



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 164

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTE: DON JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 18

celebrada el lunes, 10 de marzo de 1997

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo) para informar sobre:

- El plan de autopistas de peaje. A petición propia (Número de expediente 214/000033).
 - La solución dada al acondicionamiento y mejora del trazado de la carretera N-1 en el tramo conocido como «Legua del Rey» (Condado de Treviño, Burgos). A solicitud del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 213/000174).
-

Se abre la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos la sesión en la que hay una comparecencia a petición propia del Ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras para informar sobre el plan de autopistas de peaje.

En la reunión de mesa y portavoces que tuvimos, añadimos una comparecencia urgente del Ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras para informar acerca de la solución dada al acondicionamiento y mejora del trazado de la carretera N-1, en el tramo conocido como Legua del Rey (Condado de Treviño, Burgos), a propuesta del Grupo Parlamentario Vasco. Decidimos en Mesa y portavoces que aunque fueran dos comparecencias las trataríamos como una sola. El señor Ministro se referirá primero a la segunda comparecencia y luego a la primera. En cuanto a las intervenciones, cada grupo puede dedicar el tiempo que le parezca a cada una de las comparecencias. Procuraremos que no se dilaten demasiado las intervenciones, pero siempre habrá magnanimidad en los tiempos.

Agradeciéndole al Ministro su presencia y su deseo de que esta Comisión conozca algo tan importante como es el plan de autopistas de peaje, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Comenzaré, con brevedad, por el segundo punto de la comparecencia a petición del Grupo Parlamentario Vasco, que hace referencia a la solución dada al acondicionamiento y mejora del trazado de la carretera N-1, en el tramo conocido como Legua del Rey (Condado de Treviño, Burgos).

En el Senado se aprobó una moción en la que se instaba al Gobierno a la conveniencia del traspaso de la titularidad del tramo de la carretera de la N-1, conocido como Legua del Rey, a la comunidad autónoma de Euskadi, y se instaba también a convenir financieramente con la Diputación Foral de Álava la realización de las obras de modificación del trazado, así como a sufragar los gastos de conservación del tramo de carretera indicado.

En relación con la primera de las recomendaciones de la moción, debo trasladar a la Comisión que está pendiente de resolución el recurso de inconstitucionalidad interpuesto por el Gobierno en el año 1989 por la inclusión del tramo Condado de Treviño en el catálogo de la red objeto del plan general de carreteras del País Vasco de 1989. Pendiente, pues, de resolución de un recurso de inconstitucionalidad, es cuestión en la que no deseo entrar. Sería absurdo que estando *sub iudice* hiciéramos algún tipo de manifestación en todo lo que afecta al problema de la titularidad del tramo de carretera que atraviesa el Condado de Treviño.

Por lo que respecta a la segunda cuestión, el pasado 14 de enero se mantuvo una reunión en Burgos entre el Director General de Carreteras de la Administración del Estado y el Diputado de Obras Públicas de Álava y se acordó concretar las actuaciones necesarias a corto y medio plazo para mejorar la seguridad y funcionalidad de la circulación

vial del tramo de la N-1, conocido como Legua del Rey, a su paso por el Condado de Treviño. Se acordó entonces formar una comisión técnica integrada por representantes de ambas administraciones. La citada comisión se reunió el pasado 24 de enero en las dependencias de la Diputación Foral de Vitoria y se concretaron las siguientes líneas de actuación. Primero, actualización de la señalización conforme a los criterios del Ministerio de Fomento. En concreto, el tamaño de la señal será tipo autovía para adaptarse a las actuaciones previstas en el resto del tramo Vitoria-Miranda, y señalizar como travesía el sentido descendente.

Segundo punto. Adecuación y mejora de los sistemas de contención, básicamente la colocación de la llamada barrera bionda; colocar nuevos tramos, tanto en el exterior de la calzada como en la mediana, mejorando con ello la percepción del trazado, la protección frente a obstáculos laterales y la contención de los vehículos en caso de salida de la vía.

Tercer punto de acuerdo. Otras actuaciones inmediatas de diversa índole que redundarían en la corrección de algunos problemas detectados, entre ellos la posible colocación de una barrera rígida en aquellos lugares en que se requiriese correcciones puntuales del peralte de arcenes, eliminación de escalones laterales, principalmente en el interior de las calzadas en zonas donde el arcén es inexistente, y podas selectivas.

La definición exacta de estos tres bloques de actuación estaría ultimada en breve plazo, estimándose que el coste de las mismas sería del orden de los 75 millones de pesetas, cantidad que el Ministerio de Fomento libraría como crédito complementario para operaciones de conservación, sin perjuicio de que esta cantidad se pueda ampliar para atender la reordenación de accesos, una vez que se definan las actuaciones de las que se trata a continuación —y este es el cuarto punto del convenio— que es la reordenación de accesos.

A tal efecto, en el acuerdo al que se llegó se considera prioritaria la eliminación del máximo número de accesos posibles situado en medianas. En algunos casos esto supondrá recorridos adicionales a los usuarios y en otros habrá que dotar de lugares donde efectuar los movimientos suprimidos. La definición exacta de las actuaciones a desarrollar, así como el presupuesto detallado de las mismas, serán efectuados por los servicios técnicos de la Diputación Foral. Las anteriores actuaciones se enmarcarán, de acuerdo con lo propuesto en la moción aprobada por el Senado el 25 de febrero de 1997, en un convenio más amplio entre ambas administraciones, en el que además de estas actuaciones se contempla el acondicionamiento del tramo de la carretera N-1 a su paso por el Condado de Treviño, con el fin de dotarle de características técnicas semejantes a las del resto del itinerario. En cumplimiento de ese compromiso, el Ministerio de Fomento ha elaborado un borrador de convenio y lo ha remitido a la Diputación Foral de Álava, para recoger sus sugerencias y observaciones y disponer lo antes posible de un texto definitivo.

En este borrador se contemplan expresamente dos puntos. Primero, la financiación por el Ministerio de Fomento de las obras de acondicionamiento del tramo, a su paso por

el Condado de Treviño, así como los estudios y proyectos necesarios para llevar a cabo las mismas. Y en segundo lugar, la financiación por parte del Ministerio de Fomento de las actuaciones que, con carácter urgente e inmediato, se van a realizar en el citado tramo para la mejora de la seguridad vial.

Esto es lo que se puede informar en el momento presente sobre el compromiso alcanzado entre la Diputación Foral de Álava y el Ministerio de Fomento. Hay, pues, en marcha un borrador de convenio, que deberá firmarse en breve plazo, y que en definitiva supone, como concreción, la financiación de todas las obras de acondicionamiento y de mejora a cargo de los presupuestos del Ministerio de Fomento.

Señorías, paso al segundo y principal tema de la sesión de esta tarde. Para que se pueda entender el alcance de este pequeño programa de autopistas de peaje, debo referirme a lo que ya tuve ocasión de poner de relieve en mi primera comparecencia ante esta Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, y es que uno de los objetivos irrenunciables de la política económica del Gobierno se traduce en el cumplimiento de los criterios de Maastricht, y el cumplimiento de los criterios de convergencia monetaria pasa por la adopción de una política de rigor presupuestario y, en particular, por una disminución del capítulo 6, del Ministerio de Fomento —como es sabido capítulo dedicado a las inversiones directas—. Pero al mismo tiempo que se introducía una disminución en el capítulo 6, tuve ocasión entonces de anticipar que el Gobierno buscaría fórmulas para mantener el ritmo de la inversión en infraestructuras a través de dos vías: primero, movilizándolo en la medida de lo posible capital privado, existente hoy en cuantía suficiente como consecuencia del fuerte incremento del ahorro nacional producido en los últimos tiempos. Y en segundo lugar, dedicando fondos procedentes de privatizaciones para invertir en infraestructuras.

Pues bien, aquellos dos propósitos que tuve la ocasión de anticipar en mi comparecencia ante esta Comisión se tradujeron en una serie de compromisos que tienen hoy ya plena vigencia con fuerza de ley. Efectivamente, en la ley de acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado se introdujeron una serie de modificaciones legales destinadas a canalizar el cumplimiento de aquel doble propósito y, en particular, en lo que afecta a la ley de autopistas de peaje se introdujeron diversas modificaciones. Quiero recordar aquí las principales. En primer término, se ampliaron los plazos concesionales, con objeto de poder hacer frente a inversiones cuantiosas en nuevas infraestructuras y, eventualmente, también como elemento de negociación para una rebaja significativa —dije entonces— de los peajes actualmente vigentes. En segundo lugar, se introdujo la posibilidad de titularizar los derechos de peaje, como un mecanismo de financiación de esa inversión en infraestructuras. En tercer lugar, se introdujo el concepto específicamente para autopistas de peaje de anticipo reintegrable, con objeto de ayudar a la puesta en marcha de unas inversiones que podrían requerir cantidades importantes inicialmente. Y finalmente, como gran facili-

dad que se daba a las empresas concesionarias, se contempla en la ley de acompañamiento una ampliación del objeto social de las empresas concesionarias con respecto a actividades que están básicamente conectadas con el objeto principal de la concesión.

Pues bien, junto a estas medidas que se incluyeron en la ley de acompañamiento y que tienen relación directa con el programa de autopistas de peaje sobre el que hoy estoy informando a la Comisión, se previó como segundo propósito la utilización de fondos procedentes de privatizaciones en el capítulo 8, y 40.000 millones de pesetas procedentes del proceso privatizador, que podrían emplearse principalmente en autopistas de peaje en ese concepto de anticipo reintegrable que está legalmente contenido en la ley de acompañamiento.

En este marco legal y presupuestario se ha formulado un muy modesto programa de autopistas de peaje que tiene un objetivo principal y otro igualmente significativo pero que, en última instancia, yo me atrevería a calificar de complementario. El objetivo principal es un objetivo de política económica. Se trata de generar expectativas de inversión, de definir un horizonte de inversión que sea, por tanto, favorable al crecimiento económico y a la creación de empleo. Y éste es el objetivo principal del programa de autopistas de peaje, como lo será la puesta en marcha de otras fórmulas que pondremos en práctica en los próximos meses destinadas también a canalizar inversión en infraestructuras.

Es cierto que el programa de autopistas de peaje no genera obra física hasta finales de 1998, y tendrá plenitud en el ámbito de la obra física en el transcurso del año 1999. Quiero recordar aquí que la política de rigor presupuestario no es solamente un compromiso del Gobierno para el año 1997, con objeto de cumplir un mero trámite, que es pasar el examen de Maastricht. Saben SS. SS. que el pacto de estabilidad implica necesariamente la continuidad de una política de rigor presupuestario que necesariamente sujetará el ritmo de la inversión pública; por tanto, hemos de tener ese horizonte de inversión en infraestructuras despejado y puesto en marcha desde este mismo momento. Hay otras fórmulas que probablemente podrían generar obra física en el transcurso del año 1998, que es el año donde existe en estos momentos una cierta preocupación en el sector. Debo decir que en el año 1997 no existe preocupación, porque en el año 1996 se ha hecho un fuerte proceso de licitación que provoca obra física en grado suficiente para mantener el ritmo de actividad durante el año 1997, pero existe una cierta preocupación en el sector, como es lógico, con respecto al año 1998, porque algunas de las fórmulas legales que están en la ley de acompañamiento y cuyo desarrollo lleva tiempo, como es la aplicación de las modificaciones de la ley de autopistas de peaje, no genera obra física hasta finales de 1998. No obstante, es una línea de política económica que tiene presente que el horizonte de inversión no se reduce única y exclusivamente a los años 1997 y 1998, sino que contempla también el pacto de estabilidad para los próximos tres o cuatro años, en que va a ser inevitable la continuación de una política de rigor presupuestario.

Por tanto, el objetivo principal de este modesto programa de autopistas de peaje y de otras medidas que pondremos en marcha en los próximos meses es mantener un ritmo de inversión, generar actividad económica, contribuir al crecimiento económico y a la creación de empleo y, naturalmente, objetivo también importante pero no por ello complementario de este objetivo principal, mejorar las infraestructuras. Y a ese objetivo sirve también, como es lógico, la aplicación de un programa de autopistas de peaje como el que se ha dado a conocer a la opinión pública.

Me queda describir los términos concretos, no siempre reflejados en todo su detalle, como es lógico, por los medios de comunicación, pero que deben formar parte de la información a suministrar a esta Comisión. Como saben SS. SS., el programa abarca 441 kilómetros de autopistas de peaje, y el valor de la inversión asciende aproximadamente a unos 256.000 millones de pesetas. Los tramos principales los conocen SS. SS.: Santiago-Orense hasta el tramo desde Santiago al Alto de Santo Domingo, 56 kilómetros; León-Astorga, 47 kilómetros; Ávila, desde El Espinar hasta la capital de la provincia, unión de la nacional VI con la autopista Madrid-Adanero, 22 kilómetros; Segovia-San Rafael, 29 kilómetros; Madrid-Tudela, tramo Madrid-Guadalajara, 45 kilómetros; Alicante-Cartagena, 96 kilómetros; Estepona-Guadiaro, 22 kilómetros, y los otros tres radiales de Madrid, además del tramo Madrid-Guadalajara de la Madrid-Tudela: acceso a Madrid, unión de Arganda con la M-40, 38 kilómetros; acceso a Madrid, unión de la M-40 con Ocaña, 60 kilómetros, y la radial 5, la unión entre Navalcarnero y la M-40, 23 kilómetros.

Los plazos de estas concesiones, en lo que afectan a la licitación de la concesión, están en torno a los diez meses; se podrá licitar la concesión en el plazo de los diez meses próximos. La que está más próxima en el tiempo es la licitación de la concesión de la Santiago-Orense, en el tramo Santiago-Alto de Santo Domingo, que podrá licitarse aproximadamente en unos cinco meses; en diez meses se podrá licitar la concesión de Segovia-San Rafael, M-40-Arganda, M-40-Ocaña y M-40-Navalcarnero. Y en diez meses, si se resuelve adecuadamente el problema de impacto medioambiental que tiene, el tramo Madrid-Guadalajara, de la Madrid-Tudela, y el inicio físico de la obra probablemente sería en torno a los 14, 16 meses después; es decir, en un total de 24-26 meses para la mayor parte de las concesiones.

¿Cuál sería el anticipo reintegrable que podría preverse para este tipo de concesiones, que tienen, como digo, un objetivo fundamental de política económica? Aproximadamente podría establecerse, de acuerdo con los cálculos puramente estimativos que se tienen, lo siguiente: para las radiales 3, 4 y 5, es decir, M-40-Arganda, M-40-Ocaña, M-40-Navalcarnero, entre el 0 y el 10 por ciento de anticipo reintegrable; Madrid-Guadalajara, el 0 por ciento de anticipo reintegrable y Alicante-Cartagena, el 0 por ciento de anticipo reintegrable, porque son tramos de autopistas de peaje cuya rentabilidad está prácticamente asegurada simplemente teniendo en cuenta la intensidad media de tráfico en los momentos presentes. Por el contrario, la Segovia-

San Rafael y El Espinar-Ávila requeriría aproximadamente un 30 por ciento de anticipo reintegrable; teniendo en cuenta que la de El Espinar-Ávila tiene un presupuesto de 9.200 millones de pesetas y la Segovia-San Rafael de 11.700 millones de pesetas, estaríamos en torno a los 3.000, 3.500 millones de anticipo reintegrable. León-Astorga, si se tiene en cuenta la intensidad media de tráfico actual, pediría un anticipo reintegrable de aproximadamente el 40 por ciento, sobre un presupuesto previsible de unos 22.790 millones de pesetas.

El compromiso del Estado en la Santiago-Orense, para el tramo Santiago-Alto de Santo Domingo, estaría en torno a los 10.000 millones de pesetas. Con esto todavía no se consumen los 40.000 millones de pesetas que existen en el capítulo 8 del Ministerio de Fomento y que son fondos procedentes de privatizaciones.

Olvidaba reseñar el tramo de Estepona-Guadiaro, que es el que mayor porcentaje de anticipo reintegrable va a exigir, que en una previsión aproximada sería en torno al 40 por ciento de anticipo reintegrable, sobre un coste previsto de 22.190 millones de pesetas.

Éstos serían los datos esenciales de este pequeño programa de autopistas de peaje, que tiene la singularidad —que se ha transmitido a los medios de comunicación— de que todos ellos tienen una alternativa gratuita en buen estado, de tal manera que el ciudadano pueda optar entre ir por una autopista de peaje y, por tanto pagar, o bien utilizar una alternativa gratuita en buen estado. Allí donde no estuvieran —según mis noticias están todas en buen estado— en un buen estado exigible, se haría la inversión pertinente con cargo a la partida de conservación y mejora de infraestructuras de carreteras; pero, en cualquier caso, es irrenunciable en el planteamiento de este programa y en las sucesivas fases que pueda tener —no quedan ya muchos tramos que sean susceptibles de una explotación rentable o relativamente rentable en el territorio nacional— que siempre sea con alternativas gratuitas para el ciudadano, con objeto de dar cumplimiento a lo que, a mi juicio, es una prescripción constitucional destinada a garantizar la libertad de circulación o de tránsito en todo el territorio español.

Éstas serían, señorías, las características esenciales del que, quiero insistir una vez más, es un modesto programa de autopistas de peaje que se enmarca en una política económica y no principalmente en un planteamiento de mejora de infraestructuras, aunque también, como es lógico, se alcance a cumplir este objetivo.

Muchas gracias, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar las intervenciones de los grupos.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia y por la información que nos ha suministrado hoy aquí, bien es cierto que con posterioridad a su presentación a nivel de los medios de comunicación, cuestión que no es la que más me preocupa.

Me preocupa un poquito más, señor Ministro, lo siguiente. Como sabe el señor Ministro, el Plan Director de Infraestructuras que había sido aprobado por el anterior Gobierno y que había recogido el pronunciamiento favorable en el mes de abril de 1994 del Parlamento y 56 resoluciones favorables en torno al mismo aprobadas con carácter masivo por el Parlamento, planteaba en las resoluciones números 6 y 7 la necesidad de que las modificaciones que tuvieran alguna relevancia respecto al PDI fueran debatidas e informadas por la correspondiente comisión. Esto me preocupa un poquito más. Pero a nuestro grupo le preocupa más claramente que, aunque estemos —y coincido con la valoración que usted ha hecho, y se la agradezco— ante un modesto, dice, y pequeño programa, que esta Comisión de Infraestructuras se encuentre a estas alturas sin ninguna documentación que soporte realmente las decisiones que el Gobierno parece que quiere tomar en relación con este tema.

No disponemos —y eso me parece claramente preocupante— de la información necesaria y suficiente para poder ponderar hasta dónde y en qué circunstancias este plan es razonable, es viable, hasta dónde se sustenta y en qué términos va a poderse realizar. Nos preocupa esto, señor Ministro, cuando en nuestro país tenemos una experiencia que podríamos denominar, como mínimo, relativamente negativa o en ciertos puntos limitada y negativa respecto a las concesiones de autopistas de peaje.

Como sabe bien, hasta el año 1982 en nuestro país se habían construido alrededor de 1.800 kilómetros de autopistas de peaje, buena parte de las cuales, algo así como tres concesionarias, quebraron, tuvieron que ser nacionalizadas y soportaron cuantiosos fondos públicos de ayuda para poder hacerlas viables posteriormente. Algunas de las otras concesiones no quebraron, pero no llegaron nunca a verse realizadas; en algunas otras hoy en día todavía no está garantizada la convergencia de las correspondientes concesiones y sólo algunas realmente funcionan como era previsible en el momento en que fueron concedidas.

Por tanto, nos preocupa en gran manera hasta qué punto están ponderadas, hasta qué punto están justificadas y analizadas las previsiones de tráfico, de rentabilidad económico-financiera y cómo se va a hacer este tipo de planteamiento. Ésta es la primera cuestión, que no es meramente formal, sino que además de ser formal es de fondo porque, como tendré ocasión de plantearle al señor Ministro posteriormente, respecto al 60 por ciento del exiguo e inconexo paquete de autopistas que se propone por parte del Gobierno existen dudas razonables de en qué términos pueda ser viable y qué sentido tienen tales concesiones.

En nuestro país, desde el año 1982, en realidad a partir de los años 1984/1986, se hicieron prácticamente 4.000 kilómetros de autovías libres de peaje, lo que ha configurado un mapa en el que, como decía el señor Ministro en su intervención y puede ser contradictorio con las propuestas que luego se plantean, apenas existen ya tramos realmente potentes, rentables —por tráfico, por densidad, por mercado—, suficientes para garantizar la rentabilidad de estas operaciones, salvo —y es lo que nos tememos que el Gobierno pueda tener en ciernes la gestación de medidas de

ese tipo— que estemos asistiendo, o podamos asistir, a privatizaciones encubiertas sobre la base de regalías de fondos públicos, es decir, que estemos asistiendo a lo que es la política de privatizaciones típica de un gobierno conservador, de propuestas cuyo sentido económico y racionalidad son altamente discutibles.

Señalado esto a nivel de intervención, quizá como primera de las preocupaciones, también quiero decir que no deja de ser significativo desde la perspectiva de nuestro grupo que la primera propuesta —modesta o no, exigua, que lo es— del Gobierno en esta materia de política de infraestructuras de transporte sea precisamente este programa de autopistas de peaje. Está claro que para el Gobierno del Partido Popular lo que se prioriza —porque es lo primero que trae al Parlamento como propuesta— es una actuación en materia de infraestructuras, planteando un peaje en nuestro país en determinados tramos. Ésta es una segunda cuestión que también quisiéramos poner de manifiesto.

Estamos ante un programa, estamos ante un plan de autopistas de peaje, pero, señor Ministro, lo que claramente parece es que estamos ante un exiguo, un pequeño conjunto de acciones descoordinadas, de acciones inconexas, en diversos fragmentos o puntos del territorio nacional. Se está hablando de 270 kilómetros de autopista solamente, por valor de 157.000 millones de pesetas. Y seis de los casos del pequeño paquete de 270 kilómetros afectan a puntos determinados del territorio; uno, entre Santiago, y no Orense precisamente, sino el alto de una montaña que se llama Santo Domingo, cerca de un municipio de Larín; otro entre Astorga y León —y no sabemos por qué se discrimina y castiga a los ciudadanos de Segovia y de Ávila, por qué les ha tocado esta historia de que para acceder a la red nacional de autovías tengan que pagar un peaje—, dos más desperdigadas por el sur y pare usted de contar. Éste es el programa.

Después están las cuatro carreteras radiales de acceso a Madrid que merecen un comentario y una reflexión aparte. Creo que estamos ante dos conjuntos de propuestas radicalmente diferentes. Las primeras plantean serios problemas respecto a la lógica y el sentido de las mismas; las segundas sí está claro lo que pretenden: son tramos altamente rentables —luego hablaremos de eso—, donde es claro el negocio privado que se puede efectuar, pero es evidente que se hará sobre la base de discriminar e imponer un coste promedio de 300 ó 400 pesetas diarias al trabajador que se traslade a su punto de trabajo y regrese a su domicilio en la corona metropolitana de Madrid. Creo que son dos conjuntos de propuestas claramente diferentes.

Por tanto, idea central que le planteamos: esto no responde a una estrategia de comunicaciones y transportes en nuestro país. Parece que por parte de su Gobierno se plantea de antemano —porque no se ha presentado otra alternativa a la cuestión— una renuncia a una política activa en un tema vital para nuestro país en materia de cohesión y competitividad, importante respecto a Maastricht y también para competir en el plano de la Unión Europea, y parece que a eso renunciamos. No responde a una estrategia de comunicaciones, no responde a una estrategia de transportes, no sabemos cuál es ésta, a ve-

ces parece que el Gobierno todavía no la tenga. ¿Qué va a pasar, señor Ministro, con los más de 5.000 kilómetros de autovía de alta capacidad que faltan por hacer, que estamos previstos en el PDI y que es necesario construir en este país? ¿En dónde habrá más peaje? ¿En dónde habrá más autovías? ¿Va a haber más o menos de lo uno y de lo otro? Se discrimina, se agrava el sentido funcional de la red actualmente vigente sin que tengamos la más mínima perspectiva, porque el Gobierno no la ofrece, respecto a qué va a ocurrir en nuestro país en un futuro inmediato.

La siguiente pregunta que le formulo es: ¿A qué criterios funcionales, por una parte, a qué criterios territoriales, por otra, y a qué criterios económicos, en tercer lugar, responden estas propuestas? Tenemos una red formada en una pequeña parte por autopistas de peaje, en su mayor parte por autovías construidas en los últimos 10 años, libres de peaje, y parece que ahora se plantea un inicio de actuaciones en materia de peaje que desequilibra el carácter ya heterogéneo que tenía la red en ese sentido. Y no sabemos, por lo menos el Gobierno no ofrece perspectiva alguna, cuál puede ser la orientación de futuro en este sentido.

Por eso, señor Ministro, creo que estamos ante un paquete de actuaciones pequeño, usted lo caracterizaba así, exiguo, se puede llegar a decir, es cierto, que parece —y no quiero formular un juicio de valor—, en la medida en que no hay documentación, por lo menos a nuestra disposición, que soporte la consistencia del programa, en la medida que no vemos que esté enmarcado en una estrategia de transportes y de comunicaciones; parece que estamos ante un pequeño conjunto de actuaciones cuyo único y exclusivo objetivo es, en palabras del propio Ministro, crear expectativas. Dicho de otra manera, parece una operación más o menos apresurada de un ministerio, que puede sentirse más o menos presionado, agobiado por problemas, agobiado porque hay un sector de la construcción que no tiene perspectivas para los años 1998 y 1999 y que ante esa presión y esos condicionantes —y no quiero entrar en el terreno de cuál pueda ser esa presión y hasta dónde lleguen los condicionantes— presenta, quizá un poco con apuros, este programa. Un programa que, por otra parte, señor Ministro, es contradictorio con otras acciones del Gobierno.

El señor Ministro se refería a los temas de Maastricht pero, en definitiva, a los ciudadanos de este país se nos va a hacer pagar un poco más —a unos más que a otros según el grado de utilización de la red— por movernos en el territorio. Vamos a soportar una nueva exacción, en definitiva un precio, que habrá que pagar para acceder a los sitios, para tener movilidad, para trasladarnos al trabajo, etcétera. Cada vez que un ciudadano tenga que utilizar esta red tendrá que pagar 10 o más pesetas por kilómetro que, evidentemente, antes no tenía que pagar.

Sin embargo al Gobierno parece que le preocupa, como tema importante, saber si es de interés general o no ver el fútbol y si esto debe ponderarse de determinada manera. Y propone, porque en definitiva hacia ahí nos conduce, que, eso sí, desde los Presupuestos Generales del Estado termi-

nemos financiando, de alguna manera, los problemas que genere o, en su caso, pudiese generar, el planteamiento que hace con el tema del fútbol.

En materia fiscal se desfiscalizan las rentas del capital. Y ustedes dicen que tendrá un efecto favorable, pero hay un dato: se están desfiscalizando las rentas del capital y la presión sobre los grandes inversores o los mercados financieros es muchísimo menor. Por otra parte, se anuncia e incluso se pretende menor presión fiscal sobre las rentas a nivel de IRPF. En definitiva, hay un planteamiento desfiscalizador que puede tener un carácter o un contenido determinados y, sin embargo, paralelamente imponen ustedes nuevos peajes, nuevas tasas, nuevas formas de fiscalidad. Por tanto, no se puede plantear Maastricht como coartada para este tipo de operación. En este sentido, Maastricht no es una coartada, no vale. Existe otra política económica, existen otros márgenes de maniobra y el Gobierno opta por éste y de lo que tenemos que hablar es concretamente de la propuesta que hoy se plantea.

Hechas estas reflexiones o preguntas iniciales sobre el sentido que tiene este programa —pequeño pero programa al fin y al cabo y primera actuación en materia de infraestructuras, única por el momento—, entrando ya en el análisis concreto de aquello sobre lo que el Ministerio da información —bien poca por cierto—, señalaré que tenemos serias dudas.

Decía anteriormente, señor Ministro, que creo que hay que distinguir claramente dos grupos de actuaciones. Por una parte tenemos la propuesta del Santiago-Santo Domingo, Segovia-Nacional VI, León-Astorga y, en cierto modo, aunque ya no tan semejante, pero en buena parte sí, Guadiaro-Estepona. Tenemos ese paquete de actuaciones respecto de las cuales la pregunta sobre los criterios funcionales, los territoriales y los económicos cobra toda su validez. Estamos ante propuestas de actuación que requerirán importantes aportaciones de fondos públicos. Esto no se puede hacer más que a partir de aportaciones de fondos públicos que el Ministro, en la información que acaba de suministrar, viene a reconocer, en casi todos los casos, que están en torno al 40 por ciento. **(El señor Ministro de Fomento: No es eso.)** Sí, Segovia-Ávila, en cada uno de los casos, el 30 por ciento; León-Astorga, el 40 por ciento; Estepona-Guadiaro, el 40 por ciento... **(El señor Ministro de Fomento hace gestos negativos.)** Yo he tomado nota. Si no es así, el señor Ministro me lo puede aclarar posteriormente y Santiago-alto de Santo Domingo, dice una cantidad, 10.000 millones de pesetas, y a mí, según las cuentas —y luego hablaremos de ello—, me sale que solamente da para 27 ó 30 kilómetros. No sé cómo se piensa hacer para ir desde Chapa hasta el monte, hasta el alto de Santo Domingo; supongo que ahí intervendrá otra Administración. En definitiva, sería importante saber cuál tiene que ser la aportación de otra Administración para poder llegar al alto de Santo Domingo, en ningún caso para poder llegar a Orense, porque ahí la aportación de fondos públicos tendría que ser muchísimo más alta.

En porcentaje estamos ante importantes aportaciones; no pueden ser cuantiosas porque estamos hablando de una lista muy pequeña de autopistas de peaje, pero estamos ha-

blando de una política que requiere de aportaciones de fondos públicos en cifras significativas, entre el 30 o el 40 por ciento, en todo caso importantes, que tendría IMD (intensidades medias diarias) muy por debajo de los 5.000 vehículos/día. Por la información de la que yo puedo disponer —no sé si tiene otra el Ministro, es probable que sí, y le ruego que nos la transmita a esta Comisión—, autopistas y autovías, en este caso autopistas, como la de Ávila, la de Segovia, la de Orense, con gran dificultad superarán en el horizonte, si se quiere, incluso a 5, 6, 7 u 8 años vista y como tales, 3.000 vehículos diarios de IMD. Estamos en las autopistas actuales de nuestro país en medias que superan los 14.000 y 15.000 vehículos de intensidad media diaria.

En resumen, estamos hablando de tramos de autopistas de bajísima IMD, con importantes tráficos de corto recorrido, en algunos casos, que no se incorporarán a la autopista, que requieren importantes aportaciones de fondos públicos, y donde, por tanto, es altamente discutible el sentido que tiene la pretensión del Ministerio de introducir ahí un peaje. Solamente se puede hacer esto con peajes no blandos, con peajes, en todo caso, de diez pesetas o más, y con largas concesiones. ¿Pero, señor Ministro, qué sentido tiene plantearse —en la información a prensa creo que se ha dicho esto; hoy aquí, el Ministro no nos lo ha aclarado y le ruego que nos lo aclare umbrales de concesión a 75 años vista, que no son más que, en definitiva, una privatización, encubierta pero una privatización? En ningún país del mundo, en lo que yo sé (Francia, Alemania, Estados Unidos), se plantean concesiones de autopistas de peaje a 75 años. Lo normal es hacerlas a 30, a 35 años y, en el mejor de los casos y con claras contrapartidas, hasta los 50 años. Pero a 75 años quiere decir que hasta el año 2075 —año respecto al cual uno se pierde, ya que no estamos hablando ni de nuestros nietos: estamos hablando de cuartas generaciones—, y eso es un regalo, una auténtica regalo al capital privado, sin más, y con fondos públicos; esto es una privatización, yo creo que no encubierta sino clara y descarada, y sobre un negocio que está por ver que no ocurra lo que ocurrió en este país en los años sesenta o setenta, que al final tengamos que hacernos cargo con fondos públicos de esta historia.

Los peajes, en todo caso, tendrán que ser altos, no blandos; concesiones larguísimas, que claramente no son justificables; con aportaciones importantes de fondos públicos, y que, de cualquier modo, son claramente discriminatorias para determinados ciudadanos, existiendo resoluciones unánimes del Congreso de los Diputados (en el caso de Ávila y Segovia, claramente aplicables) que dicen que todas las ciudades de España deben tener acceso por autovía a la red de alta capacidad. Va a haber aquí unos ciudadanos que van a pasar a ser de otra categoría que la de los demás ciudadanos de este país, habitantes de capitales de provincia que no se sabe muy bien por qué arte de magia, porque existe otro margen de maniobra y otras posibilidades, van a tener que pagar un peaje para poder acceder a la red de alta capacidad.

El paradigma de este tipo de planteamiento es la autopista Santiago-Orense. Se lo voy a poner a usted de ejemplo. ¿A qué criterio funcional responde? El 60 por ciento,

por no decir el 65 por ciento, de los tráficos entre Santiago y Orense son tráficos de corta circulación, de corto recorrido, que en ningún país del mundo, y en España tampoco, cogen la autopista. Por tanto, es un tramo en el que la captación de la autopista necesariamente será muy baja. La IMD entre Santiago y Orense no llegará razonablemente en muchos años ni tan siquiera a 4.000 vehículos, se quedará por los 3.000; IMD de captación. No sé qué estudios soportan. Desde luego, de los que yo puedo disponer no coinciden con esa valoración, que no sé cuál es, del Ministro. Captaciones bajas, tráfico de corto recorrido, numerosos enlaces de entrada y salida, es decir, numerosas poblaciones necesitadas de utilizar esa red de alta capacidad, y aportación de fondos públicos importante. Es más, a Orense no llega la autopista. El señor Ministro dice siempre la autopista Santiago-Orense (alto de Santo Domingo), pero no sé sobre qué base, porque la autopista se queda a más de 40 kilómetros de la ciudad de Orense, se queda en el alto de un monte. ¿Por qué? Y ése es el paradigma de la política que nos plantea el PP en materia de infraestructuras, y el Gobierno de la nación. Es una política consistente en primar, y veremos en qué condiciones, criterios puros de mercado, y allí donde presuntamente haya mercado, intenta hacer una autopista, y donde no, el equilibrio territorial, la cohesión, la necesidad de conectar Santiago con Orense queda perdida en la noche de los tiempos. Se dice el eufemismo de que, cuando el tráfico suba lo suficiente, habrá más autopista.

El criterio funcional y el criterio territorial...

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

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Señor Presidente, termino en brevísimos momentos.

Decía que el criterio funcional y el criterio territorial son, cuando menos, altamente discutibles. Parece que tiene mucho más sentido, ante ese tipo de corredores, plantear fondos públicos con colaboración, si es preciso, con otro tipo de administraciones para culminar actuaciones que den servicio al territorio, que ésas sí captarían tráficos y serían rentables social y económicamente, pero no en este plano, que insisto, es altamente dudoso, además de gravoso y discriminatorio.

Por último, queda el caso de Madrid, en el que pasamos a otro plano radicalmente diferente. En el caso de Madrid lo que nos preocupa de manera importante y significativa es que estamos ante inversiones en corredores, exceptuando uno de ellos que lo es un poco menos, que tienen muy altas IMD, donde los tráficos son muy altos —en el caso de la R-2, la de Guadalajara; la R-4, la de Ocaña, y la R-5, la de Navalcarnero—, donde la TIR sobre fondos propios previsible estará entre el 20 y 30 por ciento, y el excedente del valor añadido neto, a tasas de descuento entre el 10 y el 14 por ciento, puede ser el excedente que recuperen esos inversores, esas concesionarias, y que podría estar entre 40.000 u 80.000 millones de pesetas.

¿Qué va a pasar con esos excedentes, señor Ministro? ¿No es más razonable una política que trate de hacer una li-

mitación de la tasa de rentabilidad en niveles moderados, razonables, de rentabilidad para el capital que allí se invierte, y superada esa tasa repartir el excedente para reutilizarlo en otro tipo de políticas, en políticas complementarias, en otro tipo de actuaciones (M-50, etcétera), tan necesitadas en el área metropolitana de Madrid? Eso en el caso de que se aceptase entrar en este tipo de peajes en el área metropolitana de Madrid a distancias de 40, de 30 o de 20 kilómetros de Madrid, hasta la M-40, que claramente, señor Ministro, son tráficos, por motivos fundamentalmente de movilidad al trabajo, de movilidad ocupacional, y donde el castigo añadido del precio del transporte es muy importante y relevante al cabo del mes para este tipo de usuarios.

En Madrid, por tanto, estamos ante un caso en el que no se entiende por qué se introduce un peaje urbano claramente discriminatorio para el trabajador de Madrid y, en todo caso, sobre qué datos, en qué condiciones —y es necesario que se informe exhaustivamente a esta Cámara y al Parlamento— se va a hacer el planteamiento de estas concesiones, porque son altísimamente rentables y no es válido mínimamente el planteamiento de información que el Ministerio hace a estas fechas.

Por último, señor Ministro, le hago la pregunta final. Por parte de nuestro grupo se demanda al señor Ministro que se nos presente un plan estratégico sectorial en materia de carreteras; que no se traigan actuaciones fragmentadas sin ningún sentido funcional, territorial y, en muchos casos, económico, y que se presente un plan sectorial de carreteras que los ciudadanos, los usuarios y los constructores y sectores de actividad, con criterios de política económica, sepamos en qué terreno nos podemos mover en un horizonte inmediato. ¿Qué va a pasar, señor Ministro, con actuaciones tan importantes y razonables, desde el punto de vista de rentabilidad económica y rentabilidad social, como las de Granada-Motril-Almería, en definitiva el tramo Adra-Motril? ¿Qué va a pasar con actuaciones como Murcia-Albacete; como el acceso a la Meseta de Santander; como Salamanca-Fuentes de Oñoro, como Valencia-Zaragoza, todo el eje que va hacia el Somport; como Badajoz-Ciudad Real; la extensión de la autovía del Cantábrico; el eje del Mediterráneo? Hay actuaciones importantísimas desde el punto de vista del equilibrio territorial y de la competitividad económica de nuestro país sobre las cuales hay que establecer a estas alturas, cuando menos, una negra incógnita.

Señor Ministro, creemos que esta Comisión merece, necesita y demanda una información, por lo menos desde la perspectiva de nuestro grupo, que mínimamente dé consistencia a este programa, si no, es imposible que creamos mínimamente en él, y, por último, que se inscriba en el marco urgente de un plan sectorial.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Bienvenido, señor Ministro.

En primer lugar, me voy a referir a lo que ha citado usted, ya que para nosotros es una satisfacción que después

de diez años de conflictos entre el Gobierno vasco y el Gobierno central para saber cuál es la titularidad de esta carretera denominada Legua del Rey, en el Condado de Treviño, al final, su Ministerio llegue a acuerdo con la Diputación foral de Álava. No obstante, creo que hay que resaltar que en este tramo de carretera ha habido en los últimos cinco años 20 muertos —cifra trágica, cifra altísima— y desde nuestra perspectiva nos parece inasumible que dos administraciones hayan tardado tanto tiempo en ponerse de acuerdo para subsanar algo que, por lo que usted nos ha dicho ahora, va a tener una solución en breve plazo de tiempo.

Insisto en que quiero manifestar nuestra satisfacción por el acuerdo en cuanto a esta parte de nuestra geografía, pero al mismo tiempo quiero denunciar que haya costado 20 muertos.

Por otro lado, quiero agradecer su exposición, que ha sido por lo menos mucho más completa que la que nos ofreció el señor Abril Martorell en su comparecencia el día 4 de diciembre, al cual no le pudimos sacar palabra de qué era lo que usted ha denominado pequeño plan de carreteras. Ha dicho que este plan era o debería ser conocido por esta Comisión. La verdad es que, aparte de lo que hemos conocido a través de los Presupuestos Generales del Estado y de las informaciones periodísticas, por las cifras que usted nos ha dado parece que son totalmente correctas y poco más podíamos conocer.

Vuelvo a insistirle, como en otras ocasiones he hecho, en que quizá es usted un poco parco al informar a esta Comisión sobre los planes de su Ministerio. Esperemos que en el futuro eso se vaya corrigiendo. Yo no creo que cueste tanto que al mismo tiempo que se da a la prensa, la información pasarla por la Comisión de Infraestructuras, y así, cuando llegen este tipo de comparecencias, podemos tener una información de primera mano.

Me voy a referir a este pequeño plan de carreteras, que, desde luego, así lo es, porque, en definitiva, se trata de hacer pequeños tramos de autopista en distintos sitios. Ahí hay una parte que me preocupa un tanto y es que dice que van a empezar el tramo de la autopista Madrid-Guadalajara-Tudela, sabiendo que Madrid y Guadalajara tienen una buena comunicación, aunque un tanto saturada en este momento. Pienso que debían empezar Guadalajara-Tudela, que no tiene esa comunicación.

A lo largo de mi intervención me iré refiriendo también a otros asuntos de los que usted ha expuesto.

Vemos que el método que va a utilizar es el que ya nos ha anunciado a través de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales de 1997, y es el método de financiación privada para tramos de autopista, financiación extrapresupuestaria. Yo interpreto esta fórmula de financiación de nueva aplicación, parece que es novedosa. El Estado en este momento pretende pagar a plazos, como cualquier familia que tiene necesidades económicas. Esto es chocante, a no ser que detrás de lo que se nos está diciendo de que el Estado va a pagar esta financiación a través de cómodos plazos en un tiempo máximo de diez años, que eso era lo que venía en la Ley de Acompañamiento, haya otra estrategia y el pago se realice de otra manera. Señor

Ministro, yo le haría una pregunta muy directa: si no fuera por el cumplimiento de los objetivos de Maastricht, ¿hubieran optado por este tipo de financiación?

Hay otra idea que quizá cabría resaltar. Da la impresión de que con este método de financiación el Estado, al final, no va a pagar nada. Parece que se quiera transmitir esa idea. Yo creo, como he dicho antes, que o hay un plan encubierto que no se nos ha dicho o, desde luego, lo que está claro es que el Estado va a pagar religiosamente las obras que acometa, y además que posiblemente el costo final pueda ser mayor que si se hiciese a través del método habitual, a través de los Presupuestos Generales del Estado. Porque habrá que pensar qué financiación va a tener este pago; qué tipo de intereses van a imponer las concesionarias a esta financiación.

Nosotros, desde luego, entendemos que este método de financiación privada, sin duda alguna, es un instrumento financiero que elude las responsabilidades frente a la Unión Europea; es una válvula de escape para evitar el férreo control que nos impide planificar nuestra propia economía. En este caso también entendemos que el sector de obras públicas está de enhorabuena por haber conseguido saltar la barrera de Maastricht. Ojalá haya otros sectores que tienen serias dificultades por el programa de convergencia que también logren los mismos beneficios que las obras públicas.

También nos gustaría clarificar de dónde proviene la iniciativa de financiación de obras de infraestructuras con capital privado. Por todos es conocida la preocupación de las empresas constructoras por el parón de las licitaciones que a partir de 1995 vienen sufriendo, y también conocemos los pronunciamientos que desde las empresas constructoras, en este caso Seopan —la patronal de empresas constructoras—, se vienen haciendo. Yo creo que de alguna manera Seopan está forzando a la Administración a recurrir a esta financiación privada para la construcción de infraestructuras; infraestructuras que puedan ser rentables económicamente.

Señor Ministro, le voy a hacer una pregunta que espero que no le moleste. Se refiere a si el Gobierno ha decidido libremente la construcción de estos tramos de autopistas o realmente se ha visto forzado a hacerlos por presiones o por decisiones ajenas a su Ministerio y al propio Gobierno.

También quiero referirme —ya lo he hecho en otras ocasiones— a que estas nuevas técnicas de financiación están causando una verdadera revolución en el sector privado. En las grandes empresas de la construcción se están detectando movimientos muy fuertes de fusiones de empresas que operan en este sector. Con estos movimientos, con estas fusiones se está reduciendo bastante el mercado. Quizá sería bueno, si es posible, que nos explicara en qué situación va a quedar el resto del sector empresarial que no va a tener acceso a la contratación. Lógicamente —y usted conocerá los datos mejor que nosotros—, empresas que estén en condiciones de concurrir a este tipo de contratación van a ser muy pocas, creo que contándolas con los dedos de la mano sobrarían dedos. Cuando se habla de inversiones tan fuertes se supone que sólo van a poder estar en primera línea aquellas empresas que tengan el respaldo de

una entidad financiera fuerte, potente y, por tanto, el resto de la clase empresarial va a quedar bastante desligada de este tipo de contratación.

Yo manifiesto mi preocupación por que las pequeñas y medianas empresas —que son las que normalmente sufren el abuso de las grandes— van a estar en una situación todavía más precaria. Y no sólo las empresas, sino sobre todo los trabajadores de las mismas que con motivo de las subcontratas, que por lo general siempre se producen de manera abusiva, al final los que realmente pagan las consecuencias son los trabajadores.

Tengo que decirle, señor Ministro, que en este pequeño plan de carreteras que usted ha elaborado ha caído en el olvido en cuanto al equilibrio territorial, propiciando lo que de alguna manera se viene haciendo con anterioridad, que es potenciar infraestructuras en determinados lugares, con lo cual se producen migraciones. Porque donde hay un movimiento inversor fuerte, lógicamente habrá un mayor desarrollo industrial y comercial, y por ello algunas zonas se quedan desbancadas y en peor lugar competitivo respecto de otras.

También quiero decirle que recurriendo a la financiación privada dejan el control de las actuaciones de infraestructuras en beneficio de intereses económicos, sin considerar los beneficios sociales o territoriales, que son los que deben marcar la pauta para establecer el criterio de desarrollo compensado entre los distintos territorios de nuestra geografía.

Nosotros entendemos que existe una verdadera necesidad de optimizar los medios de comunicación existentes y que es un derroche seguir construyendo autopistas de peaje en nuestro saturado entorno de carreteras, autovías, autopistas y demás medios de transporte. Por todos es conocida —creo que el portavoz socialista se ha referido anteriormente a ello— la baja utilización de muchas vías de gran capacidad en nuestro país. Sorprende en muchas ocasiones pasar por autopistas que van semidesiertas y, sin embargo, se ve que las carreteras nacionales, que van en algunas ocasiones paralelas, están totalmente saturadas. Volvemos, como siempre, a ese debate que tenemos, que algunos dicen que es ideológico, pero que yo creo que es simplemente de planificación y organización racional, en cuanto a que no basta solamente con construir autopistas que tienen bajas utilidades, porque por ahí se nos van los pocos recursos económicos que en este momento el Estado tiene y, en cambio, las vías que realmente son utilizadas por la mayoría de la población siguen teniendo los mismos puntos negros y los mismos problemas que tenían hace muchos años.

Por tanto, yo creo que la política que usted está aplicando está equivocada desde este punto de vista, porque profundizando en lo que es la utilización de las autopistas hay otro dato que debe tenerse en cuenta, y es que hay muy pocos camiones que utilizan las autopistas; los peajes impiden que camiones o medios de transporte colectivo puedan utilizarlas por el importe del peaje que tienen que pagar, y por ello la política inversora debería dirigirse más a paliar, a solucionar el problema de las carreteras convencionales.

La congestión de tráfico por carretera y el acceso a zonas urbanas debe ser una prioridad a tratar mediante la mejora del transporte colectivo. Quizá usted recuerde otros debates que hemos tenido —a mí me parecía que había una cierta receptividad a este asunto— donde hemos apostado por fomentar los medios de transporte colectivos, como puede ser el ferrocarril en poblaciones de una cierta entidad, los trenes de cercanías, el metro a poblaciones importantes, los autobuses urbanos, etcétera. Pero este pequeño plan que nos presenta es precisamente lo que no contempla. Yo creo que las medidas que ha tomado están dirigidas a satisfacer el sector de la construcción con cargo al bolsillo de los ciudadanos y al erario público, y también habrá que decir que a los trabajadores, señor Ministro, no les llega ya para más peajes ni para más tasas. Esto es una constatación, y más con este Gobierno que ha profundizado en esa línea de establecer tasas y peajes por todos aquellos servicios que les son necesarios. Estamos en un punto en el que seguir profundizando en esa dirección realmente es peligroso y, por tanto, entendemos que están abusando en ese sentido.

Nosotros —ya lo conoce, señor Ministro— defendemos el transporte público como elemento capaz de superar la actual situación de congestión y contaminación medioambiental, y entendemos que es la alternativa capaz de superar los problemas que en este momento tenemos. Además, todo esto lo digo desde la perspectiva de estar en línea con lo que desde la Unión Europea se intenta implantar en este momento. No se trata sólo de un problema de tráfico o de contaminación, no es un problema exclusivo nuestro, es un problema prácticamente mundial, y creo que hay que ir tomando medidas que vayan dirigidas a combatirlo pero no a incrementarlo.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Bienvenido, señor Ministro. Agradezco su comparecencia y le tramito el saludo de nuestro grupo, Convergència i Unió, aun cuando en ese agradecimiento de comparecencia tengo que lamentar la presentación fuera de tiempo y lo acepto como mal menor. El anterior equipo ministerial, perteneciente al anterior gobierno, era muy dado a facilitarnos documentación escrita y gráfica y si usted nos hubiese dado la documentación nos habría servido como ampliación de su información, puesto que en su exposición, señor Ministro, dice que lo conocen sus señorías. Esta frase debe figurar textualmente en el «Diario de Sesiones» y yo he de decir que sí, lo conocemos, en los medios de comunicación hemos visto algunos esquemas o mapas, pero esto no es lo más importante.

Señor Ministro, yo estoy contento de que comparezca ante esta Comisión, aunque sea fuera de tiempo. Si repasásemos «Diarios de Sesiones» veríamos que en la Comisión de la Cámara, que antes se llamaba Industria, Obras Públicas y Servicios y posteriormente fue cambiando su nombre, en esas comparecencias quedaban bien reflejadas las quejas o muestras de disgusto de los grupos de la oposi-

ción, porque parece ser que la Cámara casi siempre queda en segundo lugar a la hora de presentar algún plan. Pero, señor Ministro, todo esto se lo digo de forma simpática y sólo como un comentario. Nosotros, en general, estamos de acuerdo con su información. Vemos que el plan de peaje que nos presenta no puede ser otro porque no da para más. Por lo que veo, estamos entrando otra vez en el gran dilema autopista o autovía, las grandes definiciones, los grandes debates que durante muchos años hemos tenido en esta Cámara; se había ido hacia la autovía —que a veces se le decía autopista—, pero si ahora entrar en su esquema distinto, nuestro grupo, que siempre da soporte a estos temas, lo tiene que aceptar, aunque sí quisiera decirle, respecto al plan sectorial de autovías —si aquí ha habido un plan de autopistas le deberá seguir un plan de autovías—, que no tenga prisa, que no tenga urgencia, y le diré por qué: todo lo que usted nos presenta se fundamenta en Maastricht y, por tanto, en los presupuestos, pero me parece que sería interesante tener en cuenta la calidad de las autovías. Por eso debe hacerse una muy buena administración de los presupuestos. España tiene una buena red de autovías, pero es espantoso pensar que algunas están hechas hace pocos años. Hablo concretamente de la autovía Zaragoza-Madrid; es infame cómo están algunos tramos, continuamente en reparaciones, pasándote de un doble carril a otro doble carril, y todo por mala construcción. Una buena administración del presupuesto hubiera evitado esto, por lo que le pido, insisto, que sean cuidadosos en esto.

Respecto a los plazos de concesión, no me parece mal que se amplíen. Nosotros, con nuestros votos, hemos contribuido a sacar adelante la Ley de acompañamiento, porque vemos bastante claros los cuatro puntos de que usted hablaba. De algunos hay experiencias muy claras en la zona donde nuestro grupo tiene la responsabilidad de gobierno y, como digo, si a lo largo de esas duras conversaciones que ustedes tienen con las concesionarias —lo decía esta mañana sobre Cataluña en un medio de comunicación hablado— se puede llegar a bajar peajes al ser más amplios, mucho más amplios, los plazos de concesión, me parece bien, porque yo, que soy hombre de buena fe y estoy dispuesto a creérmelo todo, no estoy dispuesto a creerme la parte demagógica; no estoy dispuesto a creerme eso de que en pocos años, cuando las concesiones reviertan al Estado, habrán desaparecido los peajes. Yo creo que cuando las concesiones reviertan al Estado los que vayamos por las autopistas seguiremos pagando peajes a las arcas del Estado, por lo que, francamente, si lo tengo que pagar siempre, no me importa que la concesionaria tenga esa concesión muchos años si es que así puede bajar el precio.

En cuanto a que su plan de autopistas puede ser discriminatorio hacia ciertos grupos de ciudades, yo me preguntaría ¿y los que lo están pagando ya hace años? Porque mucha gente, en muchas zonas, en capitales de provincia, para poder acceder a la red de gran capacidad ni tienen alternativas. Podríamos hablar, por ejemplo, de la entrada a Barcelona desde Tarragona por la carretera nacional o de la misma autopista Zaragoza-Lérida, prácticamente sin desdoblamientos. En consecuencia, me parece que hay que

trabajar mucho en esto, sin demagogia, pero, señor Ministro, teniendo en cuenta lo que quiere el territorio y lo que debe hacerse; yo estoy completamente seguro de que los tramos que van a hacer no sólo son rentables, sino necesarios para la zona en concreto.

Tenía pensado hacerle unas preguntas concretas, señor Ministro, y, como decía antes, el oírle esta mañana en un medio de comunicación hablado me ha dado pie a ello. ¿Me podría decir qué gestión o gestiones se han hecho, se hacen, deben hacerse o quedan por hacer en Bruselas respecto a que a primeros de septiembre puede reducirse el IVA en las autopistas, lo que es objeto de algún compromiso? Porque, por ejemplo, ahora nos encontramos con que en la A-7, que entra a Francia, la concesionaria cobra 9,50 pesetas/kilómetro; si se atraviesa Francia, la concesionaria cobra 9,45 pesetas/kilómetro, pero en el lado español está un 16 por ciento más caro. Respecto al tema europeo, usted decía esta mañana que en Bruselas hay muchas dificultades. Yo no veo si Europa es igual para todos o no. Quizá en el momento en que se implantó el IVA quien fuese dejó de vigilar cómo debía hacerse. Usted ha hablado esta mañana de un concepto que a lo mejor debería desarrollarse; usted ha hablado de precio público. Si no hay manera de bajar el IVA del 16 al 7 por ciento, ¿hay alguna forma legal, de cara a Europa, de cara a Bruselas, de convencer de que el precio del peaje de todas las autopistas sea un precio público y entonces incluso tendría que desaparecer el 16 por ciento?

Ésas son mis preguntas, que en cierta manera son una ampliación de lo que esta mañana he tenido la suerte de oírle decir en una emisora. Ya digo que, por nuestra parte, queremos saber cómo está el tema de Bruselas, las posibilidades y si será o no posible bajar esos peajes.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra la señora Aguirre.

La señora **AGUIRRE URIBE**: En primer lugar, quiero, en nombre de mi grupo, agradecer la comparecencia del señor Ministro en esta Comisión.

Siento, señor Ministro, que nuestra solicitud se argumentara sobre un nuevo accidente de circulación, en la primera semana de 1997, en el que resultaron muertas otras cuatro personas y heridas más de 20. Me estoy refiriendo, como usted conoce perfectamente, al tramo de carretera que se conoce como la Legua del Rey, que atraviesa el Condado de Treviño, donde, como bien decía el Diputado de Izquierda Unida, en el último lustro más de 20 personas han dejado la vida en el asfalto, más de 200 han resultado heridas y unos 250 vehículos se han visto involucrados en accidentes. Además, este panorama se completa con los datos que yo daba sobre los accidentes ocurridos en la primera semana de 1997.

Por esta carretera circulan diariamente más de 25.000 vehículos, de los cuales un 90 por ciento son vehículos pesados que llevan mercancías de la Península y del Magreb hacia Europa y viceversa, ya que, como usted conoce perfectamente, es una ruta internacional. Aunque, tristemente, este tramo se haya hecho más famoso por los accidentes que

ocurrieron hace dos meses, los representantes del Partido Nacionalista Vasco en las instituciones estamos insistiendo desde hace bastantes años —con esto no quiero responsabilizar al Gobierno del Partido Popular, que tiene esa responsabilidad desde el mes de mayo— en la necesidad de arreglar este tramo en cuanto a acondicionamiento y trazado precisamente por los datos que teníamos sobre la mesa.

No quiero cansarles, pero sí conviene hacer una breve historia. En 1989, la Comunidad Autónoma vasca aprobó el Plan General de Carreteras, que incluye este tramo conocido como la Legua del Rey. Este plan había previsto la modificación del trazado y su acondicionamiento, pero el Gobierno central interpuso un recurso de inconstitucionalidad a la ley que aprobaba ese primer plan general de carreteras vasco, por lo cual hay un conflicto jurídico que está residenciado en el Tribunal Constitucional y que nosotros dejamos planteado hasta que haya una sentencia firme; no quiero insistir sobre esta cuestión. Pero los representantes del Partido Nacionalista Vasco hemos seguido insistiendo. La última prueba la tenemos en el debate presupuestario, en el que presentamos una enmienda para que se incluyeran 4.000 millones de pesetas en el presupuesto de 1997 precisamente para poder acometer estas obras y, como usted conoce, el Diputado del Grupo Popular que intervino argumentó que no había recursos, por lo que no podían acceder a la propuesta del Grupo Parlamentario Vasco.

Desgraciadamente, señor Ministro, después de que las aguas se han removido —y bastante—, parece que el Gobierno está dispuesto a resolver definitivamente el problema del trazado de la carretera. Bienvenida sea esta solución. Desde que el Grupo Vasco solicitó esta comparecencia, a mediados de enero —usted lo ha anunciado cuando ha intervenido con relación a este punto—, ha habido una serie de modificaciones políticas porque los acontecimientos sociales han devenido en que se hayan celebrado una serie de encuentros entre el Ministerio y la Diputación Foral de Álava y se haya avanzado también en un borrador de convenio donde, por fin —y nos felicitamos por ello—, se dé una solución a este tema.

Como ya ha respondido a las preguntas que le iba a formular —quiero agradecerle que su Ministerio haya sido sensible también al problema planteado en este tramo de la carretera conocido como la Legua del Rey—, solamente quiero formularle una, que es la siguiente: ¿Cuándo prevé que se puede firmar el convenio entre el Ministerio y la Diputación Foral de Álava? Conozco el borrador que envió el Ministerio de la Diputación y también la contestación de ésta al Ministerio. Estimo que este tema está bastante avanzado, por lo que, desde nuestro punto de vista, sería deseable que se firmase lo antes posible.

También me gustaría decirle, con todo respeto, señor Ministro, que usted apuntaba al comienzo de su intervención una moción de los Senadores vascos en la que se trataba este tema, pero la moción que se aprobó en el Senado sólo incluía uno de los puntos que usted señalaba, porque hubo una modificación. Lo único que aprobó el Senado es que el Ministerio financie las obras de este tramo de la carretera.

Le repito el agradecimiento, en nombre del Grupo Vasco, por su comparecencia y por la solución —por fin, bienvenida sea— que da a este tramo de la carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Parece ser que los portavoces del Grupo Popular van a compartir el tiempo.

En primer lugar, tiene la palabra la señora Moneo.

La señora **MONEO DÍEZ**: Señor Ministro, en primer lugar, como no podía ser de otro modo, quiero agradecer su presencia ante esta Comisión y, sobre todo, su explicación a la solución dada por el Ministerio de Fomento para el acondicionamiento y mejora del tramo de la Nacional I, sito en el Condado de Treviño y denominado Legua del Rey.

Puedo asegurar, señor Ministro, que los grandes beneficiados de la solución dada a este problema serán los usuarios habituales de esta autovía, que une la Comunidad Autónoma de Castilla y León con la Comunidad Autónoma del País Vasco, y que desde hace varios años (no olvidemos que no es éste un problema que se plantea hoy, sino que arrastra una estela de dificultades desde tiempo atrás) han sufrido los inconvenientes del trazado de esta Nacional I que, por otra parte, no se circunscriben únicamente al término de la Puebla de Arganzón, sino que dicha carretera tiene otra serie de puntos negros fuera del término del Condado de Treviño.

Estamos seguros de que la responsabilidad política que ha movido al grupo de parlamentarios vascos, tanto a presentar una moción en el Senado, debatida el pasado 25 de febrero y secundada por el resto de los grupos políticos, instando al Gobierno a que financie con carácter urgente las obras del tramo de carretera de la Nacional I denominado como Legua del Rey, de acuerdo con el convenio de colaboración que se suscriba entre el Ministerio de Fomento y la Diputación Foral de Álava, como a solicitar su comparecencia en el día de hoy ante esta Comisión, será la misma responsabilidad que demuestren las instituciones forales, en este caso la Diputación Foral de Álava, para solucionar los problemas que planteen los distintos puntos negros que actualmente existen dentro de la red de carreteras de este territorio histórico y cuya competencia corresponde a la Administración foral.

Tenemos conocimiento —así lo ha señalado usted— de que en el Ministerio de Fomento y en la Diputación Foral de Álava se están llevando a cabo conversaciones; conversaciones que iniciaron su andadura el pasado 7 de enero, cuando el Ministerio de Fomento establece un compromiso firme de actuación en la llamada Legua del Rey; conversaciones que tienen continuidad en la entrevista que el pasado 14 de enero mantienen el director General de Carreteras y el diputado de Obras Públicas de Álava, y que rompe un amplio período de incomunicación, salpicado de epístolas que Administración central y Diputación foral intercambian desde el año 1991 y que, no obstante, no facilitan la solución a un problema que es eminentemente técnico, como así se ha demostrado.

Ambas administraciones, escudadas en la falta de resolución del recurso de inconstitucionalidad interpuesto por

el anterior Gobierno a la Ley 2/1989, de 30 de mayo, que aprobaba el Plan General de Carreteras del Gobierno vasco, incluyendo en el mismo el tramo de la Nacional I a su paso por el Condado de Treviño, perteneciente administrativamente a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, fueron incapaces de solventar un problema que, como he señalado antes y fuera de cualquier consideración política, es eminentemente técnico.

Por todo esto, señor Ministro, el Grupo Popular, y creo que todos los grupos parlamentarios presentes en esta Comisión, debemos felicitarnos de la fluidez de las relaciones existentes actualmente entre las dos administraciones, entre el Ministerio de Fomento y la Diputación Foral de Álava, y por la rapidez con que la comisión técnica constituida en el pasado mes de enero e integrada por representantes de ambas administraciones, ha concretado las líneas de actuación necesarias para conseguir, en definitiva, una única finalidad, es decir, que por esta Nacional I, que nos une al resto de Europa, se circula en las mejores condiciones y con el menor número de accidentes posibles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz, tiene la palabra. Le recuerdo que es un turno compartido.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: No tenga duda de que seré breve, como corresponde al turno del grupo que apoya al Gobierno, que naturalmente no va a hacer crítica del Ministro del departamento que tenemos hoy aquí, al cual le agradecemos también su presencia.

En esta línea, la posición de mi grupo no puede ser sino de coincidencia con los planteamientos del señor Ministro de Fomento. Coincidencia, en primer lugar, en los objetivos y en los términos en los que él los ha expresado. Se trata, en definitiva, de mantener una política tan importante para cualquier país, como es la política de inversión en infraestructura compatible al tiempo con el cumplimiento de los objetivos de convergencia europea. Esto en cuanto a objetivos de carácter general. Y el objetivo específico —repito las palabras del Ministro— de generar expectativas de inversiones, principalmente de cara a los años 1998 y 1999.

Coincidencia en el planteamiento, yo diría modesto, de este programa, que no es un plan de autopistas sino un programa de autopistas que tiene la vocación de ser anticipación de proseguir en la línea de un plan sectorial, de un plan de carreteras, en la continuidad de la política de autovías, etcétera. Se trata, sencillamente, de una anticipación, de un primer conjunto de realidades que sirven a este objetivo de generar expectativas de inversión para los dos años próximos.

Coincidencia en los medios, en cuanto que se trata de apelar a la financiación, a la participación privada en las grandes infraestructuras. Coincidencia en el mantenimiento de itinerarios alternativos siempre, con lo cual se desmonta esa —yo diría— demonización del peaje que ha inspirado algunas de las intervenciones que hemos escuchado de algún grupo de la oposición. Con ocasión del debate sobre la modificación de la ley de autopistas, de las fórmulas de financiación privada de infraestructuras a pro-

pósito de la ley de acompañamiento, aunque no lo quiera reconocer así el portavoz de Izquierda Unida, nos encaramos ante dos planteamientos ideológicamente distintos. Es una de estas tomas de posición, se trata de fiarlo todo a la intervención pública, de entender que el único medio de financiación de infraestructuras que existe son los Presupuestos Generales del Estado, con cargo al capítulo 6. Frente a este planteamiento, como consecuencia de los compromisos de Maastricht, mi grupo y el Gobierno defendió estas fórmulas de financiación privada que estamos viviendo en esta presentación del programa inmediato de autopistas.

Desde esta coincidencia con el Gobierno, no podemos compartir afirmaciones como las que se han hecho aquí esta tarde cuando se habla de la experiencia negativa del peaje, cuando es cierto, y la opinión pública lo sabe, que si no se hubieran construido autopistas de peaje no habría autopistas en este momento. Y no habrá autopistas en el futuro si no es apelando a la fórmula de peaje, que se podrá corregir como se quiera. Será necesario ampliar los períodos concesionales, pero la fórmula de concesión —no se lo tengo que recordar al señor Pérez Touriño, que sabe mucho de esta materia— se apoya en lo que se llama el equilibrio económico financiero de la concesión. Y para el equilibrio económico financiero de la concesión, mucho más si se quiere cumplir con uno de los propósitos del Gobierno que es la reducción de peaje, no cabe sino apelar a la fórmula de prolongación de los períodos concesionales. Consiguientemente, no se puede aceptar esta afirmación, a mi juicio alegre, de la experiencia negativa de las autopistas de peaje. Me sorprende que no se haya mencionado algo que hemos oído varios cientos de veces, por no decirles miles, que es la famosa apelación a lo caro que fue el seguro de cambio en los años pasados. Tampoco podemos estar de acuerdo con que se hable de privatizaciones encubiertas. Se trata sencillamente de apelar a las fórmulas de financiación privada, en el contexto en que se producen estas fórmulas de colaboración del mercado de capitales a las inversiones en infraestructuras.

Finalmente, señor Ministro, estamos de acuerdo también en los tramos que se han elegido, en esos 450 kilómetros que dan un aire modesto al programa, pero que significan el 25 por ciento de las autopistas de peaje existentes. En este momento son 1.806 los kilómetros de autopistas existentes, amén de los 114 kilómetros de autopistas autonómicas. Este plan, que el Ministro ha calificado de pequeño programa, no significa mucho, pero significa nada menos que el 25 por ciento de las autopistas de peaje existentes. De acuerdo, por tanto, con los tramos elegidos.

Los accesos a las Nacionales III, IV y V y los accesos a la futura Madrid-Tudela, en el tramo Madrid-Guadalajara, cumplen una función importante. Con eso salgo al paso de alguna intervención no poco demagógica. Se trata de separar los itinerarios de corto recorrido de los de largo recorrido. El ciudadano de Madrid que va a diario al trabajo podrá optar entre la M-30, la M-40, la futura M-50 y estos accesos que se plantean ahora en términos de autopista de peaje. Otro tanto hay que decir del resto de los tramos justificados, como ha dicho el portavoz de Convergencia i

Unió, por razones muy claras de política de carácter territorial. Y otros, como el de la N-VI a Ávila y la N-VI a Segovia, como itinerarios claramente turísticos y, por tanto, de especial relevancia en este ámbito.

En definitiva, coincidimos con el Gobierno. Rechazamos la apelación permanente en esta Cámara, a la que asistimos especialmente con el Gobierno anterior, a los grandes planes irrealizables como el Plan Director de Infraestructura. Por el contrario, afirmación de los pequeños programas viables. Ésta es la disyuntiva en la que nos encontramos: seguir hablando en términos grandilocuentes de los grandes planes que luego son irrealizables, o preferir los pequeños programas —y utilizo la expresión del Ministro— que son viables.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto, señor Ortiz, ha utilizado un tiempo compartido, lo cual le agradezco.

Para contestar, tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): En primer término, querría devolver el agradecimiento a los señores portavoces que han intervenido en nombre de sus respectivos grupos por las aportaciones que hacen a este debate y que, a mi juicio, deben continuar, porque este tipo de debates son extraordinariamente útiles para influir, como debe pretenderse, en la opinión pública española y formar lo que podríamos denominar una cultura de infraestructuras. Cultura que está mucho más expandida en otros países que en el nuestro, probablemente porque han empezado antes de lo que pudimos hacerlo nosotros.

Dichas estas palabras, querría comenzar por contestar al señor Pérez Touriño. Mi primer comentario a su intervención es que, después de escucharle, no sé si es usted partidario o contrario a las autopistas de peaje, porque ha incurrido S. S. en tantas contradicciones que es difícil llegar a una conclusión. Su señoría ha argumentado a favor del peaje o en contra según convenía al argumento que en cada momento exponíamos. Se lo voy a tratar de demostrar. Primero. Se ha manifestado contrario a este programa de autopistas de peaje, pero al mismo tiempo, le acusa de desequilibrio territorial, se supone que por no introducir otros tramos de peaje en distintas zonas del territorio nacional, porque si no tiene sentido la idea de desequilibrio al juzgar un programa de autopistas de peaje.

Segundo. Califica a este programa de inconexo, pero, al mismo tiempo, lanza la acusación de que en el fondo está ocultando todo un proceso de privatización de infraestructuras, con lo cual no sabe uno a qué atenerse.

Tercero, critica los nuevos accesos a Madrid por ser de peaje, pero se olvida de decir cómo se desbloquea una ciudad congestionada y bloqueada como es Madrid, que tiene un coste de más de 100.000 millones de pesetas en una época de rigor presupuestario. Y, después, como sùmmum de las contradicciones, critica el programa por la falta de rentabilidad de algunos tramos y por el exceso de rentabilidad de otros, con lo cual no sabe uno a qué atenerse. Hay tramos a los que acusa de falta de rentabilidad y de que el Estado teóricamente va a tener que aportar grandes cantidades, pero añade que otros tramos son excesivamente

rentables y que una parte de esa rentabilidad habría que dedicarla a otras finalidades. Me voy a referir a todas esas cuestiones, pero no puedo dejar de poner de relieve lo que, a mi juicio, son contradicciones muy claras de su exposición.

Para empezar, debería haber puesto una premisa mayor: si el Partido Socialista es favorable o contrario a las autopistas de peaje. A partir de ahí podríamos empezar un debate sobre cada uno de los supuestos concretos a que podrían afectar las autopistas de peaje, porque mantenerse a favor y en contra de los peajes, según convenga, en el proceso de argumentación, dialécticamente no es muy sólido. Si se pierde de vista lo que he querido poner de relieve de manera insistente y reiterada, se entiende poco lo que el Gobierno pretende con este pequeño programa de autopistas de peaje.

Desde el primer momento he dicho que la intención de este programa es servir a un objetivo de política económica y que sólo de manera complementaria se mejora con él la red de infraestructuras. Si estamos ante un recorte de la inversión pública que cualquier gobierno habría tenido que hacer, si queremos cumplir los objetivos de Maastricht, dígame S. S. cómo se mantiene el ritmo inversor, porque yo no conozco que haya financiación privada para autovías gratuitas. Sería sorprendente que se defendiera eso. Ese supuesto lo desconozco. No creo que se pueda defender esa vía.

Una vez que aceptamos que el objetivo de política económica impone un recorte presupuestario en todos los capítulos del presupuesto, incluida la inversión pública, es inevitable acudir a la inversión privada para financiar infraestructuras y mantener un ritmo de inversión. La única fórmula es hallar los cauces legales para que encuentre un camino el capital privado. Las autopistas de peaje es uno de esos caminos, no el único, pues hay otros. Los vamos a poner también en funcionamiento, pero éste es uno y tiene bastantes ventajas.

Una de las líneas contradictorias de su argumentación ha afectado a la rentabilidad de los distintos tramos previstos en este modesto programa. Lo que querría poner de relieve es que hemos modificado la ley de autopistas de peaje para evitar justamente el esquema de financiación que había sido tradicional en nuestro país, y vamos a un esquema de financiación mucho más racional. También la época es distinta y las circunstancias económicas son diferentes. En una época de estabilidad monetaria y de estabilidad de tipos de interés, el problema del seguro de cambio no existe. Por consiguiente, no es un problema que se plantee al afrontar un esquema que favorezca la financiación privada para invertir en infraestructuras.

Por otro lado, creo que S. S. ha tomado nota de una manera precipitada. Si se tiene en cuenta el presupuesto total del programa de autopistas, el anticipo reintegrable es una fórmula muy modesta que no implica que el Estado financie en términos reales. El Estado anticipa financiación que recupera, porque para eso se crea el concepto de anticipo reintegrable. Es, por tanto, una cantidad que naturalmente la concesionaria tendrá que devolver. Como el objetivo principal es movilizar inversión, actividad económica, ge-

nerar crecimiento y empleo, el hecho de que el Estado anticipe una pequeña cantidad —menos del 10 por ciento— para poner en marcha este pequeño programa, no parece que sea una idea descabellada. Y le voy a dar la distribución de anticipos reintegrables: 260 kilómetros de los 441 tienen anticipo reintegrable entre el 0 y el 10 por ciento; 52 kilómetros tienen en torno al 30 por ciento, y 78 kilómetros tienen el 40 por ciento. Por tanto, dentro de las posibilidades que ofrecía la situación, hemos buscado tramos de autopistas de peaje que ofrecieran un cierto nivel de rentabilidad, precisamente para que el anticipo reintegrable por parte del Estado fuera nulo o muy pequeño, y eso es exactamente a lo que responde el programa. En cualquier caso, señoría, no hay que perder de vista, una vez más, que aquí no estamos haciendo, en términos reales, un plan de infraestructuras, lo que estamos haciendo es poner en marcha un mecanismo para favorecer la inversión.

También querría entrar en lo que afecta al plazo. Su señoría ha hecho una afirmación precipitada en el sentido de que en ningún país europeo existe un plazo de 75 años. En algunos no existe ningún plazo, la concesión es indefinida, como por ejemplo en Francia. Nosotros hemos puesto como plazo máximo 75 años. Y le voy a dar un ejemplo de prácticas anteriores, señoría. Ustedes habían llegado a un acuerdo —finalmente no aplicado, porque hubo una reacción de opinión pública intensa, no quiero utilizar otro calificativo— por virtud del cual a una determinada concesionaria le ampliaban quince años el plazo concesional por una modesta rebaja del quince por ciento de los peajes. Ésa es una práctica anterior. Por tanto, criticar la ampliación de los plazos concesionales para introducir rebajas en los peajes habría que hacerlo desde una práctica contraria, pero cuando se intenta y se hace una práctica de ese tipo, parece que la crítica no tiene mucho sentido. Y eso obedece a la dialéctica de estar a favor o en contra de una cosa en función de que convenga al argumento que en cada momento se expone. De la misma manera, señoría, que es una contradicción apoyarse en el Plan Director de Infraestructuras, que prevé al final de su aplicación una red de autopistas de peajes de 2.700 kilómetros. En algún sitio habrá que hacer autopistas de peaje para llegar a los 2.700 kilómetros de autopistas de peaje que prevé el Plan Director de Infraestructuras. Podemos discrepar en cuanto a los sitios, pero lo que no podemos negar es el concepto. Si se apela al Plan Director de Infraestructuras, utilicémoslo en todas sus dimensiones. Para hacer 2.300, 2.400 ó 2.500 kilómetros de autopistas de peaje sobre los 1.800 actualmente existentes, hay que ampliar los tramos.

Por otro lado, yo querría volver al tema de los accesos a Madrid. Dígame usted, señoría, si al día siguiente de programar una inversión de 100.000 millones para duplicar los accesos a Madrid usted no acusaría a cualquier Gobierno de favorecer el desequilibrio territorial y en términos brutales. En estos momentos, porque todavía hay muchas insuficiencias infraestructurales en España, no se pueden dedicar 100.000 millones de pesetas gratuitos simplemente a desdoblarse los accesos a Madrid porque eso sería impresentable. La única manera de mantener hoy una inversión que equilibre el territorio y, al mismo tiempo, en-

contrar una solución para una ciudad bloqueada es introducir nuevos accesos a Madrid con el sistema de peaje, puesto que ya hay una alternativa gratuita y en buen estado. Continúo haciendo referencia al programa de autopistas, que está en el Plan Director de Infraestructuras y que figura en el anexo de inversiones de los vigentes Presupuestos Generales del Estado.

Lo que no se puede traer al año 1997 es lo que el Plan Director de Infraestructuras prevé que se termine en el año 2007. Si usted tuviera coraje diría cuál o cuáles de las autopistas previstas en el Plan Director de Infraestructuras terminaría usted en el año 2007. Si usted tuviera coraje haría eso. Pero no lo tiene y no lo hace, y pide prioridad para todas las autopistas que en el Plan Director de Infraestructuras figuran que se concluirán en el año 2007, que es la fecha término del Plan Director de Infraestructuras. Por lo demás, yo sí le puedo decir que en los actuales presupuestos del Estado hay, como es lógico, unas prioridades de inversión, y en esas prioridades de inversión están todos los ejes vertebrales y horizontales que estructuran básicamente el territorio nacional.

En mi primera comparecencia dije aquí que el Plan Director de Infraestructuras era un instrumento útil de trabajo, y porque es un instrumento útil de trabajo naturalmente que el programa de autopistas se va a concluir, y este Gobierno va a poner dentro del capítulo 6 todos los medios necesarios para continuar avanzando en el programa de autopistas. Lo que no puede usted pedir a este Gobierno ni a ningún otro es que vaya más allá en el terreno de la inversión pública de lo que presupuestariamente es razonable y se puede en el marco de los objetivos de política económica a los que me remito y a los que no tenemos más remedio que referirnos una y otra vez si queremos compartir el gran objetivo nacional que significa estar en la Unión Monetaria.

Quiero anticiparle también que tengo la duda de si remitir el plan sectorial de carreteras a este Congreso de los Diputados después del verano —está prácticamente concluido—, o iniciar su debate a principios del año 1998 para inaugurar un período completo. Es una decisión que dejo también en manos de SS. SS. Se puede presentar después del verano porque estaría concluido en todos sus términos, o podemos dejar el debate para principio del año que viene, una vez que tengamos la posible cifra presupuestaria del año 1998. Por eso, señoría, yo le pido a usted que no se fije en exceso en el contenido estricto de este programa de autopistas de peaje sin tener en cuenta que trata de servir a un objetivo de política económica. No me cansaré de repetir esta consideración, porque de lo contrario no se entendería nada.

El representante de Izquierda Unida ha hecho una intervención a mi juicio absolutamente coherente, porque por lo menos deja bien sentada la premisa mayor: es contrario al Tratado de Maastricht y a sus objetivos. Y a partir de ahí hace un razonamiento que, desde su perspectiva, se tiene perfectamente de pie, ya que lo que no se tiene tan de pie es ser radicalmente favorable a los objetivos de convergencia monetaria y, al mismo tiempo, exigir un nivel de inversión pública que en estos momentos el país no podría digerir por razones fiscales.

Comprendo que se haga la crítica que el representante de Izquierda Unida ha hecho. Le puedo decir que este modesto programa de autopistas de peaje aspira a que el Estado no tenga que pagar nada, aunque tenga que anticipar una pequeña parte de la financiación. Me parece que antes he hablado equivocadamente del 10 ó del 20 por ciento de financiación. Nosotros tenemos un total de 40.000 millones de pesetas en el capítulo 8, pero, de acuerdo con los cálculos que tenemos, este programa de autopistas de peaje no consumiría por completo. Por consiguiente, quedaría ahí todavía un remanente significativo para utilizar bien sea en infraestructuras ferroviarias, porque se podría cambiar el concepto, bien sea en otro tipo de inversión en infraestructuras.

Puedo asegurarle que este plan de autopistas de peaje ha sido adoptado libremente, diría que libérrimamente, por utilizar el adjetivo en términos superlativos. Cualquiera que esté en el Gobierno —y la coalición de S. S. lo está en algunos ayuntamientos— debe tener la preocupación de cómo generar crecimiento económico a través de la inversión. Si el recorte de la inversión pública se impone por una política económica inevitable, buscar la inversión con fondos procedentes de privatizaciones, que es cambiar un patrimonio por otro, si se vende un patrimonio se invierte en otra cosa que va a ser también patrimonio del Estado, es una decisión perfectamente defendible.

Ha hecho referencia S. S. al sector de la construcción. Ésta es una definición que afecta fundamentalmente al mercado, que no está interferido en este ámbito por el Gobierno. Por tanto, las fusiones son libres. Lo que sí le recordaría a S. S. es que ya no tiene sentido, en términos reales, hablar de mercado español; es decir, tenemos que hablar de mercado europeo y tendríamos que hablar de mercado planetario, porque los procesos de liberalización, de una parte, o simplemente el proceso de globalización de la economía, de otra, exige que las empresas sean competitivas a escala planetaria. Si hoy tenemos un sector de la construcción que compite razonablemente bien en todo el mundo es porque tiene, entre otras características, una dimensión que le permite tener unos costes que la hacen competitiva.

Eso es patrimonio de un país. Cuando un país tiene un sector industrial competitivo sería absurdo que tirara piedras contra ese sector, porque genera actividad económica, genera crecimiento y genera riqueza. Esa filosofía es hoy difícilmente discutible en el mundo, señoría. Los países que tienen sectores productivos altamente competitivos son capaces de generar riqueza, crecimiento y empleo.

Naturalmente que hay también una política de pequeñas y medianas empresas; la hay y debe haberla. Antes se hablaba aquí de que este Gobierno ha hecho unas subidas fiscales con determinado sesgo. Yo, por supuesto, no admito que tengan ese sesgo. Le puedo poner como ejemplo concreto la rebaja en el 15 por ciento de los módulos de estimación objetiva singular, algo que favorece directamente a las pequeñas y medianas empresas y ésa es una medida fiscal de este Gobierno.

Le puedo asegurar también que en el ámbito del Ministerio de Fomento, a la hora de realizar las adjudicaciones y

especialmente en todo lo que afecta a la mejora y conservación de infraestructuras, hay lo que se puede razonablemente hacer: una sugerencia de que se tenga muy presente en las mesas de contratación la existencia de una estructura de pequeñas y medianas empresas de extraordinaria importancia para la economía nacional, porque de la misma manera que se defiende un sector productivo que es altamente competitivo, la estructura de empleo en España exige que desde las contrataciones de las administraciones públicas nunca se pierda de vista la existencia de una red de pequeñas y medianas empresas que son, fundamentalmente, las que generan empleo en España. Desde esa perspectiva le puedo asegurar que en el Ministerio de Fomento, en todo lo que es razonablemente posible y en el marco legal, se tiene muy en cuenta esa estructura económica española.

Ha hecho referencia S. S. también a los beneficios sociales y territoriales ausentes de este programa de autopistas de peaje. Le diría que los grandes beneficios sociales y territoriales están en todo el programa de autovías gratuitas que se conserva; no lo busque usted en el programa de autopistas de peaje, que tiene como objetivo únicamente generar inversión y crecimiento económico. Busque usted la cohesión social y territorial en el programa de autovías gratuitas que este Gobierno sigue realizando y que está en el Plan Director de Infraestructuras. Ahí está la política de cohesión social y territorial, justamente en la gran red de autovías gratuitas que permanece y que sigue siendo financiada con cargo al capítulo 6 de los Presupuestos Generales del Estado.

Finalmente, ha hecho usted referencia a que su grupo parlamentario es partidario del transporte público. Algo positivo hemos hecho en relación con el transporte público. De momento hemos congelado las tarifas del transporte regular de pasajeros. Creo que eso es positivo para los ciudadanos y, por tanto, esa congelación de tarifas beneficia a la inmensa mayoría de los ciudadanos que utilizan el transporte público de pasajeros.

El representante de Convergència i Unió, señor Sedó, ha hecho una serie de afirmaciones que comparto de muy buena gana. Rigor en la administración de los presupuestos, ciertamente. En una primera fase de la inversión en autovías hubo, a mi juicio, un exceso de ligereza y prueba de ello es que algunas de ellas exigen hoy unos gastos de conservación, de reparación y de redefinición del trazado que son muy altos. Madrid-Zaragoza es uno de esos ejemplos. Creo que ahí hubo una extraordinaria distorsión conceptual, porque se inventó un concepto que no existe, que no está vigente en la legislación española, que es el concepto de autovías para diferenciarlo de las autopistas de peaje. Esas autovías se enfocaron como un mero desdoblamiento de las carreteras nacionales entonces existentes y se cometió un dramático error —debo decirlo— porque se inició por un simple desdoblamiento y ese simple desdoblamiento, que convierte a una carretera nacional en vía de alta capacidad, produjo una escalada en los accidentes de tráfico, hasta el punto de que hubo en la práctica que cambiar el concepto de autovía para aproximarlo, en términos de hecho, al concepto de autopista

de peaje. Hoy las autovías que estamos construyendo en muchas zonas de España son autopistas sin peaje, pero son auténticas autopistas, porque aquel concepto de autovías que tenían una serie de cruces, cuando realmente deberían tener unos accesos con puentes, por utilizar una terminología coloquial, provocó un incremento de la siniestralidad extraordinario y por eso se pasó del mero desdoblamiento de las carreteras nacionales a un concepto de autovía —entre comillas— que eran auténticas autopistas y hoy, en términos reales, la inversión que se realiza en autovías corresponde a lo que en cualquier país europeo se denominaría autopista.

Hoy hay un desequilibrio territorial en autopistas de peaje en España. Hay comunidades autónomas, como Cataluña, que tiene una red de autopistas de peaje tan densa que no tiene parangón en ninguna otra parte de España. Se puede decir que es el más alto nivel de renta de España, lo cual tampoco sería exacto, porque Baleares lo tiene más alto, por ejemplo, y no tiene autopistas de peaje. Hay un cierto desequilibrio territorial en desfavor, diría, de algunas comunidades autónomas. La Comunidad Valenciana y la Comunidad Autónoma de Cataluña tienen kilómetros de autopistas de peaje muy superior a cualquier otra parte de España.

En relación con las gestiones en Bruselas, efectivamente hay algo que parece claro y es que por razones de armonización fiscal es difícil que Bruselas acepte una rebaja de peaje en los términos planteados en los pactos de gobernabilidad entre el Grupo Popular y Convergència i Unió. Aquí hay un doble planteamiento: la rebaja de los peajes con carácter general, por ampliación de los plazos concesionales, que es una rebaja que será probablemente más significativa, y la rebaja que se deriva simplemente de la disminución del tipo de gravamen del impuesto sobre el valor añadido. Nosotros estamos tratando de encontrar fórmulas de equilibrio con las empresas concesionarias que supongan una rebaja, en términos absolutos, de los peajes, a cambio de incrementar los plazos concesionales. No es fácil calcular hasta dónde deben incrementarse los plazos concesionales sin causar, como es lógico, perjuicio al Estado y sin incrementar el precio de rescate, eventualmente. En eso está justamente la negociación. Pero parece razonable que en aquellos tramos donde el peaje está sustancialmente por encima de la media comunitaria encontremos fórmulas para que dichos peajes queden, por lo menos, en términos de media comunitaria. Y eso, por razones del equilibrio económico financiero de la concesión, va a exigir, en algunos casos, la ampliación de los plazos concesionales.

En el tema del IVA, creo que —porque no tengo toda la información—, de acuerdo con algunos informes que me han pasado, lo que ocurre es que Francia cambió el concepto de peaje o de tarifa por el de precio público, con lo cual resolvió, en cierto modo, el problema legal que tiene la regulación del impuesto sobre el valor añadido en el ámbito comunitario. Ésa es una fórmula que tendremos que estudiar y no sé si resultaría aplicable en España, en estos momentos, pasar todos los peajes al concepto de precio público, pero quizá pudiera ser una solución en algún tramo.

Finalmente, quiero decir a la señora Aguirre que tiene razón en lo que afecta a la moción del Senado, a lo que finalmente se aprobó con el proyecto, pero a mí me gustaba referirme al proyecto completo para poder tocar también el tema de la titularidad y, por consiguiente, dejar sentado que debemos quedar a la espera de la sentencia que dicte el Tribunal Constitucional.

¿Cuándo se puede firmar el Convenio? No le puedo dar en estos momentos una fecha concreta, porque no he podido hoy despachar con los servicios técnicos, aunque había tenido la intención de hacerlo. Lo que sí le puedo decir es que los fondos con cargo al presupuesto de conservación de carreteras del Ministerio ya están disponibles para empezar a hacer las reparaciones a que antes me he referido. Por tanto, cualquiera que sea la fecha de la firma, que, en todo caso, estará muy próxima, ya está dispuesto el expediente de gasto para que puedan realizarse las obras.

A los representantes del Grupo Popular, naturalmente tengo que darles mi agradecimiento por sus palabras y por las razones adicionales que han dado para apoyar un programa de autopistas de peaje, que, vuelvo a insistir, es modesto y tiene como objetivo favorecer la inversión en un momento en que se recorta el capítulo 6 de los Presupuestos Generales del Estado.

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

Recuerdo, como hago siempre, que la comparecencia termina con esta intervención del Ministro. Aunque haya sido dialécticamente dirigida a los oponentes, eso no permite —se lo digo sobre todo al señor Pérez Touriño— reabrir el debate sobre temas de fondo. Sí voy a dar la palabra, si me lo pide algún portavoz, durante cuatro o cinco minutos, para temas estrictamente de alusiones o preguntas, pero les ruego que no reabran el debate, porque creo que todo está suficientemente debatido.

Señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Trataré de cumplir estrictamente su recomendación, señor Presidente, y referirme sólo a aquellas alusiones que en su explicación ha tenido a bien dirigirme el señor Ministro, explicación que, en cualquier caso, quiero agradecerle.

Muy puntualmente, cuatro o cinco cosas. La primera es aclarar al señor Ministro que la posición del Grupo Parlamentario Socialista no es, a priori, ni a favor ni en contra, con carácter general. Creemos que no debe haber ese posicionamiento general, salvo que el Grupo Parlamentario Popular tuviera un planteamiento general de que todo deba ser en este país de peaje, cosa que me parece que tampoco plantea el Ministro.

No estamos ante un planteamiento ideológico general y resulta, como mínimo, curiosa esa apelación del señor Ministro a que digamos cuál es nuestra alternativa, a favor o en contra del peaje. En todo caso, señor Ministro, la alternativa la tiene que dar el Gobierno que está en el Gobierno y que tiene que responsabilizarse de gobernar. La oposición tiene una serie de funciones pero, en este momento,

cuando el Gobierno, por primera vez, presenta un programa —modesto, pero lo presenta—, estamos analizando.

Yo comprendo la angustia que tiene que sentir un Ministro de Fomento cuando tiene que buscar como sea generar expectativas inversoras y tiene que renunciar, por tanto, a la posibilidad de una política positiva en materia de estrategia de infraestructuras. Comprendo su angustia, pero eso no me exime de plantearle los problemas que realmente esto trae consigo. ¿Generar expectativas? Pocas, señor Ministro, muy pocas. Incluso para generar expectativas, usted mismo califica el programa de muy exiguo, raquítico, modesto, por lo que pocas expectativas puede generar en el sector, cuando estamos hablando —y le ruego me corrija si es que me estoy confundiendo de nuevo— de que a lo largo de 1998 tampoco habrá obra. Ninguna de estas autopistas, ninguna, puede empezar en el año 1998. Estamos hablando de un modesto plan, que quizá empiece en 1999, y entonces veremos cómo estamos.

De lo que realmente estamos hablando es de una posición concreta ante cada propuesta concreta y no de filosofías generales, por lo que no hay contradicción ninguna por nuestra parte. Lo que yo le digo es que hay un conjunto de actuaciones, respecto a las cuales el Ministro no ha dado mayor información, en las que, a nuestro juicio, es altamente dudoso que funcional, territorial y económicamente tenga sentido hacer autopista de peaje; por ejemplo, Santiago-Orense. A nuestro criterio, no se puede unir Santiago con Orense con una autopista de peaje, porque el 65 por ciento del tráfico es de corto recorrido, no va a coger la autopista, por lo que no existe alternativa viable, razonable, para unir Santiago con Orense, y tendrán ustedes que quedarse en un tercio o un 40 por ciento del recorrido. Y sigo sin saber, señor Ministro, cuál es la aportación de la otra administración con la que parece que se ha firmado un convenio, del que tampoco tenemos información documentada, ni cuándo va a ser eso, ni en qué condiciones pueda ser viable. El mismo ejemplo le puedo poner para el tramo Ávila-Villacastín, porque tampoco vemos que ahí haya soporte ni tenga sentido ni viabilidad aplicar el peaje. Por tanto, no le critico el peaje en general, le critico la propuesta concreta que el Gobierno trae.

Y frente a eso está Madrid. Respecto a Madrid, la primera reflexión que le hacía al Ministro es que, por los datos que se pueden conocer o intuir, parece que ahí sí estamos ante altísimos excedentes y razonablemente suponemos que el Gobierno, en defensa del interés general, se planteará si va a hacer peaje ahí, en qué condiciones y cómo se puede limitar y aplicar ese excedente en corredores tan rentables. Ése es el tema. A mayores, se puede constatar y decir que, en todo caso, el que opte por utilizar eso va a tener un coste adicional no menor de 6.000 u 8.000 pesetas mensuales, si lo utiliza todos los días de la semana, durante un mes. Ese coste se puede valorar como se quiera, pero está ahí.

Además de ésa, la cuestión fundamental es la otra que planteaba el Ministro, y me sorprende que no forme parte del *corpus* doctrinal del planteamiento para Madrid. Yo entendería una posición del Gobierno —no la compartiría, pero la entendería— que dijese: vamos a hacer peaje en

Madrid, pero un peaje realmente blando y el excedente que quede lo vamos a invertir en hacer la M-50 en un plazo razonable, etcétera. Pero si me dice que va a hacer del peaje en las radiales de Madrid un gran negocio y no me dice nada más evidentemente no lo puedo compartir y tengo serias dudas de que lo compartan los ciudadanos de Madrid.

En cuanto a la distribución de los anticipos reintegrables, modestamente, quiero recordar al señor Ministro que ya existen, no es un descubrimiento. La Empresa Nacional de Autopistas del Atlántico está funcionando con anticipos reintegrables, aparte de otras ayudas del Estado. Es una concesionaria —pública, pero concesionaria— que creo recordar, puedo confundirme, todavía no ha tenido que devolver, no ha devuelto nada, y lleva muchos años de concesión. Si se trata de un anticipo reintegrable a 75 años, no será una subvención del Estado, pero, en términos económicos, es muy equiparable a una subvención a fondo perdido. Y respecto al plazo de los 75 años, en Europa hay un mecanismo de autopistas de peaje bajo sistema público, fundamentalmente, de empresas públicas o de empresas públicas mixtas, con regímenes concesionales. En nuestro esquema es bastante impensable —en nuestro esquema, que parece que es puramente privado— concesiones a tan largo plazo, que hacen perder el horizonte de lo razonable, de la reversión al Estado, sin que nadie se crea que luego eso tuviera que sacarse del peaje. No, es que una concesión a 75 años es prácticamente perder la posibilidad de recuperar lo que es un horizonte razonable en el tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño, le ruego que acabe.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: En definitiva, señor Ministro, yo creo que sería importante entrar en el debate concreto y en la documentación concreta de cada propuesta concreta que se trae, que plantea el Gobierno. Y casi, casi, encuentro todas ellas desequilibradas, con poco fundamento, buena parte de difícil viabilidad, otra muy viable pero sin saber en qué términos se van a plantear desde la perspectiva de lo que nosotros entendemos debía ser una mejor defensa del interés general. Y, en algunos casos —le pongo siempre el ejemplo de la Santiago-Orense, porque me parece paradigmático—, ponemos en solfa que estemos ante una oferta que vaya a ver la luz en los términos que el Ministerio anuncia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández, en los mismos términos que pedía al señor Pérez Touriño.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor Presidente, en primer lugar me tengo que referir a la intervención que ha tenido el portavoz del Grupo Popular, por alusiones directas hacia mi persona. El señor Ortiz ha entendido que he hecho una intervención demagógica simplemente por indicar que me parecía, bajo mi punto de vista —y me sigue pareciendo—, mucho más coherente hacer la autopista Guadalajara-Tudela, empezar por ese

tramo, que no Madrid-Guadalajara. A mí me parece que no es ninguna posición demagógica. Es más, posiblemente, hasta el señor Posada comparta mi planteamiento; creo yo que esté más cercano a mi planteamiento que al del señor Ortiz. Pero eso es, quizá, una cuestión subjetiva. Yo insisto en que no ha habido por mi parte, en mi intervención, ninguna actitud demagógica. Simplemente es una apreciación, lógica, por otro lado. Teniendo en cuenta que de Guadalajara a Tudela no existe una vía rápida alternativa, no existe autovía, parece ser que lo lógico sería empezar por ahí. Tenemos distintas interpretaciones.

La verdad es que yo, en mi intervención, no he demonizado lo privado; no se trata de eso, que a diferencia de que en otros debates que estamos teniendo sí se demoniza lo público, no solamente las inversiones públicas sino los entes públicos, desde el portavoz popular. Dicho esto, me parece que queda aclarada la situación.

Por otro lado, tengo que decir que entiendo que no puede existir demasiada dureza en este momento en las negociaciones que haya para la ampliación del plazo en las concesiones, así como las contraprestaciones de esta medida, teniendo en cuenta que las autopistas —el último dato que tengo es de 1995— ganaron un 10,3 más que el año anterior, el tráfico solamente aumentó el 3,1 y los beneficios fueron de 77.000 millones de pesetas. Poca dureza puede haber en la negociación con esos datos en la mano. La dureza está más para los ciudadanos que estamos viendo cómo, en vez de rescatar las autopistas, se prorroga en 25 años más el plazo de explotación, sin que sepamos cuál es la contraprestación exacta a esta prórroga. Yo espero que el señor Ministro tenga a bien mandarnos información detallada de los acuerdos que vayan tomándose, en cuanto a qué condiciones se van a dar para prorrogar en 25 años estas concesiones.

Tengo que reiterar que nosotros sí encontramos discriminatorio que sean de peaje las radiales de entrada a Madrid. Entendemos que buena parte de ellas van a ser utilizadas por trabajadores que tienen que acudir a su puesto de trabajo y cuya capacidad económica no va a permitirles el pago de peaje, con lo cual hay una discriminación. De todas maneras, las cifras de inversión privada que hemos estado barajando esta tarde son 256.000 millones, pero no se ha mencionado en ningún momento a cuánto va a ascender esta cifra sumando el importe de las expropiaciones, que me supongo que también será de un monto importante.

Señor Ministro, yo creo que, en este debate que hemos tenido hoy y que venimos manteniendo últimamente, al final queda claro que se siguen invirtiendo cantidades enormes en el transporte por carretera y se está obviando que existen otros modos de transporte, otras alternativas (transporte colectivo), que son en las que sería deseable que se fueran incrementando las inversiones. Estamos convencidos además de que en el futuro es irremediable invertir en el transporte público, en el transporte colectivo, y que de ninguna manera se puede continuar con esta política de transporte por carretera.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Ministro, creo entender que usted me dice que Bruselas no acepta rebajas de peaje. ¿Será rebajas de peaje vía IVA, vía rebaja del IVA? (**Asentimiento.**) Vale. Mi pregunta es si es ya definitivo.

Nos comenta usted que Francia cambió el concepto de peaje a precio público y no aplica IVA. ¿Bruselas autorizó esto? Si se decidiese —condicional— pasar a precio público, suponiendo que globalmente fuese favorable a nivel interno, ¿qué podría decir Bruselas? ¿Debería dar la autorización?

Señor Ministro, a mí me da la impresión de que Bruselas no nos quiere mucho o lo hemos hecho muy mal en la aplicación de la entrada a la entonces Comunidad Económica Europea, porque en muchísimos sectores, en todos los aspectos, se esperaba mucho, pero después no va bien. Estos días tenemos las telecomunicaciones.

Yo le he de decir, señor Ministro, que para mí hay una conclusión categórica: los peajes deben bajar. Yo le pido que haga que sus servicios se apliquen a ello, y si no puede ser esto del IVA, por los plazos, no se preocupe que tengan que ampliar muchos plazos. A mí no me preocupa, no porque ya sé que no estaré, sino porque va a funcionar así y tiene que funcionar así y, además, a lo mejor, en esa época, los peajes ya no serán necesarios, porque haremos la transmisión de la materia vía cable o satélite y el ministro de turno va a tener sus dolores de cabeza en otro tema.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Aguirre.

La señora **AGUIRRE URIBE**: Señor Presidente, le hago una única pregunta.

Señor Ministro, cuando ha respondido a mi intervención, hace referencia a la firma del convenio entre el Ministerio de Fomento y la Diputación Foral de Álava y sólo se ha referido a una parte del convenio, que son las actuaciones urgentes. ¿No descartará las obras de mejora, del acondicionamiento y del trazado?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor Presidente, sólo quiero hacer un turno de alusiones a la alusión, a la alusión mal entendida.

Yo no he calificado de demagógica la autopista Madrid-Guadalajara-Soria-Tudela, de ninguna manera; lejos de mí. Me parece perfecta. He calificado de demagógica la apelación, en lo que concierne a los ramales en el entorno de Madrid, a los trabajadores. Creo que, por el contrario, la justificación de ese conjunto de enlaces está en separar los cortos recorridos de los largos recorridos y ese conjunto de enlaces no sólo tiene una altísima rentabilidad económica, de la que estoy seguro, sino también una altísima rentabilidad social.

Queda aclarada la alusión de que se ha sentido víctima injustificada mi, a pesar de todo, amigo el señor Fernández.

El señor **PRESIDENTE**: Para terminar la comparecencia, tiene la palabra el señor Arias-Salgado.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Ya sabía yo, señor Pérez Touriño, que usted no estaba ni a favor ni en contra de los peajes. (**Risas.**) Eso era respuesta obligada por una oposición definida.

A mí me parece que este pequeño programa de autopistas de peaje ya supone una opción, señorita. Usted lo que me manifiesta es que no es partidario de estos tramos de peaje, que es la crítica que ha hecho al contenido del programa. Yo le digo a S. S.: Dígame usted, por favor, si el Partido Socialista tiene en el territorio nacional algún tramo preferido de peaje; dígamelo usted, porque lo sacamos enseguida y, además, con el apoyo del Grupo Socialista que es cuantitativamente muy importante.

Si usted omite la premisa mayor de mi intervención, y lo hace deliberadamente porque no tiene respuesta para ella, es difícil entender todo lo que deriva de esa premisa mayor. Yo creo que, al final, hay que utilizar no digo una manera escolástica pero sí una mínima lógica en el discurso.

El programa está planteado en términos de política económica, no en términos de rentabilidad, y usted, que se manifiesta contrario a los tramos de este programa, vuelve una y otra vez a la rentabilidad. Yo estoy planteando un pequeño programa de autopistas de peaje en términos de inversión, con una pequeña ayuda financiera del Estado en concepto de anticipo reintegrable para facilitar el proceso de inversión. No estoy planteando otra cosa. Si vamos al planteamiento de rentabilidad que deriva de la intensidad media diaria del tráfico, yo le diré que hay unos tramos altamente rentables y otros que no lo son, pero que es positivo hacerlos.

Santiago-Orense. Si usted me habla de Santiago-Orense en términos de intensidad de tráfico y en términos estrictos de rentabilidad de la inversión, usted no haría ni autopista de peaje ni autovía porque, de acuerdo con los índices de tráfico que exige el concepto de autovía, debería estar por encima de los 11.000 ó 12.000 coches diarios. Y diga usted en plena campaña preelectoral que, de acuerdo con su razonamiento, entre Santiago y Orense no hay ni autovía ni autopista de peaje y esa postura es coherente desde el momento en que usted razona desde la intensidad media diaria y desde la rentabilidad. Pues bien, desde la perspectiva de la rentabilidad y desde la perspectiva de la intensidad media diaria, diga usted en la campaña electoral que entre Santiago y Orense no procede a plazo inmediato ni hacer autovía ni hacer autopista de peaje. Nosotros, como hemos tenido que recortar seriamente el capítulo 6, como habían venido haciendo ustedes en años anteriores, por razones de rigor presupuestario, hemos optado, por razones de inversión, hacer una autopista de peaje que, por otra parte, ha sido muy bienvenida no solamente por todos los que la van a utilizar sino por todos los ciudadanos gallegos.

Yo puedo decirle que no tengo ninguna angustia por relanzar la inversión. La inversión la estamos relanzando de acuerdo con los esquemas previstos desde el momento mismo en que este Gobierno empezó a elaborar los Presupuestos Generales del Estado y la Ley de acompañamiento. Ya sabíamos que había que ir a un recorte presu-

puestario —ya se había producido en los tres ejercicios anteriores— y sabíamos también que teníamos que mantener el ritmo de inversión para alcanzar un objetivo de crecimiento económico.

En este programa de autopistas de peaje, favorecer las expectativas de inversión es extraordinariamente importante, señoría. En algunos tramos, va a haber obra física a finales de 1998, pero es verdad que el programa empieza a tener su plenitud en términos de obra física a lo largo de 1999. Estamos pensando en la fórmula jurídica para vincular, como es lógico, los anticipos reintegrables a los términos de la concesión, con objeto de que la expectativa de inversión no sea un futurible, sino que sea una certidumbre.

Hay tramos en este programa que tienen una finalidad turística, además de inversión productiva. Si nos planteamos una vez más el tramo en términos de intensidad media diaria y en términos de rentabilidad, no se haría El Espinar-Ávila ni se haría San Rafael-Segovia, pero yo creo —y hay razones para pensarlo— que una autopista de peaje con dos ciudades históricas va a favorecer una actividad turística de primera magnitud y, por consiguiente, lo que hoy no es rentable en términos de intensidad media diaria, porque están en torno a los 7.000 coches diarios —tampoco están muy distante esos tramos de lo que sería la necesidad de una vía de alta capacidad—, sin embargo, va a generar actividad económica. Yo creo razonablemente que existen motivos para pensar así. Se puede hacer un circuito turístico en el entorno de Madrid, en todo lo que afecta a Ávila, Segovia, Toledo, etcétera, con vías de alta capacidad y de circulación rápida, que aproxima, se quiera o no, esas ciudades al gran núcleo de población que es Madrid capital.

Hace referencia S. S. a los corredores rentables de Madrid y a la necesidad de prever cómo podría dedicarse una parte de esa rentabilidad a otras finalidades. Yo querría poner encima de la mesa un argumento al que me parece que no he aludido antes o por lo menos no lo recuerdo. Cuando una salida o entrada de Madrid tiene 150.000 coches diarios, poner una autopista de peaje favorece a los que utilizan la autopista de peaje y favorece a los que utilizan la vía gratuita, señoría, porque, desde el momento en que se descongestiona una vía que tiene 150.000 coches diarios, los que van a continuar utilizando la alternativa gratuita van a encontrar una vía más descongestionada. Por tanto, por mucho que dé usted vueltas al argumento, al final, cuando hay una alternativa gratuita —congestionada, saturada, bloqueada, por ser más exactos—, cuando además no hay medios para hacer una inversión pública directa, hacer una alternativa de peaje me parece que es un gran servicio a todos los ciudadanos que tienen que sufrir todos los días la entrada y salida de Madrid.

Los anticipos reintegrables a una empresa pública es dudoso que se puedan calificar como tales. Ahora, un anticipo reintegrable a una empresa privada, señoría, no es una subvención a fondo perdido, es un anticipo reintegrable. Porque si nos movemos en el marco del sector público, el concepto se diluye. Contablemente, lo podemos utilizar si usted quiere, pero, en el ámbito del sector público, a la hora de hacer un presupuesto consolidado, el anticipo rein-

tegrable desaparece. Por consiguiente, no es una subvención a fondo perdido para las concesiones privadas, es un mecanismo simplemente para favorecer la inversión.

Añadiría al representante de Izquierda Unida, además de los argumentos que ya he manejado y que de alguna manera contestan también a su posición, que a todo gobierno le encantaría producir el rescate de las autopistas de peaje, pero eso está por encima de las posibilidades de cualquier gobierno a corto, a medio o a largo plazo. El rescate de las actuales autopistas de peaje costaría más de un billón de pesetas, señoría, y ésa es hoy una cifra absolutamente inalcanzable para el Estado español. A todos nos gustaría poder ofrecer a los ciudadanos esa alternativa, pero, ciertamente, no está al alcance de la potencia económica del Estado español. La prórroga no está definida en relación con las concesiones futuras, no lo está, porque nosotros hemos establecido un plazo máximo que permita justamente favorecer ciertas inversiones.

En lo que afecta a las concesiones actualmente existentes, de lo que se trata es de rebajar significativamente los peajes, manteniendo el equilibrio económico-financiero de la concesión, y eso pasa naturalmente por ampliar en alguna medida el plazo concesional.

Le reitero el argumento que daba al representante del Grupo Socialista. Cuando se pone una alternativa, aunque sea de peaje, a una vía congestionada, evidentemente, se favorece a todos los ciudadanos.

Al señor Sedó le diría que nada hay más difícil que hablar con Bruselas, porque uno puede hablar mucho, pero obtiene escasas respuestas concretas.

La conversión de peaje en precio público exigiría una modificación legislativa, que probablemente es posible; lo que ocurre es que eso tendría otras repercusiones sobre el actual sistema de autopistas de peaje, repercusiones que en estos momentos yo no soy capaz de medir. Lo que sí me parece posible es rebajar significativamente los peajes en estos momentos, especialmente en aquellas zonas que están muy por encima de la media comunitaria. Creo que es razonable plantearse, como lo está de hecho, a las empresas concesionarias, con una ampliación de los plazos concesionales, pero sin afectar la concesión al equilibrio económico financiero y sin incrementar el precio de rescate. Ésta es la clave de la cuestión y ahí está la negociación. Yo no voy a incrementar el precio de rescate de las concesiones de ninguna manera, pero puedo mantener el equilibrio financiero de la concesión ampliando unos años a cambio de que haya una disminución significativa de ingresos en las empresas concesionarias.

A la señora Aguirre puedo decirle que efectivamente la financiación no es sólo una de las pequeñas cuestiones a las que me he referido; también creo que he dejado claro que la inversión prevista afecta a la mejora y al diseño del trazado, que tiene que ser sustancialmente mejorado.

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

Se levanta la sesión.

Eran las siete y treinta y cinco minutos de la tarde.