin del Ministerio de Fomento. **(Rumores.-Risas.)** Lo digo porque

puedo darle los datos; el menú está en torno a 30 euros, no sé si le parece mucho o poco, pero es el menú. **(La señora Villalobos Talero: Depende.)**

Esa es la reflexión que quiero hacer al señor Ridao y al señor Macias. Les agradezco al señor Macias y al señor Beloki las reflexiones que hicieron en relación con el control aéreo. Hemos vivido momentos de incertidumbre y creo que finalmente hubo un buen acuerdo. Estoy en disposición de poder explicarlo en el Parlamento pero en todo caso les agradezco esa consideración. Le decía al señor Macias, y se lo he reiterado, que no tengo inconveniente en hablar con los portavoces, y también con el señor Macias, de las otras infraestructuras que están previstas en el PEI, pendientes precisamente de todos los trámites a los que hacía referencia, las que se van a licitar en el año 2011 y las que se van a licitar en el año 2012. No tengo ningún inconveniente pero como hacía una referencia muy concreta a una actuación, que era la conexión con el puerto de Barcelona, le he de ratificar que se contempla esa actuación, de la misma forma que seguimos contemplando la actuación, como no podía ser de otra forma, del acceso ferroviario al aeropuerto de El Prat. Hay una consideración que también ha planteado, mantenemos la inversión en conservación y mantenimiento y en este caso, que era una referencia que había hecho el señor Macias, se lo quiero ratificar, de la misma forma que le quiero ratificar los plazos del Barcelona-Figueras: en 2012. Ratifico los plazos, porque el nivel de ejecución de las obras lo hace posible. Aquí permítame que le diga una cosa —sabe que le aprecio considerablemente, aparte, usted conoce mucho el sector porque fue responsable en el ámbito autonómico, también por formación— y es que me ha preocupado su artículo, porque en su artículo nos venía a decir a todos los españoles: No, lo del AVE a Cataluña y por tanto el objetivo de Figueras-Perpiñán en 2012 bien, ahora, para lo demás una moratoria, para Alicante, para Palencia, para León; para lo demás, una moratoria. **(El señor Macias i Arau: No.)** Compréndame que le diga que eso no es equilibrado ni cohesionador del territorio. Por cierto, ya les anticipo que a veces hay debates que se producen y que luego hay que verificarlos con la realidad; por ejemplo, cuando se habla de líneas o no líneas rentables de alta velocidad. Estamos haciendo un estudio de todas ellas, pero ya les adelanto que alguna que a juicio de algunos parecía no rentable, por ejemplo la que va a mi tierra, puede aparecer con índices de rentabilidad mayores que alguna otra que se reivindica como fundamental, cohesionadora, vertebradora, etcétera. No podemos planificar la infraestructura solo desde la visión de un territorio, hay que tener una visión general y global.

El señor Beloki hacía referencia a un tema muy concreto del que quiero hablar, que es el tema del acuerdo en relación con Palencia, que, por cierto, anuncié en la anterior comparecencia; por tanto, no fue una cosa que se sustanciara después de esa comparecencia. Dije que iba a ser por régimen concesional, expliqué los criterios

y expliqué cuál ha sido la variación fundamental que llevó a tomar la decisión, que fue concebir esta línea como tráfico mixto, que nos permitiera darle una salida al puerto de Santander y por tanto con una incidencia muy importante en Castilla y León, desde el punto de vista del transporte ferroviario de mercancías. Abandonamos la idea del transporte solo para viajeros y, al hacerla compatible con las mercancías, ya su valor añadido, por tanto de rentabilidad y de eficiencia, tiene más importancia. Dijo —no está en este momento el señor diputado— que probablemente este tema no se gestionara bien; desde luego no es un ejemplo de la mejor gestión y por tanto no tengo inconveniente en hacer autocrítica.

Estos son los comentarios que yo quería hacer, señorías. Les agradezco el tono, agradezco el fondo de las intervenciones y estoy, como siempre, a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, antes de darles el turno de palabra para una breve réplica, vamos, si le parece, a hacer un receso de tres minutos. **(Pausa.)**

Señor Jorquera, en nombre del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Procuraré ser lo más sintético posible.

En primer lugar, dado que el ministro negaba con la cabeza cuando afirmaba que incluso en el debate de política general hubo una resolución aprobada por unanimidad en la que se instaba a mantener los compromisos inversores con Galicia, la leo textualmente. Resolución número 2 en materia de infraestructuras: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a mantener los compromisos inversores en materia de infraestructuras en Galicia con el objetivo de paliar su déficit histórico en esta materia. Con tal fin, no se introducirán nuevos retrasos en su fecha de finalización, especialmente en lo que se refiere a las actuaciones en autovías actualmente en marcha, la conexión de alta velocidad entre Galicia y Madrid, la puesta en servicio del eje atlántico ferroviario entre Ferrol y Tuy, de conformidad con los distintos acuerdos aprobados en esta Cámara y el acuerdo suscrito el pasado 21 de julio de 2009 entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia.

Hecha esta aclaración, quisiera decir que el señor ministro nos sigue remitiendo a los Presupuestos Generales del Estado para mayor concreción. Dice que hoy simplemente lo que ha hecho son una serie de orientaciones. Permítame que ponga en duda ese calificativo de que son una serie de orientaciones. ¿Por qué razón? Porque no se informó con un mínimo de concreción, con un mínimo de detalle, del impacto del recorte presupuestario en cada una de las actuaciones. Tan solo se proporcionó un listado de aquellas actuaciones donde se iba a rescindir el contrato, pero no del impacto en cada una de las actuaciones del recorte presupuestario. Ahora no se informa en detalle de las previsiones presupuestarias,

aunque sean previsiones en cuanto a las mejoras con respecto a las previsiones iniciales que se contemplan en este listado de actuaciones. Por tanto, de esta manera es imposible sacar conclusiones.

Dicho esto, me gustaría insistir en la necesidad de clarificar algunos aspectos. En primer lugar, la A-56. Usted se ha limitado a responder que no aparece en este listado porque en la anterior comparecencia informó que se resolvería a través de la colaboración público-privada, pero si no me confundo, eso no afecta al conjunto de la A-56, que ya sé que es entre Guntín y Ourense, otra cosa es que para que me entiendan todas SS.SS, que a lo mejor no saben dónde está Guntín, advierta que es una autovía que va a conectar Lugo con Ourense. La información que nos proporcionó es que se resolvería a través de la colaboración público-privada el tramo San Martiño-Barrela, no el conjunto de la A-56. Tengo aquí el listado y lo acabo de volver a constatar y a comprobar pero, en cualquier caso, me lo clarifica usted en la réplica. Con respecto a la A-8, le pido que sea concreto, sobre todo para que ninguno de nosotros seamos esclavos de nuestras palabras. Usted ha dicho textualmente que mantiene el compromiso de que estarán finalizados los tramos gallegos en el año 2011, excepción hecha del tramo Mondoñedo-Lindín, donde hubo un problema que obliga a modificar el proyecto constructivo. Pero yo le recuerdo que estas eran las previsiones anteriores al recorte presupuestario y usted confirmó en la última comparecencia que también se vería afectado por un retraso de un año. Por tanto, está corrigiendo esa afirmación. Le pido simplemente que nos lo clarifique. También con respecto a la A-8 y el eje atlántico ferroviario, para que todos nos entendamos y podamos sacar conclusiones creo que es fundamental que nos oriente sobre la magnitud económica de estas mejoras con respecto a las previsiones iniciales en los presupuestos, porque si no, es imposible extraer conclusiones.

Voy a acabar refiriéndome a la posibilidad de que se resuelva la línea de alta velocidad Olmedo-Ourense-Santiago por régimen concesional. Le recuerdo que su ministerio tan solo hasta el momento había contemplado la posibilidad de que se acometiese por régimen concesional la variante de Cerdedo, hasta el momento era lo único. En segundo lugar, les recuerdo que ustedes presentaron el Plan extraordinario de infraestructuras como una manera de paliar los efectos del ajuste presupuestario. Le recuerdo que usted reiteró claramente que el ajuste presupuestario no afectaría a las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad. De hecho, no se recurre al régimen concesional en ningún eje troncal del AVE. En su propio listado observamos que se recurre única y exclusivamente al régimen concesional en lo que se refiere a actuaciones menores que no afectan a lo que es la construcción de la infraestructura en sí. Me estoy refiriendo a la construcción de alguna estación, a instalaciones complementarias, a la electrificación de algún tramo. Nosotros creemos que la mejor garantía de que se cumplan los plazos es que exista una dotación presu-

puentaria acorde con los compromisos temporales adquiridos, porque si se opta por el régimen concesional estamos a expensas de si las empresas están interesadas en anticipar esa inversión o no. Por tanto, me gustaría que clarificase la voluntad real de su ministerio de respaldar presupuestariamente en las cantidades necesarias los compromisos adquiridos, para que no haya nuevos retrasos en la llegada del AVE a Galicia. Teniendo en cuenta la constricción del tiempo, por mi parte nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llamazares, en nombre del Grupo Mixto, Izquierda Unida.

El señor **RIDAO I MARTÍN**: Señor presidente, si me lo permite intervendré yo.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, tiene la palabra.

El señor **RIDAO I MARTÍN**: Gracias, señor presidente, por su bondad.

Señor ministro, apelaba repetidamente en su intervención a la coherencia y a la seriedad en términos de cumplimiento de los objetivos de déficit del Gobierno y hablaba también a su vez en su intervención el portavoz socialista, el señor Simancas, de que la realidad económica es dinámica y que el Gobierno es coherente con sus cambios. Vamos a ver, creo que fue el propio ministro de Fomento quien el 12 de agosto pasado dijo públicamente que el ajuste para 2011 era excesivo. Ese es un término literal al que hizo referencia el señor ministro, lo cual demuestra poca convicción o poca determinación en algunas decisiones adoptadas hace escasamente pocas semanas. Otro ejemplo, fue el presidente del Gobierno quien hizo inicialmente el anuncio de lo que se vino a llamar la suavización del ajuste, sin aludir al buen comportamiento de la deuda, que al parecer es el pretexto que justifica o avala esta mejora de la inversión. Más bien el presidente del Gobierno aquel día sembró inquietud vaticinando una recaída en la recesión a la vuelta de vacaciones, y fue finalmente la vicepresidenta económica la que dijo que el rescate del ajuste no sería significativo en su acendrado papel de centinela del rigor fiscal. Por tanto, no nos hablen de coherencia. Estamos asistiendo a esa nueva versión del videojuego de poli bueno-poli malo, a esa polifonía del Gobierno que ya viene siendo habitual. Desde ese punto de vista, creo sinceramente que, como las fincas de la duquesa de Alba, la comunicación y la dirección del Gobierno son manifiestamente mejorables.

En segundo lugar, esperábamos que su comparecencia hubiera arrojado un poco más de luz y de concreción. Hay que esperar, al parecer, al debate presupuestario. Una cosa es el debate presupuestario y otra es la negociación del presupuesto. Se supone que ustedes a estas alturas ya deben tener configurados el presupuesto y el anexo de inversiones. Por tanto, podría decirse que la

política de su departamento es de un cierto hermetismo, eso sí, con todo lujo de alharacas, con documentos, pero con muy poca concreción. ¿Usted no puede precisar, como yo le he pedido en mi primera intervención, en qué términos de ejecución se van a llevar a cabo algunas de las inversiones en Cataluña que le he planteado? ¿Cree usted que todavía es tiempo de sumar, de restar, de encajar algunas cifras? Francamente, mucho me temo que, cuando vas rascando en algunas de las cosas que usted ha explicado, ya se ve que las cosas no están claras o simplemente ustedes no quieren explicarlas.

Finalmente nos dice usted de forma solemne y rotunda que el Gobierno va a cumplir con la disposición adicional tercera del Estatut y me ha hecho las cuentas del Gran Capitán. Me gustaría que en otro momento usted pudiera justificar de forma cifrada y contable ese saldo favorable al Gobierno español, entre otras cosas porque el año pasado el balance fue francamente negativo, pero para Cataluña. **(El señor ministro de Fomento, Blanco López: Pero no por el Ministerio de Fomento.)** Sí, nos debe 1.000 millones de euros de una comisión bilateral que debería haberse realizado antes de verano y que no ha tenido lugar, no sé si porque el Gobierno no sabe de dónde sacar esos recursos. Además, los antecedentes del Ejecutivo en este terreno no son precisamente muy positivos. El Gobierno ha dicho repetidamente —se lo he oído decir a usted y al presidente del Gobierno— que ha invertido en Cataluña más que en ninguna parte, que en Cataluña ha habido más obra licitada que nunca en estos últimos años, pero usted ha hecho repetidamente trampas contables, nos ha dado cifras en términos absolutos. Yo le voy a dar una cifra en términos relativos del año pasado. Cataluña fue la séptima comunidad autónoma en inversión por habitante y la novena en PIB, a pesar incluso de lo que previene la disposición adicional tercera. No me refiero ya a lo que fue en años pasados, cuando la inversión osciló entre el 8 y el 12 por ciento. Los datos son concluyentes. Si se coge la liquidación del presupuesto de 2009, la reducción de la inversión ejecutada en Cataluña con relación a 2008 fue del 40 por ciento y la actividad asociada al FEIL no fue suficiente como para compensar esa menor inversión. En el presupuesto de 2010 la reducción es del 5,4 por ciento. Por cierto, sí hay inversión, pero se concentra en la ejecución de una gran infraestructura, como el AVE Madrid-Barcelona-Francia. Finalmente vino el hachazo, el recorte y el ajuste a la inversión en estos últimos meses con una cifra que usted ha cuestionado hace unos minutos pero que nosotros hemos estimado del orden del 13 por ciento y en más de 1.200 millones de euros, con todo lo cual...

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ridao, por favor, tiene que ir acabando.

El señor **RIDAO I MARTÍN:** Acabo.

Permítame, señor ministro, que en materia de inversión por parte del Gobierno español sea laico. Es decir,

no vamos a hacer más actos de fe, vamos a poner en duda esas afirmaciones que usted ha hecho, a menos que dé algún dato más, alguna concreción, cosa que, por cierto, no ha hecho en el día de hoy.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Macias, en nombre de *Convergència i Unió*, tiene la palabra. **(El señor Llamazares Trigo pide la palabra.)** Señor Llamazares, no había solicitado la palabra antes.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** No, había anticipado la intervención del señor Ridao porque tiene que marcharse, pero quería mantener mi intervención.

El señor **PRESIDENTE:** Pues ya ha consumido el tiempo. Tiene dos minutos, señor Llamazares. El señor Ridao ha tenido cinco minutos y medio, el doble del tiempo. Dos minutos, por favor.

El señor **LLAMAZARES TRIGO:** Quiero agradecer al ministro, señor Blanco, el elogio de la coherencia. Espero que no sea el elogio a Bruto y que sea solo eso, un elogio. También quiero ver los aspectos positivos. En este carácter deslizante del ajuste, yo me pregunto si, además de amnistiar parte de las inversiones, vamos a amnistiar a los pensionistas, a los funcionarios públicos y a otros en función de la evolución de la economía y de la deuda. Yo espero que eso sea así. Prefiero quedarme con esa visión positiva del ajuste. También es positivo que el Partido Popular se haya convertido a la planificación, somos ya más en la planificación democrática de la economía. Por tanto, para mí todo son satisfacciones en el día de hoy. Ahora bien, hay una serie de dudas que a mí me quedan, y vuelvo al símil del queso gruyere, y es que son muchos los agujeros que usted deja en sus intervenciones, y no tiene que ver únicamente con el presupuesto. El primer agujero de todos es que usted todavía no ha comunicado a esta Cámara cómo incide ese ajuste en las obras e infraestructuras del próximo año, no ha dicho qué obras están afectadas por el ajuste. Solamente lo ha dicho en el caso de la rescisión, pero no en el caso del cambio o modificación del calendario. Por tanto, lo que nos dice ahora con respecto a las obras que se salvan o que parcialmente se pueden salvar del ajuste nos deja en la mayor incertidumbre, porque si no sabemos las obras afectadas por el ajuste, difícilmente vamos a entender, aunque sea de forma parcial, aquellas que pueden salvarse del mismo. Además, usted no ha querido responder a la principal pregunta de mi intervención, y se la vuelvo a reiterar: ¿eso que usted dice en el documento que nos entrega hoy de ampliar la inversión de esa serie de obras significa recuperar los calendarios de inversión previos? ¿Sí o no? Esa es la cuestión fundamental que yo quería plantearle. Termina, como decía antes, con el queso gruyere que para mí sigue siendo el tenor de sus intervenciones. Espero que los días, además de quitarnos el bañador, terminen transformando el queso en algo más sólido.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Macias, en nombre de Convergència i Unió tiene la palabra.

El señor **MACIAS IARAU:** Yo le tengo que agradecer al señor ministro que tenga tiempo en este verano tan ajetreado de leer los artículos que algunos escribimos, pero léalos bien, porque yo me pronunciaba absolutamente a favor del que llamo, no sé si propiamente, AVE a Levante, me refiero no solamente al de Valencia sino también al de nuestro amigo Ayala, al Levante, mi concepto es todo. En cualquier caso, es importante.

Señor ministro, usted, que hoy ha apreciado una gran coherencia en el señor Llamazares y no me la ha apreciado a mí, me va a permitir que le diga que ante su brillante retórica, porque la verdad es que usted se escurre como una anguila, **(Risas.)** hay que ponerle a usted alguna trampita en el recorrido, y la trampita es ponerle ejemplos. Usted y yo podemos estar de acuerdo en abstracto, pero cuando le pongo un ejemplo se ve obligado a dar argumentos, usted es incoherente. Yo creo que no, simplemente creo que pongo ejemplos. Le voy a poner dos; uno que usted no me ha respondido. ¿Es o no importante para la economía española conectar ferroviariamente el puerto de Barcelona o el de Algeciras? ¿Sí o no? Sí, prioritario. Cuando pongo ejemplos es por esto. Voy a poner otro ejemplo que también va a servir. Usted nos da una lista de actuaciones que mejoran su inversión en 2011 en relación con los ajustes. Evidentemente, si había una obra que tenía 15 millones de euros, ahora le tocaba un millón de euros y usted pone un millón y medio, ha mejorado, y no miente. Tiene un brillante papel a presentar ante la prensa. Pero le voy a poner en un brete, en la autovía A-27, de Tarragona a Montblanc, queda rescindido el tramo definitivamente, porque usted no ha dicho que este era de los que dejaran de ser rescindidos. ¿Qué significa que mejora? Significa simplemente que a lo mejor usted no tiene previsto volver a licitarlo el año que viene y ahora dice: le voy a poner una cierta cantidad para que se pueda licitar al año que viene, que puede ser simplemente la vieja táctica de los 1.000 euros. Claro que ha mejorado, claro que objetivamente a mí me parece bien que se vuelva a licitar cuanto antes, pero todos sabemos que aun con estas circunstancias el parón que se va a producir en este tramo hará que la fecha que usted nos había dado para su terminación, que era abril de 2012, justamente en la época de las elecciones generales —y creo que lo que digo aquí va a ser profético—, será cuando se reinicien los trabajos, si es que hacemos las cosas con suficiente diligencia. Por tanto, sí que la ha mejorado, pero una fecha, la de la terminación de la obra, se va a transformar en la fecha del reinicio. Por esto le pongo ejemplos, señor ministro.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Macias, vaya concluyendo.

El señor **MACIAS IARAU:** Voy terminando con una expresión simpática. Señor ministro, usted nos habla siempre de planes, Plan de inversión extraordinaria Un

plan es un listado de obras, con unos calendarios, etcétera, no es algo que usted y el señor Morlán tengan en secreto en un cajoncito, es algo que debería ser público. Cuente de una vez en qué consiste este plan, porque si no este plan extraordinario parecerá como alguno de esos planes veraniegos, que uno se cree que va a tener un gran plan y al final sale trasquilado. Creo que a nuestras infraestructuras esto no le conviene.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, como portavoz del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Señor ministro, le voy a comentar algunas cuestiones para aclararlas y por señalar cuál es la postura del Partido Popular.

No apoyamos su recorte de gasto, lo votamos en contra y, evidentemente, estuvimos haciendo un discurso acorde con los planteamientos que el Gobierno estaba haciendo y señalando nuestra postura. Señor Blanco, nosotros sí nos preocupamos por el empleo, nos preocupamos muchísimo más por el empleo que por cualquier otra cuestión. Cuando decimos que la inversión productiva debe mantenerse y que hay que reducir otros gastos del capítulo 2, del capítulo 4 o del capítulo 7, lo estamos diciendo porque la obligación del Gobierno es defender a las empresas que son las que generan riqueza y empleo, que no lo hace, y también defender a los trabajadores. Señor Blanco, la verdadera defensa del trabajador es la de su puesto de trabajo, no la de cumplir con un subsidio de desempleo que siempre es efímero y frustrante. Por tanto, esa es la verdadera defensa del trabajador, defender su puesto de trabajo. Cuando con inversión productiva se genera un retorno fiscal del 59 por ciento y cuando se reduce el subsidio de desempleo es como se sale de la crisis en la que nos encontramos. Señor Blanco y señor Simancas, las cifras que he señalado anteriormente no me las he inventado, no las he dicho aquí por primera vez, sino que están publicadas. ¿Por qué? Porque a pesar de que usted hoy quiere ceñir su intervención a 2011, señor Blanco, el techo de reducción de inversión aprobado por su Gobierno alcanza hasta 2013, por tanto no haga demagogia con la próxima legislatura, que va a gobernar el PSOE o va a gobernar el Partido Popular, porque ya han tomado la decisión de reducir el tope de inversión del 4 por ciento con referencia al PIB al 2,9 por ciento con referencia al PIB en 2013. De la utilización de sus cifras sale una horquilla —evidentemente es una horquilla, pero aceptada por todos los sectores— de entre 15.000 y 40.000, que es mucha la horquilla, naturalmente, pero hay que decirla, no hay que ocultarla; y de esa horquilla salen aproximadamente de 125.000 a 530.000 puestos de trabajo que se pueden perder. Por tanto, ni me lo he inventado ni lo saco de la chistera ni nada por el estilo. Señor Blanco —y lo dije el otro día en la Diputación Permanente y hoy lo repito—, cuando ustedes han convertido a los protagonistas de la economía española en extras de una película en la cual ustedes están haciendo un monólogo de un guión inexistente, es cuando el Partido Popular dice que

eso no es así. Y sí, señor Blanco, claro que queremos todos los detalles de todas las obras, como se lo han repetido todos los portavoces. Queremos saber cuál es la reprogramación, si se mantienen o no los calendarios antiguos —como ha dicho el señor Llamazares—, si va a ser un aumento de 1.000 euros para decir que se mejora —como ha dicho el señor Macías—, todos tenemos la misma preocupación. Señor Blanco, vamos a ver, el Plan extraordinario de infraestructuras, que conocemos, son siete folios colgados en la página web del ministerio y hoy un folio enseñado aquí con un listado sin ningún tipo de cuantificación ni de detalle. Evidentemente, si me dice que con esos datos no estamos diciendo que el ministerio va dando bandazos, es porque no queremos reconocerlo.

Lo último, señor Blanco. Yo no sé dónde ha estado usted de vacaciones y si ha estado o no ha estado. No me voy a referir en ningún caso ni a sus vacaciones ni a las de nadie. Le quiero recordar que el señor Rajoy, entre otras cosas, ha estado preparando los ocho puntos que presentó el lunes pasado (**Rumores.**) y que si ustedes tienen el atrevimiento de estudiárselos y la honradez de rectificar su política tendrían que implantarlos. Ahí tiene usted datos para la construcción de los próximos presupuestos, señor Blanco, que antes me los ha pedido. (**Rumores.**) Y señor Blanco, para lo que usted ha hecho este verano más valía que sí se hubiera ido de vacaciones y no hubiera hecho usted otra cosa. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, con brevedad, señor Simancas, tiene la palabra.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Solo diré una frase, señor presidente, para contestar a la insistencia que se muestra en algunos discursos de presentar a Cataluña como un territorio víctima de una supuesta y constante desinversión del Estado, aderezado además con un antimadrileñismo rancio, injusto y cansino. Yo entiendo que el victimismo forma parte del ADN de alguna formación política, que sin el victimismo poco queda y que, por lo tanto, hay que plantear victimismo sí o sí, pero ni todos los discursos victimistas del mundo podrán ocultar la realidad, que es que Cataluña es la primera comunidad autónoma en inversión ejecutada por el Ministerio de Fomento en 2009; la primera desde que accedimos al Gobierno, periodo 2004-2009, con más de 12.800 millones de euros de inversión. Señor Macías, esta es la versión que usted ha ofrecido sobre la inversión del Estado en Cataluña, pero si prescindimos del inevitable ejercicio de manipulación que supone el discurso victimista, la realidad de la inversión del Estado en Cataluña es bastante más considerable, como usted puede comprobar; es todo esto que le estoy mostrando.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar ya el debate y contestar definitivamente tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Efectivamente, señor Ayala, hemos conocido

alguna reflexión y alguna propuesta del señor Rajoy. Alguna bien reveladora, donde se muestra un ejercicio de hipocresía bastante considerable, porque dice que tenemos que igualar el sueldo de los españoles al sueldo de Alemania, y cuando los únicos sueldos que puede manejar un Gobierno es el salario mínimo que el Gobierno de Aznar congeló durante ocho años, la verdad es que tienen poca credibilidad en esto de sueldos y de igualar salarios. (**La señora Villalobos Talero: ¡Venga hombre! ¡Menos demagogia!**)

El señor **PRESIDENTE**: Señora Villalobos, le ruego que deje intervenir al señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): En el salario mínimo, que es donde puede actuar el Gobierno, es donde había mayor diferencia con el salario mínimo medio europeo cuando ustedes gobernaron y que congelaron y que, por cierto, afectaba a las personas que tenían menos recursos de toda la población. (**La señora Villalobos Talero: 9.500 personas en toda España.**) Señora Villalobos, yo les escucho siempre con muchísima atención, incluso a usted. (**La señora Villalobos Talero: Y yo a usted también.**)

En segundo lugar, el señor Ayala pone énfasis en que ellos apoyan la inversión productiva para crear empleo. Y yo le digo: empiecen por las comunidades autónomas donde gobiernan, que son las que más han recortado la inversión productiva, así serán coherentes. (**Aplausos.**) Por lo tanto, no vengan aquí contándonos una milonga distinta de lo que hacen donde tienen la responsabilidad de gobernar, para ser coherentes. Aquí sí, aquí el Estado que tiene recursos limitados, hasta que ustedes nos planteen esa fórmula milagrosa de recaudar menos, invertir más y mantener el déficit, cuando ustedes nos despejen ese *sudoku*, podremos realmente entender sus propuestas y su política; hasta entonces no y, por tanto, hasta ese momento su credibilidad en esto de la inversión productiva está bajo mínimos. Yo le puedo explicar comunidad autónoma por comunidad autónoma —no es el momento— lo que ha bajado la inversión, las obras que han paralizado y, por cierto, la ausencia de explicaciones que han dado. En eso también me diferencio del Partido Popular. (**Un señor diputado: ¡Ahí, ahí!**) Les podrán parecer insuficientes, pero yo he venido aquí a aparecer y a dar la cara, y donde ustedes gobiernan ni comparecen, ni dan la cara, ni hacen nada de nada en relación con la transparencia. (**Aplausos.**) Esta es la verdad, y no voy a seguir profundizando en esto, señorías.

Señor Macías, no hay una previsión testimonial para el año próximo. Me pide usted una actuación concreta, y le puedo decir que hay una previsión —si es que los datos que tengo aquí son los definitivos— de 8 millones de euros para la A-27 en ese tramo al que usted hacía referencia. Por tanto no es una cuestión testimonial. No la tome como definitiva, aunque es cuasi definitiva —le estoy diciendo—, para desmontar que no es el millón para justificar no sé el qué. Me lo plantea de una obra concreta,

permítanme todos los demás que haga una excepción en relación con una actuación concreta, igual que se la voy a hacer al señor Jorquera, que me preguntó sobre el eje atlántico: son catorce actuaciones y está en torno a 100 millones de euros. Le quiero contestar en torno a una actuación concreta sobre la que usted me preguntaba.

Señor Jorquera, cuando hablo de la A-8 —yo ya sé que usted cuando habla de la A-8 solo piensa en mi provincia, en Lugo—, yo pienso en el conjunto de la A-8. **(El señor Jorquera Caselas: Y no en el de la mía.)** En el conjunto de la A-8 hay algunos tramos en los que han surgido dificultades, no solo en Mondoñedo-Lindín. Ha surgido en el Unquera-Llanes una dificultad enorme, tenemos que hacer un modificado extraordinario; y también en el tramo de Cantabria, en el que hubo una rescisión y va a haber una nueva licitación de la colaboración público-privada. Por tanto, cuando hablo de la A-8 hablo en su conjunto, no me refiero al tramo gallego. En el tramo gallego me ratifico en los tiempos y en los plazos, a excepción —usted también puso énfasis en ello, se lo agradezco, porque es conocedor de la dificultad que surgió— del tramo de Lindín-Mondoñedo.

Señor Macias, estoy fundamentalmente de acuerdo con usted, pero algún día tenía que ponerle un matiz. Comparto sus reflexiones, pero me he cansado de decir que el acceso a los puertos es lo prioritario de lo prioritario, que no concibo la intermodalidad ni el transporte en nuestro país sin una buena conexión ferroviaria con los puertos y con las plataformas logísticas y que eso va a ser fundamental en el plan extraordinario. Es verdad que hay algunas actuaciones que podemos lanzar antes que otras. Por ejemplo, en el acceso al puerto de Algeciras, los proyectos están hechos y ya podemos lanzar en este año 2010 la actuación. Hay otros puertos que todavía están en fase de estudio informativo y de proyecto como es el acceso al puerto de Ferrol —el señor Jorquera siempre muestra mucho interés por él y tiene razón en hacerlo—, pero no solamente hay que tener la voluntad de querer y poder ejecutar esa obra, sino que hay que tener la disponibilidad para poder hacerlo.

Señor Llamazares, algún ámbito de la política social ya se ha beneficiado de estas circunstancias a las que nos hemos referido. Por ejemplo, acabamos de prorrogar los 420 euros por desempleo durante seis meses más, lo que supone un gasto de 420 millones de euros. Le ratifico su alegría con este dato que ya conocía. La situación permitió abordar esa prórroga, que por cierto usted planteó en el debate sobre el estado de la Nación como una de las enmiendas que hemos acordado. Se lo quería reconocer.

Señor Ridaó, ¿No está? Es una pena, porque le iba a dar la ejecución presupuestaria año a año del Ministerio de Fomento. Se la voy a hacer llegar por conducto oficial para que no tenga trampa ni cartón y para que no vuelva a decir que se ha reducido del año 2008 al año 2009. En el año 2009 la ejecución presupuestaria fue de 2.620 millones de euros en Cataluña —la primera comunidad de España en ejecución presupuestaria— y la licitación de obra pública en el año 2009 en Cataluña fue de 1.990

millones de euros —la primera comunidad de España en licitación de obra pública—. Le voy a remitir contrato a contrato, licitaciones, Boletín Oficial del Estado, para que de una vez por todas no hablemos de oídas, de lo que parece que dicen, sino con datos. Lo haré por el conducto oficial, le daré la respuesta a unos interrogantes que siempre son los mismos y a los que, por cierto, siempre doy la misma respuesta porque son los datos. No es el proyecto de poder licitar. No, no, estoy hablando de licitaciones y estoy hablando de ejecución presupuestaria. Luego me habla de hermetismo del Ministerio de Fomento en relación con el presupuesto. Soy el único miembro del Gobierno que en relación con el presupuesto ha empezado a dar datos de lo que va a ser el del año 2011, y ya no digamos nada en relación con otras administraciones autonómicas. La información le podrá parecer insuficiente, pero he aportado bastante más en relación con el presupuesto del año 2011 que en otros ámbitos, en otras administraciones y en otros departamentos del Gobierno. En todo caso queda ya poco tiempo —quedan días— para conocer el presupuesto y todos los detalles de la programación.

Me planteaba S.S. que la recuperación de inversión en la mayor parte de las actuaciones es para cumplir con la previsión que había. En algunas no se cumple porque hay algún retraso en la obra, aunque en la mayor parte sí se cumple, pero he de decirle, señor Llamazares, que todos los años cuando se hacen los Presupuestos Generales del Estado se reprograman las actuaciones, todos los años, porque si se decide invertir más en alguna obra, se puede adelantar la ejecución de la misma, y si se decide no invertir lo que estaba previsto, automáticamente se reprograma. Es algo que se hace todos los años, no es por tanto una aportación que se va a hacer en este presupuesto. ¿Qué sucede en este presupuesto? Que hay una singularidad, que hay una reducción muy drástica y eso necesariamente conlleva retrasos en muchas infraestructuras, porque, claro, los constructores no se han dirigido a mí para decirme que las van a hacer más baratas. Si las van a hacer de acuerdo con el contrato que tienen suscrito y hay menos recursos para los años 2010 y 2011, lógicamente muchas infraestructuras, las que tienen menos grado de maduración o las que no son vertebradoras del territorio o las que no están justificadas y no son tan prioritarias por las intensidades de tráfico, van a sufrir un poco más de retraso.

Estas son las reflexiones que quería hacer. Les quiero agradecer todas las suyas y como siempre me muestro dispuesto a informar a S.S. de todas cuantas cuestiones relativas al ministerio consideren oportuno.

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

Que tengan un feliz regreso y reiteramos el agradecimiento de la Cámara por su intervención y explicaciones.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y diez 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**